



BIVV

Impact van arbeidsongevallen in het verkeer

Verkennde studie over de verdeling en de gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer

Dankwoord

De auteurs en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid wensen de volgende personen en organisaties te bedanken voor hun zeer gewaardeerde bijdrage aan deze studie:

Het Fonds voor Arbeidsongevallen voor de terbeschikkingstelling van een aantal gegevens aan het BIVV op basis waarvan dit rapport werd opgemaakt

Bernard Renneson en Mathieu Lovens van Het Fonds voor Arbeidsongevallen voor het herlezen van een ontwerpversie van dit rapport en de informatie en verstrekte uitleg met betrekking tot de registratie van arbeidsongevallen. De verantwoordelijkheid voor de inhoud van dit rapport ligt echter bij de auteurs.

Wouter Van den Berghe, Ludo Kluppels, Myriam Adriaensen, en Jean-François Gaillet van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, voor hun kritische en constructieve review van dit rapport.

Impact van arbeidsongevallen in het verkeer Verkennde studie over de verdeling en de gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer

Onderzoeksrapport nr. 2015-R-09-NL

D/2015/0779/72

Auteurs: Dorien Steegmans, Emmanuelle Dupont

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: 30/11/2015

Gelieve naar dit document te refereren als: Steegmans D., Dupont E.(2016) Impact van arbeidsongevallen in het verkeer. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum

Ce rapport est également disponible en français sous le titre: « Impact des accidents du travail dans la circulation »

This report includes an English summary

INHOUDSTAFEL

Samenvatting	5
Executive Summary	8
Definities	11
1 Inleiding	14
1.1 Aanleiding van het onderzoek en bron van de gegevens	14
1.2 Doelstellingen en onderzoeksvragen	15
2 Methode	16
2.1 Definitie en selectie van verkeersongevallen binnen databank van het Fonds voor Arbeidsongevallen	16
2.2 Berekening van “Ernstgraad” bij arbeidsongevallen in het verkeer	16
2.3 Selectie van indicatoren uit de officiële verkeersongevallenstatistieken	17
3 Resultaten	19
3.1 Kernresultaten	19
3.2 Trends en temporele karakteristieken	21
3.2.1 Trendevoluties over de jaren heen	21
3.2.2 Verschillen naargelang de maand van het jaar	24
3.2.3 Verschillen naargelang de dag van de week	29
3.3 Spatiale kenmerken van arbeidsongevallen in het verkeer	38
3.3.1 Verdeling over de gewesten	38
3.3.2 Verschillen tussen de provincies	42
3.4 Kenmerken van de slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer	46
3.4.1 Geslacht	46
3.4.2 Leeftijd	47
3.4.3 Geslacht en leeftijd	51
3.5 Voorwerp betrokken bij de afwijkende gebeurtenis	54
3.5.1 Algemene resultaten	54
3.5.2 Voorwerp betrokken bij de afwijkende gebeurtenis en geslacht van de slachtoffers	56
3.5.3 Voorwerp betrokken bij de afwijkende gebeurtenis en leeftijd	58
3.5.4 Voorwerp betrokken bij de afwijkende gebeurtenis en gewest	58
3.6 Verdeling naar economische sector	59
4 Conclusies en aanbevelingen	63
Lijst van figuren en tabellen	68
Figuren	68
Tabellen	70
Referenties	72
Bijlage	73

A.	Bijkomende tabellen	73
A.1.	Evolutie overheen de jaren	73
A.2.	Per maand	74
A.3.	Periode van de week	75
A.4.	Dag van de week	75
A.5.	Gewest	76
A.6.	Provincie	77
A.7.	Geslacht	78
A.8.	Leeftijd	78
A.9.	Geslacht en leeftijd	79
A.10.	Voorwerp betrokken bij de afwijkende gebeurtenis	80
B.	Aangifte van arbeidsongeval	81

SAMENVATTING

Doelstellingen en methodologie

De belangrijkste doelstellingen van deze studie waren enerzijds een schatting te maken van het aantal arbeidsongevallen dat zich voordoet in het verkeer. En anderzijds een inzicht te verkrijgen in hoe deze ongevallen zich onderscheiden van andere arbeidsongevallen en van verkeersongevallen. Hierbij werd er eveneens een onderscheid gemaakt tussen ongevallen tijdens het pendelen en ongevallen tijdens werkverplaatsingen.

Een belangrijke factor die in deze studie werd gebruikt is de ernstgraad van arbeidsongevallen in het verkeer. Deze werd berekend op basis van het aantal doden en blijvende ongeschiktheid per 1000 ongevallen (inclusief ongevallen zonder gevolg). Voor een vergelijking met de ernst van “verkeersongevallen” werd er beslist om met het aantal doden per 1000 slachtoffers (in het verkeer en van arbeidsongevallen in het verkeer) te werken. De evolutie van de verschillende indicatoren werd op basis van temporele variabelen (jaar, maand, weekperiode en uur), ruimtelijke variabelen (gewest, provincie) en op basis van de kenmerken van de slachtoffers (leeftijd, geslacht) onderzocht. Daarnaast werd ook voor een analyse van de kenmerken van de slachtoffers rekening gehouden met hun vertegenwoordiging in de beroepsbevolking. Zo werd de “kans op een ongeval per 1000 werknemers” berekend.

Hieronder worden de belangrijkste vaststellingen uit deze analyses samengevat.

Belangrijkste resultaten

Van alle arbeidsongevallen die plaatsvonden tussen 2008 en 2012 werd 9,4% - of 81080 ongevallen - geclassificeerd als een arbeidsongeval in het verkeer. Dit is een vrij laag cijfer, maar wanneer er dan gekeken wordt naar de ernst (het aantal doden en blijvende ongeschiktheden per 1000 ongevallen) valt het op dat de ernstgraad 130,7 bedraagt voor arbeidsongevallen in het verkeer. Terwijl dit voor alle arbeidsongevallen slechts 93,1 is.

Wanneer er dan gekeken wordt naar de reden van de verplaatsing merken we dat 84,0% van de ongevallen plaatsvindt tijdens het pendelen en slechts 16,0% plaatsvindt tijdens de werkverplaatsingen. Desondanks blijkt het ook dat ongevallen die tijdens werkverplaatsingen gebeuren hebben in het algemeen ernstiger gevolgen (ernstgraad: 138,8) dan degenen die zich voordoen tijdens het pendelen (ernstgraad:129,7).

Evolutie over de jaren heen

Algemeen kunnen we stellen dat het aantal ongevallen is afgenomen tussen 2008 en 2012. Dit voor zowel arbeidsongevallen in het algemeen, arbeidsongevallen in het verkeer als verkeersongevallen. Voor de arbeidsongevallen en arbeidsongevallen in het verkeer verliep deze evolutie ongeveer gelijkmatig. Wanneer er gekeken wordt naar de slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer en slachtoffers van verkeersongevallen zien we dat het aantal slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer sterker daalde dan de verkeersslachtoffers. Dit suggereert dat de economische crisis meer van invloed is geweest op het aantal arbeidsongevallen dan op het aantal verkeersongevallen.

Temporele kenmerken

Gekeken naar de verdeling van arbeidsongevallen in het verkeer volgens het ogenblik waarop het ongeval plaatsvindt, worden er ook een aantal verschillen opgemerkt. Zo zijn ze minder frequent in de maanden juli tot september, maar hebben in deze periode zwaardere gevolgen. Hoewel er meer arbeidsongevallen in het verkeer plaatsvinden tijdens wintermaanden zijn deze ongevallen minder ernstig dan tegenover de rest van het jaar.

Tijdens wekdagen gebeuren het meest aantal ongevallen, logisch te verklaren door het aantal personen dat op dit moment aan het werk is. Rekening houdend met de ernstgraad komen we uit op een ander resultaat: Ongevallen die 's nachts gebeuren zijn over het algemeen ernstiger en dit voor zowel het pendelen als de werkverplaatsingen. Het aantal doden en blijvende ongeschiktheid per 1000

arbeidsongevallen is over het algemeen hoger bij ongevallen die 's nachts gebeuren (week en weekend) en is het hoogst tijdens de weekendnachten.

De evolutie van het aantal verkeersslachtoffers en van slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer volgens het tijdstip van de dag en van de week toont aan dat er een verschil is in het ogenblik waarop ongevallen zich voordoen. Zo is er bij slachtoffers van verkeersongevallen een hogere piek in de avond dan in de ochtend. Terwijl er bij de slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer zich net het omgekeerde voordoet, een hogere piek 's morgens dan 's avonds. Dit zou kunnen verklaard worden door het feit dat tijdens de avond minder pendelen ongevallen als werkongevallen geregistreerd zijn, aangezien de rit naar huis vaker gecombineerd wordt met winkelen of vrijetijdsbesteding.

Spatiale kenmerken

Bij de verdeling van de ongevallen volgens de regio's kunnen er ook verschillen worden opgemerkt. Zo gebeuren er meer werkgerelateerd ongevallen in het verkeer in het Vlaams gewest dan in het Waals gewest of in Brussel. De drie gewesten tonen weliswaar sterke verschillen aan wat de tewerkstellingsgraad betreft. Indien rekening wordt gehouden met het aantal werknemers in de verschillende gewesten blijkt het echter weer dat er in het Vlaams en Brussels gewest per 1000 werknemers meer ongevallen gebeuren dan in het Waals gewest. Dit suggereert dat het hoger aantal arbeidsongevallen in het verkeer dat voor Vlaanderen wordt geregistreerd niet exclusief door een hogere tewerkstellingsgraad kan worden verklaard, maar dat de kans op ongevallen echt belangrijker is in dit gewest. Werkongevallen in het verkeer zijn trouwens gekenmerkt door een duidelijk hogere *ernstgraad* in het Waals gewest (151,5) en Brussels Hoofdstedelijk gewest (144,2) dan in Vlaanderen (122,3). Als er rekening wordt gehouden met de reden van de verplaatsing (namelijk: pendelen of werkverplaatsing), valt het echter op dat de ernstgraad van werkverplaatsingsongevallen toch hoger ligt in Brussel dan in Vlaanderen of in Wallonië.

Het aantal arbeidsongevallen in het verkeer per 1000 werknemers is het hoogst voor de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant in Vlaanderen, en voor de provincies Namen en Luxemburg in Wallonië. De ernstgraad van deze ongevallen is daarnaast het hoogst in de provincies Vlaams Brabant en Limburg in Vlaanderen en voor de provincies Namen en Luik in Wallonië. Deze resultaten suggereren dus dat Vlaams Brabant en Namen twee aandachtspunten vormen voor het beleid van werkongevallen in het verkeer.

Slachtoffer-kenmerken

Wanneer er gekeken wordt naar de kenmerken van de slachtoffers merken we op dat het aantal werkongevallen in het verkeer per 1000 werknemers daalt met de leeftijd. De "kans op een arbeidsongeval in het verkeer" is het hoogst bij jongere werknemers (18 tot 24, en minder dan 18). De ernst van de ongevallen stijgt daarentegen met de leeftijd van de slachtoffers.

Het blijkt anderzijds dat vrouwen iets meer ongevallen hebben per 1000 werknemers, maar dat de ernstgraad van arbeidsongevallen in het verkeer ligt veel hoger bij mannen (148,8) dan bij vrouwen (110). Dit is een opmerkelijk verschil.

"Voorwerp betrokken bij de laatst afwijkende gebeurtenis"

In de gegevens die worden verzameld door het Fonds voor Arbeidsongevallen wordt geen informatie verzameld over de vervoerswijze die door het slachtoffer was gebruikt. Ze bevatten echter informatie wat betreft "de voorwerp dat betrokken is bij de laatst afwijkende gebeurtenis bij het ongeval". Bij de meerderheid (76%) van de ongevallen gedefinieerd als "verkeersongevallen" was dit voorwerp een voertuig.

Bij pendelongevallen zijn tweewielers sterker vertegenwoordigd dan bij werkverplaatsingongevallen. In deze categorie zijn dan weer meer vrachtwagens en bussen terug te vinden. Dit is te verklaren door het feit dat deze vervoersmodi vaker gebruikt worden voor de verschillende werkverplaatsingen. Wanneer we rechtstreeks naar de ernst gaan kijken merken we ook op dat de gevolgen van ongevallen met vrachtwagens en bussen de ernstigste consequenties hebben, gevolgd door ongevallen waarbij 2-wielers betrokken zijn.

Het feit dat de ernst van de ongevallen meestal groter is tijdens professionele verplaatsingen dan tijdens pendelongevallen is grotendeels uit te leggen aan de hand van het type middel (vervoerswijze) dat betrokken is bij de ene of andere verplaatsing. Er zijn echter twee uitzonderingen die het vermelden

waard zijn: ongevallen waarbij een vrachtwagen betrokken is blijven ernstiger wanneer ze gebeuren in het kader van professionele activiteiten dan in het kader van woonwerkverplaatsingen, terwijl het omgekeerde geldt voor ongevallen waarbij tweewielers betrokken zijn.

Vrouwen zijn vaker betrokken bij ongevallen met personen- en bestelwagens. Mannen daarentegen zijn meer betrokken bij ongevallen met vrachtwagens en tweewielers. Daarnaast raken jongeren sneller betrokken bij ongevallen met tweewielers.

Economische sector

De kans op een arbeidsongeval in het verkeer per 1000 werknemers is het hoogst in het onderwijs sector, gevolgd door de transportsector. De landbouwsector scoort bij deze analyse het best, maar niet als er gekeken wordt naar de ernst, hier staat de sector op de tweede plaats. Dit is eveneens het geval in de horeca. Een sector die in beide gevallen (frequentie van ongevallen in het verkeer en ernst) niet goed scoort is de transportsector. Deze bevindt zich in beide gevallen in de top 5 van slechtst scorende sectoren.

Besluit

Arbeidsongevallen in het verkeer zijn slechts beperkt vertegenwoordigd in het totaal aantal arbeidsongevallen, maar hebben duidelijk zwaardere gevolgen dan andere typen arbeidsongevallen. Het is dus belangrijk om op deze ongevallen in te spelen om zo de gevolgen te beperken. Dit is zowel de verantwoordelijkheid van de werknemers, de werkgevers als de overheid.

Concrete aanbevelingen zijn in deze rapport op elke niveau (werknemer, werkgever, en overheid) geformuleerd om verkeersveiligheid op het werk te verbeteren.

Daarnaast is het ook aanbevolen om in de toekomst verder onderzoek te doen naar de “verkeerskarakteristieken” (wegtype, infrastructuur, ...) van dit type arbeidsongevallen. Op die manier is het mogelijk om gerichtere uitspraken en aanbevelingen te formuleren om tot veiliger pendel- en professionele verplaatsingen te komen .

EXECUTIVE SUMMARY

Objectives and methodology

The main objectives of this study were, on the one hand, to seek an estimate of the number of occupational accidents that occur in traffic and, on the other hand, to understand how these accidents are distinguished from other occupational and road accidents. A distinction was also made between accidents while commuting and accidents during work-related travel.

An important factor investigated in this study was the severity of occupational accidents in traffic. This was calculated on the basis of the number of deaths and permanently incapacitated persons per 1000 accidents (including accidents without consequence). For comparison with the severity of "traffic accidents", it was decided to work with the number of deaths per 1000 victims (in traffic and occupational accidents in traffic). The evolution of the different indicators was examined on the basis of temporal variables (year, month, weekly period and time of the day), spatial variables (region, province) and the characteristics of the victims (age, gender). In addition, their representation in the working population was also taken into account when analysing the characteristics of the victims, by calculating "the risk of an accident per 1000 employees".

The main findings from these analyses are summarized below.

Main results

Out of all occupational accidents taking place between 2008 and 2012, 9.4% - or 81080 accidents - were classified as an occupational accident in road traffic. This is a fairly low number. Yet, when the severity (number of deaths and permanent incapacities per 1000 accidents) is examined, it is striking that it amounts to 130.7 for occupational accidents in traffic and to 93.1 only for all occupational accidents.

When examining the reason for travel, it must be noted that 84.0% of the accidents occur while commuting and only 16.0% take place during work-related travel. Nevertheless, it also appears that accidents taking place during work-related travel generally have more serious consequences (accident severity: 138.8) than commuting accidents (accident severity: 129.7).

Evolution over the years

It can generally be stated that the number of accidents has decreased between 2008 and 2012. This is applicable to occupational accidents in general, occupational accidents in traffic, and road traffic accidents altogether. This evolution was approximately the same for occupational accidents and occupational accidents in traffic. When looking at the victims of occupational accidents in traffic and the victims of road accidents, it can be noted that the number of victims of occupational accidents in traffic decreased more rapidly than the victims of road accidents. This suggests that the economic crisis had a greater impact on the number of occupational accidents than on the number of road accidents.

Temporal characteristics

When looking at the distribution of occupational accidents in traffic according to the time of the accident, a number of differences were also noted. They occur less frequently from July to September, but have more serious consequences during this period. Even though more occupational accidents in traffic occur during the winter months, these accidents are less serious compared to the rest of the year.

Most accidents happen during weekdays, which can be logically explained by the number of people at work during this time. Considering the accident severity, a different outcome was obtained: accidents happening at night are generally more serious and this applies to both commuting accidents and those occurring during work-related travel. The number of deaths and cases of permanent incapacity per 1000 occupational accidents is generally higher for accidents which happen at night (week and weekend) and is the highest during weekend nights.

The evolution of the number of road accident victims and victims of occupational accidents in traffic according to the time of day and week shows that there is a difference in the time when the accidents occur. The number of victims of road accidents reaches a higher peak in the evening than in the morning. This is the opposite for the victims of occupational accidents in traffic, where the peak is higher in the

morning than in the evening. This can be explained by the fact that fewer commuting accidents occurring in the evening are registered as occupational accidents, since homeward journeys are more often combined with shopping or leisure.

Spatial characteristics

The distribution of accidents according to the regions also shows up differences. More work-related accidents in traffic take place in the Flemish region than in the Walloon region or in Brussels. However, the three regions also show marked differences with respect to employment rates. If account is taken of the number of employees in each of them, it nevertheless appears again that there are more accidents per 1000 employees in the Flemish and Brussels regions than in the Walloon region. This suggests that the higher number of occupational accidents in traffic recorded for Flanders cannot exclusively be explained by a higher employment rate, but that the accident risk is higher in this region. Occupational accidents in traffic are characterized by a much higher *severity* in the Walloon region (151.5) and Brussels-Capital region (144.2) than in Flanders (122.3). In Brussels, the severity of accidents in work-related travel is still higher than in Flanders or Wallonia.

The number of occupational accidents in traffic per 1000 employees is the highest in the provinces of Antwerp and Flemish Brabant in Flanders, and in the provinces of Namur and Luxembourg in Wallonia. The severity of these accidents is also the highest in the provinces of Flemish Brabant and Limburg in Flanders and in the provinces of Namur and Liege in Wallonia. These results therefore suggest that Flemish Brabant and Namur are two focal points for policies targetting occupational accidents in traffic.

Victim characteristics

When considering the characteristics of the victims, it can be noted that the number of work-related accidents in traffic per 1000 employees drops with age. The "risk of an occupational accident in traffic" is the highest in younger employees (18 to 24, and below 18). However, the severity of the accident increases with the age of the victims.

While it seems that women have slightly more accidents per 1000 employees, the severity of occupational accidents in traffic is much higher in men (148.8) than in women. This is a striking difference.

"Object involved in the last abnormal event leading to the accident"

In the data collected by the Fund for Occupational Accidents no information is available on the mode of transport used by the victim. However, there is information concerning "the object that is involved in the abnormal event leading to the accident". This object was a vehicle in the majority of the accidents (76 %) defined as "road accidents".

Two-wheeled vehicles are more frequently represented among commuting accidents than among those occurring during professional travel. More trucks and buses are found in the latter category. This can be explained by the fact that these transport modes are more frequently used for different types of work-related travels. When closely examining the accident severity, it can also be noted that accidents involving trucks and buses generate the most serious consequences, followed by accidents involving two-wheeled vehicles.

The fact that the severity of accidents during professional travels is usually greater than that of commuting accidents can be largely explained on the basis of the means of transport involved in one and the other of the two types of travels. There are, however, two exceptions worth mentioning: accidents involving a truck remain more serious when they occur in the context of professional activities than during commuting, while the reverse is true for accidents involving two-wheeled vehicles.

Women are more often involved in accidents with passenger cars and vans. By contrast, men are more involved in accidents with trucks and two-wheeled vehicles. In addition, young people are more likely to be involved in accidents with two-wheeled vehicles.

Economic sector

When considering the risk of an occupational accident in traffic per 1000 employees, it can be noted that the risk of occupational accident in traffic is the highest for the education sector, followed by the transport sector. The agricultural sector scores the best in this analysis, but not where the severity factor is concerned; the sector is in second position in this regard. This is also the case in the hotel and catering

industry. The transport sector is one that does not fare well in both categories (i.e. frequency of accidents in traffic and severity). It is among the 5 worst-performing sectors in both categories.

Conclusions

Occupational accidents in traffic represent only a limited number in the total number of occupational accidents, but they clearly have more serious consequences than other types of occupational accidents. It is therefore important to focus on these accidents in order to reduce the impact. It is the joint responsibility of employees, employers and the government.

The report includes concrete recommendations at all levels (employees, employers, government) in view of improving road safety within an employment context.

Moreover, it is important to continue to do further research on the "traffic characteristics" (road type, infrastructure, etc.) of this type of occupational accidents. In this way, it will be possible to formulate better and more focused recommendations for improving the safety of commuting and professional travel.

DEFINITIES

BIVV

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

Ernst van arbeidsongevallen in het verkeer

Aantal dodelijke ongevallen en ongevallen met voorziene blijvende ongeschiktheid per 1000 verkeersongevallen

FAO

Fonds voor Arbeidsongevallen

Gevolgen van arbeidsongevallen¹

ZG – Ongeval zonder gevolg

Elk ongeval zonder arbeidsongeschiktheid waarvoor de vergoeding uitsluitend bestaat uit medische kosten en/of de betaling van het loonverlies voor de dag van het ongeval.

TO – Tijdelijke arbeidsongeschiktheid

Elk ongeval dat een tijdelijke arbeidsongeschiktheid tot gevolg heeft maar waarvoor een genezing zonder restletsels wordt voorzien. In deze gevallen kunnen ook de medische kosten vergoed worden.

BO – Voorziene blijvende ongeschiktheid

Elk ongeval waarvoor de verzekeraar een provisie van blijvende ongeschiktheid op 31/12 van het jaar dat het ongeval plaatsvond samenstelt voor blijvende letsels. Dit ongeval heeft al of niet een periode van tijdelijke ongeschiktheid tot gevolg gehad.

DO – Dodelijk ongeval

Elk ongeval dat de al dan niet onmiddellijke dood van het slachtoffer veroorzaakt.

Officiële verkeersongevallenstatistieken

Dit zijn de letselongevallenstatistieken welke gebaseerd zijn op de door de lokale en federale politie ingevulde verkeersongevallenformulieren (VOF's). Deze gegevens worden door de AD Statistiek bewerkt alvorens zij gepubliceerd worden en door derden mogen gebruikt worden. Van louter materiële verkeersongevallen worden in België geen statistieken bijgehouden. De officiële ongevallenstatistieken hebben daarom enkel en alleen betrekking op *letselongevallen*. Andere in dit rapport gebruikte benamingen zijn: ongevallenstatistieken, ongevallengegevens, politionele (ongevallen)statistieken, politionele gegevens, politiegegevens.

Tijdstip

Dag

Van 6u00 tot 21u59

Nacht

Van 22u00 tot 5u59

Week

Van maandag 6u00 tot vrijdag 21u59

Weekend

Van vrijdag 22u00 tot maandag 5u59

¹ Zie ook de website van het Fonds voor Arbeidsongevallen: <http://www.faofat.fgov.be>

VOF

Wanneer de politie ter plaatse komt na een ongeval dan vullen zij achteraf op digitale wijze een verkeersongevallenformulier (VOF) en een proces-verbaal in. Het proces-verbaal wordt ingevuld met het oog op de juridische afhandeling van een letselongeval. Het verkeersongevallenformulier daarentegen dient louter en alleen voor de creatie van ongevallenstatistieken

Verkeersslachtoffers – FOD Economie – AD Statistiek**Verkeersdoden of doden 30 dagen**

Elke persoon die binnen de 30 dagen na het ongeval overlijdt aan de gevolgen ervan (som van de doden ter plaatse en de dodelijk gewonden).

Doden ter plaatse

Alle personen betrokken bij een verkeersongeval die ter plaatse of op weg naar het ziekenhuis zijn overleden.

Dodelijk gewonden

Alle personen betrokken bij een verkeersongeval die zijn overleden binnen de 30 dagen na het ongeval maar die niet ter plaatse noch op weg naar het ziekenhuis overleden zijn.

Zwaargewonden

Volgens de definitie AD Statistiek zijn zwaargewonden alle verkeersslachtoffers die meer dan 24 uur in het ziekenhuis worden opgenomen (en die niet overleden zijn binnen de 30 dagen na het letselongeval). Zwaargewonden (definitie AD Statistiek) worden geregistreerd door de politie. Meestal beoordeelt de politie zelf op de plaats van het ongeval of een verkeersslachtoffer zwaar- of lichtgewond is. Deze zwaargewonden worden in dit rapport ook wel “zwaargewonden politie” genoemd.

Samenvatting van de onderzochte indicatoren

<i>Arbeidsongevallen en arbeidsongevallen in het verkeer</i>	
	<p>(1) Aantal ongevallen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arbeidsongevallen in het verkeer <ul style="list-style-type: none"> - Tijdens het pendelen - Tijdens werkverplaatsingen • Totaal aantal arbeidsongevallen <p>(2) Ernst van arbeidsongevallen in het verkeer:</p> <p style="text-align: center;">Dodelijke ongevallen (DO) + ongevallen met blijvende ongeschiktheid (BO)</p> <hr/> <p style="text-align: center;">Ongevallen (zonder gevolg – (ZG) + Tijdelijk ongeschiktheid – (TO) + blijvende ongeschiktheid – (BO) + dodelijke ongevallen (DO)) * 1000</p>

Vergelijking met het aantal verkeersongevallen

(1) Aantal slachtoffers:

- van arbeidsongevallen in het verkeer:

Ongevallen met Tijdelijke ongeschiktheid (TO) + Ongevallen met Blijvende Ongeschiktheid (BO) +
Dodelijke Ongevallen (DO)

- van verkeersongevallen:

lichtgewonden (LG) + zwaargewonden (ZG)+ doden 30 dagen (D30)

(2) Aantal doden per 1000 slachtoffers:

- Van arbeidsongevallen in het verkeer:

$$\frac{DO}{TO + BO + DO} * 1000$$

- verkeersongevallen

Doden 30 dagen (D30)

$$\frac{\text{Doden 30 dagen (D30)}}{\text{Lichtgewonden (LG) + zwaargewonden(ZG) + doden 30 dagen(D30)}}$$

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding van het onderzoek en bron van de gegevens

In verscheidene Europese landen zijn 40 tot 60% van alle *dodelijke* werkgerelateerde ongevallen het gevolg van een verkeersongeval (DaCoTa, 2012). Dit soort ongevallen moet dus een belangrijk aandachtspunt zijn binnen het verkeersveiligheidsbeleid van de overheden en het preventiebeleid van de bedrijven en andere werkgevers.

Niet alleen dodelijke ongevallen die gebeuren in het professionele kader, maar ook ongevallen met zware of lichte verwondingen brengen heel wat financiële gevolgen, zowel direct als indirect, met zich mee. Zo is bijvoorbeeld de schade aan het voertuig, de impact op de productieketen, de psychologische gevolgen voor het slachtoffer, de kosten van verloren werkuren en administratieve opvolging van het ongeval. Als dus danig kunnen verkeersongevallen een belangrijke impact hebben op de kosten, daarom is het belangrijk voor werkgevers om dit soort ongevallen aan te pakken.

De bedoeling van dit onderzoek is meer inzicht te genereren over het aantal en de gevolgen van verkeersongevallen in België die gerelateerd zijn aan het werk.

Op basis van de officiële verkeersongevallenstatistieken, die gebaseerd zijn op de registraties door de politie, is het niet mogelijk om de proportie van verkeersongevallen die zich in het kader van het werk (hetzij pendelen of werkactiviteiten zelf) voordoen te bepalen. Deze statistieken bevatten immers geen indicatie over het doel van het traject op het moment dat men bij het ongeval betrokken raakt. Er bestaat echter geen twijfel over het feit dat “het werk” een van de belangrijkste redenen is waarvoor de Belgische bevolking zich in het verkeer begeeft. Het is dus duidelijk dat een groot deel van verkeersongevallen die gebeuren aan het werk gerelateerd moeten zijn.

Er is echter een andere bron die ons nuttige informatie kan verschaffen over werkgerelateerde ongevallen op de weg. Het gaat om gegevens die verzameld worden door het Fonds voor Arbeidsongevallen (FAO). Het FAO is een Belgische instelling van openbaar nut (ION) met als hoofddoel controle uitvoeren bij de werkgevers en verzekeringsondernemingen over arbeidsongevallen van werknemers. Ze staat in voor de bekrachtiging van akkoorden tussen de verzekeringsondernemingen en de getroffen. Daarnaast vervult het FAO ook een informatieopdracht: ze heeft daarom een gegevensbank opgericht waarin alle arbeidsongevallen van werknemers in de private en publieke sector worden opgenomen (<http://www.faofat.fgov.be>). De database met betrekking tot de publieke sector is recent opgericht. De gegevens die gebruikt werden in deze studie gaan enkel over de private sector en bevatten dus geen informatie over arbeidsongevallen van zelfstandigen en ambtenaren. Dit betekent dus dat de absolute cijfers van dit rapport wat worden onderschat.

De inzameling van de werkongevallengegevens door het FAO is gebaseerd op een aangifteformulier (zie bijlage B). Dit formulier dient door de werkgever ingevuld te worden telkens er zich een ongeval voordoet. Op het formulier worden gegevens verzameld over de werkgever, het slachtoffer, een beschrijving van het ongeval, de opgelopen letsels, gevolgen en een mogelijke vergoeding. Het gevolg van het ongeval is voor dit rapport een belangrijke variabele. Wanneer de werkgever het ongeval aangeeft moet hij op basis van het medisch attest aangeven wat de gevolgen zijn met betrekking tot de werkongeschiktheid. Deze inschatting kan achteraf worden bijgesteld aangezien men soms op het moment van de aangifte de gevolgen van het arbeidsongeval nog niet exact kan inschatten. In 2008 werd de variabele “verkeersongeval” aan het formulier toegevoegd, om de identificatie van dit type ongevallen te vergemakkelijken.

Het FAO heeft geanonimiseerde gegevens over alle geregistreerde arbeidsongevallen die zich tussen 2008 en 2012 voordeden ter beschikking gesteld van het BIVV. De resultaten die in dit rapport gepresenteerd worden zijn gebaseerd op de analyse van deze gegevens.

1.2 Doelstellingen en onderzoeksvragen

De belangrijkste doelstellingen van deze studie waren (1) een schatting te maken van het aantal en de proportie van arbeidsongevallen die zich voordoen in het verkeer, en (2) inzicht te verwerven in hoe dit “subtype arbeidsongevallen” zich onderscheidt van (a) alle andere arbeidsongevallen en (b) van alle verkeersongevallen. Bij het analyseren van gegevens met betrekking tot arbeidsongevallen in het verkeer wordt een onderscheid aangebracht tussen de ongevallen op de weg naar het werk - waarnaar we verwijzen in de rest van dit rapport als “pendelongevallen” en ongevallen tijdens werkverplaatsingen.² In 2009 was er reeds een onderzoek verschenen waarbij het FAO en het BIVV hadden samengewerkt om een beeld te scheppen over de gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer. Het voorliggend rapport is in zekere zin te beschouwen als een update en een uitbreiding van het vorige rapport.

Met deze studie beogen we de volgende onderzoeksvragen te beantwoorden:

1. Wat zijn de karakteristieken van verkeersgerelateerde arbeidsongevallen en van hun slachtoffers, en hoe verhouden deze zich ten opzichte van de andere arbeidsongevallen? In het bijzonder, onderscheiden verkeersgerelateerde arbeidsongevallen zich van andere arbeidsongevallen op basis van de ernst van hun gevolgen?
2. Zijn er verschillen tussen verkeersgerelateerde arbeidsongevallen die in het kader van woon-werkverplaatsingen plaatsvinden, en degene die zich tijdens werkactiviteiten voordoen? Is er een onderscheid te maken tussen woon-werkverplaatsingen verkeersongevallen en verkeersongevallen tijdens de werktijd op basis van de ernst van hun gevolgen?
3. Wat zijn de karakteristieken van de slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer? In welke mate verschillen deze met deze van alle verkeersslachtoffers?

² Het arbeidsongeval wordt gedefinieerd als een plotselinge gebeurtenis die een letsel veroorzaakte en waarbij de kosten gedekt worden door de wet (bijvoorbeeld: gezondheidszorgen), arbeidsongeschiktheid of overlijden van de werknemer, arbeidsongeschiktheid of overlijden van de werknemer en die veroorzaakt werden door één of meerdere oorzaken extern aan het slachtoffer en die optreedt in de loop van de uitvoering van de arbeidsovereenkomst.

Het ongeval dat plaatsvindt als onderdeel van een zakenreis past in deze definitie. Het concept van een ongeval op weg naar het werk is groter voor zover het niet vereist is dat het ongeval gebeurde volgens de uitvoering van de arbeidsovereenkomst. De “weg naar het werk” moet overeenkomen met “het normale traject dat de werknemer moet afleggen om van zijn huis naar de werkplek te raken” en vice versa. In geval van betwisting is het voor het slachtoffer om aan te geven dat hij zich op het normale traject bevond op het moment van het ongeval (Van Gossom, Simar, & Strongylos, 2002).

2 METHODE

2.1 Definitie en selectie van verkeersongevallen binnen databank van het Fonds voor Arbeidsongevallen

Principieel wordt de identificatie van verkeersongevallen binnen de FAO-databank direct gemaakt op basis van de variabele “verkeersongeval”. Concreet betekent dit dat de werkgever op het aangifteformulier bij de beschrijving van de “plaats van het ongeval” de modaliteit “op de openbare weg, verkeersongeval” selecteert. De classificatie van een arbeidsongeval als een verkeersongeval is dus in dit geval voornamelijk gebaseerd op de subjectieve evaluatie van de werkgever. In de meerderheid van de gevallen zal dit overeenkomen met de officiële definitie waarop de verkeersongevallenregistratie in België³ gebaseerd is. Er bestaat niettemin de mogelijkheid dat werkongevallen die onder meer bijzondere omstandigheden gebeuren als verkeersongevallen worden gecategoriseerd terwijl ze niet overeenkomen met de officiële definitie daarvan en omgekeerd. Op basis van de variabele “verkeersongeval” in het aangifteformulier worden er in totaal 81 080 ongevallen geselecteerd voor de periode 2008-2012.

2.2 Berekening van “Ernstgraad” bij arbeidsongevallen in het verkeer

Er worden in het aangifteformulier van het FAO 4 categorieën gedefinieerd om de gevolgen van verkeersongevallen te omschrijven:

- ▶ Zonder gevolg (ZG): Elk ongeval zonder arbeidsongeschiktheid waarvoor de vergoeding uitsluitend bestaat uit medische kosten en/of de betaling van het loonverlies voor de dag van het ongeval.
- ▶ Deze classificatie betekent dat de persoon in staat bleef om zijn werkactiviteit op een normale manier uit te voeren ondanks het bestaan van een letsel.
- ▶ Tijdelijke arbeidsongeschiktheid (TO): Elk ongeval dat een tijdelijke arbeidsongeschiktheid tot gevolg heeft, maar waarvoor genezing zonder restletsels wordt voorzien. In deze gevallen kunnen ook de medische kosten vergoed worden.
- ▶ Voorziene blijvende ongeschiktheid⁴ (BO): Elk ongeval waarvoor de verzekeraar een provisie van blijvende ongeschiktheid op 31/12 van het jaar dat het ongeval plaatsvond. Dit ongeval heeft al of niet een periode van tijdelijke ongeschiktheid tot gevolg gehad.
- ▶ Dodelijk ongeval (DO): Elk ongeval dat de al dan niet onmiddellijke dood van het slachtoffer veroorzaakt.

