



FONDS VOOR ARBEIDSONGEVALLEN

DE VERKEERSONGEVALLEN OP HET WERK EN OP DE ARBEIDSWEG - 2008 December 2009

1 INLEIDING

Het is al vijf jaar geleden dat de dienst gegevensbank van het FAO een studie gewijd heeft aan de verkeersongevallen. Dankzij de invoering in 2008 van het gegeven “verkeersongeval” in de arbeidsongevallenaangifte zijn nieuwe mogelijkheden ontstaan voor een meer betrouwbare identificatie van dit soort ongevallen, met name als deze plaatsvinden in het kader van het werk en niet alleen tijdens woonwerkverplaatsingen.

De afwezigheid van deze variabele was een beperkende factor voor de relevantie van de resultaten van voorgaande studies, ofwel vanwege de moeilijkheid om de ongevallen met zekerheid te bestempelen als verkeersongevallen, ofwel vanwege de geografische beperkingen van de studies. Dat is het geval voor de studie over de ongevallen en de mobiliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De jaarlijkse analyse van de verkeersongevallen door de dienst gegevensbank heeft aangetoond dat er in 2008 een stijging met 11 % heeft plaatsgevonden van het aantal arbeidswegongevallen in vergelijking met 2007. Deze studie zou een betere identificatie van de eigenschappen van de slachtoffers en van deze ongevallen mogelijk moeten maken. Deze identificatie is des te betekenisvoller omdat het aantal ongevallen op de arbeidsweg de laatste jaren gestaag toeneemt, gaande van 19 608 ongevallen in 2004 naar 23 174 ongevallen in 2008.

Door de nieuwe samenwerking tussen het FAO en het BIVV kunnen beide instellingen hun krachten bundelen en hun verkeersongevallenpreventie verbeteren, ongeacht of het gaat om professionele dan wel privéverplaatsingen.

Eerst zullen we aan de hand van de cijfers van het BIVV de recente evolutie van het totale aantal verkeersongevallen schetsen. Daarna zullen we ons toespitsen op de verkeersongevallen op het werk en op de arbeidsweg. We zullen de gevolgen ervan analyseren evenals de voornaamste spatio-temporele kenmerken en de kenmerken van de slachtoffers. Daarna zullen we meest voorkomende ongevalsprocessen voorstellen waarbij we de Europese variabelen van de arbeidsongevallenstatistieken weergeven en de meest frequente ongevalsprocessen analyseren op basis van de voornaamste wijzen van verwonding.

2 METHODOLOGIE

2.1 VRAAGSTELLING

De studie die we hier voorstellen streeft er in de eerste plaats naar om een inventaris op te maken op het moment dat de variabele “verkeersongeval” in de ongevalsangifte verschijnt, zodat we een vergelijkingsbasis hebben voor de volgende jaren. Om de doelgroep van de analyse beter te kunnen bepalen, zullen we vertrekken van precieze vragen die zo exact mogelijk de doelstellingen van het onderzoeksproject weergeven.

Meerdere vragen zullen als leidraad dienen voor deze studie.

1. Wat is het werkelijke aandeel van de verkeersongevallen in het aantal arbeidsongevallen en arbeidswegongevallen?
2. Bestaat er een parallel tussen de evolutie van de cijfers over het totale aantal verkeersongevallen en de cijfers over de verkeersongevallen die plaatsvinden op de arbeidsweg?
3. Wat zijn de gevolgen van deze verkeersongevallen?
4. Wat zijn de voornaamste kenmerken van de verkeersongevallen op het werk of op de arbeidsweg in 2008?
5. Wat zijn de voornaamste kenmerken van de slachtoffers van verkeersongevallen op het werk of op de arbeidsweg in 2008?
6. Wat zijn de meest voorkomende ongevalsprocessen in de verkeersongevallen op het werk of op de arbeidsweg in 2008?
7. Zijn er activiteitssectoren die vaker getroffen worden door verkeersongevallen?

2.2 POPULATIE VAN DE STUDIE

De studie heeft betrekking op alle ongevallen op de arbeidsplaats of op de arbeidsweg in 2008 die in de gegevensbank zijn opgenomen als verkeersongeval en die door de verzekeraars als arbeidsongeval ten laste werden genomen.

De selectie van de populatie omvat zowel de slachtoffers van de ongevallen op de arbeidsplaats als die van de ongevallen op de arbeidsweg, ongeacht de economische activiteitssector waarin ze tewerkgesteld zijn en ongeacht hun beroeps categorie.

2.3 DEFINITIES

Men verstaat onder:

❖ **Gevolg van de ongevallen**

- **Geval zonder gevolg (Z.G.):** 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.
- **Tijdelijke arbeidsongeschiktheid (TO):** 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.
- **Voorziene blijvende ongeschiktheid (BO):** elk ongeval waarvoor de verzekeraar een provisie samenstelt voor blijvende letsels. Dit ongeval heeft al of niet een periode van tijdelijke ongeschiktheid tot gevolg gehad.
- **Dodelijk ongeval:** elk ongeval dat de al dan niet onmiddellijke dood van het slachtoffer veroorzaakt.

❖ **Europese ESAO-variabelen:**

- **Het soort werk** beschrijft de voornaamste aard van het werk of de taak (algemene activiteit) die het slachtoffer verricht ten tijde van het ongeval.

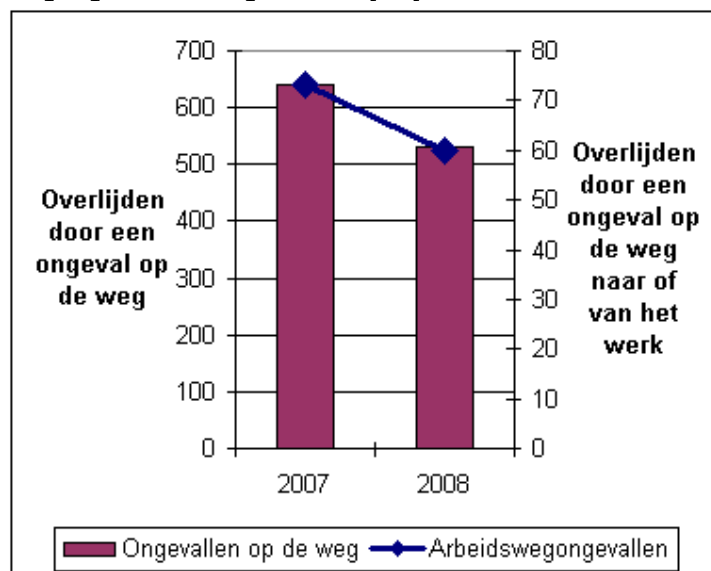
- De **afwijkende gebeurtenis** is de laatste, van de normale gang van zaken afwijkende gebeurtenis, die aanleiding gaf tot het ongeval.
- **Het bij de afwijkende gebeurtenis betrokken voorwerp** is het voornaamste bij de afwijkende gebeurtenis betrokken of daarmee verbonden voorwerp.
- De **contact-wijze van verwonding** is het contact waardoor het slachtoffer gewond is.

3 IN 2007 en 2008 ZIJN 11 % VAN DE DODELIJKE VERKEERSONGEVALLE TIJDENS WEEK VOORGEVALLEN OP DE ARBEIDSWEG

Het Belgisch instituut voor de verkeersveiligheid (BIVV) waarmee het Fonds contact heeft opgenomen, kondigde op 25 november jongstleden aan dat het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in 2008 voor de eerste keer sinds 1952 lager lag dan 1000. Tussen 2007 en 2008 daalde het aantal dodelijke verkeersongevallen tussen maandag en vrijdag met 17 %.

De arbeidsongevallen op de weg zijn uiteraard terug te vinden in de statistieken van de verkeersongevallen. Als we enkel de dodelijke arbeidswegongevallen onderzoeken die tijdens de week plaatsvonden¹, dan zien we dat er tussen 2007 en 2008 ook een daling van 17 % optreedt.

