



## FONDS VOOR ARBEIDSONGEVALLEN

### VERKEERSRISICO OP DE ARBEIDSWEG MAART 2006

#### 1. Inleiding

In een eerste deel van deze nota worden cijfergegevens verstrekt over de arbeidswegongevallen met een (al of niet) gemotoriseerd voertuig in de privésector tijdens de periode van 1997 tot 2004, wordt nagegaan hoe die cijfers zijn geëvolueerd en worden de resultaten getoetst aan de algemene evolutie van de verkeersongevallen.

In een tweede deel worden de arbeidswegongevallen met een voertuig uit het jaar 2004 grondig geanalyseerd. Aan de hand van een beschrijving van de verschillende variabelen wordt een profiel van de ongevallen en van hun slachtoffers geschetst.

Ten behoeve van deze studie selecteerden de diensten uit de gegevensbank van het FAO de gegevens op basis van de materiële agentia van het ongeval.

Het gaat om de materiële agentia nrs. 231 en 232 uit de nomenclatuur van de codex over het welzijn ARAB-B, namelijk de voertuigen met motor, waartoe hoofdzakelijk de wagens, maar ook de vrachtwagen en bestelwagens, alsook de motoren en bromfietsen behoren (231) en de voertuigen zonder motor, hoofdzakelijk de fietsen (232).

Men moet goed voor ogen houden dat dit enkel de materiële agens aanduidt die bij het ongeval betrokken is, zonder dat dit echt betekent dat deze agens ook effectief het transportmiddel van het slachtoffer is.

**De plaats van het ongeval is de arbeidsweg, met uitsluiting dus van de ongevallen op de arbeidsplaats.**

Bovendien werden de ongevallen geografisch uitgesplitst op basis van de plaats van het ongeval, een gegeven dat in de gegevensbank van het Fonds beschikbaar is. De postcode van de woonplaats van het slachtoffer is immers alleen voorhanden voor de ongevallen die na 1 januari 2005 zijn gebeurd.

De keuze om bij de studie van de verkeersongevallen enkel de arbeidswegongevallen onder de loop te nemen werd ingegeven door het feit dat men aan de hand van de variabelen die thans in de gegevensbank zijn opgeslagen, binnen de ongevallen die tijdens de uitvoering van de arbeidsovereenkomst zijn gebeurd, geen onderscheid kan maken tussen de ongevallen op de openbare weg, m.a.w. de verkeersongevallen, en de ongevallen met een motorvoertuig die in feite in de onderneming zelf zijn gebeurd, bv. met een vorkheftruck of bij verplaatsingen op een bedrijfssite. Door zowel de arbeidsweg als de voertuigen met of zonder motor te selecteren, krijgt men nagenoeg de zekerheid dat men met verkeersongevallen te maken heeft.

## 2. Het verkeersrisico op de arbeidsweg in België van 1997 tot 2004

### 2.1. GLOBAAL OVERZICHT VAN DE ONGEVALLLEN MET VOERTUIGEN BIJ ARBEIDSWEGONGEVALLLEN

#### 2.1.1. Aantal ongevallen

Tijdens de periode van 1997 tot 2004 werden 167 597 personen het slachtoffer van een ongeval op de arbeidsweg, waarvan er 106 622, of bijna **64%**, een ongeval hadden met een motorvoertuig of een fiets. Ofschoon het relatieve aandeel van de voertuigen in de arbeidswegongevallen in de loop van de laatste vier jaar lichtjes blijkt af te nemen, blijft het een verschijnsel dat aandacht verdient.