Deze indeling zullen we in dit rapport gebruiken als basis voor een aantal analyses. Daarnaast wordt in dit rapport ook de ernstgraad van een arbeidsongeval in het verkeer berekend. De formule hiervoor is als volgt:

$$\frac{\text{Aantal DO (dodelijke) ongevallen} + \text{BO (blijvende ongeschiktheid) ongevallen}}{\text{Totaal aantal ongevallen (ZG + TO + BO + DO)}} * 1000$$

³ In België wordt informatie over letselongevallen ingezameld door politiediensten. Wanneer er bij een verkeersongeval gewonden vallen zijn de betrokkenen verplicht de politiediensten op de hoogte te brengen. De politie komt het letselongeval ter plaatste vaststellen en vult een verkeersongevallenformulier (VOF) en proces-verbaal in. Het proces-verbaal wordt ingevuld met het oog op de juridische afhandeling van een letselongeval. Het verkeersongevallenformulier dient alleen voor de creatie van letselongevallenstatistieken. Deze informatie wordt doorgegeven aan de FOD Economie – AD Statistiek, hier controleert, kalibreert en valideert men de gegevens.

⁴ Zoals de naam aanduidt is deze categorisatie van de ongevallen op een schatting gebaseerd van het percentage blijvende ongeschiktheid. Het blijkt dat de oorspronkelijke estimatie vaak een overschatting is van het percentage definitieve blijvende ongeschiktheid. Er blijkt niettemin dat de oorspronkelijke schatting een lineair verband houdt met de uiteindelijke schatting. Ongeveer 90 % van de arbeidsongevallen met een blijvende ongeschiktheid worden geregeld binnen de 5 jaar na het ongeval.

Deze berekening dus geeft het aantal ongevallen met dood of blijvende ongeschiktheid als gevolg per 1000 arbeidsongevallen. Zo zijn we beter in staat om de variatie in ernst van de arbeidsongevallen in het verkeer te onderzoeken onafhankelijk van de variaties in de frequentie van deze ongevallen.

2.3 Selectie van indicatoren uit de officiële verkeersongevallenstatistieken

Het is niet rechtstreeks mogelijk om cijfers over arbeidsongevallen uit de FAO-databank en cijfers over verkeersongevallen uit de officiële ongevallenstatistieken met elkaar te vergelijken. De twee databanken zijn met verschillende doelstellingen opgericht en gebruiken verschillende definities voor elementen die op eerste zicht vergelijkbaar lijken. Met deze verschillen dient rekening te worden gehouden bij de selectie van indicatoren in de twee gegevensbronnen en de interpretatie van de resultaten.

Bij de registratie van de ongevallen bij FAO komt één slachtoffer overeen met één ongeval. Verkeersongevallen kunnen echter meerdere slachtoffers tellen. Om vergelijkbaarheid te verzekeren werd er dus beslist om uit de officiële verkeersongevallenstatistieken enkel cijfers over het aantal verkeersslachtoffers te gebruiken en niet over het aantal ongevallen.

Het is ook belangrijk om te vermelden dat verkeersongevallen die exclusief materiële schade tot gevolg hebben, niet geregistreerd worden in de officiële verkeersongevallenstatistieken, en dat de informatie over betrokkenen die niet gewond zijn geraakt in het ongeval in de politiegegevens beperkt en vrij onzeker is. Voor de vergelijking van de verkeersongevallen met de verkeersgerelateerde arbeidsongevallen hebben we daarom geopteerd om geen rekening te houden met de ongevallen waarbij het gevolg van het ongeval 'ZG' is in de arbeidsongevallendatabank van het Fonds voor arbeidsongevallen.

De vergelijking van de verkeersstatistieken en arbeidsongevallen statistieken werd bijgevolg op basis van 2 types indicatoren uitgevoerd:

1. Zowel (a) het totaal aantal verkeersslachtoffers (licht- en zwaargewonden, doden 30 dagen) als (b) het totaal aantal slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (doden, blijvende of tijdelijke ongeschiktheid) kunnen als "proxy" beschouwd worden van de frequentie waarmee de twee types ongevallen (verkeer, arbeidsongeval in het verkeer) zich voordoen. De manier waarop deze 2 aantallen zich verdelen over de tijd (jaar, maanden, perioden van de week...), op geografisch vlak (gewest, provincie), of in functie van de karakteristieken van het slachtoffer zelf (geslacht, leeftijd) wordt in het vervolg van dit rapport besproken.
2. Het aantal doden per 1000 slachtoffers (licht-, zwaargewonden en doden voor verkeersslachtoffers; tijdelijke-, blijvende ongeschiktheid en doden voor arbeidsongevallen in het verkeer) geeft een indicatie aan van hun respectievelijke ernst. Voor deze indicator worden de evoluties vergeleken van beide aantallen op temporeel en spatiaal vlak, alsook op basis van de slachtofferkenmerken.

Deze methodologische keuzes verbeteren zonder twijfel de vergelijkbaarheid van de 2 databronnen, maar er blijven niettemin een paar aandachtspunten die van belang zijn voor de interpretatie van de resultaten. Zo worden in de officiële ongevallenstatistieken "doden in het verkeer" gedefinieerd als slachtoffers die sterven binnen de 30 dagen na betrokkenheid in een verkeersongeval. Deze restrictie van 30 dagen geldt niet voor slachtoffers van arbeidsongevallen. Een arbeidsongeval in het verkeer waarvan het slachtoffer 2 maanden later als gevolg van zijn verwondingen omkomt, zal dus als "arbeidsongeval met dodelijke gevolgen" geregistreerd worden in de FAO-databank (maar als "zwaar gewond" zijn geregistreerd in de verkeersongevallenstatistieken).

Bovendien zijn de officiële ongevallenstatistieken door "onderregistratie" gekenmerkt. Met andere woorden: het werkelijk aantal verkeersslachtoffers is onderschat op basis van de geregistreerde gegevens. De voornamelijkste reden daarvoor is het feit dat de betrokkenen van een letselongeval niet noodzakelijk de politie op de hoogte brengen van het ongeval⁵. Algemeen wordt aangenomen dat niet meer dan 50% van de zwaargewonden in de ongevallenstatistieken worden geregistreerd; wat het aantal lichtgewonden betreft is dit zelfs nog minder. De graad van onderregistratie blijkt ook sterk te variëren volgens het type weggebruiker (Nuyttens & Van Belleghem, 2014). Omdat enkel de registratie van het aantal verkeersdoden (bijna) volledig is, is dit de meest betrouwbare indicator voor de beschrijving van de

⁵ Terwijl zij daartoe in feite wettelijk verplicht zijn (Artikel 52.3 van de wegcode).

evolutie van de verkeersveiligheid. De gegevens van FAO bevatten in vergelijking meer informatie over ongevallen met lichte gevolgen (tijdelijke ongeschiktheid) of zonder gevolgen dan de gegevens van de algemene verkeersongevallen. Daarom werd er beslist om in deze studie bij de vergelijking tussen de ernst van arbeidsongevallen in het verkeer en van verkeersongevallen in het algemeen de nadruk te leggen op de dodelijke slachtoffers.

Op pag. 8 van dit rapport staat er een samenvatting van de verschillende geanalyseerde indicatoren waarmee de varianties van het aantal en de ernst van de arbeidsongevallen in het verkeer werden geëvalueerd en vergeleken met het geheel aan verkeersongevallen.

De gegevens die door het Fonds voor arbeidsongevallen ter beschikking werden gesteld bevatten geen gegevens over de zelfstandigen die een arbeidsongeval ondergingen in het kader van hun professionele activiteiten, dit geldt ook voor werknemers in de overheidssector

Verder leveren de FAO-gegevens weinig informatie over de in de ongevallen betrokken voertuig(en) en hun relatie met het geregistreerde slachtoffer. Het aangifteformulier voor arbeidsongevallen is niet specifiek opgesteld voor de registratie van verkeersongevallen en er wordt daardoor geen specifieke rubriek voorzien om de vervoerswijze die door het slachtoffer werd gebruikt op te nemen (laat staan die van een mogelijke opponent). De verzamelde gegevens gaan steeds over het “voorwerp dat betrokken was bij de laatst afwijkende gebeurtenis die tot het ongeval heeft geleid”⁶. Zoals de benaming het aangeeft, verwijst dit deel naar *al* het materiaal dat rechtstreeks verband houdt met het ongeval. Het is daardoor mogelijk dat een werknemer het slachtoffer is van een verkeersongeval met een vrachtwagen, maar dat hij niet de bestuurder is van deze vrachtwagen. Het “betrokken voorwerp” bij een arbeidsongeval dat als “verkeersongeval” werd gecategoriseerd kan ook helemaal geen voertuig zijn (bijvoorbeeld voor ongevallen die gebeuren als gevolg van bevroren wegen,...). Deze variabele werd in dit rapport gebruikt om indirecte informatie te verzamelen rond vervoerswijze, maar dit impliceert wel dat het moeilijk is om uitspraken te doen over het gedrag van de bestuurder van een voertuig. Om deze reden werd er ook gekozen om de verkeersongevallen en arbeidsongevallen gegevens niet te vergelijken op basis van vervoerswijze.

⁶ Verder in dit rapport “betrokken voorwerp” genoemd

3 RESULTATEN

3.1 Kernresultaten

Arbeidsongevallen

Op basis van de hierboven beschreven selectie van verkeersongevallen blijkt dat 9,4% van alle arbeidsongevallen die tussen 2008 en 2012 gebeurden verkeersongevallen waren, namelijk 81080 op een totaal van 862 334 arbeidsongevallen.

De meerderheid, namelijk 84,0%, van arbeidsongevallen in het verkeer waren pendelongevallen. De rest, 16,0%, deed zich voor in de context van de professionele activiteit van het slachtoffer, bijvoorbeeld tijdens het transporteren van goederen of het zich verplaatsen naar een vergadering. Het hoge aantal pendelongevallen is te verklaren door het feit dat van de werkende bevolking een zeer groot deel zich moet verplaatsen van thuis naar het werk, maar niet iedereen zich gedurende de dag ook nog moet verplaatsen voor het werk naar een andere locatie.

Verkeersongevallen vertegenwoordigen dus een relatief klein aandeel van alle arbeidsongevallen. De analyse van de FAO-gegevens toont echter wel aan dat ze zwaardere gevolgen hebben voor de slachtoffers. In Tabel 1 worden de percentages ongevallen weergegeven die als “zonder gevolg”, “tijdelijke ongeschiktheid”, “voorzien blijvende ongeschiktheid” en “dodelijk” werden gedefinieerd voor alle arbeidsongevallen aan de ene kant en voor arbeidsongevallen in het verkeer aan de andere. Het aandeel “alle arbeidsongevallen” zonder gevolg is hoger dan dat van arbeidsongevallen in het verkeer terwijl het tegenovergestelde geldt voor de aandelen van “alle arbeidsongevallen” en “arbeidsongevallen in het verkeer” die blijvende ongeschiktheid of de dood als gevolg hebben gehad.

Tabel 1: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer en van het totaal aantal arbeidsongevallen – 2008-2012

	Zonder gevolg (ZG)		Tijdelijke ongeschiktheid (TO)		Voorziene blijvende ongeschiktheid (BO)		Dodelijk (DO)		Totaal		Ernst *
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Arbeidsongevallen in het verkeer	29124	35,9%	41362	51,0%	10258	12,7%	336	0,4%	81080	100%	130,7
Totaal aantal arbeidsongevallen	358314	41,6%	423704	49,1%	79628	9,2%	688	0,08%	862334	100%	93,1

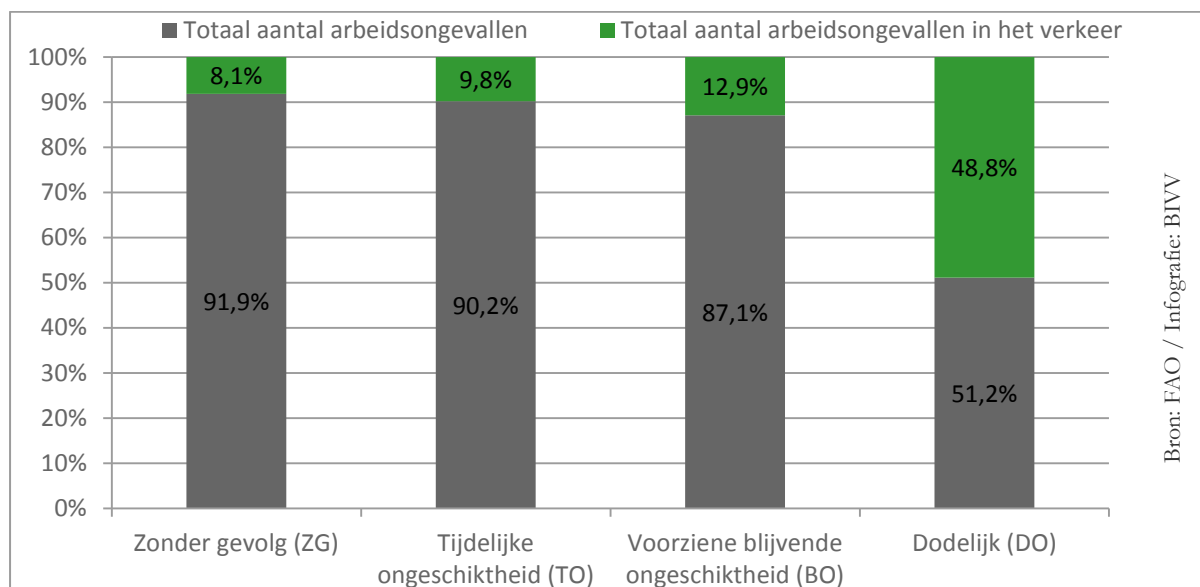
* Aantal dodelijke arbeidsongevallen en arbeidsongevallen met voorziene blijvende ongeschiktheid per 1000 ongevallen.

Bron: FAO / Infografie: BIVV

Over de volledige periode 2008-2012 zijn er in totaal 336 dodelijke arbeidsongevallen in het verkeer gebeurd. Aangezien dit een relatief klein aantal is om de ernst van ongevallen te kunnen bestuderen wordt er in Tabel 1 en in het verdere rapport om de ernst van de ongevallen te bepalen gewerkt met zowel de dodelijke ongevallen als de ongevallen met voorziene blijvende ongeschiktheid. Het aantal ongevallen met dood of met voorziene blijvende ongeschiktheid als gevolg per 1000 geregistreerde werkongevallen is duidelijk hoger voor arbeidsongevallen in het verkeer (130,7) dan voor alle arbeidsongevallen (93,1).

Hoewel het percentage dodelijke ongevallen zeer klein is in beide groepen ongevallen is het opvallend dat het bijna 5 keer hoger is bij arbeidsongevallen in het verkeer (0,4%) dan bij de arbeidsongevallen (0,08%). Dit laat vermoeden dat de ernst van de verkeersgerelateerde arbeidsongevallen groter is dan bij de andere arbeidsongevallen. Dat blijkt ook uit het feit dat de proportie van verkeersongevallen toeneemt met de ernst van de gevolgen (Figuur 1).

Figuur 1: Proportie van arbeidsongevallen die al dan niet aan het verkeer gerelateerd zijn in functie van de gevolgen – 2008-2012



In Tabel 2 hieronder worden de gevolgen van de arbeidsongevallen in het verkeer verder opgedeeld volgens de aard van de verplaatsing (pendelen of werkverplaatsingen). Hoewel er minder ongevallen gebeuren tijdens werkverplaatsingen (12 961 tegenover 68 119 ongevallen bij pendelen) zijn deze gemiddeld iets ernstiger dan de verkeersongevallen die tijdens het pendelen gebeuren. Zowel wanneer er gekeken wordt naar de minder ernstige ongevallen (Tijdelijke ongeschiktheid) als bij de ernstigere ongevallen (Voorziene blijvende ongeschiktheid en Dodelijk) wordt dit duidelijk.

Tabel 2: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer volgens reden van de verplaatsing – 2008-2012

	ZG		TO		BO		DO		Totaal		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Pendelen	24591	36,1%	34733	51,0%	8550	12,6%	245	0,4%	68119	100%	129,7
Werkverplaatsingen	4533	35,0%	6629	51,2%	1708	13,2%	91	0,7%	12961	100%	138,8
Totaal	29124	35,92%	41362	51,0%	10258	12,7%	336	0,4%	81080	100%	130,7

Bron: FAO / Infographic: BIVV

Vergelijking met verkeersslachtoffers

Over de periode 2008-2012 werden er in totaal 312 446 verkeersslachtoffers geregistreerd in de officiële verkeersongevallenstatistieken. 1,4% is om het leven gekomen als gevolg van het ongeval, 9,9% waren zwaargewonden, en 88,7% waren als “lichtgewonden” gedefinieerd⁷. Het totaal aantal slachtoffers van werkgerelateerde ongevallen in het verkeer (ongevallen “zonder gevolg” uitgesloten) is uiteraard veel kleiner: 51 956 voor dezelfde periode. 0,6% van die slachtoffers waren doden, 19,7% zijn als gevolg van het ongeval blijvend- en 79,6% tijdelijk werkonbekwaam.

⁷ Er moet nochtans worden herhaald dat het aantal verkeersslachtoffers ongeregistreerd is in de officiële ongevallenstatistieken, dit geldt meer voor de gewonden dan voor de doden, wanneer er bijvoorbeeld gekeken wordt naar het aantal fietsslachtoffers moet er rekening worden gehouden met een onderregistratie met factor 5. En dit alleen al voor de gehospitaliseerde slachtoffers (Nuytens & Van Belleghem, 2014).

Het aantal doden per 1000 geregistreerde slachtoffers is hoger indien deze ratio berekend wordt op basis van de algemene verkeersongevallencijfers (13,9 doden per 1000 slachtoffers) dan op basis van die van arbeidsongevallen in het verkeer (6 doden per 1000 slachtoffers). Dit betekent dus dat er minder vaak doden vallen onder slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer dan onder slachtoffers van verkeersongevallen in het algemeen. Dit algemeen verschil kunnen we op basis van verscheidene factoren verklaren: ongevallen die tijdens de nacht en in het weekend gebeuren hebben vaker dodelijke of zware gevolgen, terwijl dit ook de momenten van de week zijn waar het werkgerelateerd verkeer op zijn minimum is en waar arbeidsongevallen in het verkeer zich het minst voordoen (zie punt 3.2.3 van dit rapport). Het is bijgevolg ook aannemelijk dat werkgerelateerde verplaatsingen minder vaak gekenmerkt zijn door alcoholconsumptie (ongevallen die aan alcoholconsumptie gerelateerd zijn hebben ook zwaardere gevolgen). Uiteindelijk bestaat ook de mogelijkheid dat mensen zich minder als zwakke weggebruikers verplaatsen in het kader van het werk.

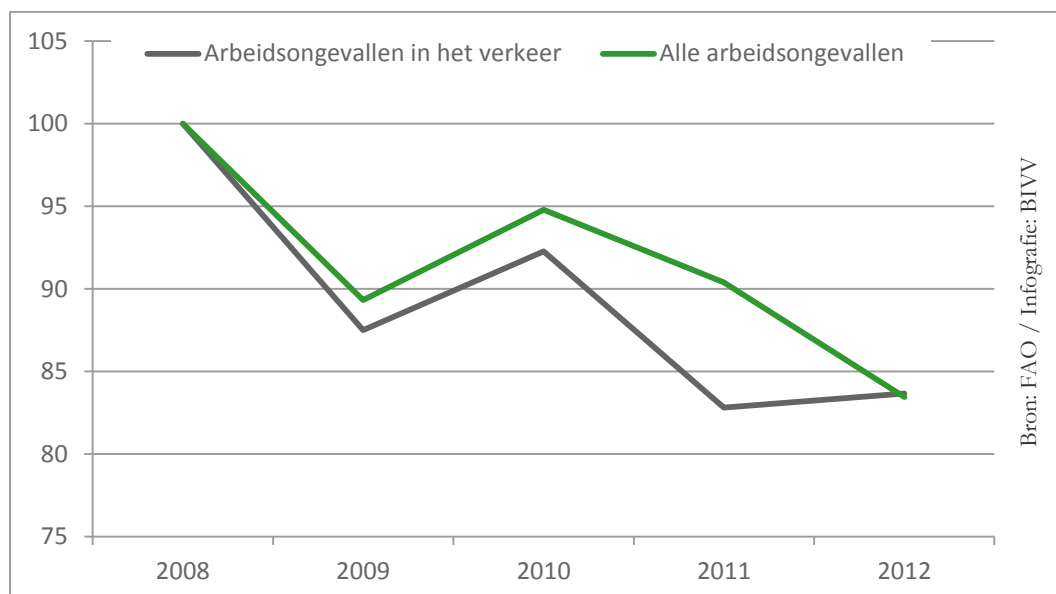
3.2 Trends en temporele karakteristieken

3.2.1 Trendevoluties over de jaren heen

Arbeidsongevallen

Figuur 2 toont de evolutie van het aantal arbeidsongevallen in het verkeer en alle arbeidsongevallen van 2008 tot 2012. Omdat de aantallen van beide reeksen sterk van elkaar verschillen (er zijn veel minder arbeidsongevallen in het verkeer dan arbeidsongevallen in het algemeen) en om de twee reeks aantallen gemakkelijker te kunnen vergelijken werd 2008 als referentiejaar gesteld op 100. De ruwe aantallen arbeidsongevallen in het verkeer per jaar zijn te vinden in Tabel 3.

Figuur 2: Evolutie (basis: 2008=100) van het jaarlijks aantal arbeidsongevallen en arbeidsongevallen in het verkeer tussen 2008 en 2012



Figuur 2 geeft aan dat een sterke daling plaatsvond tussen 2008 en 2009 van de in de FAO-databank geregistreerde arbeidsongevallen, zowel voor arbeidsongevallen in het verkeer alsook voor alle arbeidsongevallen. Tussen 2009 en 2010 is het aantal ongevallen wat gestegen, om daarna tussen 2010 en 2012 verder te dalen. Deze algemene daling is mogelijk te wijten aan de financiële crisis.

In Tabel 3 wordt de vergelijking gemaakt tussen de ongevallen die gebeuren tijdens het pendelen en de werkverplaatsingen, daarnaast is er de jaarlijkse verandering in te vinden.

Tabel 3: Jaarlijks verandering van het aantal arbeidsongevallen in het verkeer volgens de reden van de verplaatsing – 2008-2012

	Pendelen		Werkverplaatsingen		#
	#	% jaarlijkse verandering	#	% jaarlijkse verandering	
2008	15261	/	3093	/	18354
2009	13180	-13,64	2453	-20,69	15633
2010	14202	7,20	2615	6,60	16817
2011	12687	-10,67	2456	-6,08	15143
2012	12789	0,80	2344	-4,58	15133
Gemiddelde jaarlijkse verandering	68119	-4,08	12961	-6,19	81080

Bron: FAO / Infografie: BIVV

De gegevens in deze tabel illustreren dat werkverplaatsingsongevallen sterker zijn gedaald dan pendelongevallen over de hele periode: jaarlijks gemiddeld -6,19% bij de werkverplaatsingen tegenover gemiddeld -4,08% bij de pendelverplaatsingen. Dit is voornamelijk het gevolg van twee bijzondere dalingen: enerzijds tussen 2008 en 2009 (volgt op een daling van economische activiteit als gevolg van het begin van financiële crisis), en anderzijds tussen 2010 en 2011. We merken verder nog op dat de relatieve proportie van pendel- en werkverplaatsingsongevallen stabiel gebleven is tussen 2008 en 2012 (zie bijlage A.1.)

De ernst van de gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer is ook afgenomen vanaf 2009 (Tabel 4). Tussen 2008 en 2009 was de ernst eerder sterk toegenomen; een toename die meer te wijten is aan het aantal ongevallen met voorziene blijvende ongeschiktheid dan aan het aantal dodelijke ongevallen.

Tabel 4: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer overheen de jaren – 2008-2012

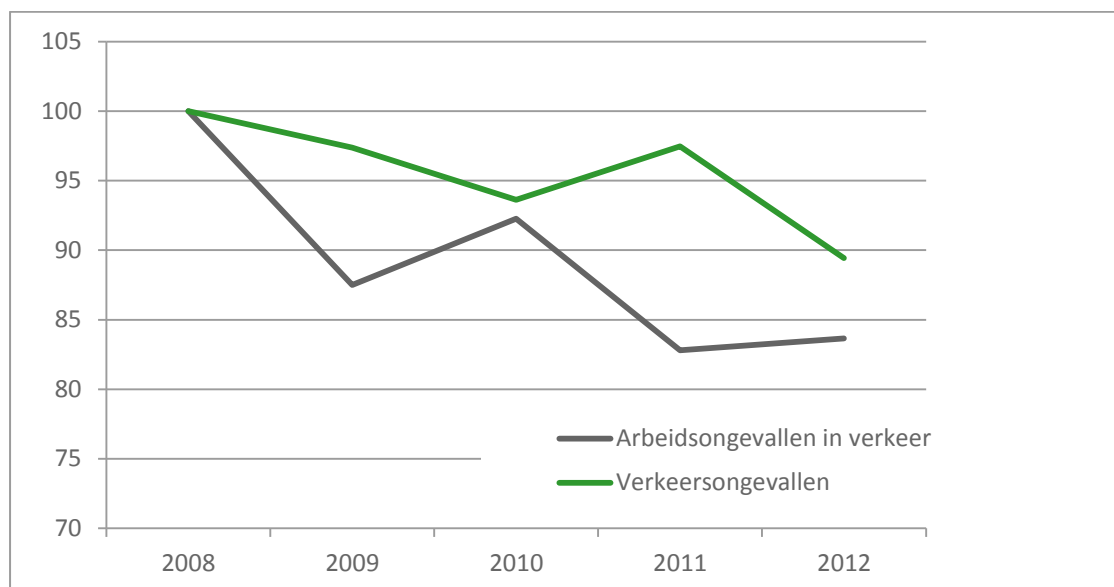
	ZG		TO		BO		DO		Totaal		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
2008	6711	36,6%	9262	50,5%	2299	12,5%	82	0,4%	18354	100%	129,7
2009	5445	34,8%	8048	51,5%	2079	13,3%	61	0,4%	15633	100%	136,9
2010	6075	36,1%	8540	50,8%	2124	12,6%	78	0,5%	16817	100%	130,9
2011	5501	36,3%	7680	50,7%	1898	12,5%	64	0,4%	15143	100%	129,6
2012	5392	35,6%	7832	51,8%	1858	12,3%	51	0,3%	15133	100%	126,1
Totaal	29124	35,9%	41362	51,0%	10258	12,7%	336	0,4%	81080	100%	130,7

Bron: FAO / Infografie: BIVV

Vergelijking met verkeersslachtoffers

In Figuur 3 wordt de evolutie vergeleken van het totaal aantal verkeersslachtoffers (licht- en zwaargewonden, doden 30 dagen) met het totaal aantal slachtoffers (tijdelijk en blijvende ongeschiktheid, doden) van arbeidsongevallen in het verkeer. Omdat de absolute aantallen in de twee reeksen sterk verschillen (de aantallen verkeersslachtoffers zijn veel hoger), werd hier opnieuw gekozen om 2008 als referentiejaar ("100") te stellen. Het totaal aantal slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer zijn te vinden in Tabel 4, het totaal aantal verkeersslachtoffers per jaar in Tabel 5.

Figuur 3: Evolutie (basis: 2008=100) van het jaarlijks aantal verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) tussen 2008 en 2012



We

kunnen vaststellen dat de twee aantallen slachtoffers gedaald zijn tussen 2008 en 2010. Tussen 2010 en 2011 nam het aantal verkeersslachtoffers toe terwijl het aantal slachtoffers van werkongevallen in het verkeer verder daalde. Tussen 2011 en 2012 was de evolutie in omgekeerde zin. Wanneer er gekeken wordt naar de volledige 5 jaar is het wel opmerkelijk dat het aantal slachtoffers van verkeersongevallen geëvolueerd is van 100 naar 89,4. Terwijl het aantal slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer gedaald is van 100 naar 83,7 dit verschil is waarschijnlijk te wijten aan de economische crisis die meer invloed heeft gehad op het verkeer dat direct gerelateerd is aan het werk dan aan het verkeer in het algemeen.

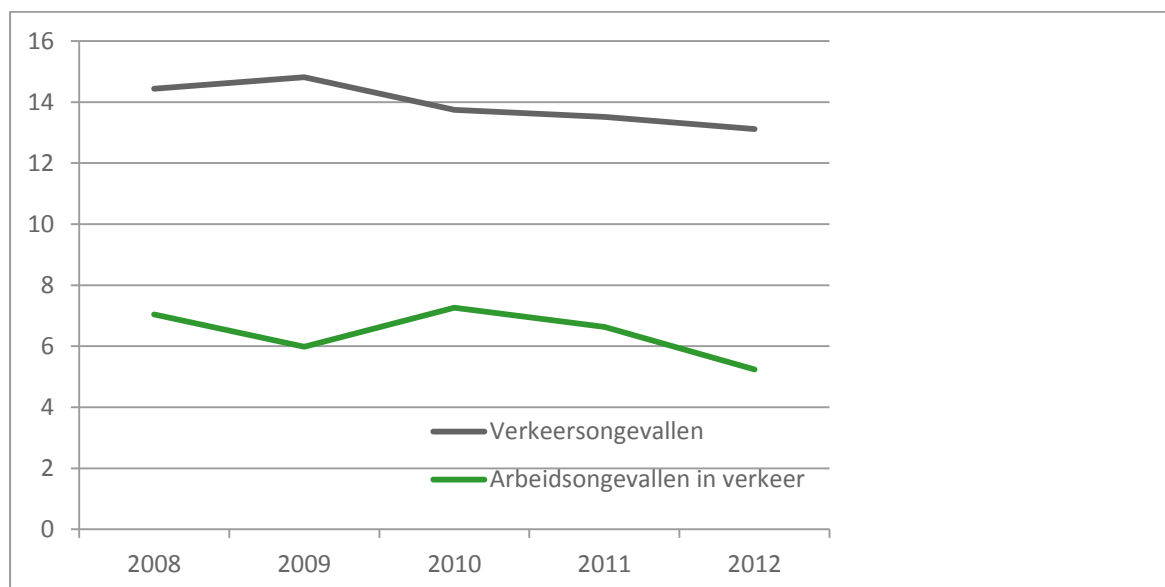
Tabel 5: Aantal verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30)– 2008-2012

	Licht-gewonden	Zwaar-gewonden	Doden 30 dagen	Totaal Slachtoffers
2008	57655	6782	944	65382
2009	56073	6647	943	63664
2010	54381	5982	841	61203
2011	56693	6169	861	63723
2012	52446	5261	767	58474
Totaal	277248	30842	4356	312446

Bron: FOD Economie – AD Statistiek / Infografie: BIVV

De evolutie van de aantallen doden per 1000 slachtoffers wordt in Figuur 4 weergegeven. Ze illustreert nogmaals dat dit cijfer in het algemeen hoger is onder slachtoffers van verkeersongevallen dan onder die van arbeidsongevallen in het verkeer. Tussen 2010 en 2012 is het laatste aantal sterker gedaald dan het aantal doden per 1000 verkeersslachtoffers.

Figuur 4: Evolutie van het aantal doden per 1000 verkeersslachtoffers (LG, ZG, D 30) en per 1000 slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO)– 2008-2012

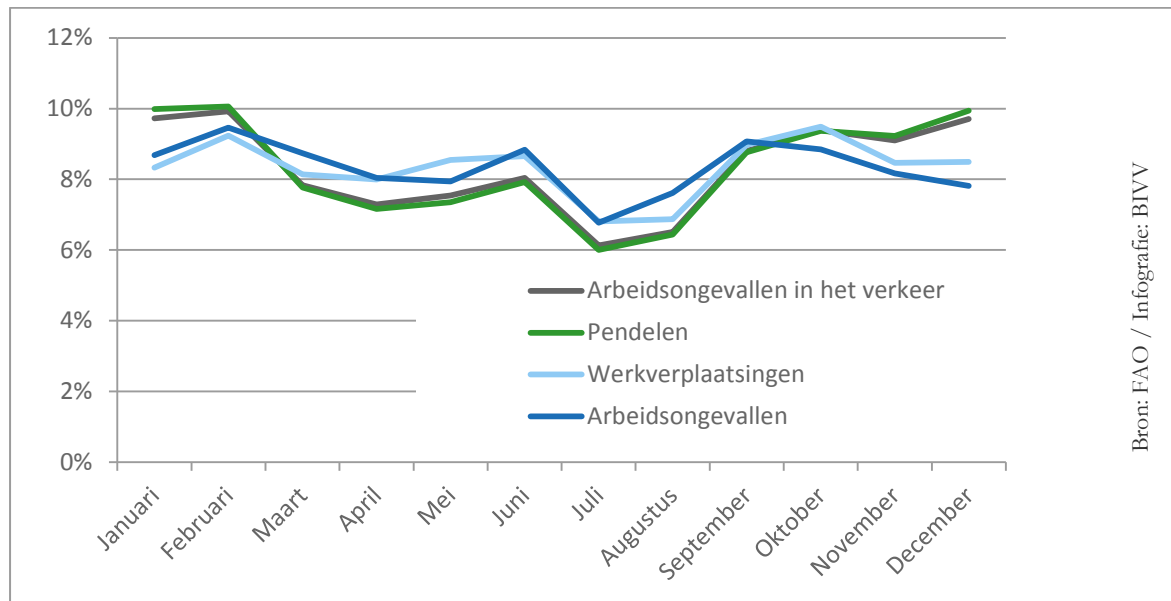


3.2.2 Verschillen naargelang de maand van het jaar

Arbeidsongevallen

Het aantal arbeidsongevallen in het verkeer varieert tussen de maanden van het jaar. Tijdens de maanden oktober tot februari gebeuren er procentueel gezien meer ongevallen dan tijdens de andere maanden van het jaar (Figuur 5). Deze winterstijging was meer uitgesproken voor arbeidsongevallen in het verkeer dan voor alle arbeidsongevallen en voor zij die plaatsvonden tijdens het pendelen dan voor werkverplaatsingen.

Figuur 5: Verdeling van het aantal arbeidsongevallen en arbeidsongevallen in het verkeer over de maanden – 2008-2012⁸



Bron: FAO / Infographic: BIVV

⁸ De maandelijkse verdeling van ongevallen houdt rekening met het variabele aantal dagen tussen de verschillende maanden

Tabel 6 toont de verdeling van arbeidsongevallen in het verkeer over de verschillende maanden van het jaar op basis van hun gevolgen. Merk op dat bij het aangeven van een ongeval de geschatte gevolgen minder ernstig kunnen lijken dan ze eigenlijk zijn. Dit is heeft gevolgen voor de rapportage. Voor het opstellen van het jaarrapport maakt het FAO in juni een “foto” van de ongevallen die het voorgaande jaar plaatsvonden, deze cijfers worden ook gebruikt in de communicatie naar partners. Hierdoor kan men niet uitsluiten dat de ernst van een aantal ongevallen nog geen update hebben gekregen en dus onderschat worden.