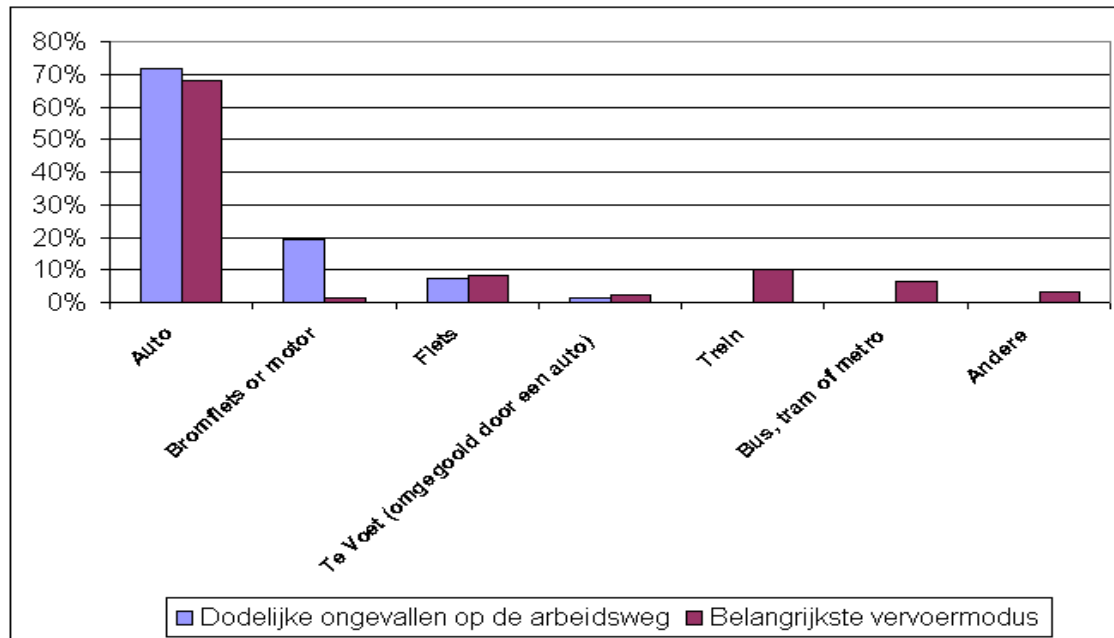
Grafiek 1: Vergelijking van de evolutie van het aantal dodelijke verkeersongevallen en de dodelijke arbeidswegongevallen die gebeurd zijn tijdens de week, tussen 2007 en 2008



Zoals we zien in de volgende grafiek, was er in 2008 een voertuig betrokken bij de 67 ongevallen op de arbeidsweg in 2008, weekends inbegrepen. Het belang van het aandeel ongevallen waarbij een bromfiets of een brommer (20 %) betrokken is valt op als men weet dat dit vervoersmiddel volgens de FOD Mobiliteit en Vervoer slechts voor minder dan 2 % van de verplaatsingen van en naar het werk wordt gebruikt (onderzoek van 2008).

¹ Om een vergelijking te kunnen maken met de gegevens van het BIVV, moeten de dodelijke verkeersongevallen die tijdens het weekend gebeurd zijn geschrapt worden. Weinig van die ongevallen gebeuren tijdens het uitoefenen van een beroepsactiviteit.

Grafiek 2 : Verdeling in percentage van de dodelijke ongevallen op de arbeidsweg vergeleken met de verdeling van de verplaatsingswijzen om zich naar het werk te begeven (2008).



We wijzen nogmaals op de doelstelling van de FOD Mobiliteit en Transport om het aantal verkeersdoden te beperken tot 750 in 2010 en tot 500 in 2015. Deze door Europa bepaalde doelstelling zou een positieve weerslag moeten hebben op de cijfers van de dodelijke arbeidswegongevallen.

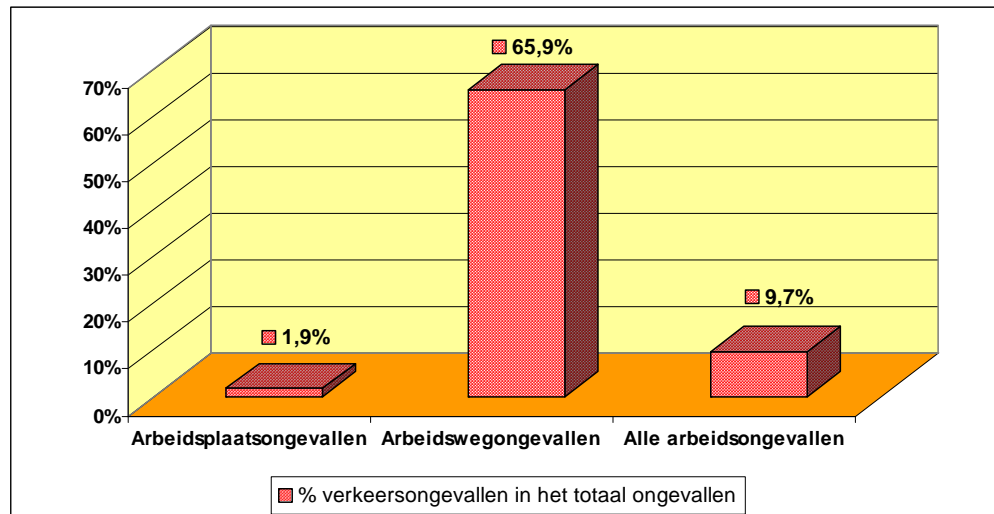
4 DE VERKEERSONGEVALLEN IN 2008

4.1 VERKEERSONGEVALLEN OP HET WERK EN OP DE ARBEIDSWEG

In 2008 waren **18 354** arbeidsongevallen **verkeersongevallen**.

Grafiek 2 illustreert tabel 1 en toont dat deze verkeersongevallen bijna 10 % van het totale aantal arbeidsongevallen vertegenwoordigen. Hun frequentie is echter zeer onregelmatig, afhankelijk van het feit of men de arbeidsongevallen op de arbeidsplaats (**3 093** ongevallen) dan wel op de arbeidsweg (**15 261** ongevallen) onderzoekt. De verkeersongevallen vertegenwoordigen inderdaad slechts 2 % van de ongevallen die tijdens het werk plaatsvinden, maar wel 66 % van de ongevallen die in de loop van het woonwerktraject voorvallen.

Grafiek 3 : Aandeel in percentage van de verkeersongevallen in het totale aantal arbeidsongevallen, arbeidsplaats- en arbeidswegongevallen - 2008



Tabel 1 leert ons dat 83 % van de verkeersongevallen gebeuren op de arbeidsweg en 17 % van de verkeersongevallen tijdens het werk. Over het geheel genomen daarentegen zijn de cijfers omgekeerd: de ongevallen op de arbeidsweg vertegenwoordigen slechts 12,3 % van het totale aantal arbeidsongevallen. 87,7 % van deze ongevallen vindt plaats op de arbeidsplaats.

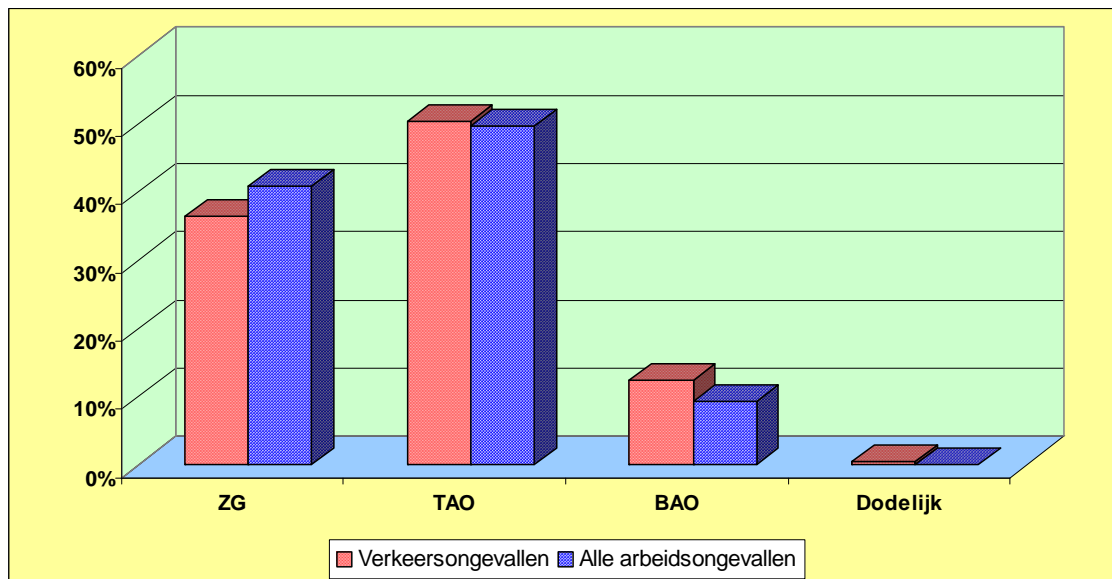
4.2 GEVOLGEN VAN DE VERKEERSONGEVALLLEN

Tabel 2 toont dat de verkeersongevallen in het algemeen ernstiger zijn dan het totale aantal ongevallen, ongeacht of ze op de arbeidsplaats of op de arbeidsweg plaatsvinden. In 63,4 % van de gevallen hebben de verkeersongevallen een gevolg (TO, BO of overlijden) tegenover 59,1 % van het totale aantal arbeidsongevallen. Het aandeel van de ongevallen met gevolgen varieert naargelang het gaat om ongevallen op de arbeidsplaats of op de arbeidsweg. Zo vertegenwoordigen de verkeersongevallen met gevolgen 65,1 % van de verkeersongevallen op de arbeidsplaats en 63,1 % van de ongevallen op de arbeidsweg. Voor het totale aantal ongevallen vertegenwoordigen de ongevallen met gevolgen 58,9 % van de ongevallen op de arbeidsplaats en 60,7 % van de ongevallen op de arbeidsweg.