Tabel 1 - Jaarlijkse verdeling van de arbeidswegongevallen (AWO) en van de AWO met een voertuig en relatief aandeel van deze laatste (1997 tot 2004)

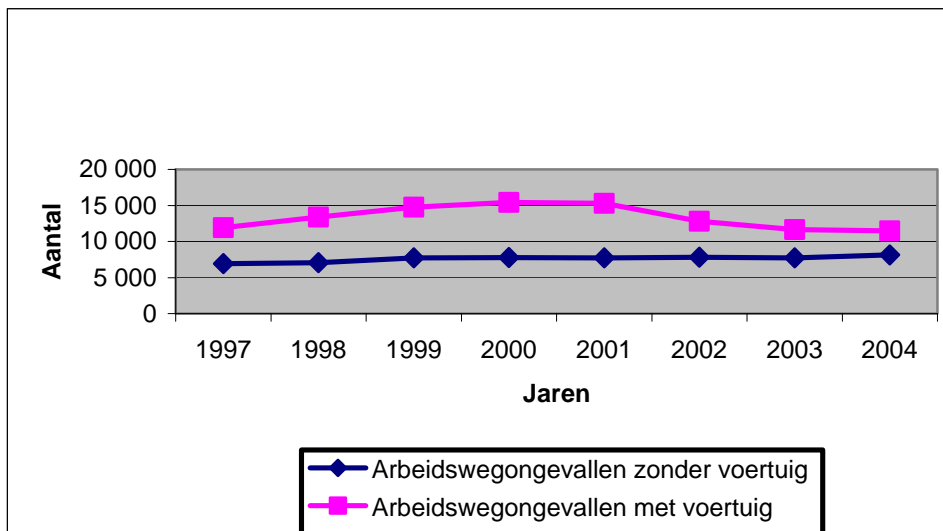
Jaar	Alle AWO	AWO met voertuigen	% AWO met voertuigen de AWO
1997	18 835	11 914	63,3
1998	20 444	13 359	65,3
1999	22 482	14 750	65,6
2000	23 214	15 418	66,4
2001	22 993	15 271	66,4
2002	20 627	12 805	62,1
2003	19 394	11 647	60,1
2004	19 608	11 458	58,4
<b>Totaal 1997-2004</b>	<b>167 597</b>	<b>106 622</b>	<b>63,6</b>

Deze eerste tabel toont aan dat de voertuigen met of zonder motor een belangrijke plaats innemen binnen het totale pakket aan arbeidswegongevallen. Omdat ze bijna 60% van de arbeidswegongevallen uitmaken, lijkt het immers geen twijfel dat de variaties in het aantal ongevallen met een voertuig een invloed hebben op de algemene evolutie van het aantal arbeidswegongevallen. Trekt men het aantal ongevallen met een voertuig van het totale

aantal arbeidswegongevallen af, dan merkt men dat deze laatste eerder in aantal schijnen toe te nemen.

Dat blijkt uit de volgende grafiek.

**Grafiek 1 - Arbeidswegongevallen met en zonder voertuigen van 1997 tot 2001**



Zo merkt men dat, na een piek in 2000, het aantal ongevallen met een voertuig is beginnen te dalen. Deze daling alleen ligt aan de basis van de vermindering van het totale aantal arbeidswegongevallen per jaar.

Het belang van het verschijnsel «ongevallen met voertuigen op de arbeidsweg» kan echter ook afgemeten worden bij een analyse van de gevolgen van die ongevallen in termen van overlijden of tijdelijke en blijvende ongeschiktheden.

De volgende tabellen en grafieken zijn op dit vlak erg duidelijk.

## 2.1.2. Gevolgen van de ongevallen

**Tabel 2 - Verdeling in absolute cijfers van de gevolgen van de arbeidswegongevallen met een voertuig (1997 tot 2004)**

Jaar	Gevolgen van het ongeval				Totaal
	Z.G.	T.O.	B.O.	D.O.	
1997	4586	5690	1562	76	11 914
1998	5135	6566	1575	83	13 359
1999	5814	7177	1675	84	14 750
2000	5801	7775	1734	108	15 418
2001	5273	8061	1846	91	15 271
2002	4440	6801	1484	80	12 805
2003	4359	5810	1431	47	11 647
2004	4445	5703	1252	58	11 458
<b>Totaal</b>	<b>39853</b>	<b>53583</b>	<b>12559</b>	<b>627</b>	<b>106 622</b>