Deze tabel illustreert dat de arbeidsongevallen in het verkeer die gebeuren in de periode juli tot september ernstiger zijn dan ongevallen die zich tijdens de rest van het jaar voordoen. Dit wordt duidelijk op basis van het percentage ongevallen met voorziene blijvende ongeschiktheid, maar ook – alhoewel in mindere mate – op basis van het percentage ongevallen met tijdelijke ongeschiktheid. Beide percentages liggen veel lager in de maanden oktober, november en december dan in de rest van het jaar, terwijl het percentage ongevallen zonder gevolgen gevoelig hoger is. Tijdens de maanden januari en februari is het aantal gevallen van ongevallen zonder gevolg laag, terwijl het aantal gevallen met tijdelijke ongeschiktheid hoger is tegenover de andere maanden. De gevallen met blijvende ongeschiktheid en dodelijke ongevallen blijven relatief stabiel in vergelijking met de andere maanden van het jaar. De berekende ernstgraad voor die twee maanden ligt bijgevolg veel lager dan de ernstgraad voor de andere maanden. Er zijn dus meer arbeidsongevallen in het verkeer in de winter (sneeuw, ijs, zichtbaarheid), maar ze zijn gemiddeld wel minder ernstig. Aangezien deze daling is geobserveerd op basis van alle gegevens voor de jaren 2008-2012 samen kan deze niet aan een toevallige fluctuatie worden toegeschreven.

Tabel 6: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer volgens maand⁹ - 2008-2012

Maand	ZG		TO		BO		DO		Totaal		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Januari	2123	26,4%	5052	62,9%	825	10,3%	36	0,4%	8036	100%	107,1
Februari	2013	26,8%	4656	61,9%	827	11,0%	20	0,3%	7516	100%	112,7
Maart	1735	26,8%	3895	60,2%	817	12,6%	26	0,4%	6473	100%	130,2
April	1617	27,7%	3374	57,8%	813	13,9%	29	0,5%	5833	100%	144,4
Mei	1795	28,8%	3511	56,3%	901	14,4%	30	0,5%	6237	100%	149,3
Juni	1802	28,0%	3687	57,3%	918	14,3%	26	0,4%	6433	100%	146,7
Juli	1508	39,8%	2716	53,6%	816	16,1%	28	0,6%	5068	100%	166,5
Augustus	1610	39,9%	2878	53,5%	871	16,2%	21	0,4%	5380	100%	165,8
September	2361	33,6%	3464	49,2%	1189	16,9%	23	0,3%	7037	100%	172,2
Oktober	3098	39,9%	3475	44,8%	1155	14,9%	33	0,4%	7761	100%	153,1
November	4107	56,4%	2423	33,3%	715	9,8%	35	0,5%	7280	100%	103,0
December	5355	66,7%	2231	27,8%	411	5,1%	29	0,4%	8026	100%	54,8
Totaal	29124	35,9%	41362	51,0%	10258	12,7%	336	0,4%	81080	100%	130,7

Bron: FAO / Infografie: BIVV

Vergelijking met verkeersslachtoffers

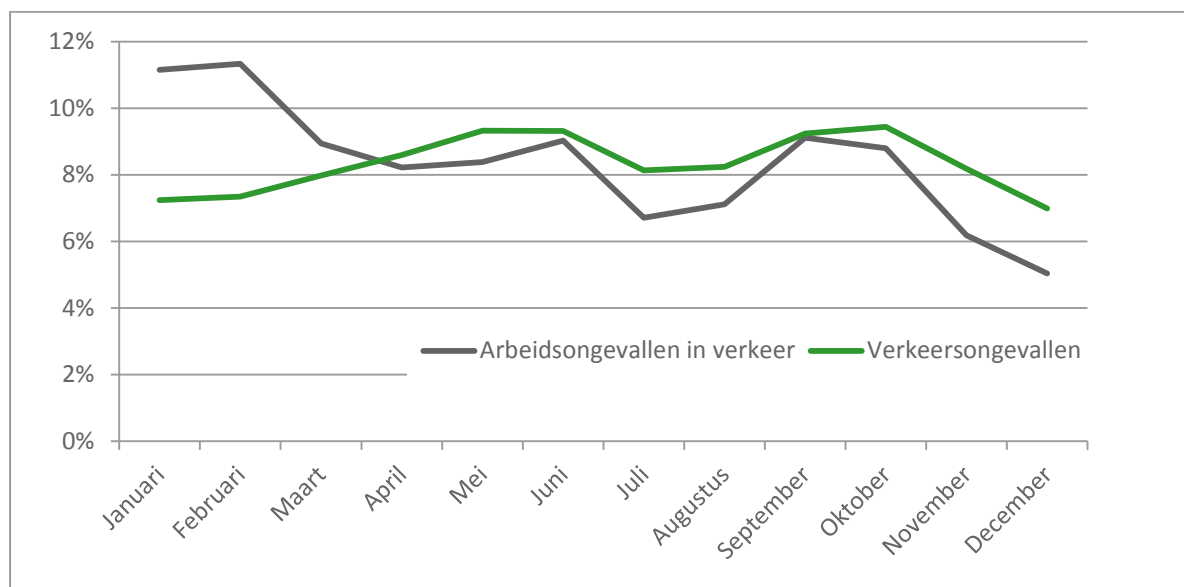
In Figuur 6 hieronder worden de verdelingen weergegeven, over de maanden van het jaar, van enerzijds de verkeersslachtoffers en anderzijds de slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer. Van april tot oktober is er een vergelijkbare verdeling van de slachtoffers over de maanden. In november en december is het aandeel van verkeersslachtoffers hoger dan het aandeel arbeidsongevallen in het verkeer. Van januari tot maart is dit net omgekeerd.

Deze percentages kunnen op het eerste zicht tegenstrijdig lijken in vergelijking met de arbeidsongevallen in het verkeer die gepresenteerd worden in Figuur 5, zeker wat betreft de maand december. Het is belangrijk om in gedachten te houden dat de percentages die in Figuur 5 worden weergegeven gebaseerd zijn op *alle* arbeidsongevallen (inclusief ongevallen zonder gevolgen), terwijl de percentages in Figuur 6 beperkt zijn tot het aantal ongevallen met gevolgen. December is een maand met een bijzonder hoog aantal ongevallen “zonder gevolg”. Het percentage arbeidsongevallen in het verkeer is hierdoor in deze maand heel hoog (Figuur 5), terwijl het percentage van ongevallen met gevolgen voor deze maand relatief laag is.

De toename van het aantal slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer dat we waarnemen in januari is, niet te vergeten, vooral te danken aan een verhoogd aantal ongevallen met een tijdelijke arbeidsongeschiktheid.

⁹ Deze tabel houdt geen rekening met het aantal dagen van de maand, de variaties van deze aantallen hebben geen invloed op de berekende percentages.

Figuur 6: Verdeling van de verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en van slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) over de maanden¹⁰ – 2008-2012



Figuur 7 toont de evolutie over de maanden van het aantal doden per 1000 slachtoffers in het verkeer en in arbeidsongevallen in het verkeer¹¹. De twee evoluties zijn niet helemaal gelijk, in de zin dat het aantal doden per 1000 slachtoffers van werkongevallen in het verkeer is gekenmerkt door sterkere en meer abrupte veranderingen dan het aantal doden per 1000 slachtoffers in het verkeer in het algemeen. Dit is voor een deel te verklaren door het feit dat de maandelijkse aantallen doden in arbeidsongevallenstatistieken veel kleiner zijn dan degene die in de officiële ongevallenstatistieken worden geregistreerd.

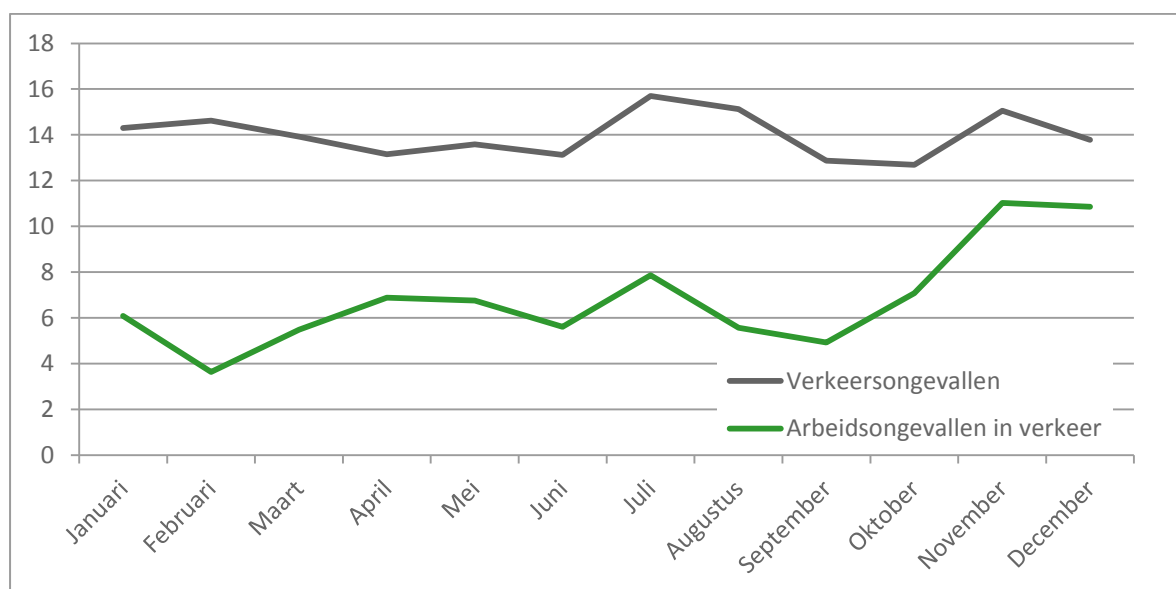
We merken ook een toename van het aantal doden per 1000 slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer tijdens de maanden november en december. Dit lijkt contradictorisch met de conclusies op basis van de maandelijkse evolutie van deze ongevallen en de lagere ernst tijdens de wintermaanden (Figuur 5,

¹⁰ Bij de verdeling van het aantal slachtoffers werd rekening gehouden met het aantal dagen van de maand

¹¹ De ruwe maandelijkse aantallen voor de verschillende categorieën van slachtoffers in het verkeer zijn te vinden in Bijlage 4.3, voor slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer zijn deze cijfers te vinden in Tabel 6, p. 15.

Tabel 6). Dit verschil is voornamelijk te wijten aan het feit dat voor de vergelijking tussen het aantal sterfgevallen per 1000 slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer en verkeersongevallen, de ongevallen zonder gevolgen niet worden beschouwd. Zij vertegenwoordigen echter een bijzonder hoog aandeel van arbeidsongevallen in het verkeer tijdens de maanden november en december. Bijgevolg lijkt het aantal doden per 1000 slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer in belangrijke mate te verhogen tijdens deze twee maanden, maar deze stijging is louter het gevolg van de specifieke berekeningswijze gebruikt om de vergelijking te kunnen maken met arbeidsongevallen in het verkeer.

Figuur 7: Aantal doden per 1000 verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en per 1000 slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) over de maanden – 2008-2012



3.2.3 Verschillen naargelang de dag van de week

3.2.3.1 Week en weekend

Arbeidsongevallen

De meerderheid van de arbeidsongevallen in het verkeer gebeuren tijdens wekdagen. Het gaat hier dus over momenten waarop meer mensen werken. Dit geldt zowel voor pendelongevallen als voor werkverplaatsingsongevallen.

De verdeling over de verschillende weekperiodes – week versus weekend, dag versus nacht – blijkt globaal ongeveer gelijk te zijn voor pendelongevallen en werkverplaatsingsongevallen. Het aandeel pendelongevallen tijdens weknachten iets hoger is dan dat van werkverplaatsingen. Daar tegenover staat het aandeel werkverplaatsingsongevallen die tijdens een weekendnacht gebeuren wat hoger dan dat van pendelongevallen.

Tabel 7: Arbeidsongevallen in het verkeer volgens redenen van de verplaatsing en de periode van de week – 2008-2012

Periode van de week		Pendelen		Werkverplaatsingen		Totaal arbeidsongevallen		Totaal arbeidsongevallen	
		#	%	#	%	#	%	#	%
Week	Dag	58080	85,3%	11186	86,3%	69266	85,4%	738758	85,7%
Week	Nacht	4677	6,9%	620	4,8%	5297	6,5%	43824	5,1%
Weekend	Dag	2945	4,3%	584	4,5%	3529	4,4%	47427	5,5%
Weekend	Nacht	605	0,9%	146	1,1%	751	0,9%	7918	0,9%

Onbekend	1812	2,7%	425	3,3%	2237	2,8%	24407	2,8%
Totaal	68119	100%	12961	100%	81080	100%	862334	100%

Bron: FAO / Infografie: BIVV

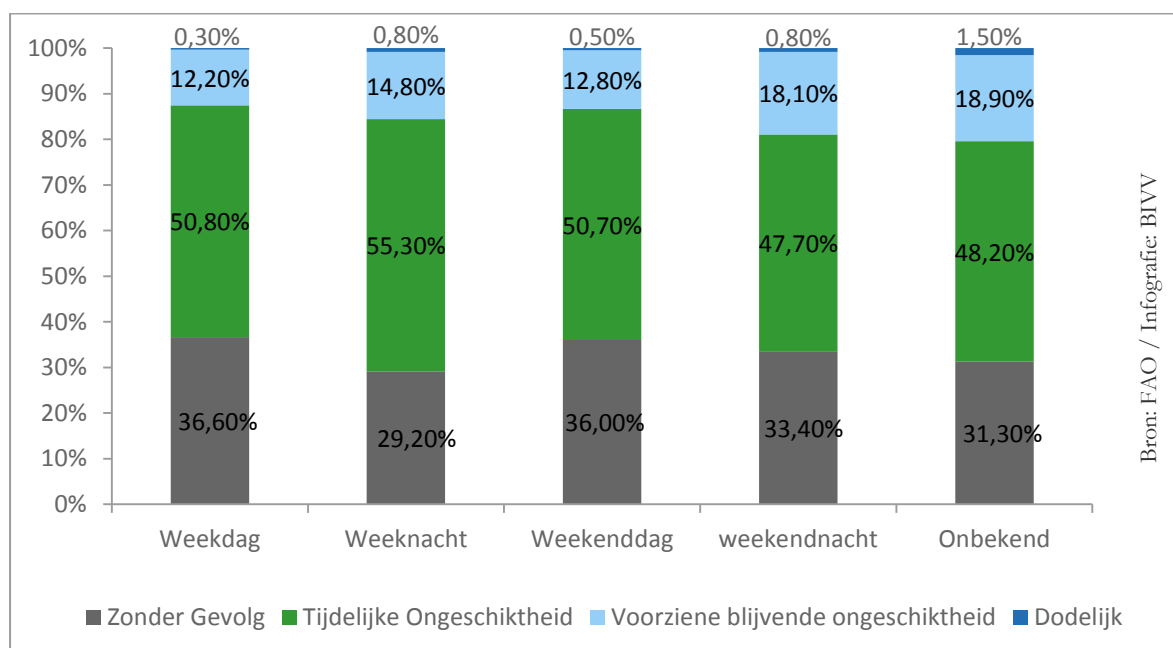
Tabel 8: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer volgens periode van de week – 2008-2012

Periode van de week		ZG		TO		BO		DO		Totaal		Ernst
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Week	Dag	25355	36,6%	35209	50,8%	8465	12,2%	237	0,3%	69266	100%	125,6
Week	Nacht	1546	29,2%	2928	55,3%	783	14,8%	40	0,8%	5297	100%	155,4
Weekend	Dag	1271	36,0%	1788	50,7%	451	12,8%	19	0,5%	3529	100%	133,2
Weekend	Nacht	251	33,4%	358	47,7%	136	18,1%	6	0,8%	751	100%	189,1
Onbekend		701	31,3%	1079	48,2%	423	18,9%	34	1,5%	2237	100%	204,3
Totaal		29124	35,9%	41362	51,0%	10258	12,7%	336	0,4%	81080	100%	130,7

Bron: FAO / Infografie: BIVV

De verdeling van de gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer over de verschillende periodes van de week toont aan dat ongevallen 's nachts gemiddeld wat ernstiger zijn dan deze overdag en dat degene die tijdens weekendnacht plaatsvinden vaker blijvende ongeschiktheid of de dood als gevolg hebben (Tabel 8, Figuur 8).

Figuur 8: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer volgens periode van de week – 2008-2012



In Figuur 9 wordt de ernst van pendelongevallen (Tabel 9) vergeleken met deze van de ongevallen tijdens werkverplaatsingen (Tabel 10). We zien dat weekendnachtongevallen een hogere ernstgraad hebben indien deze in het kader van een werkverplaatsing zijn gebeurd dan tijdens het pendelen. Voor ongevallen die tijdens weeknachten gebeuren is de ernstgraad van pendelongevallen en ongevallen tijdens werkverplaatsingen hoog.

Tabel 9: Gevolgen van arbeidsongevallen tijdens het pendelen volgens periode van de week - 2008-2012

Pendelen		ZG		TO		BO		DO		Totaal		Ernst
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Week	Dag	21373	36,8%	29486	50,8%	7050	12,1%	171	0,3%	58080	100%	124,3
Week	Nacht	1377	29,4%	2573	55,0%	696	14,9%	31	0,7%	4677	100%	155,4
Weekend	Dag	1073	36,4%	1487	50,5%	369	12,5%	16	0,5%	2945	100%	130,7
Weekend	Nacht	200	33,1%	295	48,8%	104	17,2%	6	1,0%	605	100%	181,8
Onbekend		568	31,3%	892	49,2%	331	18,3%	21	1,2%	1812	100%	194,3
Totaal		24591	36,1%	34733	51,0%	8550	12,6%	245	0,4%	68119	100%	129,1

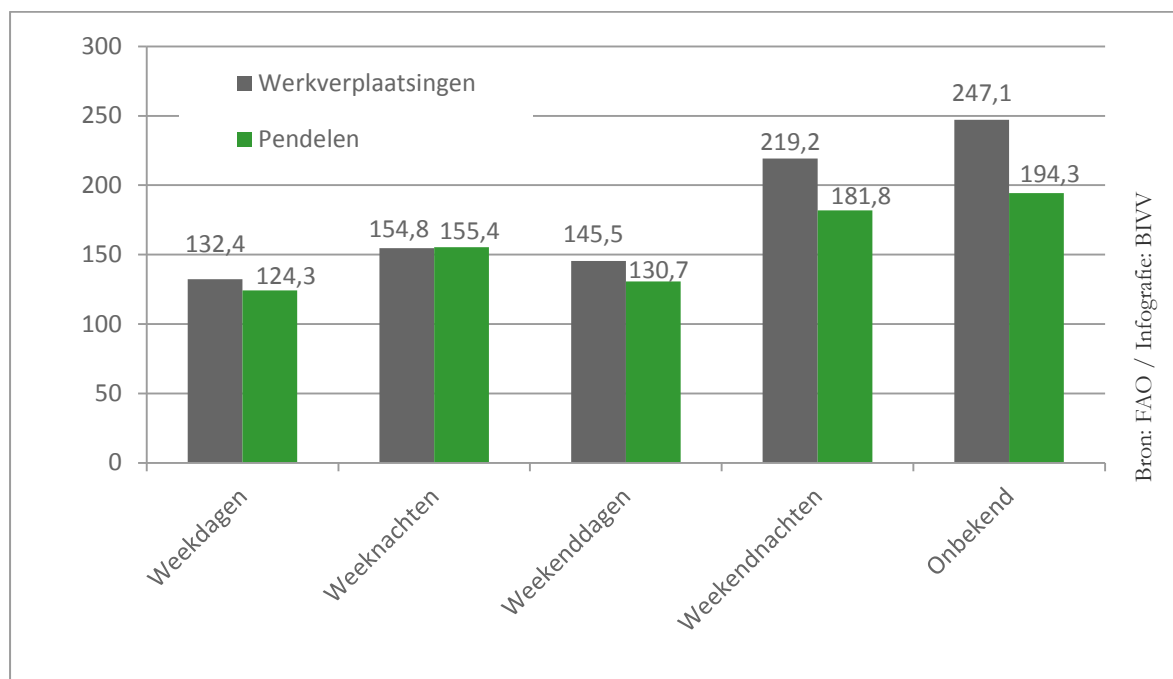
Bron: FAO / Infografie: BIVV

Tabel 10: Gevolgen van arbeidsongevallen tijdens werkverplaatsingen volgens periode van de week – 2008-2012

Werkverplaatsing		ZG		TO		BO		DO		Totaal		Ernst
		#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Week	Dag	3982	35,6%	5723	51,2%	1415	12,6%	66	0,6%	11186	100%	132,4
Week	Nacht	169	27,3%	355	57,3%	87	14,0%	9	1,5%	620	100%	154,8
Weekend	Dag	198	33,9%	301	51,5%	82	14,0%	3	0,5%	584	100%	145,5
Weekend	Nacht	51	34,9%	63	43,2%	32	21,9%		0,0%	146	100%	219,2
Onbekend		133	31,3%	187	44,0%	92	21,6%	13	3,1%	425	100%	247,1
Totaal		4533	35,0%	6629	51,1%	1708	13,2%	91	0,7%	12961	100%	138,8

Bron: FAO / Infografie: BIVV

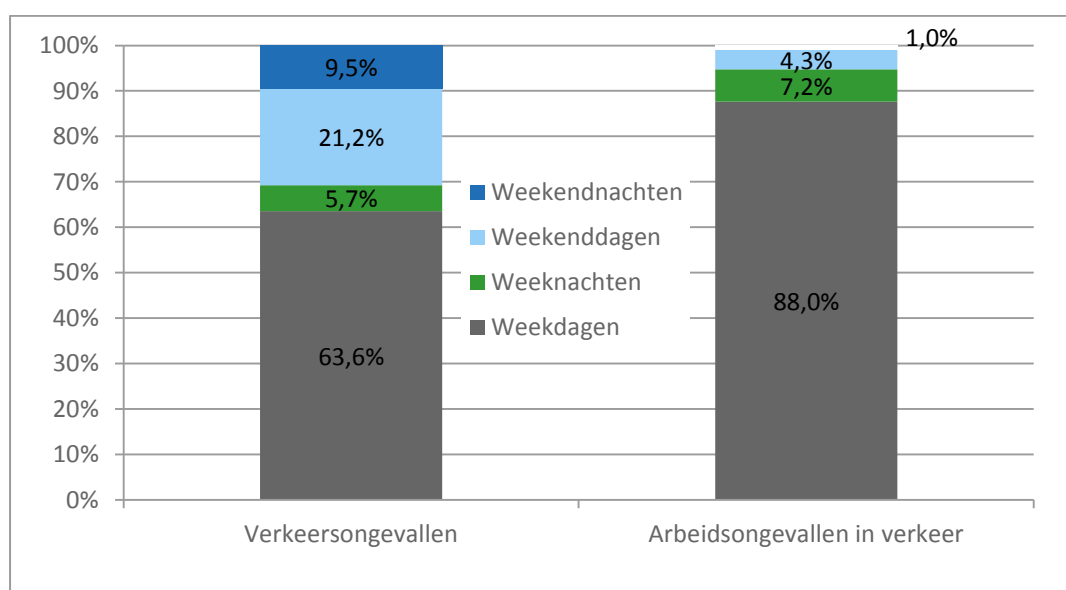
Figuur 9: Ernst van pendel- en werkverplaatsingsongevallen volgens de periode van de week – 2008-2012



Vergelijking met verkeersslachtoffers

De verdeling van alle verkeersslachtoffers en van de slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer over de perioden van de week worden vergeleken in Figuur 10. Voor beide groepen valt de meerderheid van de slachtoffers tijdens de weekdagen. Bij de slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer is dit aandeel wel hoger. Dit kan wellicht grotendeels verklaard worden door het feit dat er in het weekend veel minder verplaatsingen in het kader van het werk worden afgelegd.

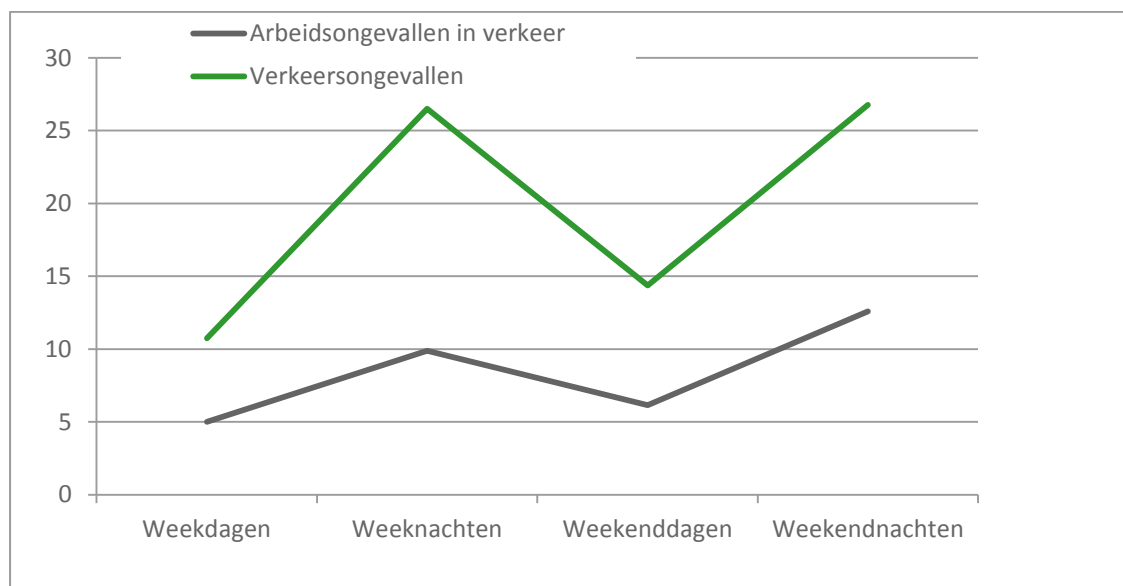
Figuur 10: Verdeling van de verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en van slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) volgens de periode van de week – 2008-2012¹²



¹² Om de vergelijking tussen de twee types slachtoffers duidelijker te maken werden alle arbeidsongevallencijfers waarvoor het moment van gebeurtenis onbekend was, hier niet in rekening gebracht.

Op basis van Figuur 11 hieronder kan men ook vaststellen dat het aantal doden per 1000 slachtoffers varieert op een gelijkaardige manier voor verkeersslachtoffers in het algemeen en voor slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer. In beide gevallen is het aantal doden hoger onder slachtoffers van ongevallen die tijdens de nacht, en in sterkere maat tijdens de weekendnacht gebeurden. Deze stijgingen zijn niettemin meer uitgesproken wat betreft verkeersslachtoffers in het algemeen.

Figuur 11: Evolutie van het aantal doden per 1000 verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en per 1000 slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) volgens de periode van de week – 2008-2012

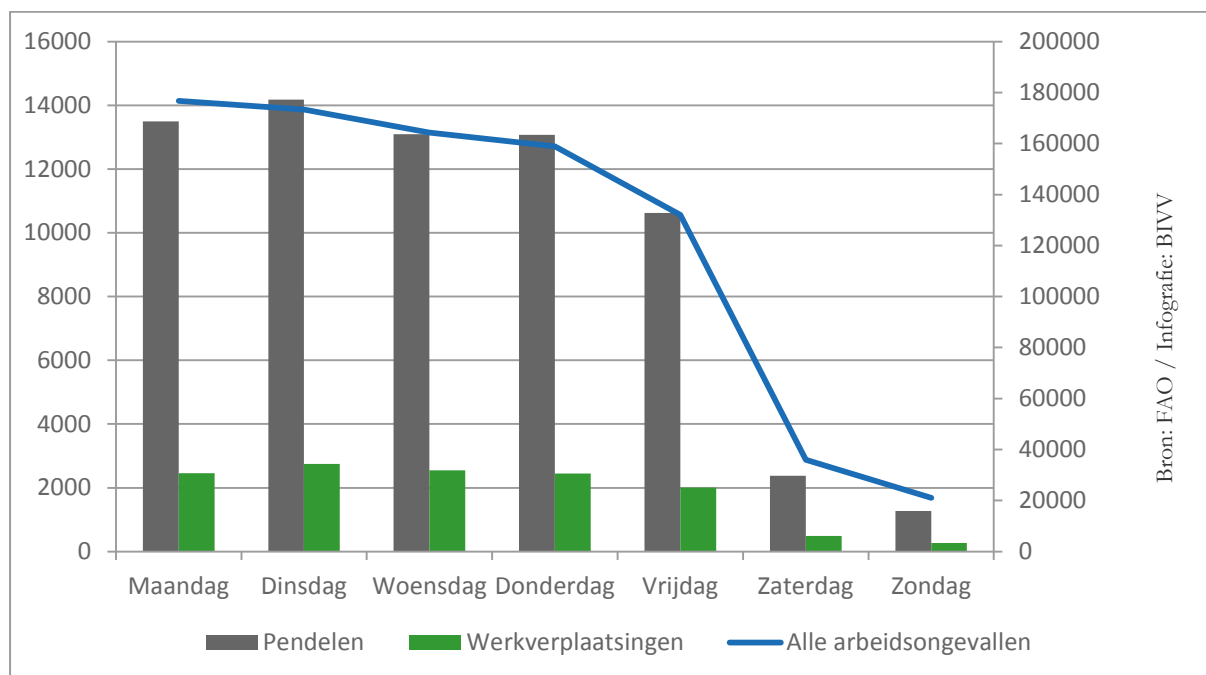


3.2.3.2 Verschillen tussen de dagen van de week

Arbeidsongevallen

Het is evident dat de meerderheid van arbeidsongevallen in het verkeer plaatsvinden op weekdagen. We stellen echter wel vast dat er tussen de weekdagen ook verschillen zijn. Zo ligt het aantal werkgerelateerde verkeersongevallen op dinsdag hoger dan op andere weekdagen, terwijl er minder aan het verkeer gerelateerde arbeidsongevallen gebeuren op een vrijdag (zie bijlage A.4.). Figuur 12 toont aan dat arbeidsongevallen in het algemeen hetzelfde verloop kennen als de pendelongevallen.

Figuur 12: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer (linkeras) en arbeidsongevallen (rechteras) volgens dag van de week – 2008-2012



Tabel 11 toont de gevolgen van arbeidsongevallen die aan het verkeer te wijten zijn volgens de dag waarop ze gebeurden. Hieruit blijkt dat ongevallen die op vrijdag en in het weekend plaatsvonden ernstiger gevolgen hebben in vergelijking met ongevallen die op andere dagen van de week zijn gebeurd. Dit komt overeen met de vaststellingen van de op de periode van de week gebaseerde analyse.

Tabel 11: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer volgens dag van de week – 2008-2012¹³

Dag	ZG		TO		BO		DO		Totaal		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Maandag	5421	34,0%	8531	53,5%	1932	12,1%	65	0,4%	15949	100%	125,2
Dinsdag	5837	34,5%	8938	52,8%	2098	12,4%	60	0,4%	16933	100%	127,4
Woensdag	5564	35,6%	8097	51,8%	1914	12,2%	69	0,4%	15644	100%	126,8
Donderdag	5598	36,1%	7945	51,2%	1922	12,4%	57	0,3%	15522	100%	127,5
Vrijdag	5140	40,7%	5656	44,8%	1780	14,1%	54	0,4%	12630	100%	145,2
Zaterdag	1036	36,2%	1424	49,7%	381	13,3%	22	0,8%	2863	100%	140,8
Zondag	528	34,3%	771	50,1%	231	15,0%	9	0,6%	1539	100%	155,9
Totaal	29124	35,9%	41362	51,0%	10258	12,7%	336	0,4%	81080	100%	130,7

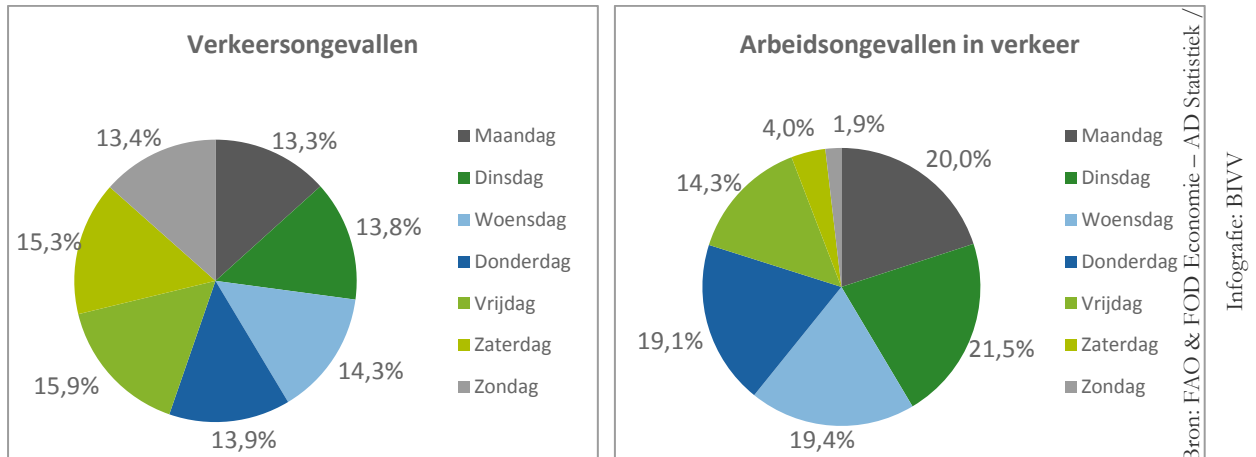
Bron: FAO / Infografie: BIVV

¹³ In deze tabel bevindt zich geen variabele “onbekend” hoewel deze variabele wel voorkomt in voorgaande tabellen “volgens periode van de week”. De dag wanneer het ongeval gebeurt, wordt in de gegevens van de FAO steeds ingevuld, het tijdstip daarentegen niet, vandaar dat men niet weet of het ongeval plaatsvond gedurende de dag of de nacht.

Vergelijking met verkeersslachtoffers

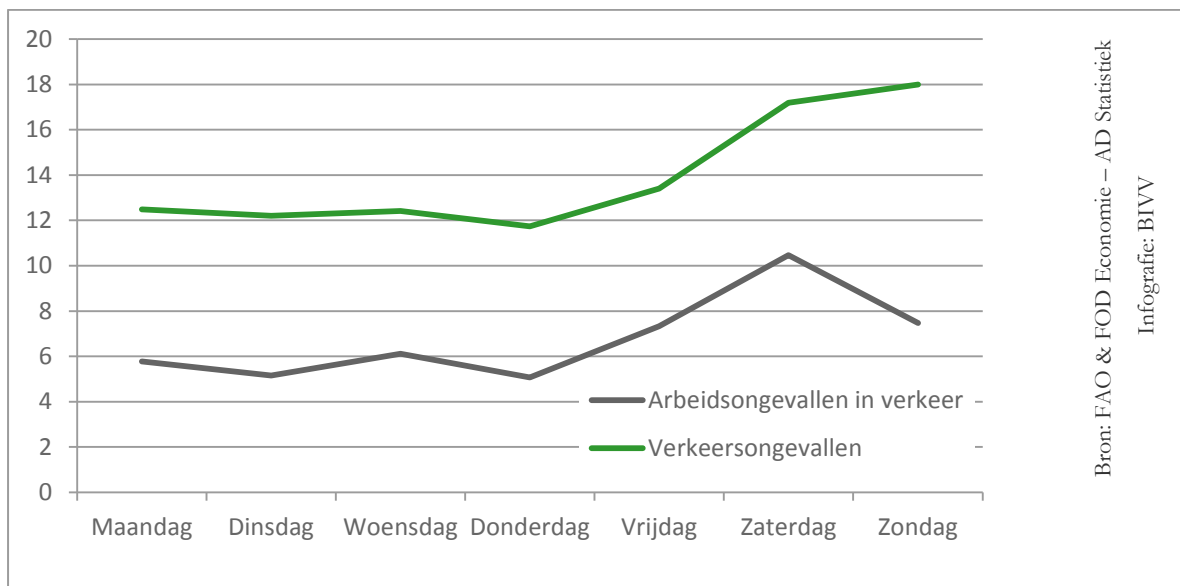
Globaal genomen vallen er alle dagen van de week ongeveer evenveel slachtoffers in het verkeer. Er zijn iets meer slachtoffers op vrijdag en iets minder slachtoffers op maandag en zondag; de verschillen bedragen echter slechts 3%. Bij de arbeidsongevallen in het verkeer zijn grotere verschillen te merken (zie Figuur 13). De meeste ongevallen vinden plaats in het begin van de week en daalt geleidelijk tot vrijdag. Op zaterdag en zondag daalt het aandeel van slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer sterk.