Als we de analyse beperken tot de zwaarste ongevallen (met voorziene blijvende ongeschiktheid en overlijden) dan zien we dat ze 13 % van de verkeersongevallen vertegenwoordigen tegenover 9,4 % in het geheel van de ongevallen. Ook hier zien we verschillen naargelang de plaats waar het ongeval gebeurt. De verkeersongevallen met restletsels vertegenwoordigen 14 % van de ongevallen op de arbeidsplaats en 12,8 % van de ongevallen op de arbeidsweg. In het totaal aantal ongevallen vertegenwoordigen de ongevallen met restletsels 9 % van de ongevallen op de arbeidsplaats en 12,3 % van de ongevallen op de arbeidsweg.

Grafiek 3 geeft deze grotere ernst van de verkeersongevallen in vergelijking met het totaal aantal verkeersongevallen weer.

Grafiek 4 : Vergelijking van de relatieve frequenties van de gevolgen van de verkeersongevallen en het totale aantal ongevallen - 2008



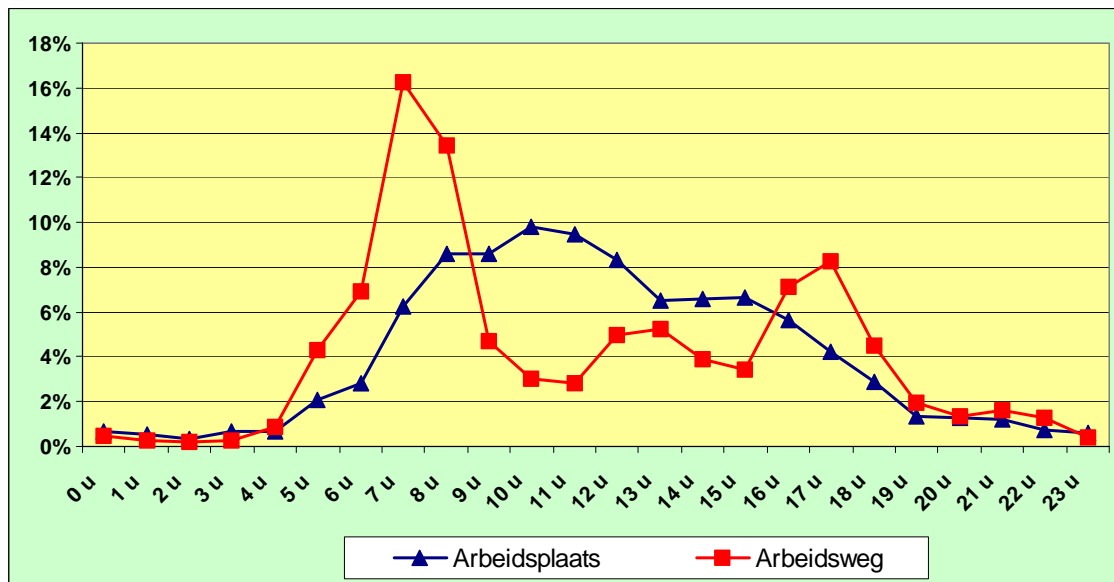
Wanneer we de verdelingen in relatieve frequentie van de duur van de tijdelijke ongeschiktheid vergelijken met de voorziene graden van blijvende ongeschiktheid (tabellen 3 en 4), komen we tot gelijkaardige vaststellingen.

De verkeersongevallen zijn oververtegenwoordigd in de langste duur van de tijdelijke ongeschiktheid evenals in de voornaamste voorzieningen voor blijvende ongeschiktheid, ongeacht de plaats van het ongeval. Deze vaststelling springt het meest in het oog voor de ongevallen op de arbeidsplaats. Het verschil bedraagt daar 3 % voor de TO van meer dan 8 dagen, 3,4 % voor de TO langer dan 1 maand en 3,5 % voor de ongevallen met voorziene BO hoger dan 5 %.

4.3 KENMERKEN VAN DE VERKEERSONGEVALLLEN

De verdeling volgens tijdstip van de verkeersongevallen hangt natuurlijk grotendeels af van het feit dat de ongevallen tijdens het werk of op de werkweg hebben plaatsgevonden. Dankzij grafiek 4, die tabel 5 illustreert, kunnen we de verdeling in relatieve frequentie van de verkeersongevallen visualiseren naargelang ze al dan niet op de werkweg plaatsvinden. We noteren hier dat de ongevallen op de werkweg vaker voorkomen in de vroege ochtend, eerder dan tijdens de spitsuren op het einde van de namiddag.

Grafiek 5: Verdeling in relatieve frequentie van het uur waarop de verkeersongevallen op de arbeidsplaats en op de werkweg plaatsvinden - 2008



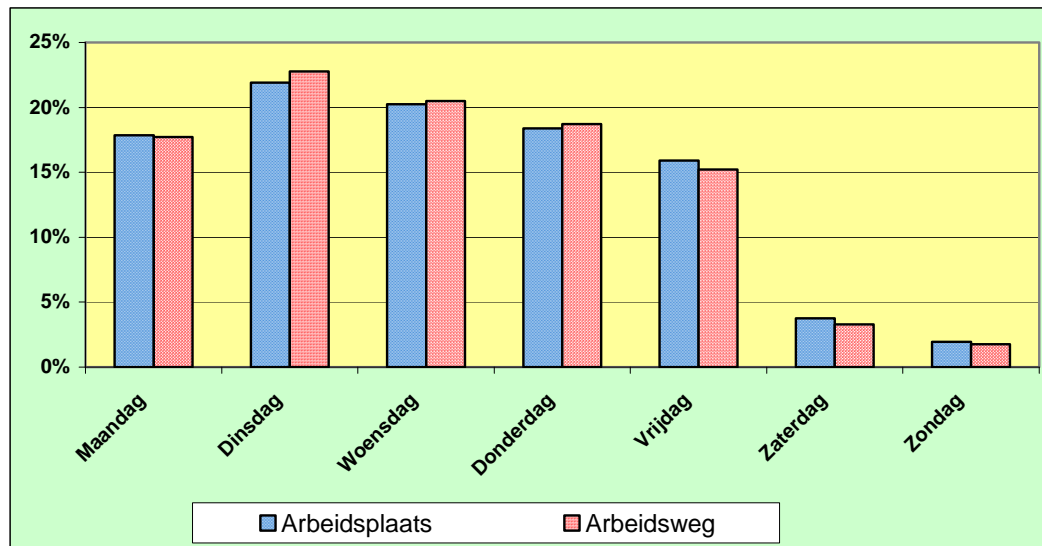
Tabel 5 geeft de verdeling in relatieve en absolute frequentie weer van de verkeersongevallen voor elk van de veroorzaakte gevolgen naargelang het tijdstip van de dag.

Tabel 6 geeft de verdeling in relatieve en absolute frequentie weer van de verkeersongevallen op de arbeidsplaats en de werkweg voor elk uur van de dag, naargelang het veroorzaakte gevolg. Aan de hand van deze laatste tabel kan opgemerkt worden dat er meer kans is dat de ongevallen in het kader van het werk tijdelijke arbeidsongeschiktheden veroorzaken wanneer ze 's nachts plaatsvinden, tussen 16 en 18 uur, en rond het middaguur.

De kans op blijvende ongeschiktheid ligt het hoogst tussen 3 en 7 uur 's ochtends, rond het middaguur en tussen 17 en 23 uur. Het risico dat de ongevallen op de werkweg een tijdelijke ongeschiktheid veroorzaken kent dan weer drie kritieke perioden: van 4 tot 7, van 12 tot 15 en van 20 tot 22 uur. Voor deze ongevallen situeren de kritieke perioden voor het risico op een ongeval met voorziene blijvende ongeschiktheid zich tussen 22 uur en 4 uur 's ochtends en tussen 10 en 17 uur (met uitzondering van het middaguur).

De tabellen 7 en 8 tonen de verdeling van de dagen waarop de ongevallen plaatsvinden en hun verdeling in relatieve frequentie. Grafiek 5 illustreert dit concept.

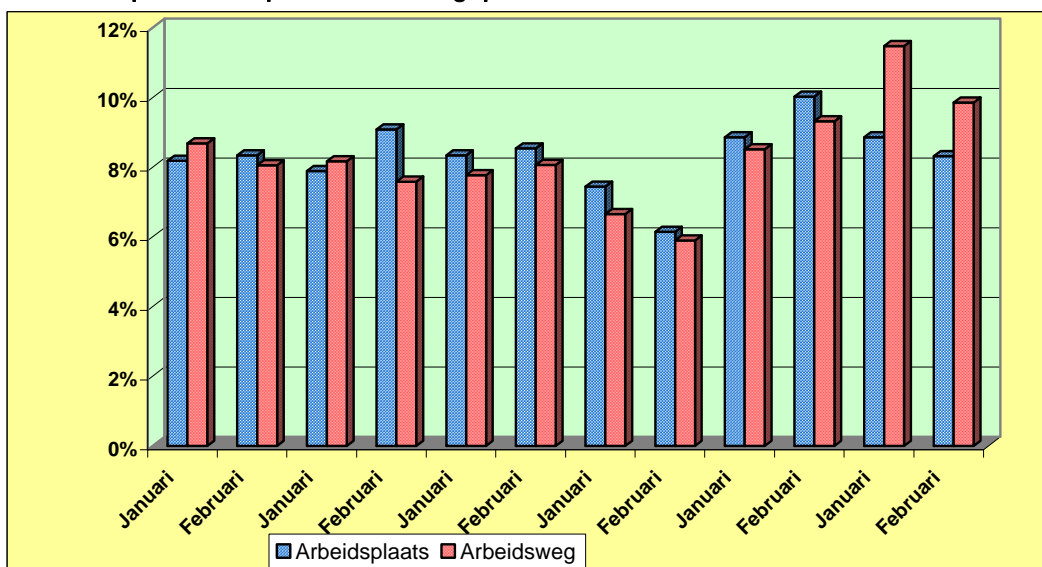
Grafiek 6: Verdeling in relatieve frequentie van de dagen waarop de verkeersongevallen op de arbeidsplaats en op de arbeidsweg plaatsvonden - 2008



Een eerste oppervlakkige analyse doet vermoeden dat het aantal ongevallen van maandag tot dinsdag toeneemt om vervolgens weer af te nemen naarmate de week vordert.

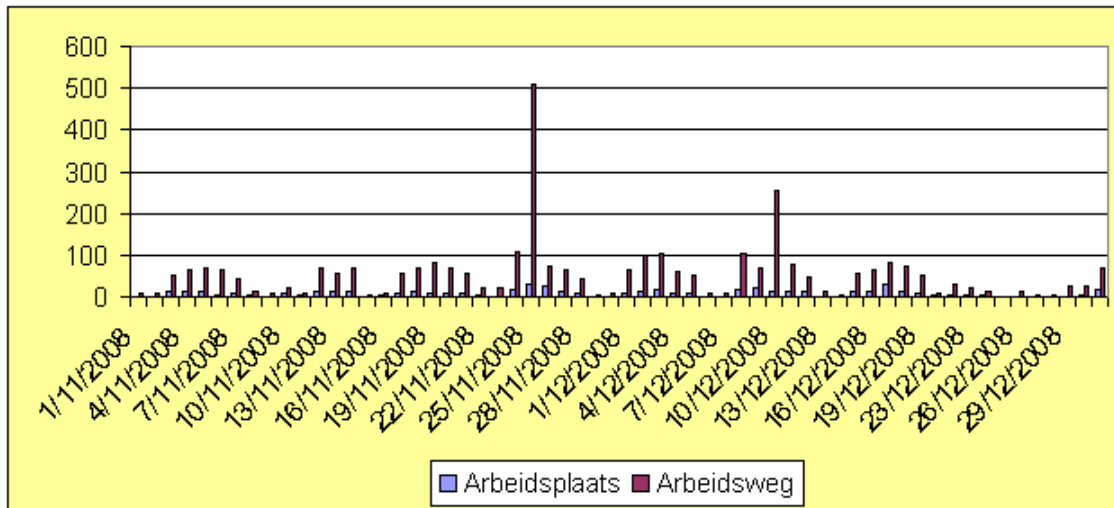
De vergelijking van de verdeling van de ongevallen naargelang de dag van het ongeval met die naargelang de **maand van het ongeval** (zie grafiek 6) nodigt uit om het fenomeen van de pieken in november en december 2008 verder te onderzoeken.

Grafiek 7: Verdeling in relatieve frequentie van de maanden waarin de verkeersongevallen op de arbeidsplaats en op de arbeidsweg plaatsvonden - 2008



In de volgende grafiek zien we dat er twee uitzonderlijke data zijn in de ongevallenstatistiek: dinsdag 25 november en woensdag 10 december. Deze twee data hebben een doorslaggevende rol gespeeld in de toename van de arbeidswegongevallen in 2008 (+11,5 % in vergelijking met 2007.) In de loop van deze twee dagen werden er 1 592 arbeidswegongevallen geteld, ofwel bijna 7 % van de arbeidswegongevallen van 2008.

Grafiek 8 : Verdeling van de verkeersongevallen op de arbeidsplaats en op de werkweg in november en in december 2008



Na de eerste tien maanden van 2008 was het aantal slachtoffers van een ongeval op de werkweg met 3 % toegenomen in vergelijking met dezelfde periode in 2007. De verslechtering van de weersomstandigheden in de winter 2008-2009 heeft de tendens echter grondig gewijzigd. Zo veroorzaakten de dooi en de plotse daling van de temperatuur in de vroege uren van 25 november 2008 meer dan duizend ongevallen op de beijzelde wegen in het Noorden van het land. Bijna de helft van deze ongevallen was het gevolg van een val of een schuiver, de andere helft werd veroorzaakt door controleverlies over de wagen.

Na de eerste tien maanden van 2008 was het aantal slachtoffers van een ongeval op de werkweg met 3 % toegenomen in vergelijking met dezelfde periode in 2007. De verslechtering van de weersomstandigheden in de winter 2008-2009 heeft de tendens echter grondig gewijzigd. Zo veroorzaakten de dooi en de plotse daling van de temperatuur in de vroege uren van 25 november 2008 meer dan duizend ongevallen op de beijzelde wegen in het Noorden van het land. Bijna de helft van deze ongevallen was het gevolg van een val of een schuiver, de andere helft werd veroorzaakt door controleverlies over de wagen.

Het begin van de maand december werd gekenmerkt door relatief zacht en winderig weer. De Atlantische oceaan stond immers onder invloed van een rug van hogeluchtdruk, waardoor het vanaf 3 december opnieuw kon gaan sneeuwen in Wallonië met zware verkeersproblemen tot gevolg. Vanaf 8 december is de temperatuur gedurende verschillende dagen onder 0°C gebleven, waardoor de sneeuwlaag in een bevroren omgeving kon blijven liggen. In deze context is de piek van 10 december voorgevallen.

De voorgaande winter was eerder zacht geweest: er was bijna geen winterse neerslag gevallen en de sneeuw was nooit blijven liggen.

De tabellen 15 en 15bis bevatten een analyse van de frequentie van de verkeersongevallen naargelang de **economische activiteitssector**. Tabel 15bis in het bijzonder maakt het mogelijk om de sectoren te visualiseren die oververtegenwoordigd zouden zijn in de verkeersongevallen in vergelijking met hun belang in de bezoldigde werkgelegenheid en geeft bovendien het aandeel van de ongevallen op de arbeidsplaats in het totale aantal verkeersongevallen.