Figuur 13: Verdeling van de verkeersslachtoffers (LG, ZG, DO) en van slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) volgens dag van de week – 2008-2012



Het aantal doden per 1000 verkeersslachtoffers neemt toe vanaf vrijdag tot zondag (Figuur 14). Dit wijst erop dat de slachtoffers ernstiger gewond raken bij ongevallen die tijdens het weekend gebeuren. Ook bij de arbeidsongevallen in het verkeer stijgt het aantal doden per 1000 slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer op vrijdag en zaterdag. Op zaterdag gebeuren er slechts 4% van de arbeidsongevallen in het verkeer, maar vallen er wel 10 doden per 1000 slachtoffers. De arbeidsongevallen in het verkeer die op zaterdag plaatsvinden zijn dus veel ernstiger dan de andere dagen.

Figuur 14: Aantal doden per 1000 verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en per 1000 slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) volgens dag van de week – 2008-2012



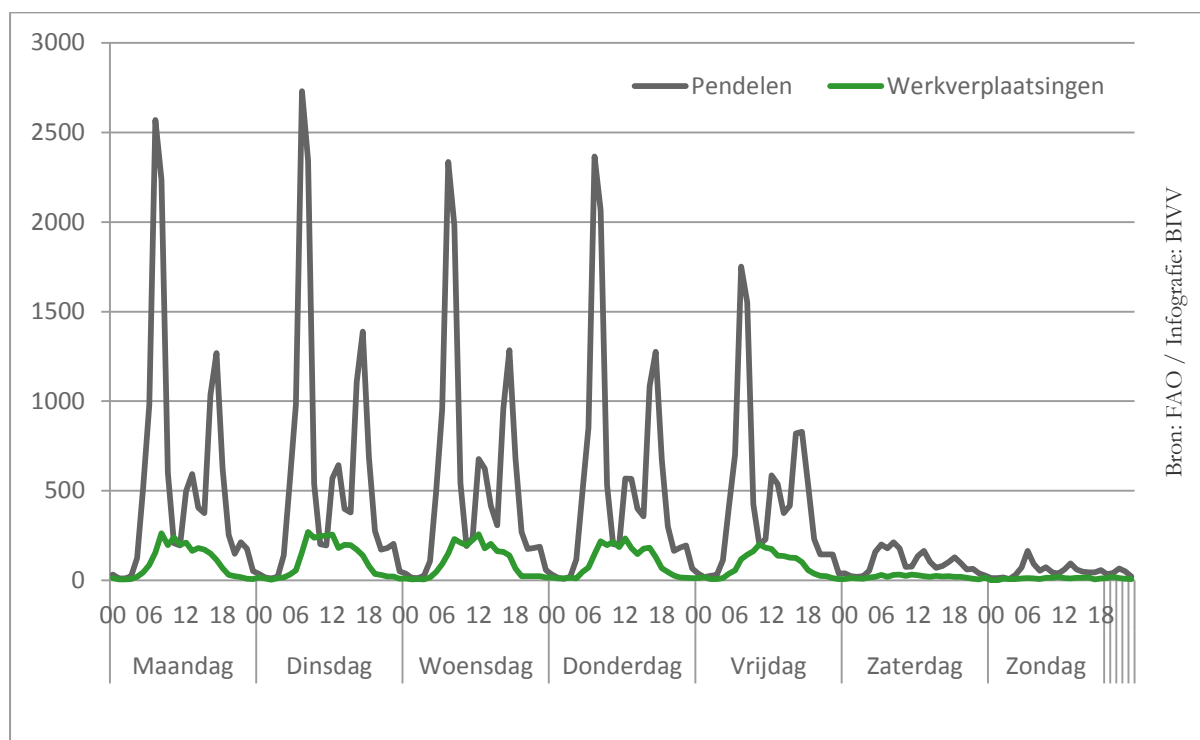
3.2.3.3 Verschillen naargelang het uur van de dag

Arbeidsongevallen

Onderstaande grafiek (Figuur 15) toont het verloop van de arbeidsongevallen (pendelongevallen en werkverplaatsingsongevallen apart) in het verkeer over de uren en dagen van de week. Het aantal pendelongevallen varieert sterk naargelang het uur. Er zijn duidelijk drie pieken die elke werkdag te observeren zijn: 's morgens rond 7-8 uur, in het midden van de dag rond 12-13 uur en in de late namiddag rond 17u. Deze tijdstippen komen overeen met de ochtend- en de avondspits van het verkeer. De piek rond de middag is vermoedelijk te verklaren door de personen wiens shift eindigt rond 12u of bijvoorbeeld personen die 's middags het werk verlaten om te eten of boodschappen te doen.

Figuur 15 maakt duidelijk dat het verloop van de werkverplaatsingsongevallen over de week volledig anders is dan dat van pendelongevallen: de curve van de werkverplaatsingsongevallen ligt veel lager en er zijn geen uitgesproken pieken terug te vinden. Toch is het aantal werkverplaatsingsongevallen in de voormiddag (6u-12u) even hoog of iets hoger dan die van pendelongevallen. Deze trend is te verklaren door het feit dat werkverplaatsingen over de ganse dag plaatsvinden terwijl pendelverplaatsingen veel meer geconcentreerd plaatsvinden op bepaalde momenten van de dag.

Figuur 15: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer volgens tijdstip van de dag en van de week – 2008-2012

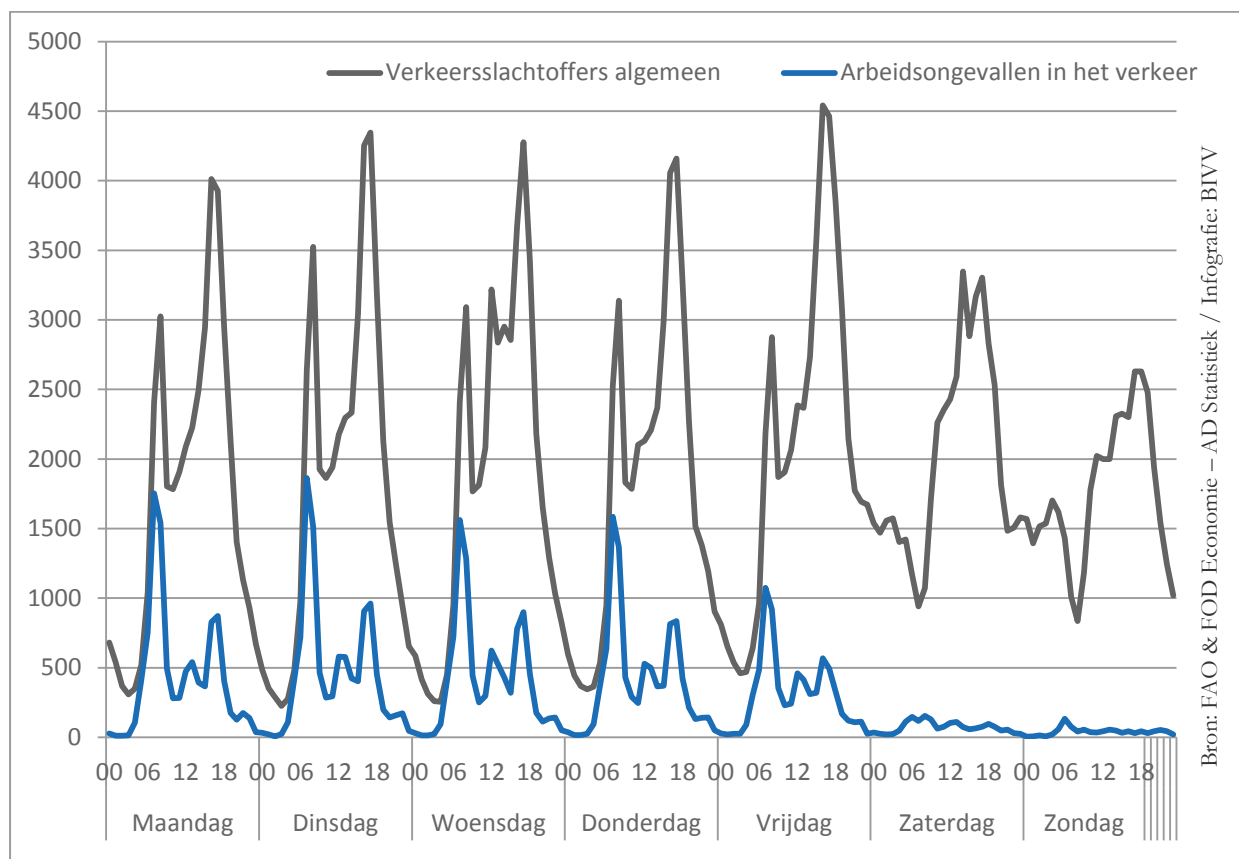


Vergelijking met verkeersslachtoffers

Figuur 16 toont het verloop van de slachtoffers die vallen in de verkeersongevallen en van slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer. De figuur toont aan dat er bij de verkeersslachtoffers in het algemeen meer slachtoffers vallen tijdens de avondspits dan tijdens de ochtendspits, terwijl het tegenovergestelde geldt voor arbeidsongevallen in het verkeer. Dit is mogelijk te verklaren door het feit dat een grotere hoeveelheid “privé-verplaatsingen” (voor recreatie, shoppen,...) in de avond worden afgelegd eerder dan in de ochtend¹⁴. Daarnaast is er in het weekend een veel sterkere daling bij de slachtoffers die vallen bij de arbeidsongevallen dan bij de algemene verkeersslachtoffers.

¹⁴ Er blijkt daarnaast dat verkeersongevallen die 's avonds tijdens werk-thuis ritten gebeuren in het algemeen iets minder vaak als “werkongevallen” herkend worden dan pendelongevallen die zich in de ochtend voordoen.

Figuur 16: Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) volgens dag en uur van de week



3.3 Spatiale kenmerken van arbeidsongevallen in het verkeer

De tot hiertoe gepresenteerde cijfers met betrekking tot de temporele evolutie van arbeidsongevallen in het verkeer houden geen rekening met het volume van werkgelegenheid en haar variaties. Het aantal werknemers is nochtans van belang om arbeidsongevallencijfers voor verschillende groepen (bv leeftijdscategorieën, geslacht...) te kunnen vergelijken. Het verband tussen het aantal werknemers en arbeidsongevallen in het verkeer is niet noodzakelijk direct als het bekeken wordt op geografische vlak (iemand die in één gewest of provincie woont, kan op weg naar het werk of tijdens een werkverplaatsing in een ander gewest of provincie bij een verkeersongeval betrokken raken). Logisch is het echter om te verwachten dat het aantal ongevallen en slachtoffers zullen inderdaad onvermijdelijk hoger zijn voor groepen met een hoge werkgelegenheidsgraad. Aangezien het aantal werknemers ook sterk varieert volgens gewest of provincie, hebben we ervoor gekozen om hiermee rekening te houden bij tijdens het onderzoek naar de geografische spreiding van arbeidsongevallen in het verkeer. De analyses van arbeidsongevallen- en verkeersongevallencijfers voor de verschillende gewesten en provincies zal hier niettemin aangevuld worden door berekeningen van het aantal arbeidsongevallen per 1000 werknemers wat nuttige informatie oplevert. Hiervoor gebruiken we cijfers en de indeling van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (<http://www.onssrszls.fgov.be>).

3.3.1 Verdeling over de gewesten

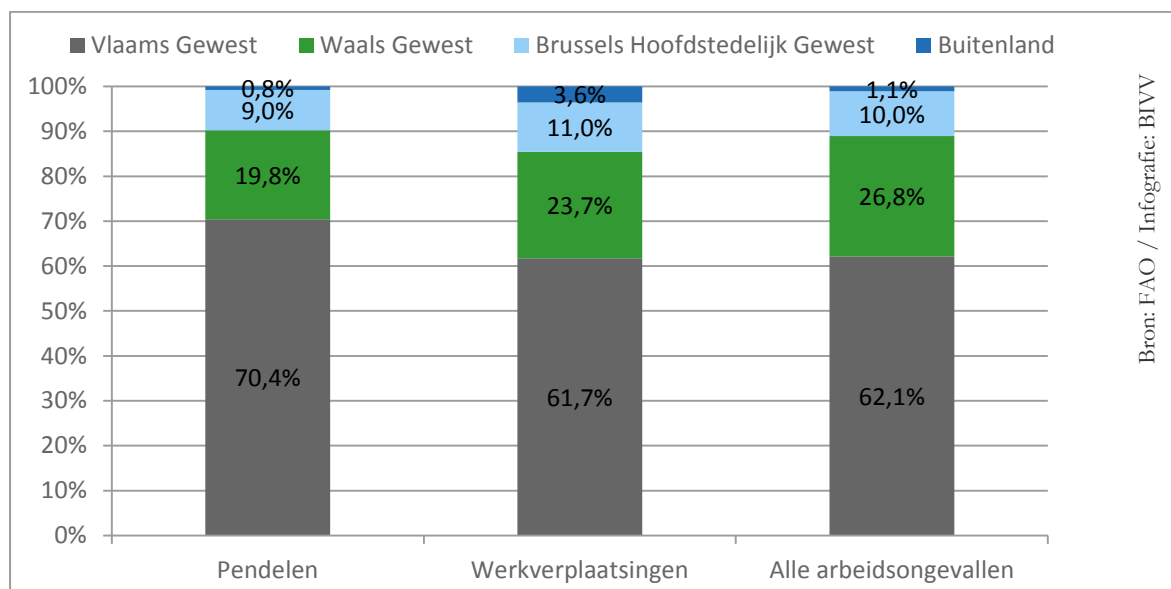
Arbeidsongevallen

Bijna drie vierde (69,0%) van de aan-het-verkeer-gerelateerde arbeidsongevallen gebeurden in Vlaanderen. 20,4% deed zich voor in Wallonië, en 9,3% in Brussel. Sommige van de in de FAO-databank opgenomen ongevallen (1,2%) deden zich voor in het buitenland.

De verdeling van de pendel- en werkverplaatsingongevallen over de drie gewesten toont een gelijkaardige distributie (Figuur 17). Het Vlaamse gewest telt het grootste aandeel pendel- en werkver-

plaatsingsongevallen van de drie gewesten. Dit heeft zowel te maken met het groter aantal inwoners als met het aantal werknemers en de lokalisatie van de bedrijven. Ook voor de algemene arbeidsongevallen zien we namelijk een gelijkaardige verdeling.

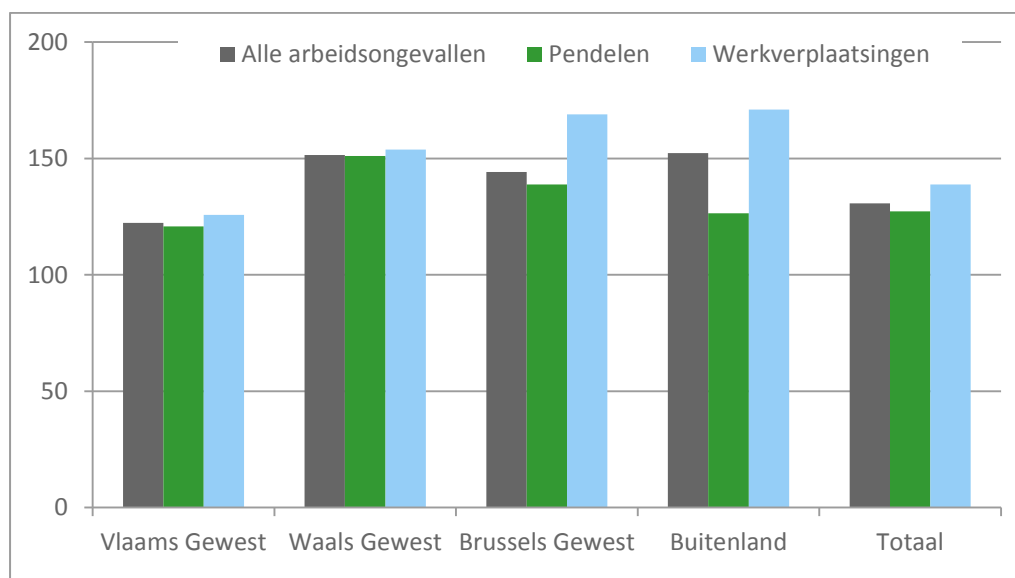
Figuur 17: Verdeling van arbeidsongevallen in het verkeer in de gewesten en op het buitenland¹⁵ – 2008-2012



De ernst van de verwondingen varieert volgens de locatie waar de ongevallen zich voordoen (Tabel 12). Zo zijn de ongevallen die gebeuren in het Vlaams gewest minder ernstig dan in het Waals gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze conclusie geldt zowel voor pendel- als werkverplaatsingsongevallen (Figuur 18, Tabel 13, Tabel 14).

Hierbij valt er wel op dat de gevolgen van ongevallen die in het buitenland gebeuren duidelijk ernstiger zijn dan die van ongevallen die in België gebeuren. Dit verschil vloeit vooral voort uit de werkverplaatsingsongevallen (ernstgraad van pendelongevallen ligt niet hoger voor ongevallen die in het buitenland gebeuren) en heeft aannemelijk te maken met het type beroep en betrokken voertuig (vrachtwagen).

Figuur 18: Ernst van arbeidsongevallen in het verkeer volgens gewest – 2008-2012



¹⁵ Gewone arbeidsongevallen kunnen ook plaatsvinden op een boot.

Tabel 12: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer volgens gewest – 2008-2012

Gewest	ZG		TO		BO		DO		Totaal		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Vlaams Gewest	20533	36,7%	28606	51,1%	6660	11,9%	186	0,3%	55985	100%	122,3
Waals Gewest	5118	30,9%	8915	53,9%	2385	14,4%	121	0,7%	16539	100%	151,5
Brussels Gewest	3076	40,7%	3392	44,9%	1079	14,3%	11	0,1%	7558	100%	144,2
Buitenland	397	39,8%	449	45,0%	134	13,4%	18	1,8%	998	100%	152,3
Totaal	29124	35,9%	41362	51,0%	10258	12,7%	336	0,4%	81080	100%	130,7

Bron: FAO / Infografie: BIVV

Eerder in dit rapport (Tabel 2) is reeds gebleken dat ongevallen tijdens werkverplaatsingen meestal ernstiger zijn dan ongevallen tijdens het pendelen. Dit is echter niet zo wanneer er gekeken wordt naar ongevallen die in het Vlaams Gewest gebeuren, hier is het niveau van ernst ongeveer gelijk. Het zijn vooral de gevolgen van ongevallen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in het Buitenland die ernstiger zijn tijdens de werkverplaatsing dan tijdens het pendelen. Voor ongevallen die zich in het buitenland voordoen is de ernst bij het pendelen slechts 126,4 tegenover 171 bij de werkverplaatsingen.

Tabel 13: Gevolgen van pendelongevallen volgens gewest – 2008-2012

Pendelen	ZG		TO		BO		DO		Totaal		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Vlaams Gewest	17669	36,8%	24478	51,0%	5696	11,9%	144	0,3%	47987	100%	120,8
Waals Gewest	4160	30,9%	7271	54,0%	1945	14,4%	88	0,7%	13464	100%	151,1
Brussels Gewest	2536	41,4%	2747	44,8%	841	13,7%	8	0,1%	6132	100%	138,8
Buitenland	226	42,2%	237	44,2%	68	12,7%	5	0,9%	536	100%	126,4
Totaal	24591	36,1%	34733	51,0%	8550	12,6%	245	0,4%	68119	100%	127,3

Bron: FAO / Infografie: BIVV

Tabel 14: Gevolgen van werkverplaatsingongevallen volgens gewest – 2008-2012

Werkverplaatsingen	ZG		TO		BO		DO		Totaal		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Vlaams Gewest	2864	35,8%	4128	51,6%	964	12,1%	42	0,5%	7998	100%	125,8
Waals Gewest	958	31,2%	1644	53,5%	440	14,3%	33	1,1%	3075	100%	153,8
Brussels Gewest	540	37,9%	645	45,2%	238	16,7%	3	0,2%	1426	100%	169,0
Buitenland	171	37,0%	212	45,9%	66	14,3%	13	2,8%	462	100%	171,0
Totaal	4533	35,0%	6629	51,1%	1708	13,2%	91	0,7%	12961	100%	138,8

Relatie tot het aantal werkendenwerknemers (2010-2012)

Het aantal arbeidsongevallen in het verkeer per 1000 werknemers van 2010 tot 2012 zijn weergegeven voor de drie Belgische regio's in. We kunnen opmerken dat het aantal, dat betrokken raakt in een ongeval in het Vlaams gewest hoger is dan in het Waals gewest, wat overeenkomt met de conclusies uit de analyse van de "ruwe" aantallen arbeidsongevallen voor de drie gewesten

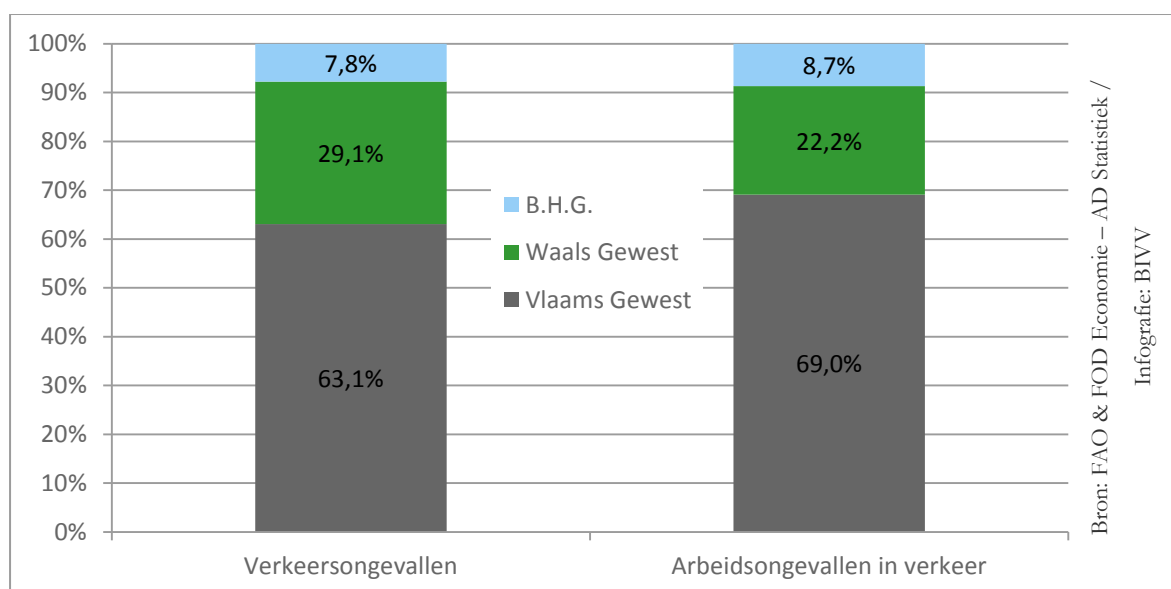
Tabel 15: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer per 1000 werknemers over de gewesten – 2010-2012

	Arbeidsongevallen in het verkeer 2010-2012	Aantal werknemers 2010-2012	Aantal arbeidsongevallen in het verkeer per 1000 werknemers
Vlaams Gewest	32988	5179806,5	6,4
Waals Gewest	9350	2172286,8	4,3
Brussels Gewest	4193	664293,5	6,3
Totaal	46531	8016386,8	5,8

Vergelijking met verkeersslachtoffers¹⁶

Figuur 19 toont de verdeling over de drie gewesten van de slachtoffers van verkeersongevallen in vergelijking met de slachtoffers van de arbeidsongevallen in het verkeer. Voor beide categorieën valt het grootste deel van de slachtoffers in het Vlaams Gewest en het kleinste deel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 29,1% van de verkeersslachtoffers vallen in het Waals gewest tegenover slechts 22,2% van de slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer. Dit verschil is mogelijk te verklaren door de minder sterke economische activiteit en andere vormen van mobiliteit (bijv. hoger gebruik van openbaar vervoer) in het Waals Gewest.

Figuur 19: Verdeling van de verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en van slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO-) volgens gewest – 2008-2012



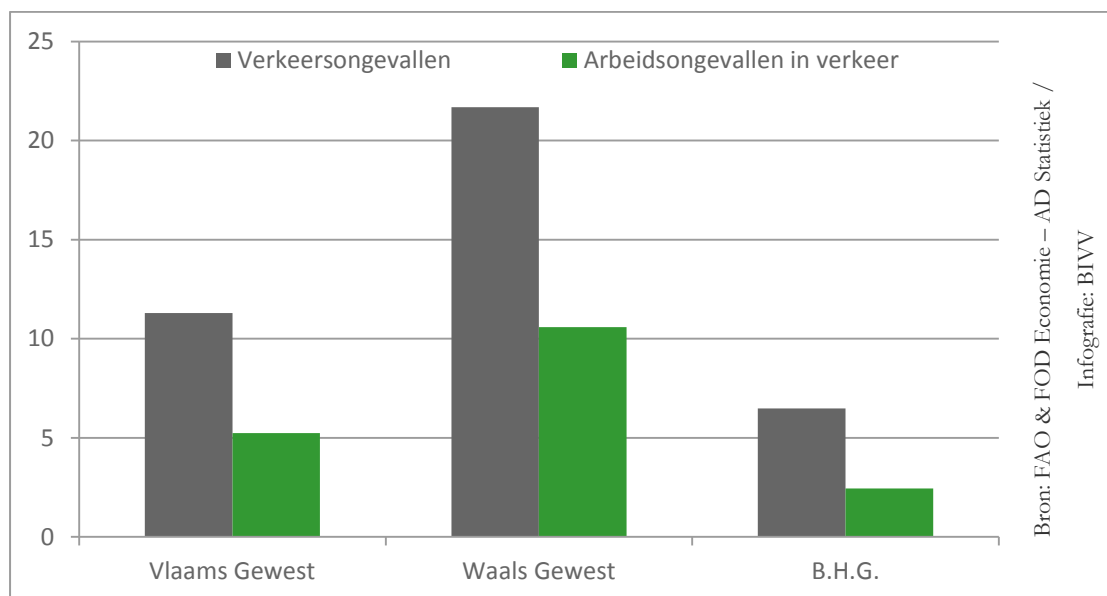
Figuur 20 hieronder toont het aantal doden per 1000 slachtoffers. Hieruit blijkt vooral dat er relatief meer dodelijke slachtoffers te betreuren zijn in het Waals gewest dan in Vlaanderen of Brussel. Dit wordt bevestigd wanneer we naar de absolute aantallen dodelijke arbeidsongevallen in het verkeer gaan kijken

¹⁶ Voor de vergelijking zijn de slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer die in het buitenland plaatsvonden niet in rekening genomen.

(Tabel 12). Dit geldt voor verkeersslachtoffers in het algemeen alsook voor slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer.

In het algemeen is het aantal doden per 1000 slachtoffers ongeveer twee keer zo hoog in de algemene verkeerscijfers dan bij arbeidsongevallen.

Figuur 20: Aantal doden per 1000 verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en per 1000 slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) volgens gewest – 2008-2012

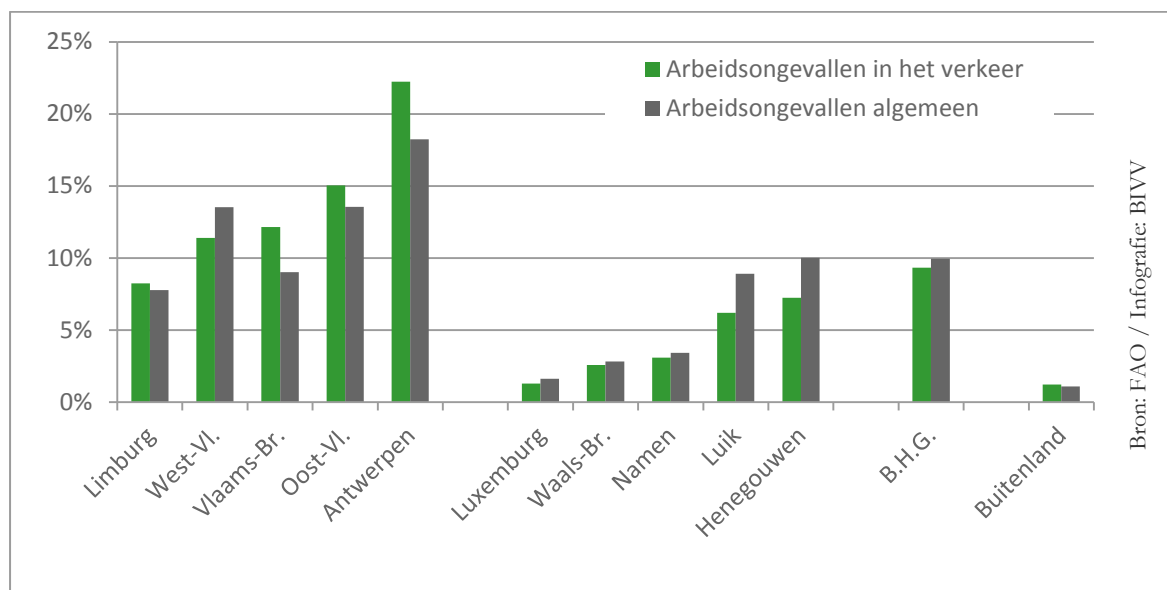


3.3.2 Verschillen tussen de provincies

Arbeidsongevallen

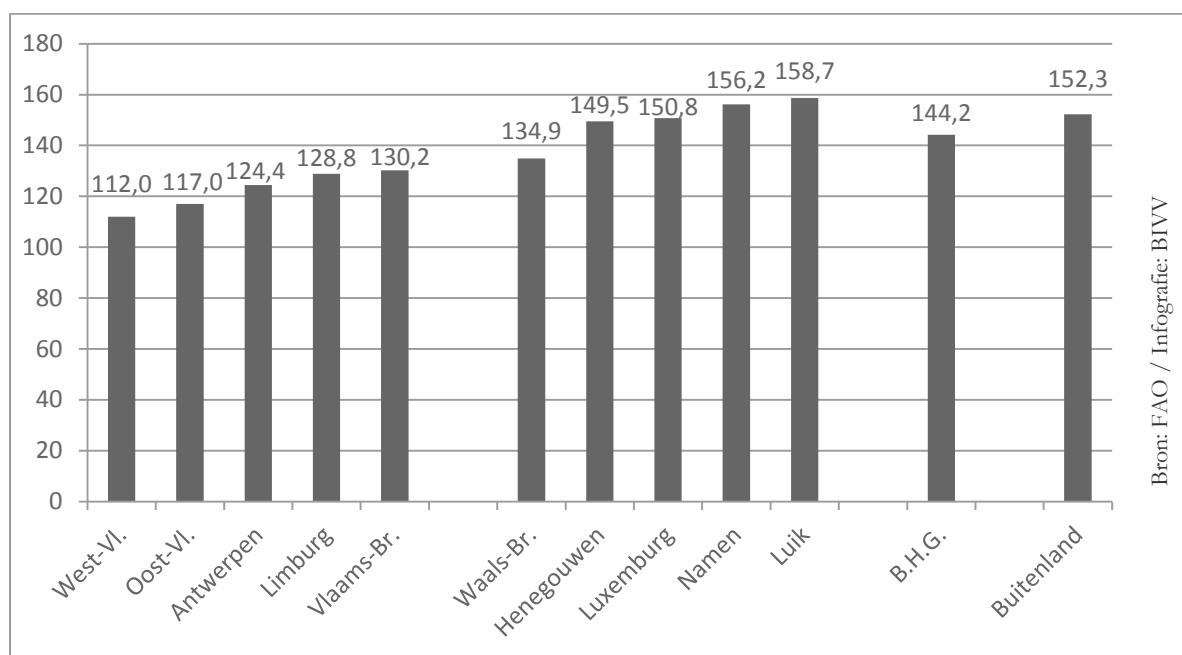
Figuur 21, die de verdeling van arbeidsongevallen in het verkeer per provincie aantoont, bevestigt dat het grootste aandeel van deze ongevallen zich in Vlaanderen voordoet, maar ook dat de provincie Antwerpen – uit alle Belgische provincies – degene is die het grootst aantal arbeidsongevallen in het verkeer te betreuren heeft. Provincies Luxemburg, Waals-Brabant en Namen zijn daarentegen degenen die de kleinste aantallen arbeidsongevallen in het verkeer tellen. Later in deze sectie worden deze cijfers gerelateerd aan het aantal werknemers per provincie.

Figuur 21: Verdeling van het aantal arbeidsongevallen en arbeidsongevallen in het verkeer volgens de provincie – 2008-2012



Hoewel er in Antwerpen procentueel gezien het meest aantal arbeidsongevallen in het verkeer plaatsvinden is de ernst van de ongevallen er niet het grootst (Figuur 22). In de Waalse provincies vinden er procentueel gezien minder ongevallen plaats, maar deze ongevallen blijken wel ernstiger.

Figuur 22: Ernst van arbeidsongevallen in het verkeer volgens provincie – 2008-2012

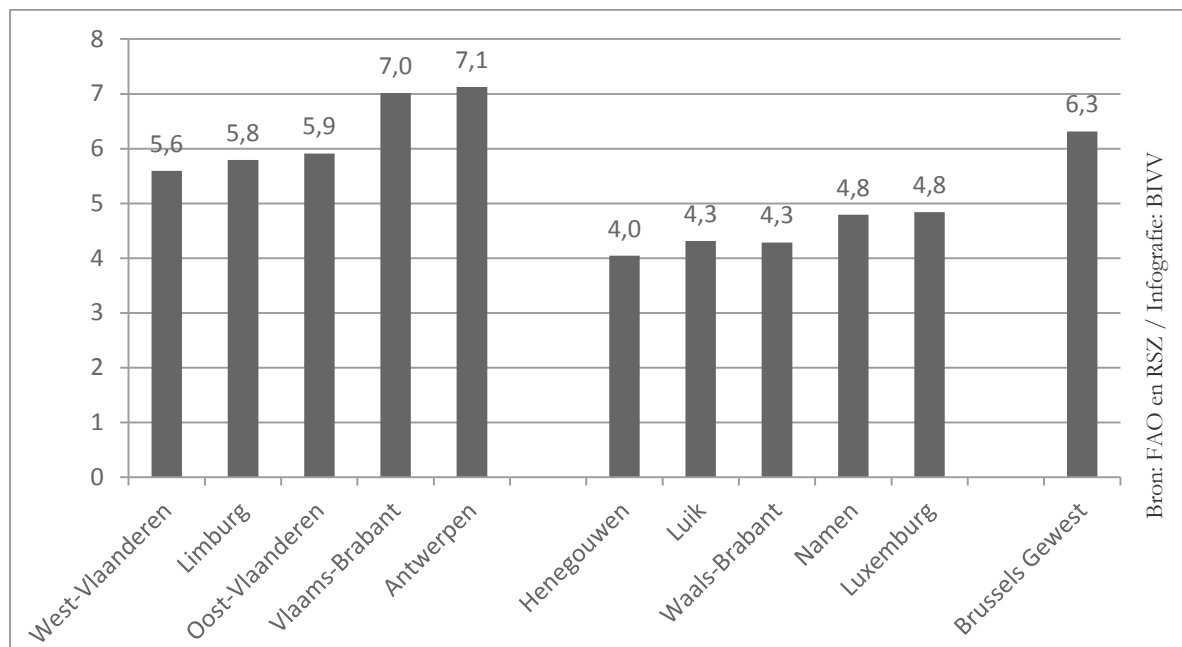


Relatie tot het aantal werknemers (2010-2012)

Naast de vergelijking van het aantal arbeidsongevallen in het verkeer tussen de provincies is het interessant om de arbeidsongevallencijfers in het verkeer per 1000 werknemers te vergelijken per provincie. Wanneer er gekeken wordt naar de Vlaamse provincies zijn er geen opmerkelijke verschillen te zien tussen het percentage arbeidsongevallen in het verkeer in deze provincie (Figuur 21) en het aandeel ongevallen per 1000 werknemers.