In het algemeen zien we een belangrijke parallel tussen de frequentie van de verkeersongevallen en het sectoraandeel in de werkgelegenheid. Bepaalde sectoren zijn echter oververtegenwoordigd in de verkeersongevallen. Dat is vooral het geval in sector 78 - terbeschikkingstelling van personeel (+7,4 %), sector 88 - maatschappelijke dienstverlening zonder huisvesting (+3,9 %) en sector 49 - vervoer te land en vervoer via pijpleidingen (+1 %). Dit fenomeen treedt in mindere mate op in sector 86 - menselijke gezondheidszorg (+0,9 %), sector 52 - opslag en vervoersondersteunende activiteiten en sector 53 - posteries en koeriers (+0,5 %), sector 29 - vervaardiging en assemblage van motorvoertuigen, aanhangwagens en opleggers en sector 81 - diensten in verband met gebouwen en landschapsverzorging (+0,4 %).

De verkeersongevallen die voorkomen in het kader van het werk vertegenwoordigen gemiddeld 16,9 % van het totale aantal verkeersongevallen. In bepaalde sectoren echter vindt een zeer aanzienlijk aandeel van de verkeersongevallen plaats in het kader van het werk zelf. In dalende volgorde gaat het om:

- 49 - vervoer te land en vervoer via pijpleidingen (67,2 %);
- 39 - sanering en ander afvalbeheer (66,7 %);
- 53- posteries en koeriers (64,4 %), 42 - weg- en waterbouw (43,6 %);
- 38 - inzameling, verwerking en verwijdering van afval; terugwinning (38,9 %);
- 73 - reclamewezen en marktonderzoek (35,4 %);
- 95 - reparatie van computers en consumentenartikelen (33,3 %);
- 97 - huishoudens als werkgever van huishoudelijk personeel (33,3 %);
- 79 - reisbureaus, reisorganisatoren, reserveringsbureaus en aanverwante activiteiten (31,6 %).

Het gaat hier uiteraard om sectoren waarvan de activiteit zich grotendeels of zelfs volledig op de weg afspeelt, wat het relatieve aandeel van de arbeidswegongevallen vermindert. Bovendien bestaat er in bepaalde gevallen geen arbeidsweg, zoals in het geval van de handelsvertegenwoordiger die verondersteld wordt zijn arbeidsovereenkomst uit te oefenen zodra hij zijn woonplaats verlaat tot hij terug thuis komt. Elk ongeval dat hem overkomt zal als een arbeidsplaatsongeval beschouwd worden.

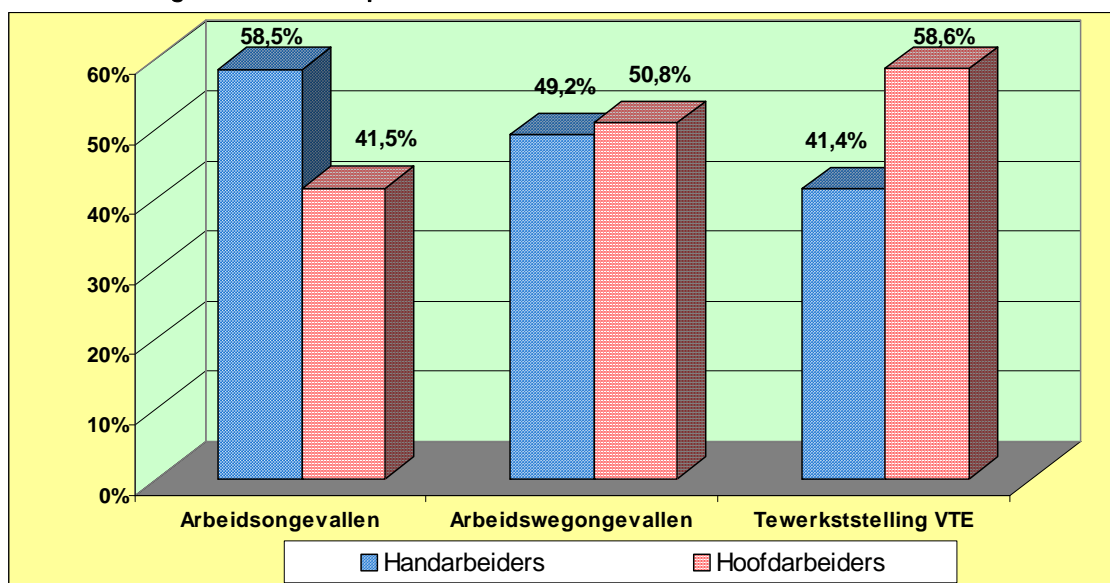
4.4 KENMERKEN VAN DE SLACHTOFFERS VAN VERKEERSONGEVALLLEN

43,1 % van de arbeid uitgedrukt in aantal werknemers werd in 2008 vertegenwoordigd door vrouwen. Tabellen 16 en 17 tonen dat zij 46 % van de verkeersslachtoffers in het algemeen uitmaken, 31 % van de slachtoffers van verkeersongevallen tijdens het werk en 48,5 % van de slachtoffers of de arbeidsweg. Een ander groot verschil ligt in de verdeling van de gevolgen van de ongevallen. Vrouwen hebben veel minder vaak zware verkeersongevallen.

Tabellen 18 en 19 geven de verdeling weer van de verkeersongevallen volgens de beroeps categorie van het slachtoffer. In grafiek 9 zien we de samengevoegde gegevens over verkeersongevallen volgens het arbeiders- of bediendenstatuut. De werkgelegenheidsverdeling volgens het statuut en uitgedrukt in voltijdse equivalenten wordt vermeld met het oog op de ongevallen op de arbeidsplaats. Wat betreft de ongevallen op de arbeidsweg is het ongevallenrisico voor werknemers die voltijds of deeltijds werken vergelijkbaar. Daarom wordt het werkgelegenheidsvolume verdeeld naargelang het aantal werknemers. Er wordt geen rekening gehouden met de arbeidsduur.

Merk op dat de twee categorieën relatief gelijk zijn ten opzichte van het risico van een verkeersongeval op de arbeidsweg. De arbeiders daarentegen lopen relatief meer risico op de arbeidsplaats. Dat heeft natuurlijk te maken met de beroepen die meer vallen onder het arbeidersstatuut waarbij men zich meer tijdens de arbeidstijd moet verplaatsen (tabel 20).

Grafiek 9: Verdeling van de verkeersongevallen en de werkgelegenheid tussen arbeiders en bedienden volgens de arbeidsplaats - 2008.

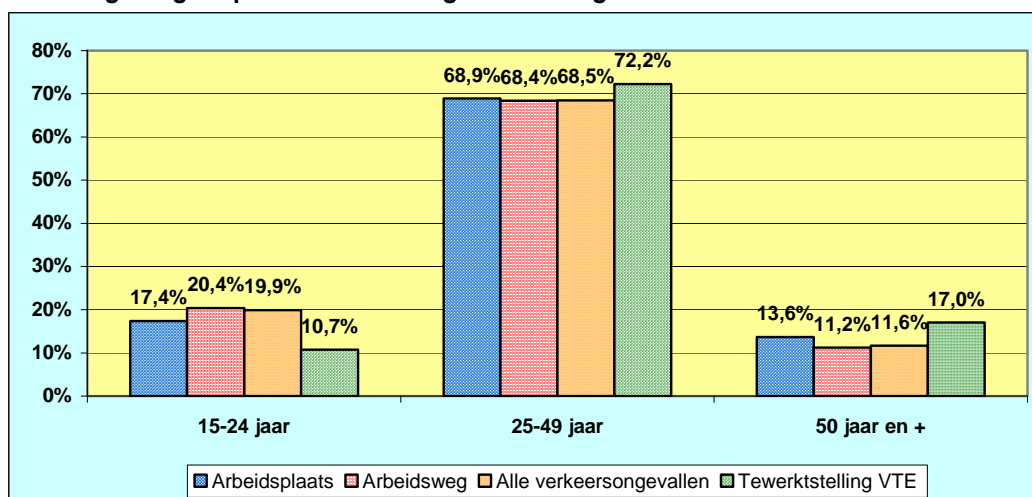


Bronnen: RSZ - kwartaaltabellen Tewerkgestelde werknemers en Arbeidsvolume.

Tabellen 20 en 21 geven de verdeling weer van de verkeersslachtoffers naargelang het beroep van de slachtoffers. We geven ze hier ter informatie, aangezien de werkgelegenheidscijfers per beroep ontbreken. De beroepen worden hier gerangschikt volgens dalende volgorde van frequentie en dat voor de beroepen die minstens 1 % van de slachtoffers omvatten.