In de Waalse provincies treden er wel grotere verschillen op: zo gebeuren er procentueel gezien weinig arbeidsongevallen in het verkeer in Luxemburg, maar per 1000 werknemers in de provincie heeft men hier de meeste kans op een ongeval...

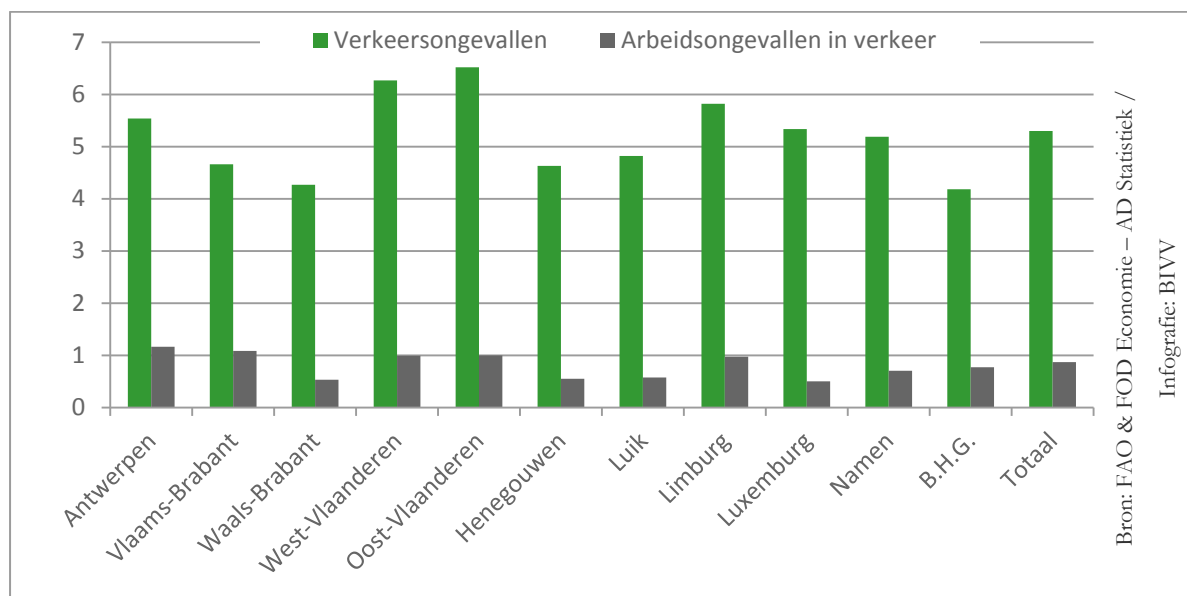
Figuur 23: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer per 1000 werknemers volgens provincie – 2010-2012



Vergelijking met verkeersslachtoffers

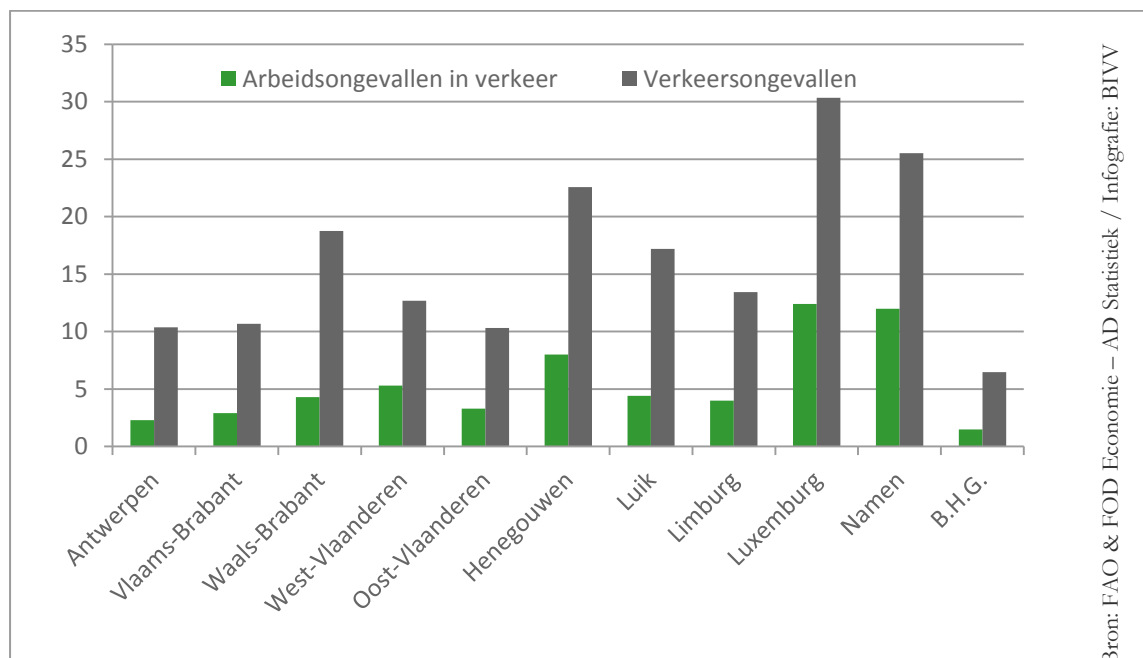
Onderstaande figuur toont de verdeling van het totaal aantal verkeersslachtoffers en van slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer voor de verschillende Belgische provincies. De grafiek illustreert dat provincies waar een groter percentage van verkeersslachtoffers is ook degene zijn waar grotere aandelen slachtoffers van arbeidsongevallen in verkeer te vinden zijn (West- en Oost-Vlaanderen, Limburg, en Brussel). Daarnaast zijn er provincies waar het aandeel van verkeersslachtoffers duidelijk hoger is dan die van slachtoffers van arbeidsongevallen. Dit zijn alle Waalse provincies (met uitzondering van Waals-Brabant, waar het verschil minder uitgesproken is). Antwerpen en Vlaams-Brabant zijn “atypische” provincies in de zin dat zij een hoog aandeel slachtoffers van arbeidsongevallen hebben maar een kleiner aandeel verkeersslachtoffers.

Figuur 24: Verdeling van de verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30- en van slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) volgens provincie per 1000 inwoners – 2008-2012



In alle provincies en het Brussels hoofdstedelijk gewest ligt het aantal doden per 1000 verkeersslachtoffers boven het aantal doden per 1000 slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (Figuur 25). Verder zien we dat, hoewel er in de Vlaamse provincies veel slachtoffers vallen bij arbeidsongevallen in het verkeer, deze wel het minst aantal dodelijk slachtoffers tot gevolg hebben.

Figuur 25: Aantal doden per 1000 verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en per 1000 slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) volgens provincie – 2008-2012



3.4 Kenmerken van de slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer

3.4.1 Geslacht

Arbeidsongevallen

Mannen raken vaker betrokken bij arbeidsongevallen in het verkeer dan vrouwen (Tabel 16). Dit is echter deels te verklaren door het feit dat er momenteel ongeveer 400 000 meer mannen dan vrouwen behoren tot de beroepsbevolking (FOD Economie – AD Statistiek). Om het aantal arbeidsongevallen in het verkeer bij mannen en vrouwen beter te kunnen vergelijken, moeten we dus ook rekening houden met het aantal werknemers binnen elke geslachts categorie, door het aantal ongevallen per 1000 werknemers te berekenen. In 2012 bedroeg dit aantal tot 3,25 bij mannen, en tot 3,46 bij vrouwen. Gelet op deze cijfers kunnen we stellen dat het risico op betrokkenheid bij een arbeidsongeval in het verkeer iets groter is bij vrouwelijke werknemers dan bij mannelijke werknemers.

Arbeidsongevallen in het verkeer waarin mannen betrokken raken, blijken echter wel ernstiger zijn (met een ernstgraad van 148,8 bij mannen tegenover 110,0 bij vrouwen).

In de tabellen in bijlage A.7. worden de gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer weergegeven volgens het geslacht en de reden van verplaatsing. Zoals eerder aangegeven zijn de werkverplaatsingsongevallen ernstiger dan de pendelverplaatsingen. Dit is vooral te wijten aan de werkverplaatsingsongevallen van mannen; deze zijn ernstiger dan de pendelongevallen. Bij vrouwen is dit net omgekeerd.

Tabel 16: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer volgens geslacht – 2008-2012

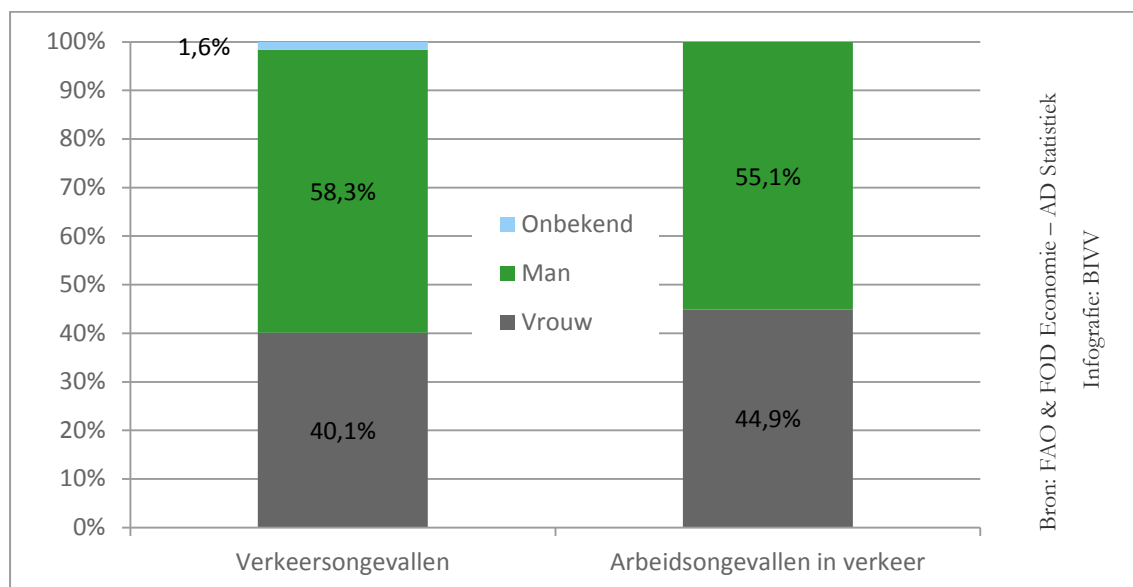
	ZG		TO		BO		DO		Totaal		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Vrouw	14476	38,3%	19192	50,7%	4108	10,9%	52	0,1%	37828	100%	110,0
Man	14642	33,9%	22166	51,3%	6150	14,2%	284	0,7%	43242	100%	148,8
Onbekend	6	60,0%	4	40,0%		0,0%		0,0%	10	100%	0,0
Totaal	29124	35,9%	41362	51,0%	10258	12,7%	336	0,4%	81080	100%	130,7

Bron: FAO / Infographic: BIVV

Vergelijking met verkeersslachtoffers

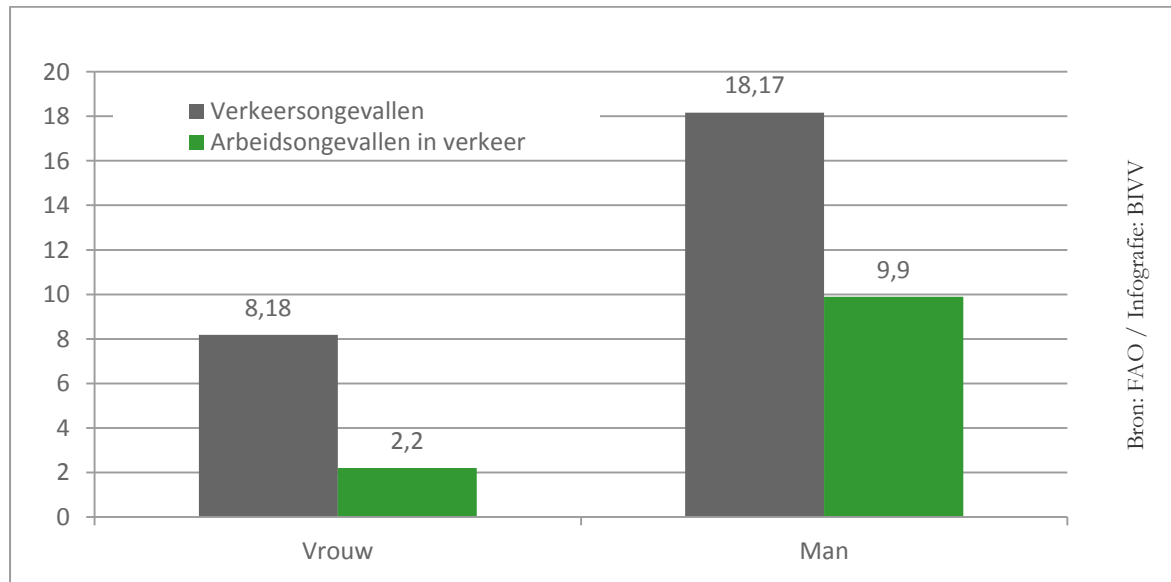
Het percentage verkeersslachtoffers bij mannen ligt iets hoger dan bij de arbeidsongevallen in het verkeer, maar dit is slechts een klein verschil (Figuur 26).

Figuur 26: Verdeling van de verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en van slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) volgens geslacht – 2008-2012



Men stelt vast dat het aantal doden per 1000 slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer bijna 4,5 maal hoger ligt bij mannen dan bij vrouwen (Figuur 27). Het aantal doden per 1000 slachtoffers ligt eveneens hoger bij mannen dan bij vrouwen wat betreft verkeersongevallen in het algemeen, maar de verhouding bedraagt in dit geval slechts 2,2.

Figuur 27: Aantal doden per 1000 verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en per 1000 slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) volgens geslacht – 2008-2012

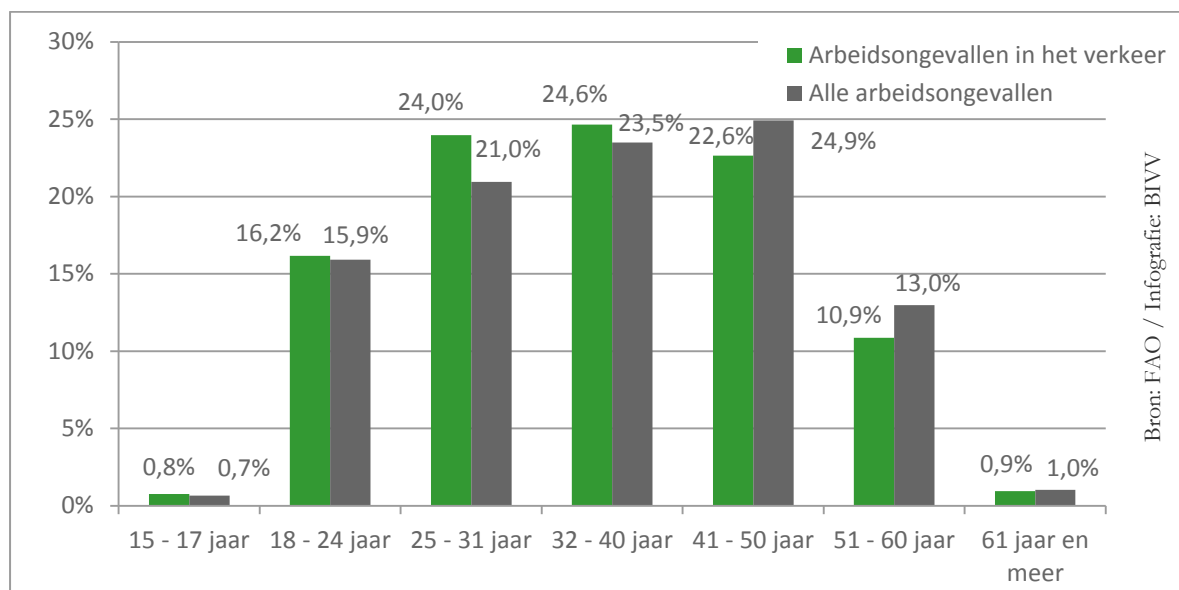


3.4.2 Leeftijd

Arbeidsongevallen

Figuur 28 geeft de verdeling weer van de arbeidsongevallen in het verkeer in functie van leeftijd. Men kan vaststellen dat het aandeel van arbeidsongevallen in het verkeer belangrijker is in leeftijdscategorieën die meer vertegenwoordigd zijn in de werkende populatie.

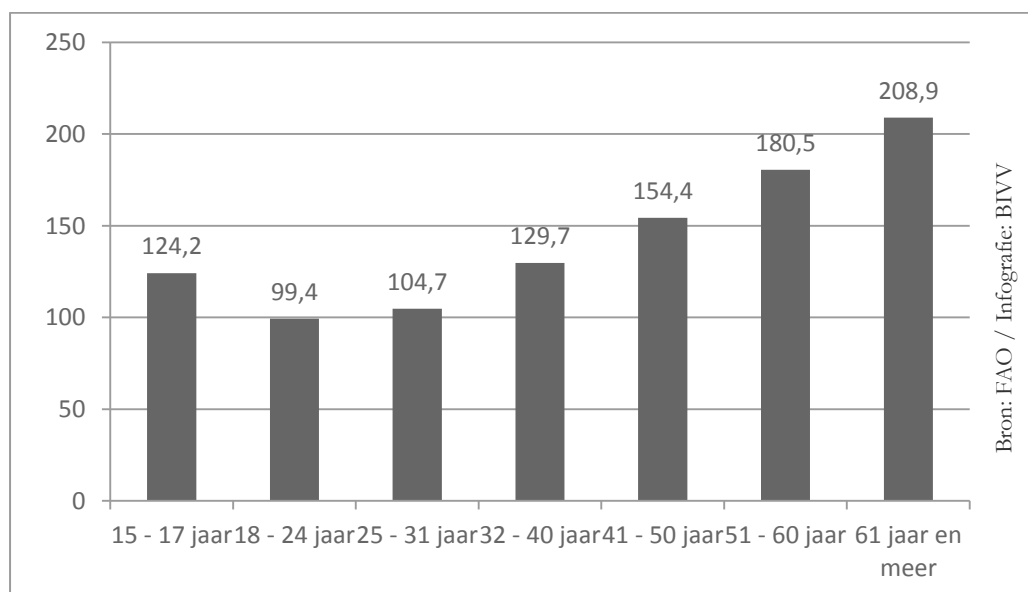
Figuur 28: Verdeling van arbeidsongevallen en arbeidsongevallen in het verkeer volgens leeftijdscategorie – 2008-2012



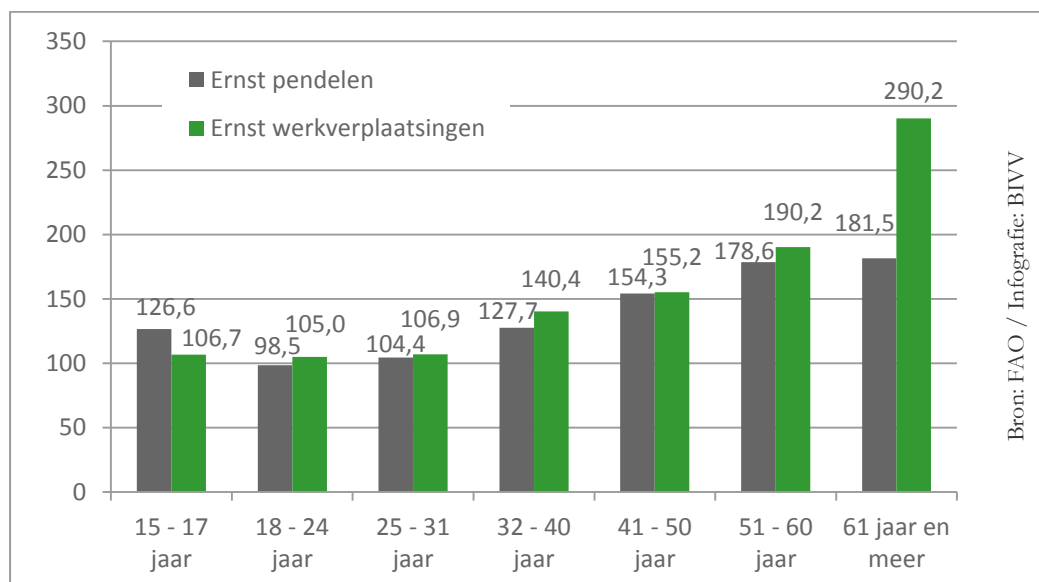
Daarnaast worden in deze figuur ook de algemene arbeidsongevallencijfers getoond. Hieruit blijkt dat de verdeling van de arbeidsongevallen in het verkeer over de verschillende leeftijdscategorieën hetzelfde verloopt als de algemene arbeidsongevallen. Met iets minder de aanwezigheid van de 25- tot 31-jarigen en iets meer aanwezigheid van 41- tot 50-jarigen bij de algemene arbeidsongevallen.

De tabel in bijlage A.8. toont de ongevallen per leeftijdscategorie volgens de aard van de verplaatsing. In deze tabel is te zien dat de 15- tot 17-jarigen vaker betrokken raken bij pendelongevallen dan de andere leeftijdscategorieën. Daarnaast is er nog één categorie die er wat uitspringt. De oudere bevolking van dit onderzoek (personen van 61 jaar en meer) raakt procentueel meer betrokken bij ongevallen in het kader van werkverplaatsingen dan de andere leeftijdscategorieën.

De ernstgraad neemt duidelijk toe met leeftijd (Figuur 29). Arbeidsongevallen in het verkeer die bij de 51-60 jarigen gebeuren, vertegenwoordigen amper 10,9% van alle arbeidsongevallen in het verkeer, maar wanneer er zo'n 1000 mensen betrokken zijn bij een ongeval, zijn er zo'n 176 die blijvende ongeschiktheid of de dood als gevolg hebben. Bij de 61-jarigen en meer is dit contrast nog opvallender: hoewel deze leeftijdscategorie minder dan 1% van alle arbeidsongevallen in het verkeer vertegenwoordigt, hebben deze ongevallen in 217 op 1000 gevallen blijvende of dodelijke gevolgen. De ernstgraad van arbeidsongevallen in het verkeer is bij jongeren van 15-17 jaar ook relatief hoger dan bij andere leeftijdscategorieën. De 15- tot 17-jarigen die gewond raken in het verkeer zijn vooral jongeren die op leercontract voor een bedrijf werken.

Figuur 29: Ernst van arbeidsongevallen in het verkeer volgens leeftijdscategorie – 2008-2012

Wanneer we de vergelijking maken tussen pendel- en werkverplaatsingsongevallen merken we dat beide soorten ongevallen een gelijkaardig verloop vertonen wat betreft de ernst van de ongevallen (Figuur 30) over de verschillende leeftijdscategorieën. De ongevallen worden ernstiger naarmate men ouder wordt. Hierbij valt wel op dat bij de leeftijdsklasse “61 jaar en meer” de werkverplaatsingsongevallen veel ernstiger zijn dan bij andere leeftijdscategorieën, maar ook t.o.v. de ongevallen tijdens het pendelen. Uit deze tabellen blijkt ook dat de hogere ernst van ongevallen voor de categorie 15- tot 17-jarigen vooral te wijten is aan de ongevallen die gebeuren tijdens de werkverplaatsingen. Dit desondanks dat er minder ongevallen te wijten zijn aan werkverplaatsingen in vergelijking met andere leeftijdscategorieën.

Figuur 30: Ernst van arbeidsongevallen in het verkeer volgens leeftijd en reden van verplaatsing – 2008-2012

Vergelijking met verkeersslachtoffers

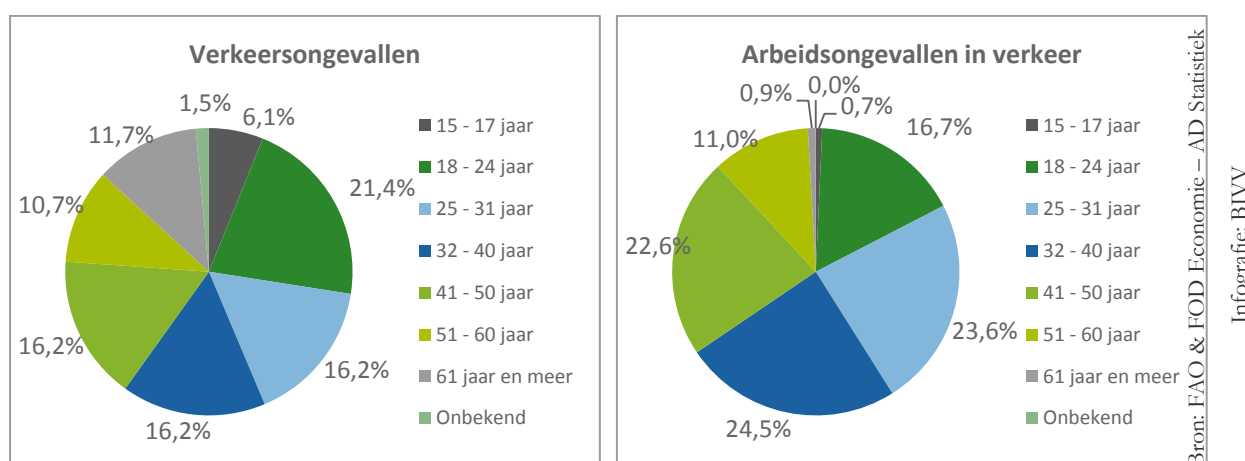
Tabel 17 hieronder toont de absolute en relatieve cijfers van het aantal slachtoffers dat valt in het verkeer en het aantal slachtoffers dat valt tijdens arbeidsongevallen in het verkeer. Hieruit blijkt dat het grootste deel van de verkeersslachtoffers valt tussen 18 en 50 jaar. Voor de slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer vallen de meeste slachtoffers tussen 18 en 60 jaar.

Tabel 17: Verdeling van de slachtoffers van verkeersongevallen en slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer volgens leeftijd – 2008-2012

	Verkeersslachtoffers (licht- en zwaargewonden, doden 30 dagen)		Slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO)	
	#	%	#	%
15 - 17 jaar	17700	6,1%	620	0,7%
18 - 24 jaar	61750	21,4%	13103	16,7%
25 - 31 jaar	46797	16,2%	19437	23,6%
32 - 40 jaar	46972	16,2%	19986	24,5%
41 - 50 jaar	46947	16,2%	18359	22,6%
51 - 60 jaar	30860	10,7%	8807	11,0%
61 jaar en meer	33956	11,7%	766	0,9%
Onbekend	4244	1,5%	2	0,0%
Totaal	289225	100%	81080	100%

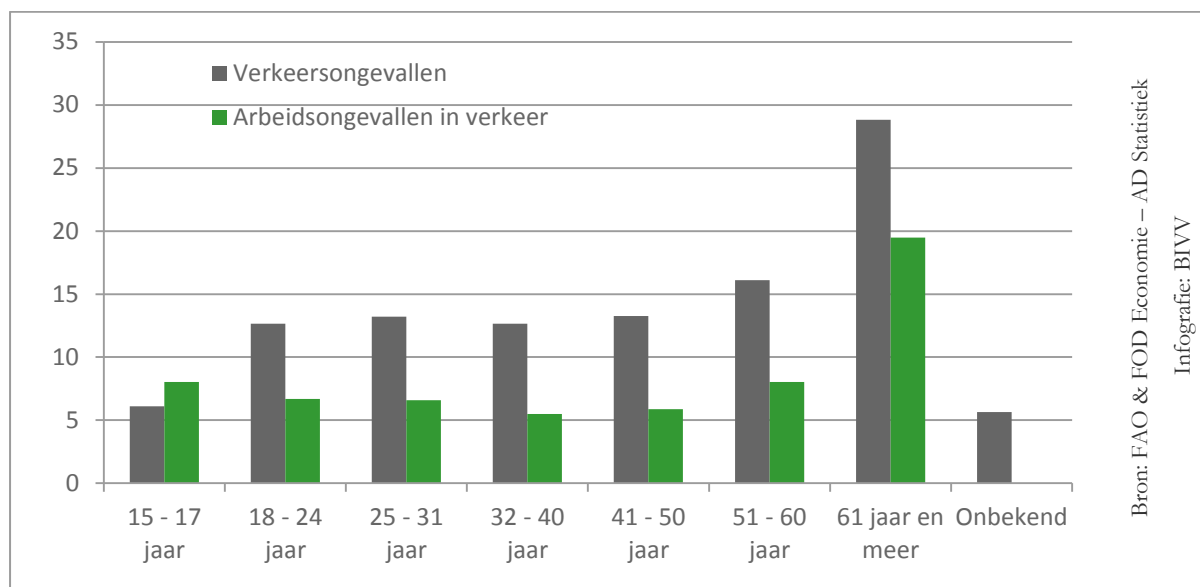
Jongeren tussen 18 en 24 jaar raken tegenover de andere leeftijdscategorieën vaker betrokken bij verkeersongevallen dan bij arbeidsongevallen in het verkeer. Personen van 61 jaar of ouder zijn relatief veel vaker het slachtoffer van verkeersongevallen dan het slachtoffer van arbeidsongevallen in het verkeer. Dat blijkt uit onderstaande figuur. Dit is in belangrijke mate te verklaren door het feit dat een groot aantal mensen op deze leeftijd niet meer economisch actief zijn.

Figuur 31: Verdeling van de verkeersslachtoffers en van slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer volgens leeftijdscategorie – 2008-2012



Vergelijken we het aantal doden per 1000 verkeersslachtoffers dan zien we dat het verschil weinig varieert tussen de leeftijd van 18 tot 60 jaar: de verkeersongevallen genereren in elk geval meer doden dan de arbeidsongevallen in het verkeer. In de jongere en oudere categorieën wordt dit verschil veel kleiner. Bovendien is het aantal doden per 1000 slachtoffers veel hoger vanaf 61 jaar.

Figuur 32: Aantal doden per 1000 verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en per 1000 slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) volgens leeftijdscategorie – 2008-2012

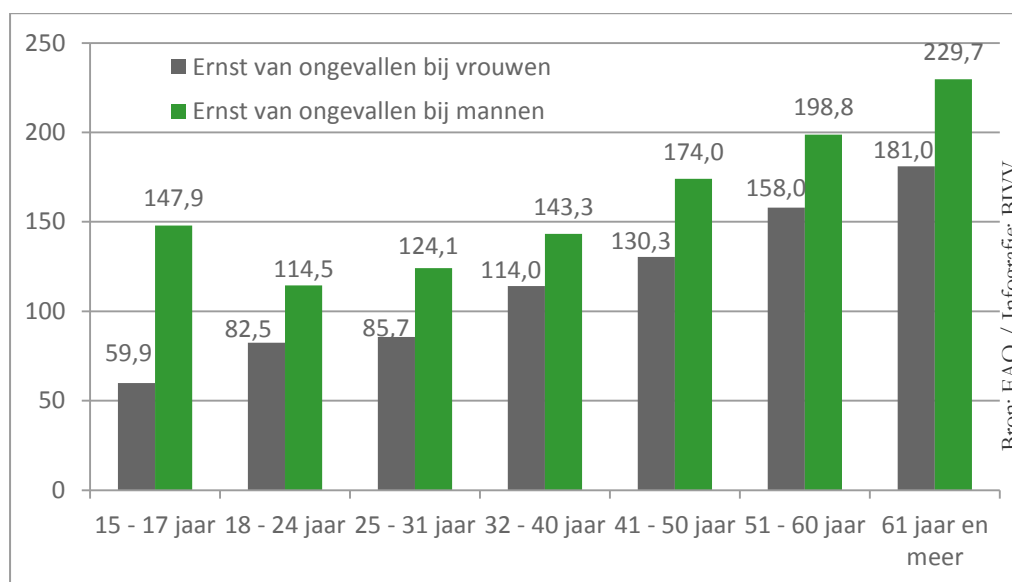


3.4.3 Geslacht en leeftijd

Arbeidsongevallen

Voor elke leeftijdscategorie is bij mannen de ernst van de ongevallen groter dan bij vrouwen. Het verschil is er overall, maar is meer uitgesproken bij de jongeren (15-17) en de ouderen (61 jaar en meer) dan bij andere leeftijdscategorieën.

Figuur 33: Ernst van arbeidsongevallen in het verkeer volgens geslacht en leeftijdscategorie – 2008-2012



Relatie tot het aantal werknemers (2010-2012)

De meeste van de tot hier toe gepresenteerde cijfers houden geen rekening met het aantal personen dat effectief aan het werk is. Aangezien het aantal werknemers sterk varieert in functie van geslacht en leeftijdscategorie (zie Tabel 18) is het niet mogelijk om op basis van de absolute cijfers te bepalen in welke mate de risico's op (ernstige) arbeidsongevallen verschillen per leeftijdsgroep en geslacht. Om dergelijke

risico's te kunnen berekenen moeten we rekening houden met het aantal werknemers. Hiervoor gebruiken we cijfers van de RSZ.

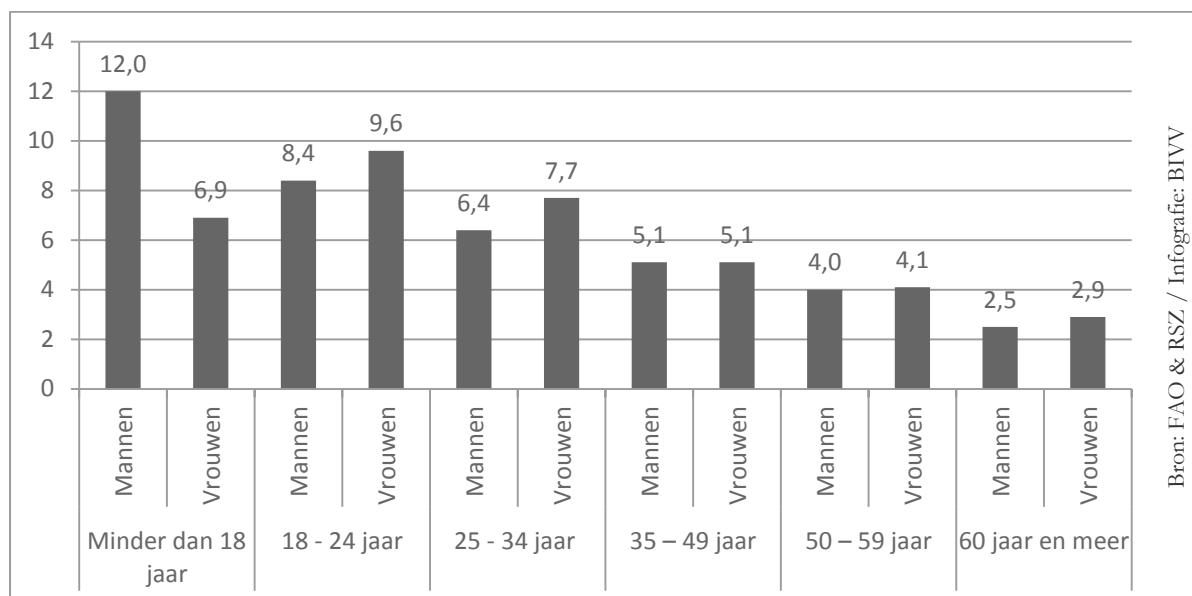
Tabel 18: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer volgens geslacht en leeftijd in functie van het aantal werknemers – 2010-2012

		Arbeidsongevallen in het verkeer 2010- 2012	Aantal werknemers 2010-2012	Kans op een arbeidsongeval in het verkeer per 1000 werknemers
Mannen	Minder dan 18 jaar	251	20858	12,0
Mannen	18 - 24 jaar	3862	458089	8,4
Mannen	25 - 34 jaar	7758	1205249	6,4
Mannen	35 – 49 jaar	9316	1828298	5,1
Mannen	50 – 59 jaar	3386	855985	4,0
Mannen	60 jaar en meer	382	153222	2,5
Totaal mannen		24955	4521700	5,5
Vrouwen	Minder dan 18 jaar	95	13692	6,9
Vrouwen	18 - 24 jaar	3464	359636	9,6
Vrouwen	25 - 34 jaar	7692	1003275	7,7
Vrouwen	35 – 49 jaar	7833	1541940	5,1
Vrouwen	50 – 59 jaar	2771	673902	4,1
Vrouwen	60 jaar en meer	279	95846	2,9
Totaal vrouwen		22134	3688290	6,0

Bron: FAO en RSZ/ Infografie: BIVV

Bij de berekening van het aantal arbeidsongevallen in het verkeer per duizend werknemers (2010-2012, Figuur 34) stellen we vast dat ze frequenter voorkomen in de categorie mannen van minder dan 24 jaar. Ook bij vrouwen tussen 18 en 24 jaar is er een verhoging in de betrokkenheid bij ongevallen tegenover de andere categorieën. Uit Tabel 18 blijkt dat er geen grote verschillen zijn tussen mannen en vrouwen binnen de andere leeftijdscategorieën. Algemeen kunnen we wel besluiten dat men naargelang dat men ouder wordt minder betrokken raakt bij een arbeidsongeval in het verkeer..

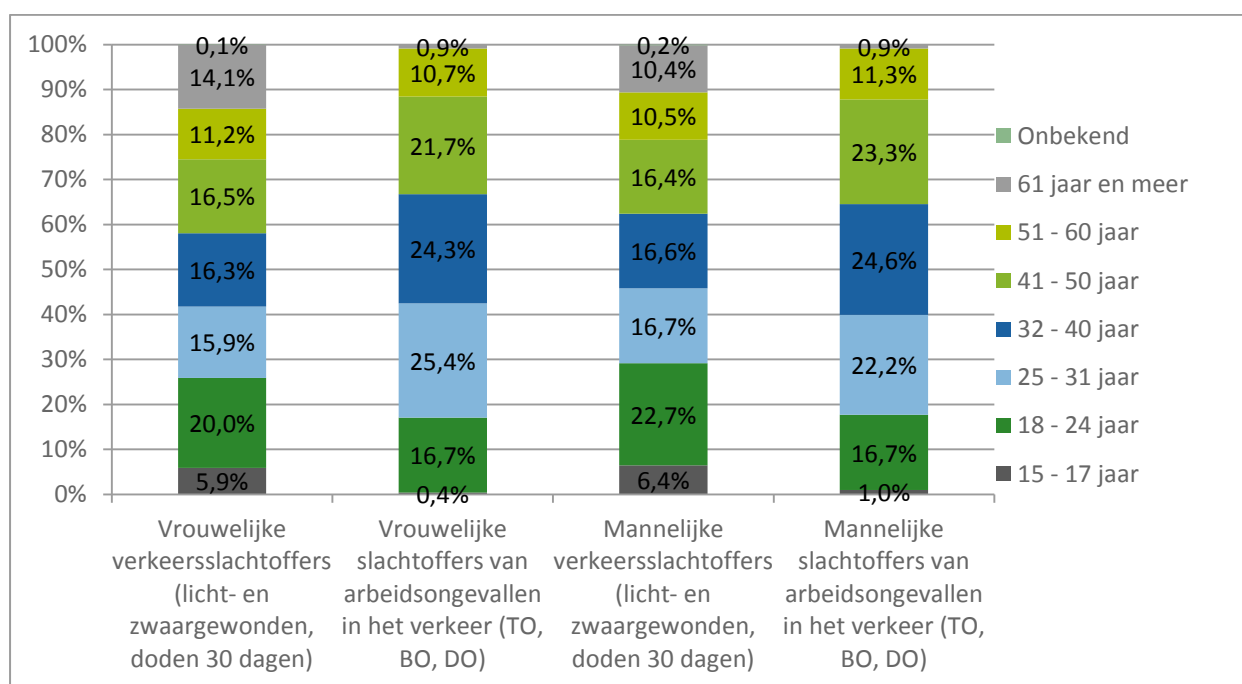
Figuur 34: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer per 1000 werknemers volgens geslacht en leeftijds categorie – 2010-2012

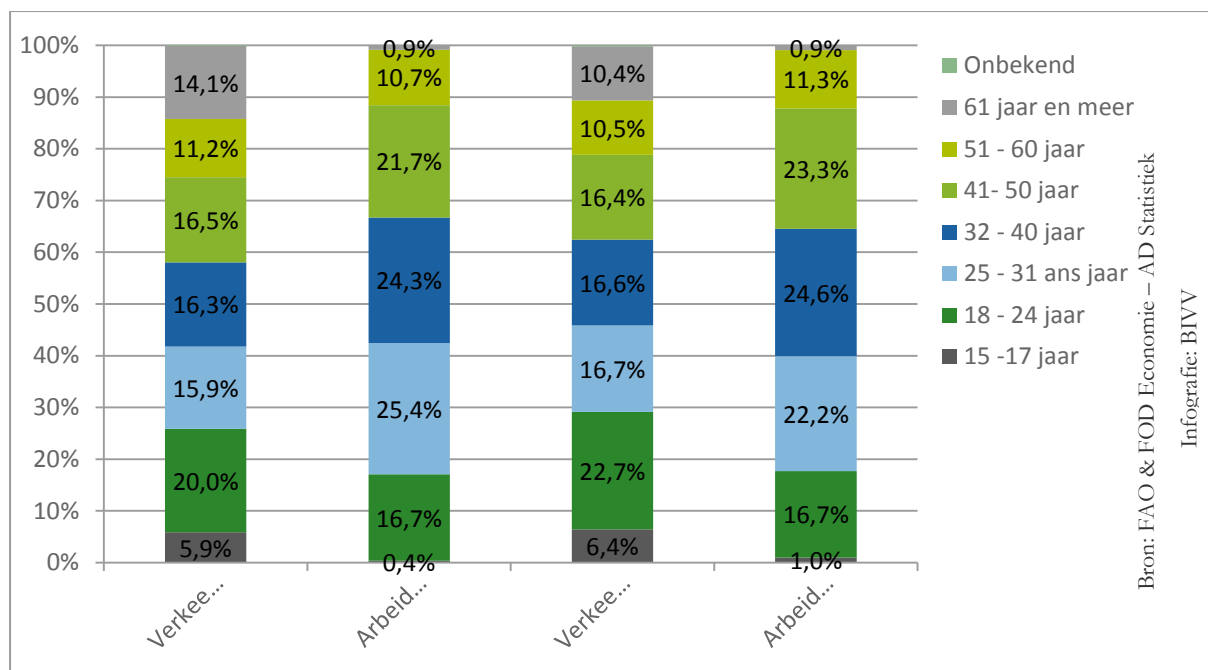


Vergelijking met verkeersslachtoffers

Wanneer we het aantal slachtoffers van verkeersongevallen gaan vergelijken met het aantal slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer in functie van leeftijd en geslacht, zien we een gelijkaardige verdeling. Zowel bij mannen als vrouwen zijn er relatief meer slachtoffers van 61 jaar en meer bij verkeersongevallen in het algemeen maar ook voor arbeidsongevallen in het verkeer. Hetzelfde geldt ook voor 15- tot 17-jarigen. Bij de slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer zijn de categorieën 25-31 jaar, 32-40 jaar en 41-50 jaar sterker vertegenwoordigd. Wanneer we gaan kijken naar verschillen tussen mannen en vrouwen merken we bijna geen verschillen op.

Figuur 35: Verdeling van de verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en van slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) volgens geslacht en leeftijds categorie – 2008-2012





3.5 Voorwerp betrokken bij de afwijkende gebeurtenis

3.5.1 Algemene resultaten

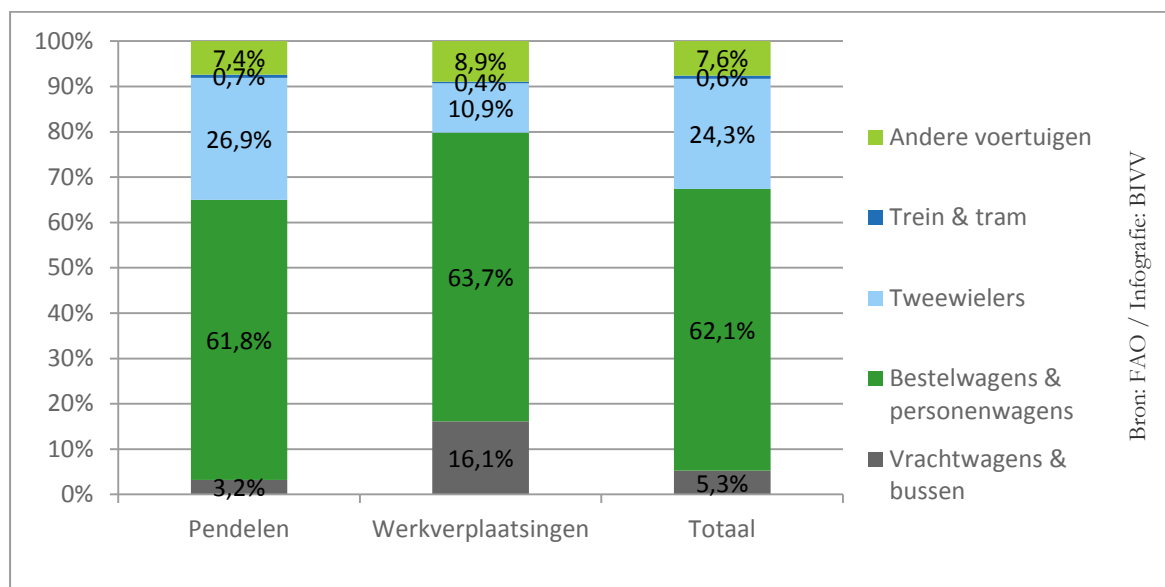
De door de FAO verzamelde gegevens bevatten slechts beperkte informatie met betrekking tot het (de) betrokken voertuig(en) en in het bijzonder informatie over het gebruik ervan door het geregistreerde slachtoffer. Aangezien het aangifteformulier niet speciaal is ontworpen voor de aangifte van verkeersongevallen, bevat het geen specifieke sectie die gewijd is aan het vervoermiddel dat door het slachtoffer werd gebruikt op het moment van het ongeval (zonder te spreken over andere voertuigen die gebruikt werden door de andere betrokken partijen). De informatie wordt steeds verzameld als “voorwerp dat betrokken is bij de laatst afwijkende gebeurtenis bij het ongeval”

Uit de analyse van het betrokken voorwerp blijkt dat van de 81080 verkeersongevallen, in 61294 ongevallen (76%) het betrokken voorwerp een voertuig is. Met als gevolg dat 19786 ongevallen niet zijn aangegeven als een ongeval waarbij het betrokken voorwerp een voertuig was, maar dat deze wel geclassificeerd werden als verkeersongeval. Dit geldt bijvoorbeeld voor ongevallen die gebeuren door ijs enz. Dit laatste type ongevallen werd niet opgenomen in dit deel van het rapport. Gezien het feit dat de waarnemingen die we in die gedeelte doen van toepassing zijn op drie kwart van de arbeidsongevallen in het verkeer dit geen afbreuk doet aan de kwaliteit van de analyse.

Verder kan het voertuig, vermeld als betrokken voorwerp, op het moment van het ongeval gebruikt zijn door het slachtoffer zelf of door de andere persoon waarmee het slachtoffer in aanraking kwam. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat een werknemer het slachtoffer is van een arbeidsongeval in het verkeer met een vrachtwagen, maar dat hij niet de chauffeur is van deze vrachtwagen. We gebruikten de variabele “betrokken voorwerp” om indirect informatie te verkrijgen met betrekking tot het vervoermiddel dat betrokken was bij het ongeval. We hebben er echter voor gekozen om de gegevens niet te vergelijken met die van de verkeersongevallen met betrekking tot het betrokken voertuig gezien de indirecte aard van deze informatie.

Figuur 36 toont de verdeling van de arbeidsongevallen in het verkeer naar verplaatsingswijze. Er is ook een onderscheid gemaakt tussen pendelen en werkverplaatsingen. Zoals men kan zien gebeuren meer dan 60% van deze ongevallen met personenwagens en bestelwagens.

Figuur 36: Verdeling van arbeidsongevallen in het verkeer volgens betrokken voorwerp en reden van verplaatsing – 2008-2012)



Daarnaast wordt de tweewieler (gemotoriseerde tweewieler en fietsen samen) als betrokken voorwerp bij het ongeval in een groot aantal van de ongevallen aangewezen. Nogmaals, dit betekent niet noodzakelijk dat de slachtoffers van deze ongevallen een tweewieler gebruikten op het moment van het ongeval. We houden er echter rekening mee dat het aandeel van dergelijke ongevallen oploopt tot iets meer dan een kwart van de pendelverplaatsingen. Dit is bijna drie keer meer dan tijdens werkverplaatsingen. Er is dus waarschijnlijk een overeenkomst, zij het onvolmaakt, tussen het betrokken voorwerp bij het ongeval en de gebruikte vervoersmodus, althans voor een deel van de geregistreerde ongevallen. Wetende dat er in 2010 een inschatting werd gemaakt dat slechts 10% van de werknemers naar het werk gaan met behulp van een gemotoriseerde tweewieler of fiets (Cornélis, 2012), het risico op een arbeidsongeval tijdens het pendelen voor wie zich met de (motor)fiets verplaatst is hoger dan het risico voor zij die zich met een andere vervoerswijze verplaatsen.

Wat ongevallen met vrachtwagens en bussen betreft, zien we een groot verschil tussen pendelen en werkverplaatsingen. Het aantal ongevallen waarbij het betrokken voorwerp een vrachtwagen is, is 3,2% tijdens het pendeltraject, maar loopt op tot 16% van alle ongevallen tijdens werkverplaatsingen. Daarnaast gebeurden er 394 ongevallen met treinen en trams¹⁷. Hoewel bestel- en personenwagens bij een groot deel van de ongevallen worden aangeduid als betrokken voorwerp bij de afwijkende gebeurtenis, zijn de gevolgen van deze ongevallen vrij beperkt in ernst (Tabel 19, Figuur 37). Dit is eigenlijk zelfs het voertuig waarvoor de ernst het laagst is, zowel bij het pendelen als bij de werkverplaatsingen. Ongevallen met zware voertuigen daarentegen komen minder frequent voor, maar deze hebben dan wel weer ernstigere gevolgen. Deze hoge ernstgraad is vooral te wijten aan de ongevallen die gebeuren tijdens de werkverplaatsingen. Let ook op het hoge aandeel sterfgevallen als gevolg van een dergelijk type ongeval (Tabel 19). Hierbij moet er wel rekening worden gehouden dat het zware voertuig mogelijk de tegenpartij van het ongeval was (de doden die vallen bij ongevallen met vrachtwagens zijn zeer zelden de inzittenden van deze voertuigen, cfr. (Focant, 2013), p.60).

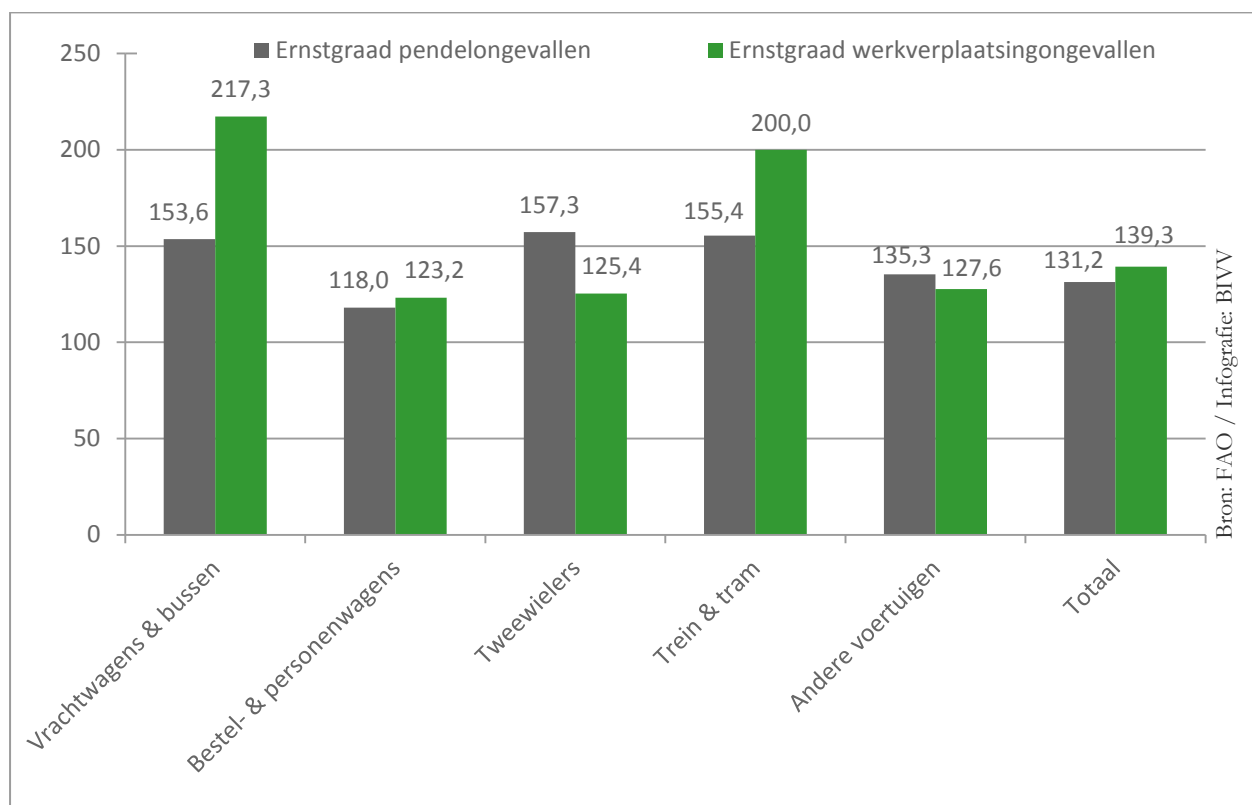
De gevolgen van ongevallen waarvoor het betrokken voorwerp een tweewieler is zijn eveneens relatief belangrijk (in vergelijking met ongevallen met een personenwagen of bestelwagen), zeker wat betreft de ongevallen die gebeuren in het kader van het pendelen. Het is ook de enige categorie waarvoor de mate van ernst hoger is in dit geval, dan bij ongevallen tijdens werkverplaatsingen.

¹⁷ Op 15 februari 2010 gebeurde er echter een treinongeval te Buizingen. Wanneer we gaan filteren op deze gegevens merken we dat er op een maandag in februari in 2010 ongeveer 80 ongevallen plaatsvonden met voertuigen op rails en dit binnen hetzelfde arrondissement. We kunnen er dus vanuit gaan dat het overgrote deel van deze personen het slachtoffer werden van deze treinramp.

Tabel 19: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer volgens betrokken voorwerp – 2008-2012

	ZG		TO		BO		DO		Totaal		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Vrachtwagens en bussen	919	28,5%	1707	53,0%	545	16,9%	51	1,6%	3222	100%	185,0
Bestel- en personenwagens	14084	36,9%	19471	51,1%	4377	11,5%	148	0,4%	38080	100%	118,8
Tweewielers	5027	33,6%	7581	50,8%	2261	15,2%	52	0,3%	14921	100%	155,0
Trein en tram	135	34,2%	196	49,7%	58	14,7%	5	1,3%	394	100%	159,9
Andere voertuigen	1665	35,6%	2386	51,0%	605	12,9%	21	0,4%	4677	100%	133,8
Totaal	21830	35,6%	31341	51,1%	7846	12,8%	277	0,5%	61294	100%	132,5

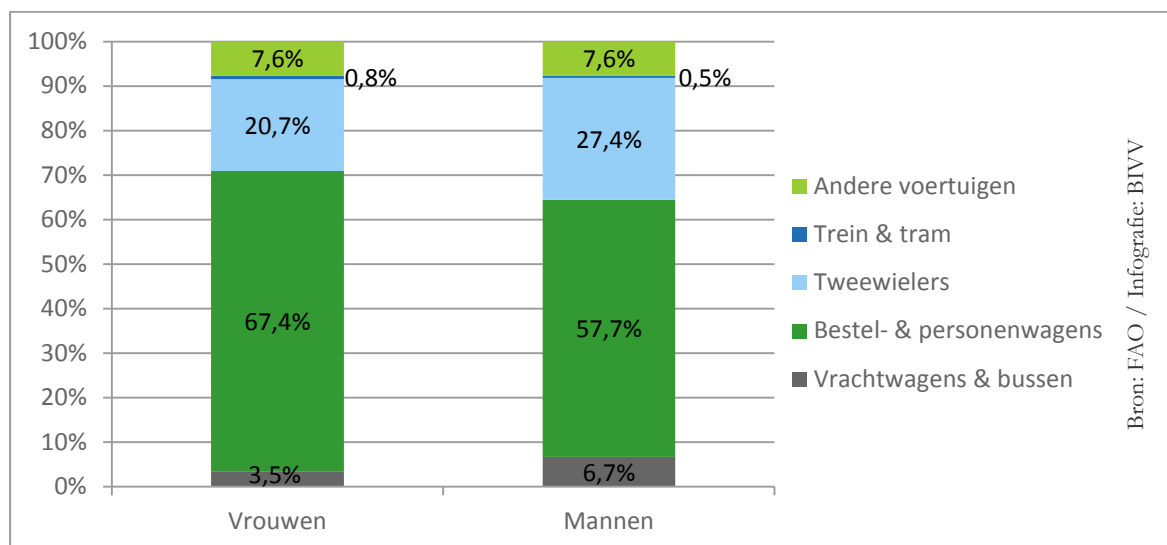
Bron: FAO / Infografie: BIVV

Figuur 37: Ernst van arbeidsongevallen in het verkeer volgens betrokken voorwerp– 2008-2012

3.5.2 Voorwerp betrokken bij de afwijkende gebeurtenis en geslacht van de slachtoffers

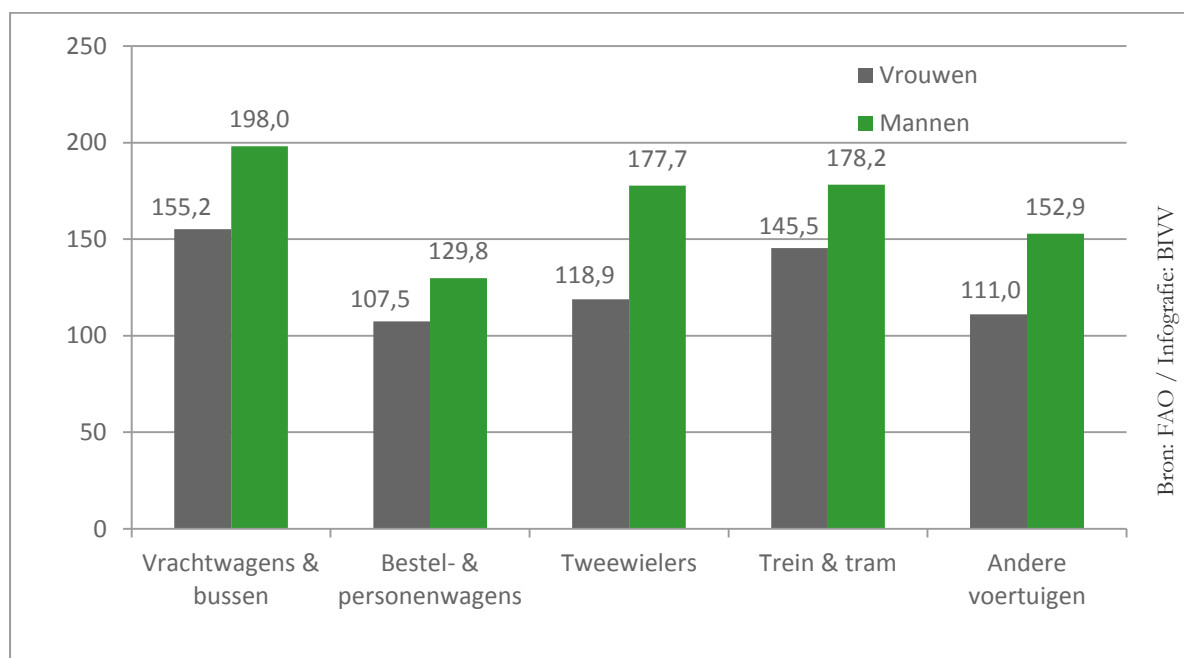
Uit de bespreking in paragraaf 3.4.1 is reeds gebleken dat de gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer ernstiger zijn voor mannen dan voor vrouwen. Mannen zijn relatief gezien meer betrokken bij ongevallen met vrachtwagens en bussen; dit is wellicht grotendeels te verklaren door het feit dat bestuurders van zware voertuigen in meerderheid mannen zijn. Mannen hebben ook relatief meer ongevallen dan vrouwen met tweewielers (Figuur 38).

Figuur 38: Verdeling van arbeidsongevallen in het verkeer volgens betrokken voorwerp en geslacht – 2008-2012



De gevolgen van ongevallen waarbij de betrokken voorwerp een tweewieler of een vrachtwagen betrokken was zijn over het algemeen, zoals we gezien hebben, groter dan de ongevallen waarbij andere voorwerpen betrokken zijn. De analyse van de ernst van arbeidsongevallen in het verkeer (Figuur 39) in functie van geslacht en het betrokken voorwerp bij de afwijkende gebeurtenis geeft aan dat de ernst van de ongevallen waarbij mannen betrokken raken groter is dan de ernst van ongevallen met vrouwen, ongeacht het type betrokken voorwerp. Dit verschil is nochtans het grootst in het geval van zware voertuigen en tweewielers. Bij de lichte voertuigen blijft het verschil in ernst vrij beperkt.

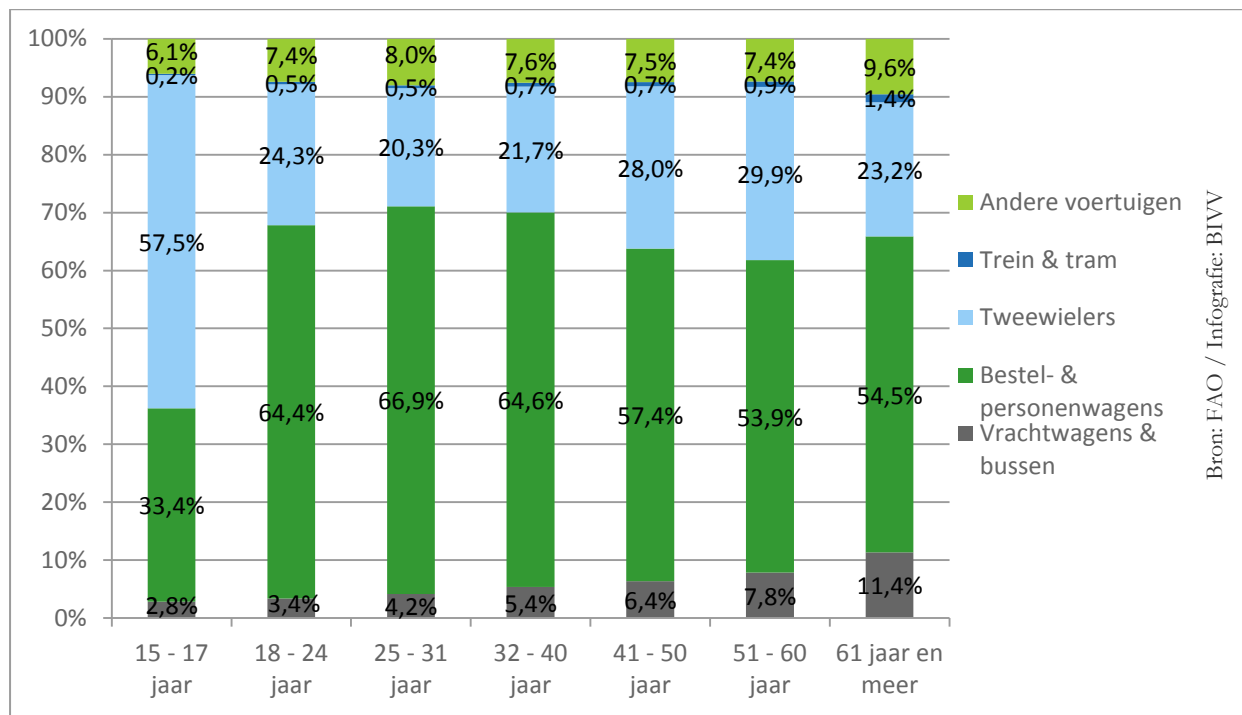
Figuur 39: Ernst van arbeidsongevallen in het verkeer volgens het betrokken voorwerp en geslacht – 2008-2012



3.5.3 Voorwerp betrokken bij de afwijkende gebeurtenis en leeftijd

Figuur 40 bevat de verdeling van de verkeersgerelateerde arbeidsongevallen naar verplaatsingswijze en leeftijd.

Figuur 40: Verdeling van arbeidsongevallen in het verkeer volgens betrokken voorwerp en leeftijd – 2008-2012



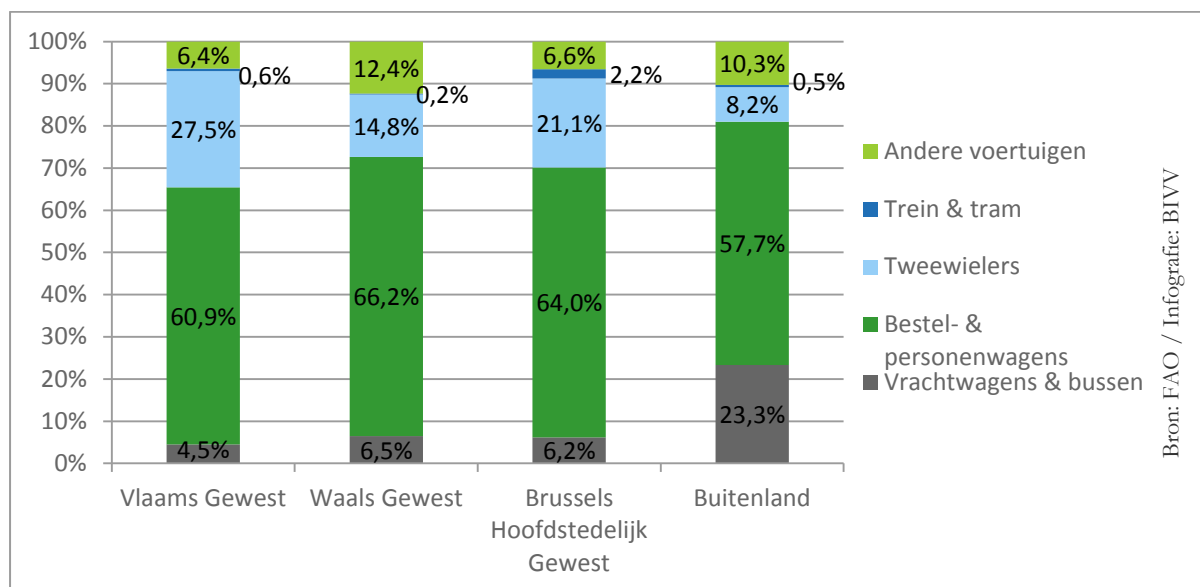
We zien enkele verschillen naargelang de leeftijd van de slachtoffers voor wat betreft het voertuig waarmee ze in aanraking komen¹⁸. In de leeftijdscategorie 61 jaar en meer is 11,4% van de ongevallen een ongeval waarbij er een zwaar voertuig betrokken is. Dit is meer dan bij de andere leeftijdscategorieën en kan de hoge ernstgraad van de ongevallen in deze leeftijdscategorie (punt 3.4.2) verklaren. Bij de 15- tot 17-jarigen hebben bijna twee derde (57,5%) van arbeidsongevallen in het verkeer te maken met fietsen, bromfietsen en motorfietsen. Mogelijk is hierdoor de ernst van de ongevallen in deze leeftijdscategorie zwaarder.

3.5.4 Voorwerp betrokken bij de afwijkende gebeurtenis en gewest

Onderstaande grafiek illustreert dat er in het Vlaams Gewest een groter aandeel is van ongevallen waarbij het betrokken voorwerp bij de laatst afwijkende gebeurtenis een tweewieler is t.o.v. de andere gewesten. Dit is niet verrassend, gelet op het groter fietsgebruik in Vlaanderen; Verder opmerkelijk is het naar verhouding groot aantal ongevallen waarbij het betrokken voorwerp bij de laatst afwijkende gebeurtenis "trein en tram" is in Brussel en "vrachtwagens en bussen" in het buitenland.

¹⁸ Het voertuig dat betrokken is bij het ongeval is niet altijd het voertuig dat het slachtoffer bestuurt. Dit zou bijvoorbeeld ook een voetganger kunnen zijn die betrokken raakt in een ongeval met een licht voertuig

Figuur 41: Verdeling van arbeidsongevallen in het verkeer volgens het betrokken voorwerp bij de afwijkende gebeurtenis en gewest – 2008-2012



3.6 Verdeling naar economische sector

Alle economische activiteiten en tewerkstelling kunnen worden toegewezen aan een economische sector. Hiervoor bestaan nationale en internationale classificatiesystemen. Het Fonds voor Arbeidsongevallen gebruikt de Algemene nomenclatuur van de Economische activiteiten in de Europese Gemeenschappen (NACE), deze definieert volgende sectoren:

Tabel 20: Classificatie van economische sectoren België

A - Landbouw, bosbouw en visserij	K - Financiële activiteiten en verzekeringen
B - Winning van Delfstoffen	L - Exploitatie van en handel in onroerend goed
C - Industrie	M - Vrije beroepen en wetenschappelijke en technische activiteiten
D - Productie en distributie van elektriciteit, gas, stoom en gekoelde lucht	N - Administratieve en ondersteunende diensten
E - Distributie van water; afval- en afvalwaterbeheer en sanering	O - Openbaar bestuur en defensie; verplichte sociale verzekeringen
F - Bouwnijverheid	P - Onderwijs
G - Groot- en detailhandel; reparatie van auto's en motorfietsen	Q - Menselijke gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening
H - Vervoer en opslag	R - Kunst, amusement en recreatie
I - Verschaffen van accommodatie en maaltijden	S - Overige diensten
J - Informatie en communicatie	T & U - Particuliere huishoudens en diensten van extra territoriale organisaties

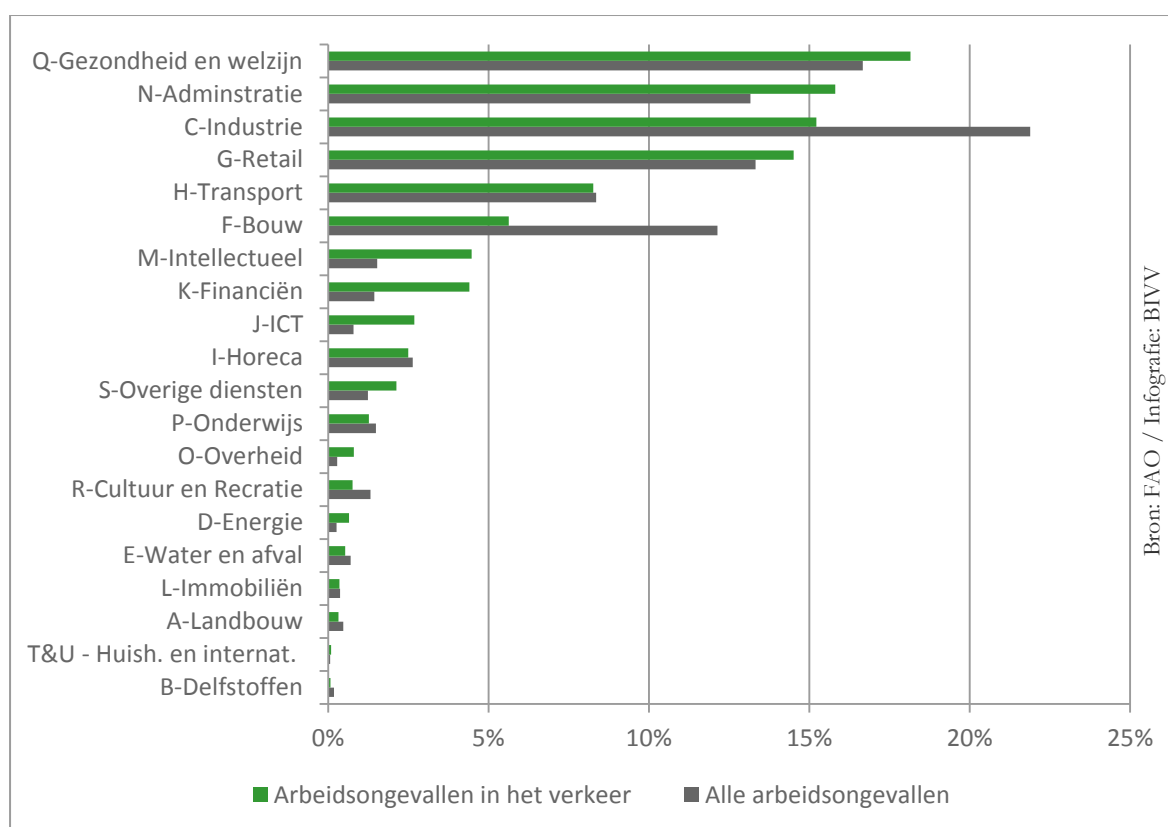
Bron: FAO / Infografie: BIVV

De vergelijking tussen de verschillende economische sectoren kan ook op verschillende manieren gebeuren. De eerste figuur (Figuur 42) vergelijkt het aantal arbeidsongevallen in het verkeer met het totaal aantal arbeidsongevallen voor de jaren 2008 tot 2012. We merken op dat de sectoren “Gezondheid en welzijn”, “Administratie”, “Industrie”, “Retail” en “Vervoer en opslag” zich in de “top 5” bevinden op basis van deze indicator. Voor de sectoren “Administratie”, “Industrie” en “Retail” zien we dat er relatief gezien meer arbeidsongevallen gebeuren in het verkeer dan alle arbeidsongevallen. In het geval van de transportsector zijn deze aantallen vrijwel gelijk, dit is uiteraard te verklaren vanwege de aard van deze activiteiten.