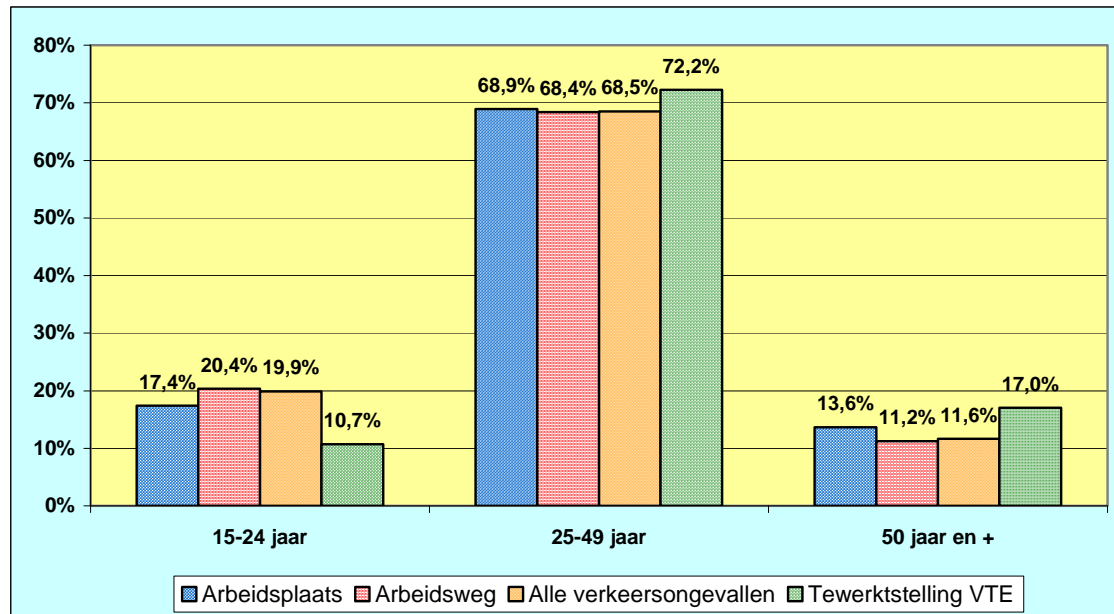
Tabellen 22 en 23 geven de verdeling weer van de verkeersongevallen en de gevolgen ervan naargelang de generatie van de slachtoffers. Grafiek 10 toont een oververtegenwoordiging van werknemers jonger dan 25 jaar bij de slachtoffers van verkeersongevallen, zowel tijdens het werk als op de arbeidsweg.

Grafiek 10: Verdeling in percentage van de verkeersslachtoffers en van de werkgelegenheid in VTE naargelang de plaats van het ongeval en de generatie in 2008.



Tabellen 24 en 25 en grafiek 11 geven de details weer van de verdeling naargelang de leeftijdscategorie en ze bevestigen de oververtegenwoordiging van de werknemers jonger dan 30 jaar bij de slachtoffers, in het bijzonder in de arbeidswegongevallen en de oververtegenwoordiging van de werknemers jonger dan 40 jaar bij de ongevallen die tijdens het werk plaatsvonden.

Grafiek 11: Verdeling in percentage van de verkeersslachtoffers en van de werkgelegenheid in VTE naargelang de plaats van het ongeval en de leeftijdscategorie van de slachtoffers in 2008.



Wij beschikken niet over de werkgelegenheidsgegevens naargelang de ervaring in de onderneming. Aan de hand van die gegevens zouden we voor deze variabele een gelijkaardige analyse kunnen maken. Tabellen 26 en 27 worden bijgevolg ter informatie gegeven. Daarnaast moeten ze dienen als vergelijkingsbasis voor latere studies.

4.5 KENMERKEN VAN DE ONGEVALSPROCESSEN VAN DE VERKEERSONGEVALLEN

Tabellen 28 tot 41 stellen de verdelingen voor van de verkeersongevallen zowel op de arbeidsplaats als op de arbeidsweg. De vergelijking van de resultaten waarbij de ongevallen volgens dat criterium worden opgesplitst heeft immers geen enkel betekenisvol verschil opgeleverd in het ongevalsproces gekenmerkt door de afwijkende gebeurtenis, het betrokken voorwerp of de wijze van verwonding. Wij hebben dus gekozen voor een vereenvoudigde voorstelling die door de aard zelf van deze ongevallen even relevant is, aangezien ze op de openbare weg hebben plaatsgevonden.

Tabel 28 toont, niet onverwacht, dat ongeacht het gevolg van de ongevallen, het soort werk dat op het moment van het ongeval werd vastgesteld vooral het verkeer is. Nadien komen de dienstverlening aan bedrijven of aan personen. Tabel 29 toont echter dat de voornaamste **soort werk** voor de ongevallen met TO en voorziene blijvende ongeschiktheid verbonden is met de soorten werk 20 tot 29 - grondwerken, bouw, onderhoud en afbraak. Op de tweede plaats staan de soorten werk 10 tot 19 - productie, verwerking, bewerking, opslag. Bij grondwerken, constructie, onderhoud en sloop enerzijds en bij verkeer anderzijds is de kans op een dodelijk ongeval het hoogst.

Tabellen 30 en 31 geven de details weer van de meest voorkomende **afwijkende gebeurtenissen**. Enkel de afwijkende gebeurtenissen met minder dan 1 % ongevallen worden weergegeven. Ook hier zijn er geen grote verrassingen. De meest voorkomende afwijkende gebeurtenis is het controleverlies over de wagen. Dat is ook de oorzaak van de meeste ongevallen met voorziene restletsels en met overlijden.

Tabellen 32 en 33 die de details weergeven van **de bij de afwijkend gebeurtenis betrokken voorwerpen** worden eveneens beperkt tot de voorwerpen met minder dan 1 % ongevallen. De lichte voertuigen voor vracht- of personenvervoer zijn de voornaamste betrokken voorwerpen met 43 % van de ongevallen, gevolgd door de voertuigen met twee of drie wielen, al dan niet gemotoriseerd (19 %). De lichte voertuigen zijn betrokken bij 37 % van de overlijdens. Slachtoffers van ongevallen met vrachtwagens daarentegen lopen het grootste risico blijvende restletsels te hebben (16 %) of te overlijden (2,2 %). Tabellen 34 en 35 maken dezelfde analyse maar zij bevatten de betrokken voorwerpen met twee code-elementen.

De tabellen 36 en 37 analyseren de verdelingen van de voornaamste contact-wijzen van verwonding. De botsingen met voertuigen of personen (bewegend slachtoffer) zijn de meest voorkomende contact-wijze van verwonding met 24,3 % van de verkeersongevallen en 25,6 % van de dodelijke ongevallen. Op de twee plaats staat de stoot door een bewegend voorwerp (waaronder voertuigen), met 20,5 % van de verkeersongevallen en 20,7 % van de dodelijke ongevallen. Die twee contact-wijzen van verwonding zijn ook degene die de slachtoffers het vaakst blootstellen aan blijvende restletsels.

In tabellen 38 en 39 toont de analyse naargelang het soort letsel van de slachtoffers dat de meest voorkomende verwondingen wonden en oppervlakkige letsels zijn (31 %), ontwrichtingen en verstuingen (25 %), en schuddingen en inwendige letsels (15 %). We wijzen echter op de belangrijke aandelen van botbreuken en multipele letsels (7 %). De soorten verwondingen echter waarbij slachtoffers het meeste risico van blijvende ongeschiktheid hebben, zijn de botbreuken (49 %), de multipele letsels (17 %) en de schuddingen en inwendige letsels (11 %). Als we de meer zeldzame soorten letsels uitsluiten, houden de multipele letsels het grootste risico op overlijden in.

De tabellen 40 en 41 tonen dat de verwondingen aan verschillende lichaamsdelen of met systeemeffecten niet allen het meest voorkomen bij verkeersongevallen, maar dat ze voor de slachtoffers mogelijkwijs ook het ergst zijn qua gevolgen. Vervolgens zijn aandoeningen aan de onderste ledematen (18,5 %) en de hals (16,6 %) het frequentst. De bovenste ledematen, gevolgd door letsels over het hele lichaam of met systeemeffecten, komen vooral in aanmerking wat het risico van voorziene blijvende ongeschiktheid betreft.