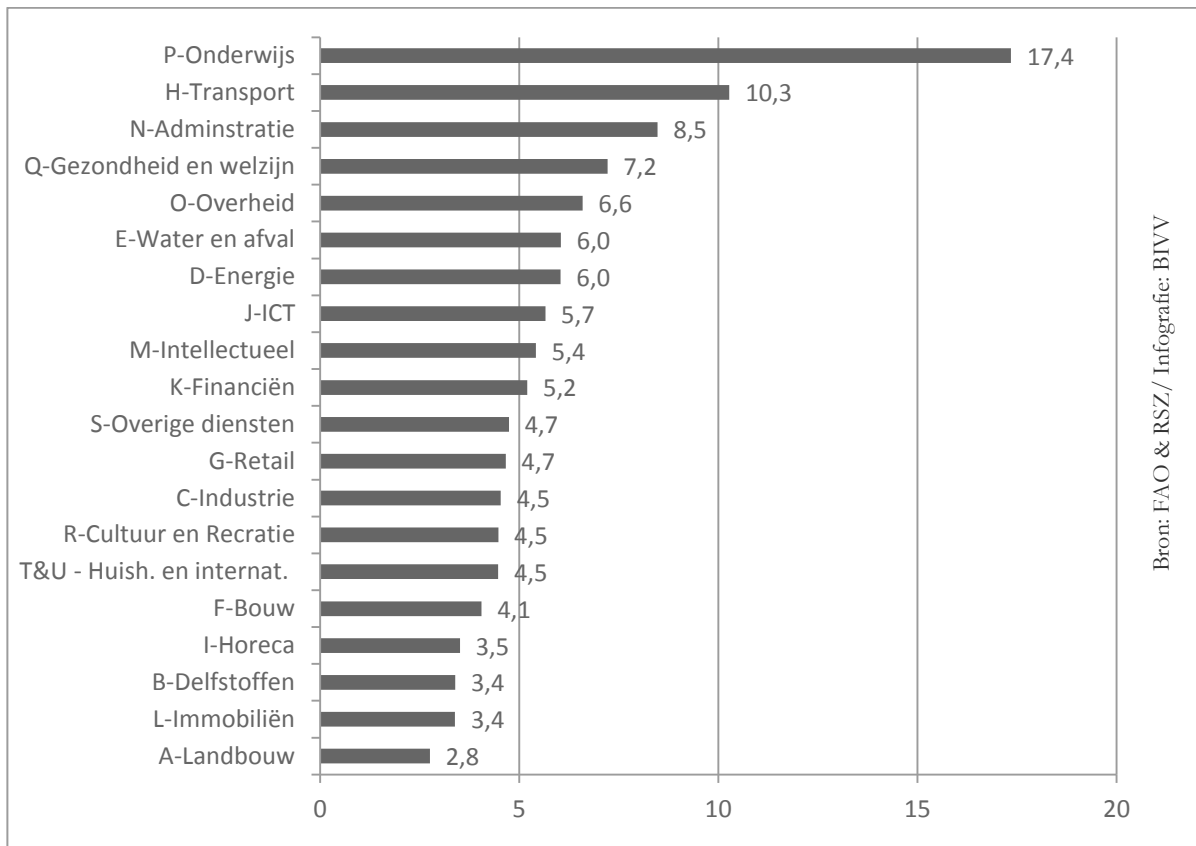
Daarnaast is het ook belangrijk om een vergelijking te maken tussen de ongevallen die gebeuren in de verschillende sectoren rekening houdend met het aantal werknemers in de sector. Op die manier kan er een score worden gegeven per economische sector. Zo kan een sector een hoog aantal arbeidsongevallen hebben, maar is dit een laag aantal wanneer er gekeken wordt naar het aantal ongevallen per 1000 werknemers in de sector. Deze analyse is weergegeven in Figuur 43. We merken op dat mensen die actief zijn in het onderwijs (P) het meeste kans hebben op een ongeval namelijk 17,4 ongevallen/1000 werknemers gevolgd door Transport (H) (10,3/1000), Administratie (N) (8,5/1000), Gezondheid en welzijn (Q) (7,2/1000) en als vijfde de Overheidssector (O) (6,6/1000).

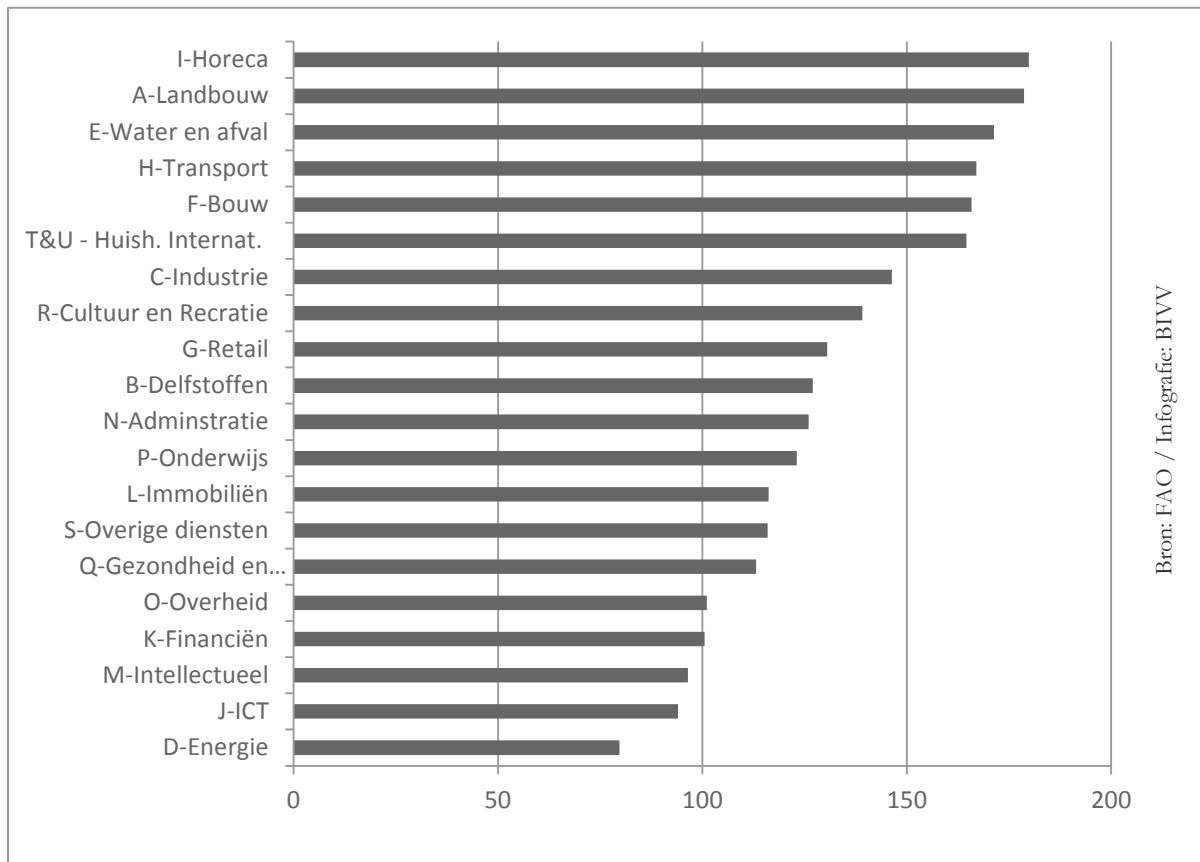
Tot slot worden de verschillende sectoren ook vergeleken op het vlak van de ernst van arbeidsongevallen in het verkeer. Het is niet onmogelijk dat een bepaalde sector een groot aantal ongevallen heeft, maar dat de gevolgen eigenlijk niet zo ernstig zijn. Anderzijds kunnen we ook niet stellen dat een bedrijf met weinig ongevallen enkel lichte ongevallen heeft. Dit is te zien in de sector landbouw, bosbouw en visserij (A). Het is een sector die slechts een klein deel van de arbeidsongevallen in het verkeer vertegenwoordigt en waarbij de kans op een ongeval per 1000 werknemers het laagst is, maar waarbij men ernstigere verwondingen oploopt tegenover andere sectoren. We merken op dat de ernstgraad gemiddeld hoger is in de Horeca (I, eerst in het klassement op basis van deze indicator), een sector die slechts een klein deel van de arbeidsongevallen in het verkeer vertegenwoordigt en waar het risico op een ongeval ook relatief laag is. De hoogste ernstgraad is te vinden in volgende sectoren: Landbouw (A), water en afval (E), transport (H) en de constructiesector (F).

Figuur 42: Verdeling van arbeidsongevallen en arbeidsongevallen in het verkeer volgens economische sector – 2008-2012



Figuur 43: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer per 1000 werknemers volgens economische sector – 2010-2012



Figuur 44: Ernst van arbeidsongevallen in het verkeer volgens economische sector – 2008-2012)

4 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Doelstelling

De doelstelling van het rapport was om een inschatting te maken van het aantal en de proportie van arbeidsongevallen die in het verkeer plaatsvinden. Daarnaast was het de bedoeling om te gaan kijken hoe deze ongevallen zich met betrekking tot de ernst en gevolgen onderscheiden van arbeidsongevallen in het algemeen en de verkeersongevallen.

Algemene vaststellingen

De belangrijkste algemene vaststellingen zijn de volgende:

9,4% van alle arbeidsongevallen die tussen 2008 en 2012 zijn gebeurd, waren arbeidsongevallen in het verkeer. Vergeleken met “alle arbeidsongevallen” hebben degene die in het verkeer plaatsvonden duidelijk zwaardere gevolgen gehad. Hun ernstgraad – namelijk: het aantal ongevallen met blijvende ongeschiktheid of dood als gevolg per 1000 geregistreerde ongevallen (inclusief ongevallen “zonder gevolg” of met “tijdelijke ongeschiktheid”) - loopt op tot 130,7 voor arbeidsongevallen in het verkeer tegenover 93,1 voor alle arbeidsongevallen.

Bovendien is het percentage ongevallen met dodelijke gevolgen vijf keer zo hoog voor arbeidsongevallen in het verkeer (0,4%) als voor het totale aantal arbeidsongevallen (0,08%). Hoewel arbeidsongevallen in het verkeer slechts 9,4% van de arbeidsongevallen uitmaken, zijn 48,8% van de dodelijke arbeidsongevallen, arbeidsongevallen in het verkeer.

De meerderheid van de arbeidsongevallen die hier als verkeersongevallen gedefinieerd waren, gebeurden tijdens het pendelen (84%). Hun gevolgen blijken minder ernstig te zijn dan die van arbeidsongevallen die zich tijdens werkverplaatsingen voordoen (ernstgraden respectievelijk: 129,7 en 138,8), maar blijven toch ernstiger dan bij het totaal aantal arbeidsongevallen.

Tijdstip van het ongeval

Het totaal aantal arbeidsongevallen toont een duidelijke daling tijdens de maanden juni en augustus (en in een iets mindere mate tussen maart en april). Deze daling is ook waar te nemen voor arbeidsongevallen in het verkeer. De evolutie van de ernstgraad van arbeidsongevallen in het verkeer toont daarnaast dat de maanden juli tot september gekenmerkt worden door hogere ernstgraden.

Het grootste deel van de arbeidsongevallen in het verkeer gebeurt tijdens weekdays, zowel voor pendelongevallen als voor werkverplaatsingsongevallen.

Het aantal doden en blijvende ongeschiktheid per 1000 arbeidsongevallen ligt over het algemeen hoger voor ongevallen die tijdens nachten gebeuren (week en weekend) en het hoogst tijdens weekendnachten. Hier spelen factoren zoals vermoeidheid (verplaatsing voor het werk of terug naar huis na een lange werkdag, invloed van de biologische klok, rijden in het donker met een verminderde zichtbaarheid...) mogelijk een rol.

Onze resultaten tonen daarnaast dat het aantal slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer “geconcentreerd” zijn rond de spitsuren, en dit voornamelijk in de ochtend. Gelijkaardige “pieken” rond de spitsuren zijn ook waargenomen wat het aantal verkeersslachtoffers betreft, al is het aantal slachtoffers daar hoger tijdens de avondspitsuren dan in de ochtend. Een mogelijke verklaring zou kunnen zijn dat de ongevallen die gebeuren op de terugweg vaker ook voor privédoeleinden zijn en minder vaak erkend worden als arbeidsongevallen.

Geografische verschillen

De meerderheid van de arbeidsongevallen in het verkeer (69%) doen zich voor in Vlaanderen. Wallonië telt 20% van het aantal arbeidsongevallen in het verkeer en Brussel 9%. De verdeling van de werkgerelateerde verkeersongevallen wordt sterk bepaald door de bevolkingsaantallen en de geografische spreiding van werkactiviteiten en van verschillende werksectoren over het Belgisch grondgebied.

We onthouden echter dat het aantal arbeidsongevallen in het verkeer per 1000 actieve personen (en dus « met een vergelijkbaar niveau qua activiteit » ook hoger ligt in Vlaanderen en Brussel dan in Wallonië.

De ernstgraad van arbeidsongevallen in het verkeer ligt integendeel hoger in Wallonië en Brussel dan in Vlaanderen; dit geldt voor zowel pendelongevallen als werkverplaatsingsongevallen. We merken wel op dat de zwaarste ongevallen in het kader van werkverplaatsingen geregistreerd worden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Op provinciaal niveau toont de analyse aan dat het aantal arbeidsongevallen in het verkeer en die met het hoogste ernstniveau waargenomen worden in de provincies Vlaams Brabant en Namen.

Slachtoffers leeftijd en geslacht

Het aantal arbeidsongevallen in het verkeer per 1000 werknemers is het hoogst bij de leeftijdsgroep 18 tot 24 jaar en neemt vervolgens af met de leeftijd. De ernst neemt daarentegen toe naarmate de werknemers ouder zijn.

Vrouwen hebben een iets hoger risico (per 1000 werknemers) op een arbeidsongeval in het verkeer dan mannen, maar indien mannen het slachtoffer worden van zo'n ongeval zijn de gevolgen daarvan voor hen wel gemiddeld ernstiger dan bij vrouwen. Dit verschil in ernstgraad tussen mannen en vrouwen is meer uitgesproken bij de jongere (15-17 jaar) en bij de oudere slachtoffers dan bij andere leeftijdscategorieën.

Voorwerp betrokken bij de laatst afwijkende gebeurtenis

Voor de meerderheid van de arbeidsongevallen in het verkeer is het "voorwerp betrokken bij de laatste afwijking" een voertuig. Uit de gegevens die we gebruiken, kunnen we niet afleiden of dit voertuig overeenkomt met het vervoermiddel dat het slachtoffer gebruikte, maar we kunnen ons wel een idee vormen van de vaakst voorkomende vervoersmodi bij dergelijk type ongeval.

Bij ongeveer de helft van arbeidsongevallen in het verkeer was er een "bestelwagen of personenwagen" betrokken, zowel bij pendelongevallen (61,8%) als bij werkverplaatsingsongevallen (63,7%). Fietzers, bromfietzers en motorfietzers waren betrokken bij ongeveer een derde van pendelongevallen (26,9%) en bij 11% van de werkverplaatsingsongevallen, wat erop wijst dat deze verplaatsingswijzen een groter risico vormen op een ongeval dan zich verplaatsen met lichte voertuigen. Zware voertuigen zijn vaker vertegenwoordigd in werkverplaatsingsongevallen (16,1%) dan in pendelongevallen (3,2%).

De ongevallen waarbij een zwaar voertuig was betrokken hebben de ernstigste gevolgen. Daarna komen ongevallen waarbij een tweewieler betrokken was, die weer een hogere ernstgraad hebben dan ongevallen waarbij een "ander voertuig" of een "licht voertuig" betrokken was.

Als we rekening houden met het type vervoerswijze, dan blijkt dat de ernstgraad van pendel- en werkverplaatsingsongevallen gelijkaardig is. Er zijn niettemin twee belangrijke uitzonderingen: werkverplaatsingsongevallen met zware voertuigen zijn duidelijk ernstiger dan pendelongevallen waarbij een zwaar voertuig betrokken was, en pendelongevallen waarbij een tweewieler betrokken was, zijn dan weer ernstiger dan werkverplaatsingsongevallen waarbij deze vervoerswijze ook betrokken was.

De ernst van arbeidsongevallen in het verkeer is duidelijk hoger voor ongevallen waarbij mannen betrokken zijn dan voor deze met vrouwen, zelfs als rekening wordt gehouden met het type betrokken voertuig. Het verschil van ernstgraad volgens geslacht is niettemin minder uitgesproken als een licht voertuig bij het ongeval betrokken was.

Als 15- tot 17-jarigen een verkeersgerelateerd arbeidsongeval hebben, is er in bijna twee derde van de gevallen (58%) een fiets, bromfiets of motorfiets betrokken. Bij de andere leeftijdscategorieën (18-24 jaar tot 61+) komen deze voertuigen slechts bij een kwart tot een derde van de arbeidsongevallen voor. Bij deze groepen komen veel meer (55 à 67%) ongevallen met bestel- en personenwagens voor. Het aandeel ongevallen met zware voertuigen stijgt naarmate oudere leeftijdscategorieën betrokken zijn. Voor de 61-plussers vertegenwoordigen ongevallen met een zwaar voertuig 11% van de arbeidsongevallen in het verkeer.

Economische sectoren

Wanneer er gekeken wordt naar de economische sectoren zien we dat de transportsector het slechtst scoort wanneer we de verschillende analyses gezamenlijk bekijken. Zo heeft men in deze sector niet alleen een hoog aantal arbeidsongevallen in het verkeer, maar ook de kans op een arbeidsongeval in het verkeer per 1000 werknemers en de ernstgraad van ongevallen liggen hier zeer hoog in vergelijking met de andere sectoren. De transportsector wordt hierbij gevolgd door de gezondheids- en welzijnssector en de sector

van administratieve diensten. Als we kijken naar de sectoren die het beste scoren op de verschillende geanalyseerde indicatoren, zien we dat er binnen de landbouwsector erg weinig arbeidsongevallen zijn in het verkeer (absolute cijfers en per 1000 werknemers), maar dat de ongevallen in het verkeer die er zich voordoen wel vaak een hogere ernstgraad kennen.

Dat de meeste arbeidsongevallen in het verkeer gebeuren in de transportsector is natuurlijk voorspelbaar. Het grootste deel van de professionele activiteiten van deze sector, vinden er immers plaats in het verkeer. Een diepgaandere analyse – waarbij er rekening wordt gehouden met het aantal kilometers dat in de verschillende activiteitensectoren wordt afgelegd, zou dus meer duidelijkheid kunnen geven van het risiconiveau in het verkeer voor elke sector op zich.

Conclusies

Over het algemeen kan er gezegd worden dat men op het vlak van arbeidsongevallen in het verkeer de goede richting uitgaat. Tussen 2008 en 2012 was er een daling van het aantal arbeidsongevallen in het verkeer. Dit is echter niet allemaal toe te schrijven aan een veiliger gedrag van werknemers, of aan een beter beleid rond risicomanagement in het verkeer door de werkgevers: het wordt immers vastgesteld voor alle arbeidsongevallen. De economische crisis heeft waarschijnlijk ook een rol gespeeld in de daling van het aantal ongevallen.

De geanalyseerde cijfers in dit rapport geven aan dat bijna de helft van de arbeidsongevallen waarbij er een werknemer is overleden, verkeersongevallen zijn. Dit geldt ook voor meer dan 1 ongeval op 10 waarbij iemand permanent werkonbekwaam wordt verklaard. Zonder uit te breiden over de gevolgen die deze ongevallen onvermijdelijk hebben op het leven van de betrokken werknemers en dat van hun directe omgeving, is het duidelijk dat deze arbeidsongevallen niet alleen een aanzienlijk deel van de kosten vormen voor werkgevers, maar ook voor de hele samenleving.

Deze analyse toont ook aan dat arbeidsongevallen in het verkeer gelijkaardige kenmerken hebben als de andere verkeersongevallen, met uitzondering van de temporale kenmerken. Als we de verkeersgerelateerde arbeidsongevallen vergelijken met de andere arbeidsongevallen, dan valt vooral op dat het aandeel van verkeersongevallen toeneemt naarmate de ernst en de gevolgen van de arbeidsongevallen groter zijn.

Verder illustreert de studie dat de verdeling van de arbeidsongevallen in het verkeer sterk bepaald is door de aard van de economische activiteit, die mee de maat en de omstandigheden bepaalt waarin werknemers zich aan het verkeer blootstellen.

Aanbevelingen

Om arbeidsongevallen en meer specifiek de arbeidsongevallen gerelateerd aan het verkeer nog verder te verminderen en/of de ernst ervan te beperken, zal men op drie vlakken moeten ingrijpen:

- de werkgever,
- de werknemer,
- de overheid.

Vanuit de werkgever.

De resultaten suggereren dat bedrijven en werkgevers verkeersveiligheidsproblemen verder en op een meer systematische wijze moeten aanpakken in hun beleid en de organisatie om het aantal arbeidsongevallen in het verkeer verder te doen dalen. De genomen maatregelen moeten zowel betrekking hebben op de ongevallen die gebeuren tijdens het pendelen als tijdens de professionele verplaatsingen zelf. Het startpunt van een efficiënt aanpak is de meting van de grootte van het risico en van de verkeersproblemen binnen het bedrijf/organisatie, op basis van o.a. het aantal ongevallen of verkeersovertredingen (boetes...). Om aangepaste maatregelen te kunnen nemen is het ook aanbevolen om rekening te houden van leeftijdsgroepen, sectoren en afdelingen bij de meting van de risico's.

Het ontwikkelen van een mobiliteitsplan. De gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer zijn zwaarder in omstandigheden waarin ook verkeersongevallen zwaardere gevolgen hebben. Voor een bedrijf is het bijgevolg noodzakelijk om een goede kennis te hebben van de kenmerken van de verplaatsingen (voor het werk maar ook voor het pendelen) die door de werknemers (of specifieke subgroepen werknemers)

moeten afgelegd worden. Op die manier kunnen ze een aangepaste aanpak rond veiligheid van verplaatsingen ontwikkelen, wat een positieve impact zal hebben op het werkbeleid en de werkgezondheid.

Een meer omvattend verkeersveiligheidsplan. De internationale norm ISO 39001 ‘Road traffic safety (RTS) management systems – Requirements with guidance for use’ (ISO, 2012) kan een gestructureerd kader bieden om werkongevallen in het verkeer continu te laten dalen. De norm is gebaseerd op de Plan-Do-Check-Act methode, waarbij men stap voor stap probeert te komen tot een veiliger verkeer.

De ontwikkeling van een bredere veiligheidscultuur. Plannen en acties moeten gekaderd worden in een bredere context waarbij de voorbeeldfunctie van leidinggevend en de continue aandacht voor veiligheid en welzijn centraal staan (Kluppels, 2013). Vaak zien we dat bedrijven uit de petrochemische sector hier bijzonder sterk in staan, vooral wat betreft de interne veiligheid. Stimuleringsprogramma (gebaseerd op de beloning van een veilig rijgedrag) kunnen hiermee van nut zijn. De concrete manier waarop deze worden geïmplementeerd zijn niettemin bepalend voor hun efficiëntie. Het blijkt immers dat sommige stimuleringsprogramma negatieve effecten kunnen hebben (zie Haworth, Tingvall & Kowado, 2000).

Aandacht voor het biologisch ritme. Zo zijn er bijvoorbeeld talrijke verkeersveiligheidsstudies die aantonen dat nachtverplaatsingen grotere risico's inhouden. (bv. Porter, 2011). Dit heeft implicaties voor bedrijven waar er vaak nachtverplaatsingen moeten plaatsvinden, of voor werknemers die met ongebruikelijke werktijden werken en daarna nog terug naar huis moeten. Opleiding en sensibilisatie rond de risico's van nachtverplaatsingen zouden voor zulke bedrijven (of voor specifieke ploegen binnen het personeel) aanbevolen zijn. De werkgever kan in overleg met vakbonden en preventiediensten op zoek gaan naar haalbare werktijdverdeling. (ROSPA, 2011)

Afbouwen van onnodige verplaatsingen. Dat arbeidsongevallen, gerelateerd aan verkeer ook vaak voorkomen bij beroepsgroepen die in facto zich niet in het verkeer begeven (administratie) en de vaststelling dat de meeste van deze ongevallen gebeuren tijdens het woon-werkverkeer, doet ons vragen stellen bij de zinvolheid van vele verplaatsingen. Een bedrijf dient dan ook de afweging te maken of andere organisatievormen zoals thuiswerk, decentralisatie van kantoren, niet meer aangewezen zijn. Verschillende bedrijven huren op dagbasis kantoren in verschillende steden om zo hun werknemers onnodige verplaatsingen te besparen.

Fietsroutes. Meer werknemers komen met de fiets naar het werk en zowel door de overheid als door sommige bedrijven wordt dit gestimuleerd. Hoewel we uit onze cijfers niet direct gerichte conclusies hieromtrent kunnen treffen, lijkt het er toch op dat dergelijke vervoerswijze mede bepalend zijn voor de stijging van de ernst van de ongevallen. De personeelsdienst van een bedrijf kan de veilige fietsroutes voor zijn werknemers in kaart brengen.

Veilige voertuigen. Bedrijven kunnen ook extra aandacht geven aan de eigen vloot. Zowel bij het aanbieden van dienstwagens als bij het leasen van bedrijfswagens, kan men meer aandacht schenken aan veiligheidsbevorderende technologie, dan enkel vermogen, uitstraling ed. Heel wat technologie kan in wagens ingebouwd worden die de taken van de bestuurder overnemen of hem extra waarschuwen, waardoor de kans op een ongeval aanzienlijk kan verminderen.

Recentelijk heeft de European Traffic Safety Council (ETSC) het “PRAISE project” – waarvan het BIVV een van de mede-coördinatoren is – gelanceerd. Het PRAISE project is specifiek toegewijd aan de verschillende aspecten van verkeersveiligheid in het kader van het werk (werkactiviteiten zelf alsook pendelenverplaatsingen) en heeft als doel de promotie van “best practices” en de ondersteuning van werkgevers om hoge verkeersveiligheidsstandaards te bereiken. Gedetailleerde aanbevelingen en praktische richtlijnen zijn ook te vinden in de verschillende rapporten die in het kader van PRAISE worden gepubliceerd (<http://etsc.eu/projects/praise/>).

Vanuit de werknemer

Uiteindelijk stelt de vraag zich of verkeersveiligheid geen expliciet en direct aandachtspunt zou moeten worden van maatregelen voor de werkbescherming en het welzijn op het werk. Preventieadviseurs (intern alsook extern), vertegenwoordigers van werknemers en mogelijk ook beroepsverenigingen, kunnen hierbij een proactieve rol spelen. Door meer zorg te hebben voor de gevolgen van de arbeidsorganisatie op de verkeersveiligheid kunnen ze het bedrijf stimuleren om dit mee op te nemen in het bredere beleid rond

veiligheid en preventie. Daarnaast kunnen ze ook alle werknemers stimuleren om kritisch naar zichzelf te kijken en hen aanmoedigen van specifieke vormingen en adviezen op te volgen. Ook zij zelf kunnen sensibiliseringsacties opzetten naar hun leden toe rond verkeersveiligheid op het werk. Thema's die aan bod kunnen komen, hetzij via campagnes, hetzij via workshops of vormingen, zijn:

- wegcode en veiligheid, ...
- fietsgedrag, veilige fietsroutes, nut van bescherming (fietshelm)
- slaapritme, biologische klok, ...

Uiteraard blijft veiligheid in het verkeer de verantwoordelijk van de individueel werknemer. De informatie en sensibilisatie van werknemers zou deze in staat moeten stellen om een verantwoordelijk en veilig gedrag in het verkeer aan te nemen. Belangrijk is dat de werkgever tot een correcte inschatting komt van het risico en van de variaties daarvan (volgens de type en omstandigheden van de verplaatsingen) komen. Ook hun eigen capaciteiten moeten ze correct kunnen evalueren, rekening houdend met de eisen van de rijtaak (verkeersomstandigheden, nachtritten...) alsook van meer algemene omstandigheden (biologisch ritme, stress...)

Vanuit de Overheid

Toch zijn niet alleen de werknemers en bedrijfsleiders verantwoordelijk voor de veiligheid van de werknemers op de weg. Aangezien deze arbeidsongevallen in het verkeer deels gelijkaardige karakteristieken hebben als verkeersongevallen is het ook aan de overheid om hier haar verantwoordelijkheid in te nemen. De beleidsdoelstellingen die ontwikkeld worden om de verkeersveiligheid te verbeteren, of die nu op nationaal, regionaal of lokaal niveau zijn, kunnen allemaal bijdragen tot een verbetering van het risico rond verplaatsingen die gedaan worden binnen een werkomgeving.

Daarnaast kan een Overheid specifieke actie binnen bedrijven stimuleren of zelfs verplichten. Binnen de wet op de veiligheid en het welzijn van werknemers in de uitoefening van het werk (wet van 4 augustus 1996) wordt een voldoende breed kader aangereikt om ook verkeersveiligheid mee te nemen in het veiligheidsplan. Naast het uitreiken van erkenningen als 'verkeersveilige onderneming' of 'de veiligste chauffeur' (zie o.a. "Nederlands Kampioenschap Intern Transport, kortweg NKIT"; "De ridder van de weg-campagne van TVM-verzekeringen), kan de overheid ook fiscaal een aantal ingrepen ondersteunen. Mogelijkheden hierbij zijn:

- fiscale ondersteuning thuiswerk (zowel voor het bedrijf als voor de werknemer)
- selectieve fiscale voordelen voor dienstwagens voorzien van veiligheidsbevorderende informatica
- ondersteunen van gemeenschappelijk vervoer van werknemers, specifiek bij ploegenarbeid.

Tot slot willen we er graag op wijzen dat de analyse die wordt voorgesteld in dit verslag maar een eerste stap is naar het begrijpen van de risico's in het verkeer in een werkomgeving. Om echt specifieke en gerichte maatregelen te kunnen ontwikkelen om dergelijke ongevallen te voorkomen, zou er een meer gedetailleerde analyse nodig zijn. Jammer genoeg zijn zulke specifiekere analyses op basis van de huidige gegevens moeilijk te maken, aangezien dat ze weinig informatie aanleveren omtrent de concrete omstandigheden van de ongevallen, de rol die het slachtoffer daarin gespeeld heeft ("relatie" van het slachtoffer met het betrokken voorwerp, acties van de bestuurder voor het ongeval gebeurde), wegen en infrastructuur.... De ideale manier om de huidige kennis over de verkeerskarakteristieken van arbeidsongevallen uit te breiden, zou zijn om tot een koppeling te kunnen maken tussen de informatie die in de databank van arbeidsongevallen te vinden is en in de informatie die in de databank van verkeersongevallen staat. Dit is de volgende stap die het BIVV in het onderzoek naar arbeidsongevallen in het verkeer zou willen zetten.

LIJST VAN FIGUREN EN TABELLEN

Figuren

Figuur 1: Proportie van arbeidsongevallen die al dan niet aan het verkeer gerelateerd zijn in functie van de gevolgen – 2008-2012.....	20
Figuur 2: Evolutie (basis: 2008=100) van het jaarlijks aantal arbeidsongevallen en arbeidsongevallen in het verkeer tussen 2008 en 2012.....	21
Figuur 3: Evolutie (basis: 2008=100) van het jaarlijks aantal verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) tussen 2008 en 2012.....	23
Figuur 4: Evolutie van het aantal doden per 1000 verkeersslachtoffers (LG, ZG, D 30) en per 1000 slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO)– 2008-2012.....	24
Figuur 5: Verdeling van het aantal arbeidsongevallen en arbeidsongevallen in het verkeer over de maanden – 2008-2012.....	25
Figuur 6: Verdeling van de verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en van slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) over de maanden – 2008-2012.....	28
Figuur 7: Aantal doden per 1000 verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en per 1000 slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) over de maanden – 2008-2012.....	29
Figuur 8: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer volgens periode van de week – 2008-2012.....	30
Figuur 9: Ernst van pendel- en werkverplaatsingsongevallen volgens de periode van de week – 2008-2012.....	33
Figuur 10: Verdeling van de verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en van slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) volgens de periode van de week – 2008-2012.....	33
Figuur 11: Evolutie van het aantal doden per 1000 verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en per 1000 slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) volgens de periode van de week – 2008-2012.....	34
Figuur 12: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer (linkeras) en arbeidsongevallen (rechteras) volgens dag van de week – 2008-2012.....	35
Figuur 13: Verdeling van de verkeersslachtoffers (LG, ZG, DO) en van slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) volgens dag van de week – 2008-2012.....	36
Figuur 14: Aantal doden per 1000 verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en per 1000 slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) volgens dag van de week – 2008-2012.....	36
Figuur 15: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer volgens tijdstip van de dag en van de week – 2008-2012.....	37
Figuur 16: Evolutie van het aantal verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) volgens dag en uur van de week.....	38
Figuur 17: Verdeling van arbeidsongevallen in het verkeer in de gewesten en op het buitenland – 2008-2012.....	39
Figuur 18: Ernst van arbeidsongevallen in het verkeer volgens gewest – 2008-2012.....	39
Figuur 19: Verdeling van de verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en van slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO-) volgens gewest – 2008-2012.....	41
Figuur 20: Aantal doden per 1000 verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en per 1000 slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) volgens gewest – 2008-2012.....	42
Figuur 21: Verdeling van het aantal arbeidsongevallen en arbeidsongevallen in het verkeer volgens de provincie – 2008-2012.....	43

Figuur 22: Ernst van arbeidsongevallen in het verkeer volgens provincie – 2008-2012.....	43
Figuur 23: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer per 1000 werknemers volgens provincie – 2010-2012.....	44
Figuur 24: Verdeling van de verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30- en van slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) volgens provincie per 1000 inwoners – 2008-2012.....	45
Figuur 25: Aantal doden per 1000 verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en per 1000 slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) volgens provincie – 2008-2012.....	45
Figuur 26: Verdeling van de verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en van slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) volgens geslacht – 2008-2012.....	47
Figuur 27: Aantal doden per 1000 verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en per 1000 slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) volgens geslacht – 2008-2012.....	47
Figuur 28: Verdeling van arbeidsongevallen en arbeidsongevallen in het verkeer volgens leeftijdscategorie – 2008-2012	48
Figuur 29: Ernst van arbeidsongevallen in het verkeer volgens leeftijdscategorie – 2008-2012.....	49
Figuur 30: Ernst van arbeidsongevallen in het verkeer volgens leeftijd en reden van verplaatsing – 2008-2012.....	49
Figuur 31: Verdeling van de verkeersslachtoffers en van slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer volgens leeftijdscategorie – 2008-2012.....	50
Figuur 32: Aantal doden per 1000 verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en per 1000 slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) volgens leeftijdscategorie – 2008-2012.....	51
Figuur 33: Ernst van arbeidsongevallen in het verkeer volgens geslacht en leeftijdscategorie – 2008-2012.....	51
Figuur 34: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer per 1000 werknemers volgens geslacht en leeftijdscategorie – 2010-2012.....	53
Figuur 35: Verdeling van de verkeersslachtoffers (LG, ZG, D30) en van slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer (TO, BO, DO) volgens geslacht en leeftijdscategorie – 2008-2012.....	53
Figuur 36: Verdeling van arbeidsongevallen in het verkeer volgens betrokken voorwerp en reden van verplaatsing – 2008-2012).....	55
Figuur 37: Ernst van arbeidsongevallen in het verkeer volgens betrokken voorwerp– 2008-2012	56
Figuur 38: Verdeling van arbeidsongevallen in het verkeer volgens betrokken voorwerp en geslacht – 2008-2012.....	57
Figuur 39: Ernst van arbeidsongevallen in het verkeer volgens het betrokken voorwerp en geslacht – 2008-2012.....	57
Figuur 40: Verdeling van arbeidsongevallen in het verkeer volgens betrokken voorwerp en leeftijd – 2008-2012.....	58
Figuur 41: Verdeling van arbeidsongevallen in het verkeer volgens het betrokken voorwerp bij de afwijkende gebeurtenis en gewest – 2008-2012	59
Figuur 42: Verdeling van arbeidsongevallen en arbeidsongevallen in het verkeer volgens economische sector – 2008-2012.....	60
Figuur 43: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer per 1000 werknemers volgens economische sector – 2010-2012.....	61
Figuur 44: Ernst van arbeidsongevallen in het verkeer volgens economische sector – 2008-2012)	62

Tabellen

Tabel 1: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer en van het totaal aantal arbeidsongevallen – 2008-2012.....	19
Tabel 2: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer volgens reden van de verplaatsing – 2008-2012	20
Tabel 3: Jaarlijks verandering van het aantal arbeidsongevallen in het verkeer volgens de reden van de verplaatsing – 2008-2012.....	22
Tabel 4: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer overheen de jaren – 2008-2012.....	22
Tabel 5: Aantal verkeerslachtoffers (LG, ZG, D30)– 2008-2012.....	23
Tabel 6: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer volgens maand - 2008-2012.....	27
Tabel 7: Arbeidsongevallen in het verkeer volgens reden van de verplaatsing en de periode van de week – 2008-2012.....	29
Tabel 8: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer volgens periode van de week – 2008-2012.....	30
Tabel 9: Gevolgen van arbeidsongevallen tijdens het pendelen volgens periode van de week - 2008-2012.....	32
Tabel 10: Gevolgen van arbeidsongevallen tijdens werkverplaatsingen volgens periode van de week – 2008-2012.....	32
Tabel 11: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer volgens dag van de week – 2008-2012.....	35
Tabel 12: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer volgens gewest – 2008-2012.....	40
Tabel 13: Gevolgen van pendelongevallen volgens gewest – 2008-2012.....	40
Tabel 14: Gevolgen van werkverplaatsingongevallen volgens gewest – 2008-2012.....	40
Tabel 15: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer per 1000 werknemers over de gewesten – 2010-2012.	41
Tabel 16: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer volgens geslacht – 2008-2012.....	46
Tabel 17: Verdeling van de slachtoffers van verkeersongevallen en slachtoffers van arbeidsongevallen in het verkeer volgens leeftijd – 2008-2012.....	50
Tabel 18: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer volgens geslacht en leeftijd in functie van het aantal werknemers – 2010-2012.....	52
Tabel 19: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer volgens betrokken voorwerp – 2008-2012.....	56
Tabel 20: Classificatie van economische sectoren België.....	59
Tabel 22: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer volgens reden van verplaatsing overheen de jaren – 2008-2012.....	73
Tabel 23: Gevolgen pendelongevallen overheen de jaren – 2008-2012.....	73
Tabel 24: Gevolgen van werkverplaatsingongevallen overheen de jaren – 2008-2012.....	73
Tabel 25: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer volgens reden van verplaatsing en maand – 2008-2012.....	74
Tabel 26: Gevolgen van verkeersongevallen volgens maand – 2008-2012.....	74
Tabel 27: Gevolgen van verkeersongevallen volgens periode van de week – 2008-2012.....	75
Tabel 28: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer volgens reden van verplaatsing en dag van de week – 2008-2012.....	75
Tabel 29: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer tijdens het pendelen volgens dag – 2008-2012.....	75
Tabel 30: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer tijdens werkverplaatsingen volgens dag van de week – 2008-2012.....	76

Tabel 31: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer volgens reden van verplaatsing en gewest – 2008-2012	76
Tabel 32: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer volgens reden van verplaatsing en provincie – 2008-2012.....	77
Tabel 33: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer volgens provincie – 2008-2012	77
Tabel 34: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer tijdens het pendelen volgens geslacht – 2008-2012.....	78
Tabel 35: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer tijdens werkverplaatsingen volgens dag – 2008-2012.....	78
Tabel 36: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer volgens reden van verplaatsing en leeftijd – 2008-2012	78
Tabel 37: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer volgens leeftijd – 2008-2012.....	79
Tabel 38: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer voor vrouwen volgens leeftijd – 2008-2012.....	79
Tabel 39: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer voor mannen volgens leeftijd – 2008-2012.....	79
Tabel 40: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer volgens reden van verplaatsing en betrokken voorwerp – 2008-2012	80
Tabel 41: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer tijdens het pendelen volgens betrokken voorwerp – 2008-2012.....	80
Tabel 42: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer tijdens werkverplaatsingen volgens betrokken voorwerp – 2008-2012.....	80

REFERENTIES

- Cornélis, E. (2012). *BELdam Belgian Daily Mobility 2012*. FOD Mobiliteit en Vervoer.
- DaCoTa. (2012). *Work-related road safety*. Deliverable 4.8v of the FP7 project DaCoTa.
- Focant, N. (2013). *Statistische analyse van de in 2012 geregistreeerde verkeersongevallen met doden of gewonden*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum voor de verkeersveiligheid.
- Fonds voor Arbeidsongevallen. (2009). *De verkeersongevallen op het werk en op de arbeidsweg - 2008*. Brussel: Fonds voor arbeidsongevallen.
- Fonds voor Arbeidsongevallen. (2014, Juli). *Opdrachten*. Opgeroepen op Juli 03, 2014, van Fonds voor Arbeidsongevallen: http://www.faofat.fgov.be/site_nl/fat/missions_contrat/missions/missions.html
- Haworth, N.; Tingvall, K., & Kowadlo, N. (2000). Review of best practice road safety initiatives in the corporate and/or business environment. Clayton, Australia: Monash University Accident Research Centre.
- International Standard Office (2012), "ISO 39001 Road traffic safety (RTS) management systems — Requirements with guidance for use", ISO/FDIS 39001:2012(E), International Standard Office, Geneva, Switzerland.
- Kluppels, L. (2013) "Rijden voor het werk: verkeersveiligheid in een autobusbedrijf", handboek bij de opleiding Openbaar Autobusondernemer, BIVV, Brussel
- Newton, J., Howard, E. & Wishart, D. (2013), "A guide to applying road safety within a workplace", National Road safety Partnership Program, Australia
- 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.
- ROSPA (2011), "Driving to work: Safer Journey Planner" Royal Society for the Prevention of Accidents, Birmingham, UK
- Van Gossum, L., Simar, N., & Strongylos, M. (2002). *Les accidents du travail*. Bruxelles: Larcier.

BIJLAGE

A. Bijkomende tabellen

A.1. Evolutie overheen de jaren

Tabel 21: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer volgens reden van verplaatsing overheen de jaren – 2008-2012

	Pendelen		Werkverplaatsingen		Totaal
	#	%	#	%	#
2008	15261	83,1%	3093	16,9%	18354
2009	13180	84,3%	2453	15,7%	15633
2010	14202	84,5%	2615	15,6%	16817
2011	12687	83,8%	2456	16,2%	15143
2012	12789	84,5%	2344	15,5%	15133
Totaal	68119	84,0%	12961	16,0%	81080

Bron: FAO / Infografie: BIVV

Tabel 22: Gevolgen pendelongevallen overheen de jaren – 2008-2012

Pendelen	ZG		TO		BO		DO		Totaal		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
2008	5631	36,9%	7681	50,3%	1888	12,4%	61	0,4%	15261	100%	127,7
2009	4618	35,0%	6771	51,4%	1749	13,3%	42	0,3%	13180	100%	135,9
2010	5150	36,3%	7228	50,9%	1772	12,5%	52	0,4%	14202	100%	128,4
2011	4627	36,5%	6434	50,7%	1578	12,4%	48	0,4%	12687	100%	128,2
2012	4565	35,7%	6619	51,8%	1563	12,2%	42	0,3%	12789	100%	125,5
Totaal	24591	36,1%	34733	51,0%	8550	12,6%	245	0,4%	68119	100%	129,1

Bron: FAO / Infografie: BIVV

Tabel 23: Gevolgen van werkverplaatsingongevallen overheen de jaren – 2008-2012

Werkverplaatsingen	ZG		TO		BO		DO		Totaal		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
2008	1080	34,9%	1581	51,1%	411	13,3%	21	0,7%	3093	100%	139,7
2009	827	33,7%	1277	52,1%	330	13,5%	19	0,8%	2453	100%	142,3
2010	925	35,4%	1312	50,2%	352	13,5%	26	1,0%	2615	100%	144,6
2011	874	35,6%	1246	50,7%	320	13,0%	16	0,7%	2456	100%	136,8
2012	827	35,3%	1213	51,7%	295	12,6%	9	0,4%	2344	100%	129,7
Totaal	4533	35,0%	6629	51,1%	1708	13,2%	91	0,7%	12961	100%	138,8

Bron: FAO / Infografie: BIVV

A.2. Per maand

Tabel 24: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer volgens reden van verplaatsing en maand – 2008-2012

	Pendelen		Werkverplaatsingen		Totaal		
	#	%	#	%	#	%	% totaal
Januari	6936	86,3%	1100	13,7%	8036	100%	9,9%
Februari	6398	85,1%	1118	14,9%	7516	100%	9,3%
Maart	5398	83,4%	1075	16,6%	6473	100%	8,0%
April	4811	82,5%	1022	17,5%	5833	100%	7,2%
Mei	5108	81,9%	1129	18,1%	6237	100%	7,7%
Juni	5327	82,8%	1106	17,2%	6433	100%	7,9%
Juli	4169	82,3%	899	17,7%	5068	100%	6,3%
Augustus	4472	83,1%	908	16,9%	5380	100%	6,6%
September	5890	83,7%	1147	16,3%	7037	100%	8,7%
Oktober	6508	83,9%	1253	16,1%	7761	100%	9,6%
November	6198	85,1%	1082	14,9%	7280	100%	89,0%
December	6904	86,0%	1122	14,0%	8026	100%	9,9%
Totaal	68119	84,0%	12961	16,0%	81080	100%	100%

Bron: FAO / Infografie: BIVV

Tabel 25: Gevolgen van verkeersongevallen volgens maand – 2008-2012

Maand	Licht-gewonden	Zwaar-gewonden	Doden 30 dagen	Totaal Slachtoffers	Ernst
Januari	20459	2229	329	23017	111,1
Februari	19029	2064	313	21407	111,1
Maart	22583	2429	353	25366	109,7
April	23513	2594	348	26455	111,2
Mei	26104	3152	403	29659	119,9
Juni	25376	2903	376	28655	114,4
Juli	22636	2819	406	25861	124,7
Augustus	23120	2673	396	26189	117,2
September	25233	2826	366	28425	112,3
Oktober	26918	2721	381	30020	103,3
November	22420	2379	379	25179	109,5
December	19856	2051	306	22214	106,1
Totaal	277248	30842	4356	312446	112,7

Bron: FOD Economie – AD Statistiek / Infografie: BIVV

A.3. Periode van de week

Tabel 26: Gevolgen van verkeersongevallen volgens periode van de week – 2008-2012

Periode van de week		Licht-gewonde n	Zwaar-gewonde n	Doden 30 dagen	Totaal slachtoffers	Ernst
Week	Dag	178997	17462	2135	198595	98,7
Week	Nacht	15028	2267	471	17766	154,1
Weekend	Dag	58150	7194	953	66297	122,9
Weekend	Nacht	25072	3918	797	29788	158,3
Onbekend		0	0	0	0	
Totaal		277248	30842	4356	312446	112,7

Bron: FOD Economie – AD Statistiek/Infografie: BIVV

A.4. Dag van de week

Tabel 27: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer volgens reden van verplaatsing en dag van de week – 2008-2012

	Pendelen		Werkverplaatsingen		Totaal	
	#	%	#	%	#	%
Maandag	13495	84,6%	2454	15,4%	15949	100%
Dinsdag	14182	83,8%	2751	16,2%	16933	100%
Woensdag	13097	83,7%	2547	16,3%	15644	100%
Donderdag	13071	84,2%	2451	15,8%	15522	100%
Vrijdag	10624	84,1%	2006	15,9%	12630	100%
Zaterdag	2377	83,0%	486	17,0%	2863	100%
Zondag	1273	82,7%	266	17,3%	1539	100%
Totaal	68119	84,0%	12961	16,0%	81080	100%

Bron: FAO / Infografie: BIVV

Tabel 28: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer tijdens het pendelen volgens dag – 2008-2012

Pendelen	ZG		TO		BO		DO		Totaal		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Maandag	4600	34,1%	7236	53,6%	1612	11,9%	47	0,3%	13495	100%	122,9
Dinsdag	4953	34,9%	7470	52,7%	1712	12,1%	47	0,3%	14182	100%	124,0
Woensdag	4649	35,5%	6763	51,6%	1635	12,5%	50	0,4%	13097	100%	128,7
Donderdag	4732	36,2%	6683	51,1%	1616	12,4%	40	0,3%	13071	100%	126,7
Vrijdag	4348	40,9%	4756	44,8%	1483	14,0%	37	0,3%	10624	100%	143,1
Zaterdag	866	36,4%	1188	50,0%	305	12,8%	18	0,8%	2377	100%	135,9
Zondag	443	34,8%	637	50,0%	187	14,7%	6	0,5%	1273	100%	151,6
Totaal	24591	36,1%	34733	51,0%	8550	12,6%	245	0,4%	68119	100%	129,1

Bron: FAO / Infografie: BIVV

Tabel 29: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer tijdens werkverplaatsingen volgens dag van de week – 2008-2012

Werk- verplaatsing	ZG		TO		BO		DO		Totaal		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Maandag	821	33,5%	1295	52,8%	320	13,0%	18	0,7%	2454	100%	137,7
Dinsdag	884	32,1%	1468	53,4%	386	14,0%	13	0,5%	2751	100%	145,0
Woensdag	915	35,9%	1334	52,4%	279	11,0%	19	0,7%	2547	100%	117,0
Donderdag	866	35,3%	1262	51,5%	306	12,5%	17	0,7%	2451	100%	131,8
Vrijdag	792	39,5%	900	44,9%	297	14,8%	17	0,8%	2006	100%	156,5
Zaterdag	170	35,0%	236	48,6%	76	15,6%	4	0,8%	486	100%	164,6
Zondag	85	32,0%	134	50,4%	44	16,5%	3	1,1%	266	100%	176,7
Totaal	4533	35,0%	6629	51,1%	1708	13,2%	91	0,7%	12961	100%	138,8

Bron: FAO / Infografie: BIVV

A.5. Gewest

Tabel 30: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer volgens redenen van verplaatsing en gewest – 2008-2012

	Pendelen		Werkverplaatsing en		Totaal		
	#	%	#	%	#	%	% totaal
Vlaams Gewest	47987	85,7%	7998	14,3%	55985	100%	69,0%
Waals Gewest	13464	81,4%	3075	18,6%	16539	100%	20,4%
Brussels Gewest	6132	81,1%	1426	18,9%	7558	100%	9,3%
Buitenland	536	53,7%	462	46,3%	998	100%	1,2%
Totaal	68119	84,0%	12961	16,0%	81080	100%	100%

Bron: FAO / Infografie: BIVV

A.6. Provincie

Tabel 31: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer volgens reden van verplaatsing en provincie – 2008-2012

	Pendelen		Werkverplaatsing		Totaal		
	#	%	#	%	#	%	% totaal
Antwerpen	15365	85,2%	2668	14,8%	18033	100%	22,3%
Vlaams-Brabant	8499	86,3%	1349	13,7%	9848	100%	12,2%
Waals-Brabant	1732	82,9%	358	17,1%	2090	100%	2,6%
West-Vlaanderen	7911	85,6%	1326	14,4%	9237	100%	11,4%
Oost-Vlaanderen	10522	86,3%	1676	13,7%	12198	100%	15,0%
Henegouwen	4867	82,8%	1014	17,2%	5881	100%	7,3%
Luik	4049	80,7%	968	19,3%	5017	100%	6,2%
Limburg	5690	85,3%	979	14,7%	6669	100%	8,2%
Luxemburg	816	77,9%	232	22,1%	1048	100%	1,3%
Namen	2000	79,9%	503	20,1%	2503	100%	3,1%
B.H.G.	6132	81,1%	1426	18,9%	7558	100%	9,3%
Buitenland	536	53,7%	462	46,3%	998	100%	1,2%
Totaal	68119	84,0%	12961	16,0%	81080	100%	100,0%

Bron: FAO / Infografie: BIVV

Tabel 32: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer volgens provincie – 2008-2012

Provincie	ZG		TO		BO		DO		Totaal		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Antwerpen	6896	38,2%	8894	49,3%	2202	12,2%	41	0,2%	18033	100%	124,4
Vlaams-Brabant	3866	39,3%	4700	47,7%	1253	12,7%	29	0,3%	9848	100%	130,2
Waals-Brabant	743	35,6%	1065	51,0%	273	13,1%	9	0,4%	2090	100%	134,9
West-Vlaanderen	3234	35,0%	4968	53,8%	986	10,7%	49	0,5%	9237	100%	112,0
Oost-Vlaanderen	4470	36,6%	6301	51,7%	1387	11,4%	40	0,3%	12198	100%	117,0
Henegouwen	1785	30,4%	3217	54,7%	832	14,1%	47	0,8%	5881	100%	149,5
Luik	1545	30,8%	2676	53,3%	774	15,4%	22	0,4%	5017	100%	158,7
Limburg	2067	31,0%	3743	56,1%	832	12,5%	27	0,4%	6669	100%	128,8
Luxemburg	312	29,8%	578	55,2%	145	13,8%	13	1,2%	1048	100%	150,8
Namen	733	29,3%	1379	55,1%	361	14,4%	30	1,2%	2503	100%	156,2
B.H.G.	3076	40,7%	3392	44,9%	1079	14,3%	11	0,1%	7558	100%	144,2
Buitenland	397	39,8%	449	45,0%	134	13,4%	18	1,8%	998	100%	152,3
Totaal	29124	35,9%	41362	51,0%	10258	12,7%	336	0,4%	81080	100%	130,7

Bron: FAO / Infografie: BIVV

A.7. Geslacht

Tabel 33: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer tijdens het pendelen volgens geslacht – 2008-2012

Pendelen	ZG		TO		BO		DO		Totaal		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Vrouw	12864	38,2%	17099	50,8%	3658	10,9%	48	0,1%	33669	100%	110,1
Man	11721	34,0%	17631	51,2%	4892	14,2%	197	0,6%	34441	100%	147,8
Onbekend	6	66,7%	3	33,3%		0,0%		0,0%	9	100%	0
Totaal	24591	36,1%	34733	51,0%	8550	12,6%	245	0,4%	68119	100%	129,1

Bron: FAO / Infografie: BIVV

Tabel 34: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer tijdens werkverplaatsingen volgens dag – 2008-2012

Werk- verplaatsingen	ZG		TO		BO		DO		Totaal		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Vrouw	1612	38,8%	2093	50,3%	450	10,8%	4	0,1%	4159	100%	109,2
Man	2921	33,2%	4535	51,5%	1258	14,3%	87	1,0%	8801	100%	152,8
Onbekend		0,0%	1	100,0%		0,0%		0,0%	1	100%	0
Totaal	4533	35,0%	6629	51,1%	1708	13,2%	91	0,7%	12961	100%	138,8

Bron: FAO / Infografie: BIVV

A.8. Leeftijd

Tabel 35: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer volgens reden van verplaatsing en leeftijd – 2008-2012

	Pendelen		Werkverplaatsing en		Totaal		
	#	%	#	%	#	%	% totaal
15 - 17 jaar	545	87,9%	75	12,1%	620	100%	0,8%
18 - 24 jaar	11199	85,5%	1904	14,5%	13103	100%	16,2%
25 - 31 jaar	16491	84,8%	2946	15,2%	19437	100%	24,0%
32 - 40 jaar	16709	83,6%	3277	16,4%	19986	100%	24,6%
41 - 50 jaar	15266	83,2%	3093	16,8%	18359	100%	22,6%
51 - 60 jaar	7335	83,3%	1472	16,7%	8807	100%	10,9%
61 jaar en meer	573	74,8%	193	25,2%	766	100%	0,9%
Onbekend	1	50,0%	1	50,0%	2	100%	0,0%
Totaal	68119	84,0%	12961	16,0%	81080	100%	100%

Bron: FAO / Infografie: BIVV

Tabel 36: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer volgens leeftijd – 2008-2012

	ZG		TO		BO		DO		Totaal		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
15 - 17 jaar	246	39,7%	297	47,9%	74	11,9%	3	0,5%	620	100%	124,2
18 - 24 jaar	4431	33,8%	7369	56,2%	1245	9,5%	58	0,4%	13103	100%	99,4
25 - 31 jaar	7157	36,8%	10244	52,7%	1955	10,1%	81	0,4%	19437	100%	104,7
32 - 40 jaar	7270	36,4%	10123	50,7%	2523	12,6%	70	0,4%	19986	100%	129,7
41 - 50 jaar	6634	36,1%	8890	48,4%	2766	15,1%	69	0,4%	18359	100%	154,4
51 - 60 jaar	3081	35,0%	4136	47,0%	1544	17,5%	46	0,5%	8807	100%	180,5
61 jaar en meer	304	39,7%	302	39,4%	151	19,7%	9	1,2%	766	100%	208,9
Onbekend	1	50,0%	1	50,0%		0,0%		0,0%	2	100%	0,0
Totaal	29124	36%	41362	51%	10258	13%	336	0%	81080	100%	130,7

Bron: FAO / Infografie: BIVV

A.9. Geslacht en leeftijd**Tabel 37: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer voor vrouwen volgens leeftijd – 2008-2012**

Vrouwen	ZG		TO		BO		DO		Totaal		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
15 - 17 jaar	75	44,9%	82	49,1%	9	5,4%	1	0,6%	167	100%	59,9
18 - 24 jaar	2273	36,9%	3385	54,9%	504	8,2%	5	0,1%	6167	100%	82,5
25 - 31 jaar	3866	39,5%	5090	52,0%	821	8,4%	18	0,2%	9795	100%	85,7
32 - 40 jaar	3555	38,6%	4615	50,0%	1037	11,2%	14	0,2%	9221	100%	114,0
41 - 50 jaar	3152	38,3%	3999	48,6%	1064	12,9%	7	0,1%	8222	100%	130,3
51 - 60 jaar	1436	36,5%	1878	47,7%	616	15,7%	6	0,2%	3936	100%	158,0
61 jaar en meer	119	37,2%	143	44,7%	57	17,8%	1	0,3%	320	100%	181,3
Totaal	14476	38%	19192	51%	4108	11%	52	0%	37828	100%	110,0

Bron: FAO / Infografie: BIVV

Tabel 38: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer voor mannen volgens leeftijd – 2008-2012

Mannen	ZG		TO		BO		DO		Totaal		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
15 - 17 jaar	171	37,7%	215	47,5%	65	14,3%	2	0,4%	453	100%	147,9
18 - 24 jaar	2157	31,1%	3983	57,4%	741	10,7%	53	0,8%	6934	100%	114,5
25 - 31 jaar	3291	34,1%	5154	53,5%	1134	11,8%	63	0,7%	9642	100%	124,1
32 - 40 jaar	3714	34,5%	5507	51,2%	1486	13,8%	56	0,5%	10763	100%	143,3
41 - 50 jaar	3481	34,3%	4891	48,3%	1702	16,8%	62	0,6%	10136	100%	174,0
51 - 60 jaar	1644	33,8%	2258	46,4%	928	19,1%	40	0,8%	4870	100%	198,8
61 jaar en meer	184	41,4%	158	35,6%	94	21,2%	8	1,8%	444	100%	229,7
Totaal	14642	34%	22166	51%	6150	14%	284	1%	43242	100%	148,8

Bron: FAO / Infografie: BIVV

A.10. Voorwerp betrokken bij de afwijkende gebeurtenis

Tabel 39: Aantal arbeidsongevallen in het verkeer volgens redenen van verplaatsing en betrokken voorwerp – 2008-2012

	Pendelen		Werkverplaatsingen		Totaal		
	#	%	#	%	#	%	% totaal
Zware voertuigen	1634	50,7%	1588	49,3%	3222	100%	5,3%
Lichte voertuigen	31805	83,5%	6275	16,5%	38080	100%	62,1%
Twee- of driewielers	13852	92,8%	1069	7,2%	14921	100%	24,3%
Voertuigen op rails	354	89,8%	40	10,2%	394	100%	0,6%
Andere voertuigen	3799	81,2%	878	18,8%	4677	100%	7,6%
Totaal	51444	83,9%	9850	16,1%	61294	100%	100,0%

Bron: FAO / Infografie: BIVV

Tabel 40: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer tijdens het pendelen volgens betrokken voorwerp – 2008-2012

Pendelen	ZG		TO		BO		DO		Totaal		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Zware voertuigen	529	32,4%	854	52,3%	237	14,5%	14	0,9%	1634	100%	153,6
Lichte voertuigen	11720	36,8%	16333	51,4%	3640	11,4%	112	0,4%	31805	100%	118,0
Twee- of driewielers	4654	33,6%	7019	50,7%	2131	15,4%	48	0,3%	13852	100%	157,3
Voertuigen op rails	118	33,3%	181	51,1%	50	14,1%	5	1,4%	354	100%	155,4
Andere voertuigen	1371	36,1%	1914	50,4%	500	13,2%	14	0,4%	3799	100%	135,3
Totaal	18392	35,8%	26301	51,1%	6558	12,7%	193	0,4%	51444	100%	131,2

Bron: FAO / Infografie: BIVV

Tabel 41: Gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer tijdens werkverplaatsingen volgens betrokken voorwerp – 2008-2012

Werkverplaatsingen	ZG		TO		BO		Dodelijk		Totaal		Ernst
	#	%	#	%	#	%	#	%	#	%	
Zware voertuigen	390	24,6%	853	53,7%	308	19,4%	37	2,3%	1588	100%	217,3
Lichte voertuigen	2364	37,7%	3138	50,0%	737	11,7%	36	0,6%	6275	100%	123,2
Twee- of driewielers	373	34,9%	562	52,6%	130	12,2%	4	0,4%	1069	100%	125,4
Voertuigen op rails	17	42,5%	15	37,5%	8	20,0%		0,0%	40	100%	200,0
Andere voertuigen	294	33,5%	472	53,8%	105	12,0%	7	0,8%	878	100%	127,6
Totaal	3438	34,9%	5040	51,2%	1288	13,1%	84	0,9%	9850	100%	139,3

Bron: FAO / Infografie: BIVV

B. Aangifte van arbeidsongeval

AANGIFTE VAN ARBEIDSONGEVAL

Versie 1/1/2012

Verzekeringsonderneming _____
 Nummer verzekeringspolis: _____
 Bijkomende onderverdeling van het polisnummer: _____
 Tarefcode van de getroffene (zie verzekeringspolis): _____

Stuur dit formulier, binnen de 8 dagen na het ongeval naar de verzekeraar, samen met het medisch attest van eerste verzorging (art. 62 van de arbeidsongevallenwet van 10 april 1971 en het KB van 12 maart 2003 tot vaststelling van de wijze en van de termijn van aangifte van een arbeidsongeval).
 Hoe en wanneer u de inspecteur bevoegd inzake de arbeidsveiligheid van het FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg op de hoogte moet brengen van een ernstig ongeval, vindt u in de artikelen 26 en 27 van het koninklijk besluit van 27 maart 1998 betreffende het beleid inzake het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk.

WERKGEVER

1 Ondernemingsnummer: _____ RSZ: _____
 en bij meerdere vestigingen, vestigingsnummer: _____
 2 Naam en voornaam of handelsnaam: _____
 3 Straat, nummer, bus: _____
 Postcode: _____ Gemeente: _____
 4 Activiteit van de onderneming: _____
 5 Telefoonnummer van de contactpersoon: _____
 6 Bankrekeningnummer: IBAN _____
 Fin. instelling: BIC _____

GETROFFENE

7 INSZ (identificatienummer sociale zekerheid): _____
 8 Naam: _____ Voornaam: _____
 9 Geboorteplaats: _____ Geboortedatum: _____
 10 Geslacht: man vrouw Nationaliteit: _____
 11 Hoofdverblijfplaats _____
 Straat, nummer, bus: _____ Gemeente: _____ Land: _____
 Postcode: _____ Gemeente: _____ Land: _____
 12 Taal van de correspondentie met de getroffene: Nederlands Frans Duits
 13 Verwantschap met de werkgever: geen verwantschap eerste graad (ouders en kinderen)
 andere (vb. oom, grootouders)
 14 Bankrekeningnummer: IBAN _____
 Fin. instelling: BIC _____
 15 Dimona-nummer van de tewerkstelling: _____
 16 Datum van indiensttreding: _____
 17 Duurtijd van de arbeidsovereenkomst: voor onbepaalde duur voor bepaalde duur
 Is de datum van uitdiensttreding gekend? : ja nee
 Zo ja, datum van uitdiensttreding: _____ ISCO-code: _____
 18 Hoe lang beroep in de onderneming: _____
 minder dan één week één week tot één maand één maand tot één jaar langer dan één jaar
 19 Is de getroffene een uitzendkracht? ja nee
 Zo ja, het ondernemingsnummer van de gebruikende onderneming: _____
 Naam: _____
 Adres: _____
 20 Werkt de getroffene op het ogenblik van het ongeval in de inrichting van een andere werkgever in het kader van werkzaamheden van een onderneming van buitenaf ⁽¹⁾? ja nee
 Zo ja, het ondernemingsnummer van deze andere werkgever: _____
 Naam: _____
 Adres: _____

ONGEVAL

21 Dag van het ongeval: _____ datum: _____-____-____ uur: ____ min.: ____
 22 Datum van kennisgeving aan de werkgever: _____
 23 Aard van het ongeval: arbeidsongeval ongeval op de weg naar of van het werk
 24 Werktijdsregeling van de getroffene op de dag van het ongeval: _____
 van ____ u. ____ tot ____ u. ____ en van ____ u. ____ tot ____ u. ____
 25 Plaats van het ongeval: _____
 in de onderneming op het adres vermeld in veld 3
 op de openbare weg. In bevestigend geval, betrof het een verkeersongeval? : ja neen
 op een andere plaats:
 Indiv. één van de twee laatste letters het arguutis, vermeld het adres (in geval van een tijdelijk of mobiele werkplaats kan u het legeren tot de postcode en het werfnummer)
 Straat, nummer: _____ Gemeente: _____ Land: _____
 Postcode: _____
 Werfnummer: _____
 26 Waar (omgeving of soort plaats) bevond de getroffene zich toen het ongeval zich voordoede (bijvoorbeeld: onderhoudsruimte, bouwplaats van een tunnel, locatie voor veeveel; kantoor, school; warenhuis; ziekenhuis; parkeerplaats; sporthal; op het dak van een hotel; particuliere woning; rood, turn; autobweg; aan boord van een aangemeerd schip; onder water; enz.) ? _____
 27 Bepaal de algemene activiteit (soort werk) of de taak (in de ruime zin) die de getroffene aan het verrichten was toen het ongeval zich voordoede (bijvoorbeeld: verwerking van producten, opslag, grondverzet, nieuwbouw of sloop van een bouwwerk, werk in de landbouw of bosbouw, werk met levende dieren, verzorging, bijstand aan een persoon of aan personen, opleiding, kantoorwerk, inkooop, verkoop, kunst, of de revenschijfelen van deze verschillende werkzaamheden, zoals installatie, loemaken, onderhoud, reparatie, schoonmaken, enz.) _____
 28 Bepaal de specifieke activiteit die de getroffene aan het verrichten was toen het ongeval zich voordoede (bijvoorbeeld: vullen van de machines, werken met handgereedschap, besturen van een transportmiddel, grijpen, optillen, een voorwerp rollen, een last dragen, een doos sluiten, een ladder opgaan, lopen, gaan zitten, enz.) EN de daarbij betrokken voorwerpen (bijvoorbeeld: gereedschap, machine, uitrusting, materialen, voorwerpen, instrumenten, stoffen, enz.) _____
 29 Aan welk soort werkplek stond het slachtoffer op het moment van het ongeval? ⁽²⁾ : _____
 gebruikelijke werkplek of lokale eenheid
 occasionele of mobiele werkplek of onderweg voor rekening van de werkgever
 andere werkplek
 30 Welke gebeurtenissen die afwijken van de normale gang van het werk, hebben tot het ongeval geleid? (bijvoorbeeld: elektrische storing; explosie; vuur; overlopen, kantelen, lekken, gasvorming, barsten, vallen of instorten van voorwerp; abnormaal starten of functioneren van een machine; verlies van controle over een transportmiddel of voorwerp; uitgliden of val van persoon; ongepaste handeling; verkeerde bewegingen; verrassing; schrik; gewelddadige aangevallen worden; enz.) Vermeld alle gebeurtenissen EN de voorwerpen die daarbij een rol hebben gespeeld (bijvoorbeeld: gereedschap, machine, uitrusting, materialen, voorwerpen, instrumenten, stoffen, enz.) _____
 31 Laatste afwijkende gebeurtenis die tot het ongeval heeft geleid ⁽³⁾ : _____ Code ⁽³⁾ : ____
 32 Voorwerp betrokken bij deze gebeurtenis ⁽³⁾ : _____ Code ⁽³⁾ : ____



Belgisch Instituut Voor de Verkeersveiligheid
Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel
info@bivv.be

Tel.: 02 244 15 11
Fax: 02 216 43 42