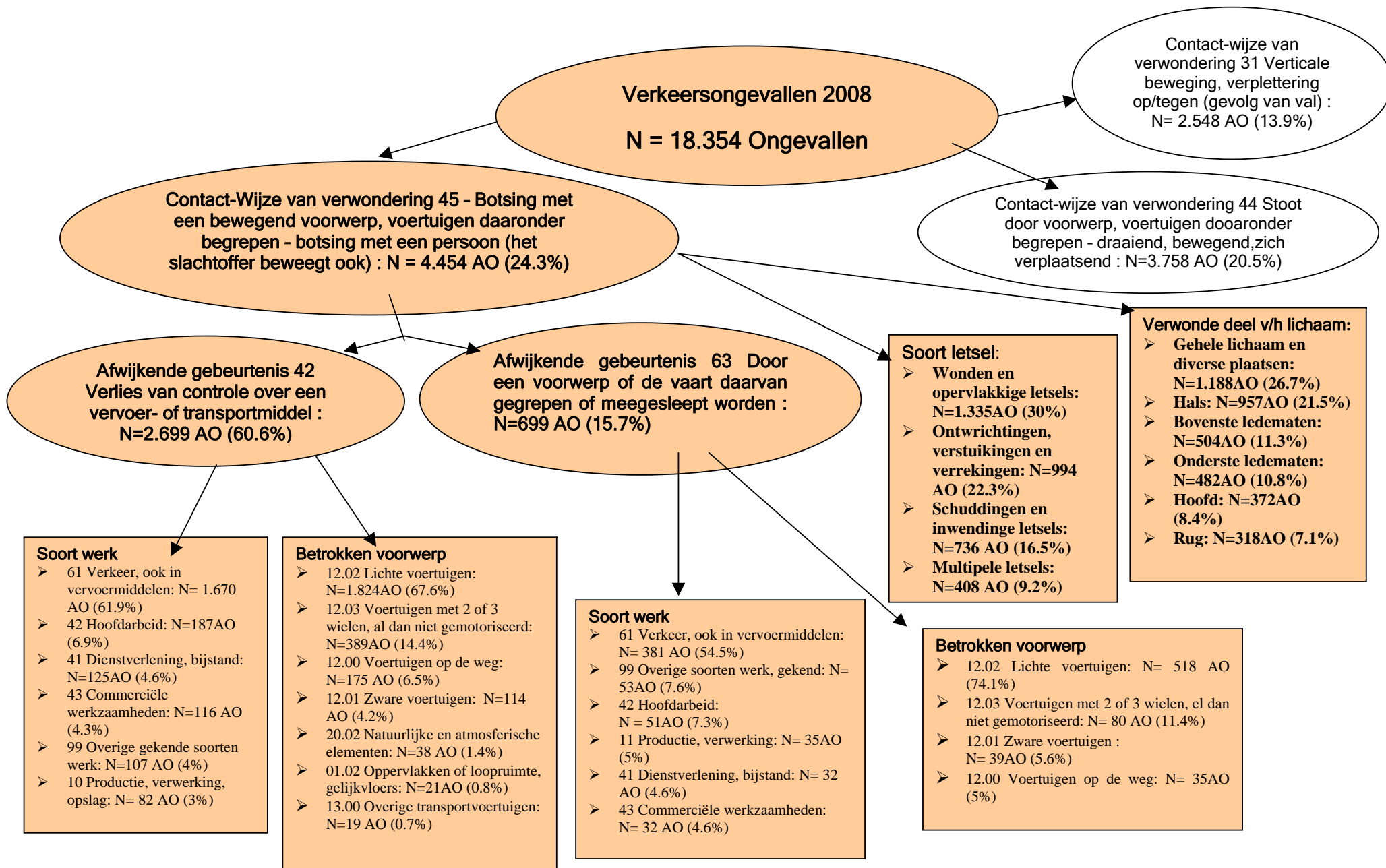
4.6 ONGEVALSPROCESSEN VOLGENS DE VOORNAAMSTE WIJZEN VAN VERWONDING

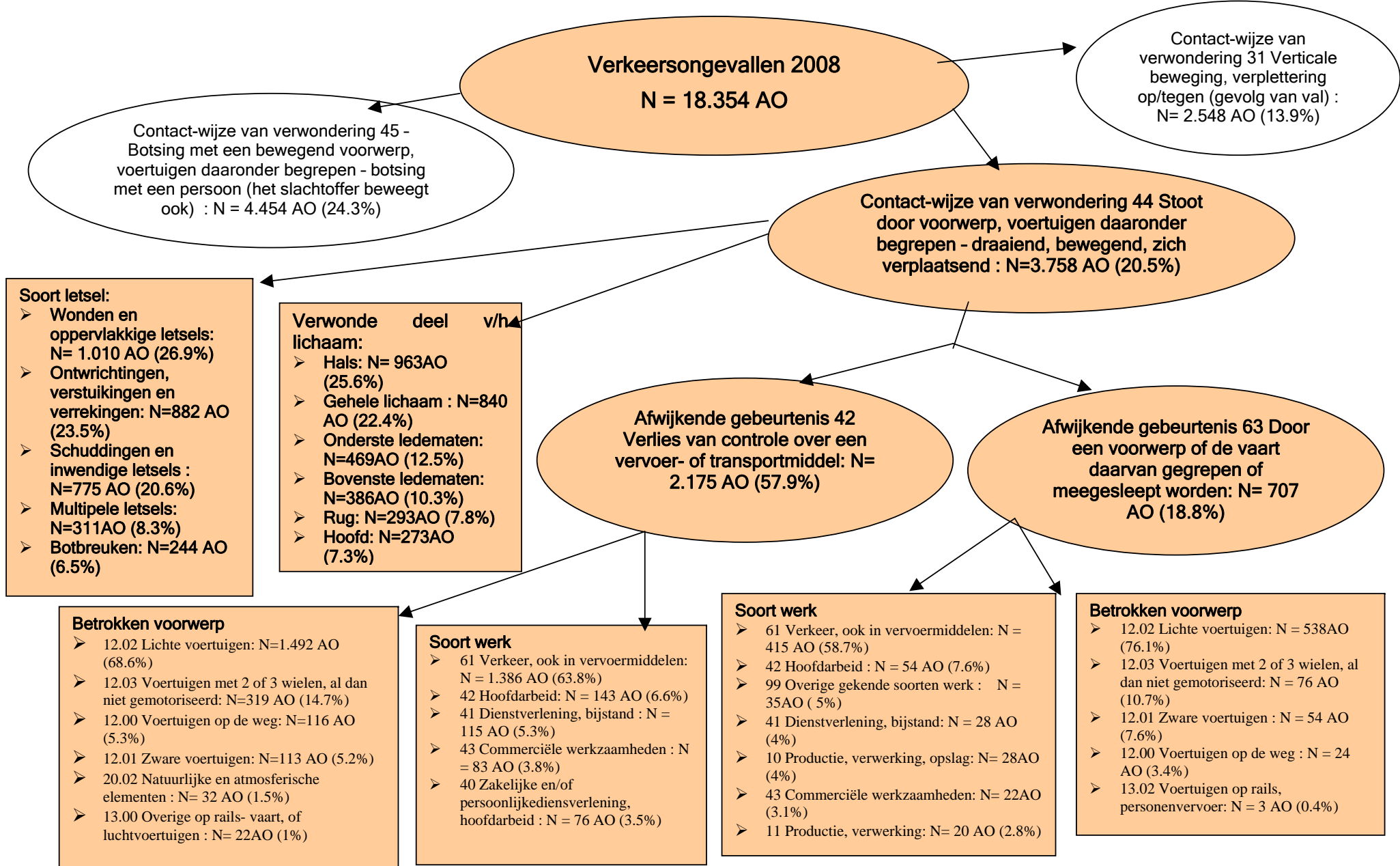
We hebben de ongevalsprocessen van de verkeersongevallen geanalyseerd volgens de drie voornaamste geïdentificeerde wijzen van verwonding. Voor de 18 354 geregistreerde verkeersongevallen in 2008 zijn de drie voornaamste wijzen van verwonding:

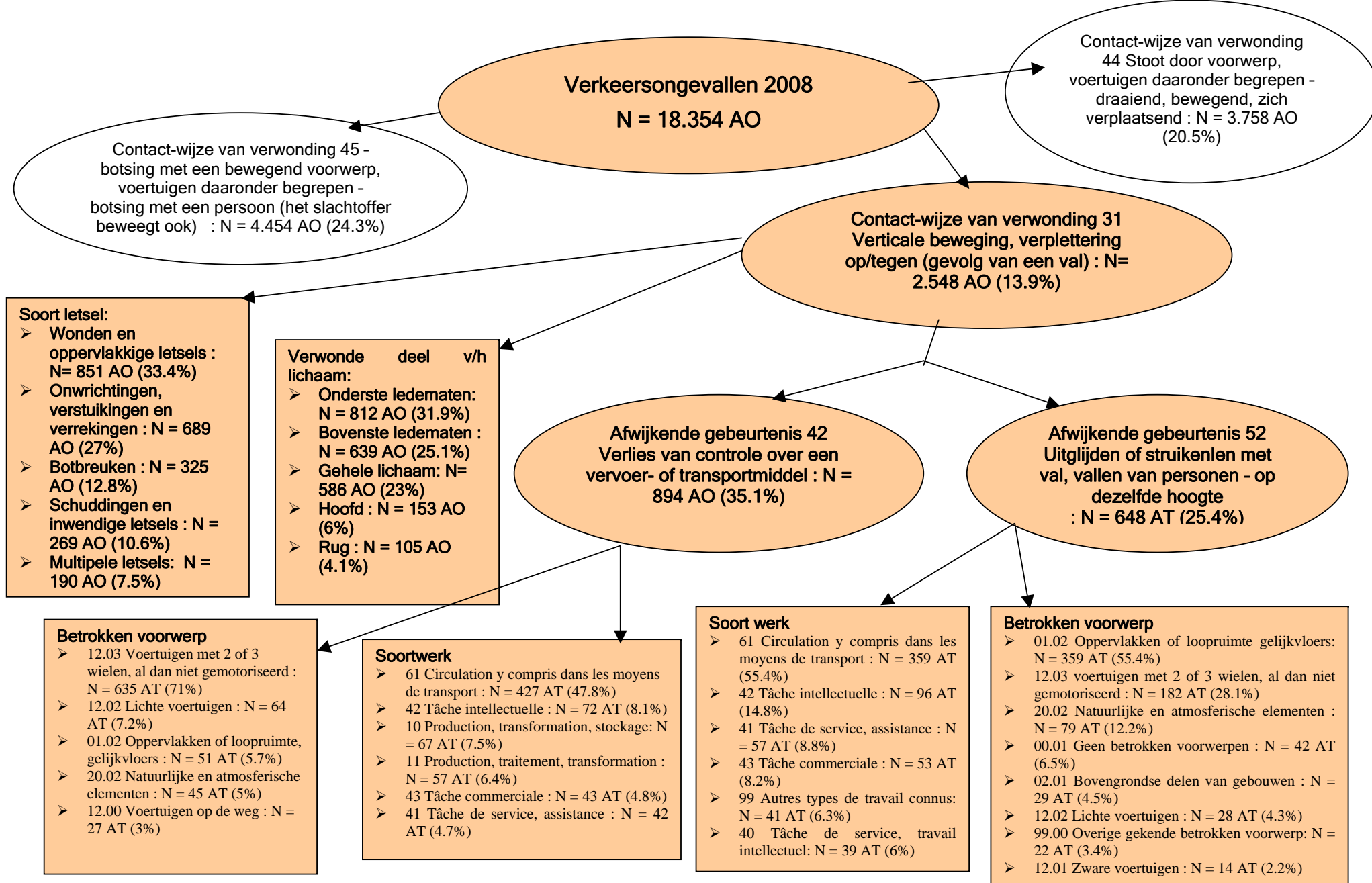
1. 45 - botsing met een bewegend voorwerp, voertuigen inbegrepen - botsing met een persoon (bewegend slachtoffer): 4 454 ongevallen ofwel 24,3 %.
2. 44 - stoot door een voorwerp, voertuigen inbegrepen - draaiend, bewegend, zich verplaatsend: 3 758 ongevallen ofwel 20,5 %.
3. 31 - Verticale beweging, verplettering op/tegen (gevolg van een val): 2 548 ongevallen ofwel 13,9 %.

Bij de eerste twee wijzen van verwonding zijn de voornaamste afwijkende gebeurtenissen het controleverlies over het voertuig - 42 en bewegen van het lichaam zonder fysieke belasting (door een voorwerp of de vaart daarvan gegrepen of meegesleept worden). Voor de derde wijze van verwonding zijn de voornaamste afwijkende gebeurtenissen het controleverlies over het voertuig - 42 en uitglijden of struikelen met val, vallen van personen op begane grond.

De details van de ongevalsprocessen worden weergegeven in de boomstructuren hierna.







5 BESLUIT

Bij wijze van besluit komen we terug op de vragen die we bij het begin van deze studie gesteld hebben. Twee redenen liggen aan de basis van de keuze van de diensten om een studie te maken die hoofdzakelijk descriptief is en die als vergelijkingsbasis moet dienen voor latere studies. Eerst en vooral is er het feit dat de variabele "Verkeersongeval" in de arbeidsongevallenaangifte nieuw is. Deze variabele wordt immers pas sinds 1 januari 2008 ingevuld. Vervolgens is het ook zo dat het enige tijd geleden is dat de dienst studies over dit onderwerp maakte. Door de nieuwe samenwerking met het BIVV bleek het bovendien noodzakelijk om een stand van zaken over de kwestie op te maken.

In 2008 hebben er in België 18 354 verkeersongevallen plaatsgevonden. 15 260 daarvan waren arbeidswegongevallen. Aldus vertegenwoordigen de verkeersongevallen 66 % van de ongevallen op de arbeidsweg en bijna 10 % van alle arbeidsongevallen, zonder onderscheid tussen de arbeidsplaats en de arbeidsweg.

De verkeersongevallen vertonen enkele bijzonderheden. Ze zijn ernstiger wat betreft de restletsels, de duur van de tijdelijke ongeschiktheid en de voorziening voor blijvende ongeschiktheid dan het geheel van de arbeidsongevallen en de arbeidswegongevallen.

Er zijn ook verschillen tussen de verkeersongevallen die gebeuren op de arbeidsplaats en diegene die gebeuren op de arbeidsweg. Deze verschillen hebben voornamelijk te maken met het ogenblik waarop deze ongevallen gebeuren en met de plaats waar ze voorvallen. We vestigen hier ook de aandacht op de aanzienlijke invloed van de weersomstandigheden op het aantal verkeersongevallen. De slechte verkeersomstandigheden speelden een belangrijke rol in de toename met 11 % van het aantal ongevallen op de arbeidsweg in 2008.

Bepaalde activiteitssectoren vertonen een verhoogd risico op verkeersongevallen, zowel tijdens het werk als op de arbeidsweg. Eerst en vooral sector 78 - terbeschikkingstelling van personeel, sector 88 - maatschappelijke dienstverlening zonder huisvesting en sector 49 - vervoer te land en vervoer via pijpleidingen. Vervolgens komen sector 86 - menselijke gezondheidszorg, sector 52 - opslag en vervoersondersteunende activiteiten, sector 53 - posteries en koeriers, sector 29 - vervaardiging en assemblage van motorvoertuigen en sector 81 - diensten in verband met gebouwen en landschapsverzorging.

Bepaalde sectoren vertonen echter een verhoogd risico op verkeersongevallen in het kader van het werk of de arbeidsplaats. Het zijn de volgende sectoren: sector 49 - vervoer te land en vervoer via pijpleidingen, sector 39 - sanering en ander afvalbeheer, sector 53 - posteries en koeriers, sector 38 - inzameling, verwerking en verwijdering van afval, terugwinning, sector 73 - reclamewezen en marktonderzoek, sector 95 - reparatie van computers en consumentenartikelen, sector 97 - huishoudens als werkgever van huishoudelijk personeel en sector 79 - reisbureaus, reisorganisatoren, reserveringsbureaus en aanverwante activiteiten.

Wat de kenmerken van de slachtoffers betreft, stellen we verschillen vast tussen de verdeling van de verkeersongevallen en de verdeling van de werkgelegenheid naargelang het geslacht van het slachtoffer. We zien sterke gelijkenissen tussen de frequentie van verkeersongevallen bij de arbeiders en bij de bedienden op de arbeidsweg. Dat is echter niet het geval voor de ongevallen op de arbeidsplaats, die bij de arbeiders relatief vaker voorkomen. De analyse van de verdeling van de verkeersongevallen volgens generatie en meer verfijnd volgens leeftijdscategorie van de slachtoffers toont dat de jongste slachtoffers oververtegenwoordigd zijn, vooral dan bij de arbeidswegongevallen.

Daarmee ronden we de eerste studie gewijd aan de variabele "Verkeersongeval" af. Deze studie zal later waarschijnlijk nog aangevuld moeten worden. Ook de bijzonderheden die hier aan het licht gebracht werden en de noden van onze partnerinstellingen van de verkeersveiligheid kunnen aanleiding geven tot nieuwe studies.