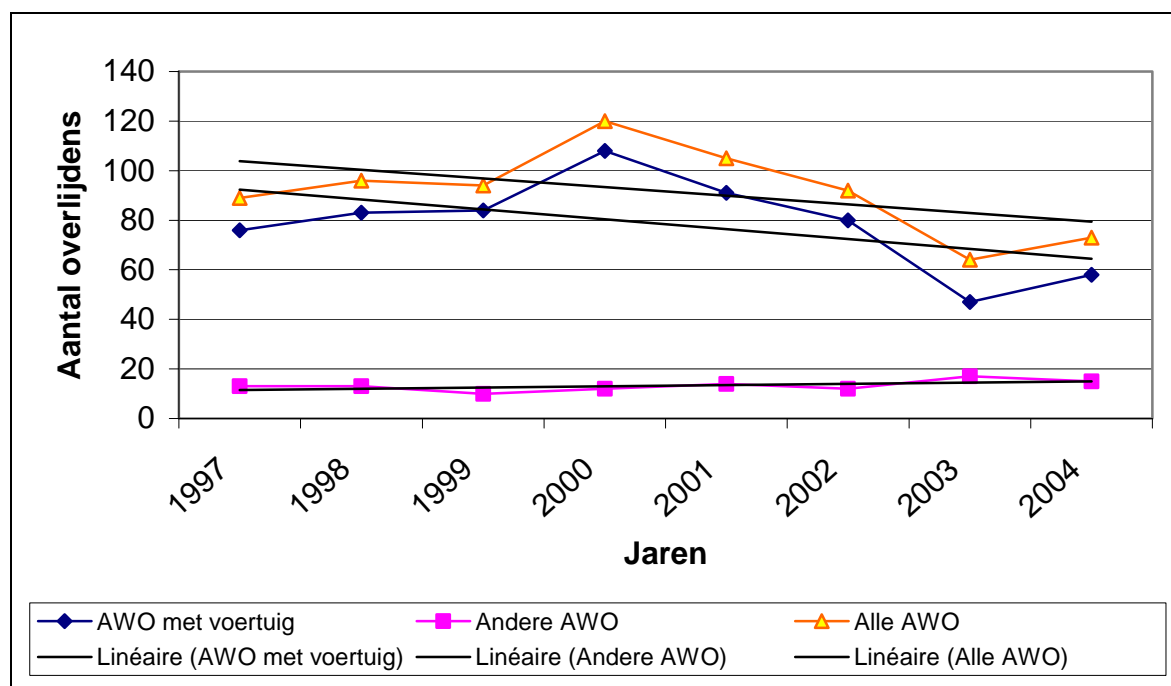
Tabel 3 - Verdeling in % van de gevolgen van de arbeidswegongevallen met een voertuig (1997 tot 2004)

Jaar	Gevolgen van het ongeval (%)				Totaal
	Z.G.	T.O.	B.O.	D.O.	
1997	38,5	47,8	13,1	0,6	100
1998	38,4	49,2	11,8	0,6	100
1999	39,4	48,7	11,4	0,6	100
2000	37,6	50,4	11,2	0,7	100
2001	34,5	52,8	12,1	0,6	100
2002	34,7	53,1	11,6	0,6	100
2003	37,4	49,9	12,3	0,4	100
2004	38,8	49,8	10,9	0,5	100
Gemiddelde	37,4	50,3	11,8	0,6	100

Meer dan 61% van de ongevallen heeft zwaardere gevolgen dan alleen maar medische kosten. Bij gemiddeld 12 ongevallen op 100 laat het slachtoffer het leven of loopt het blijvende letsels op (tegenover 7 op 100 voor de ongevallen op de arbeidsplaats).

### 2.1.3. Sterftecijfer

Grafiek 2 - Evolutie van het aantal overlijdens bij arbeidswegongevallen (AWO) met of zonder voertuig (1997 tot 2004)

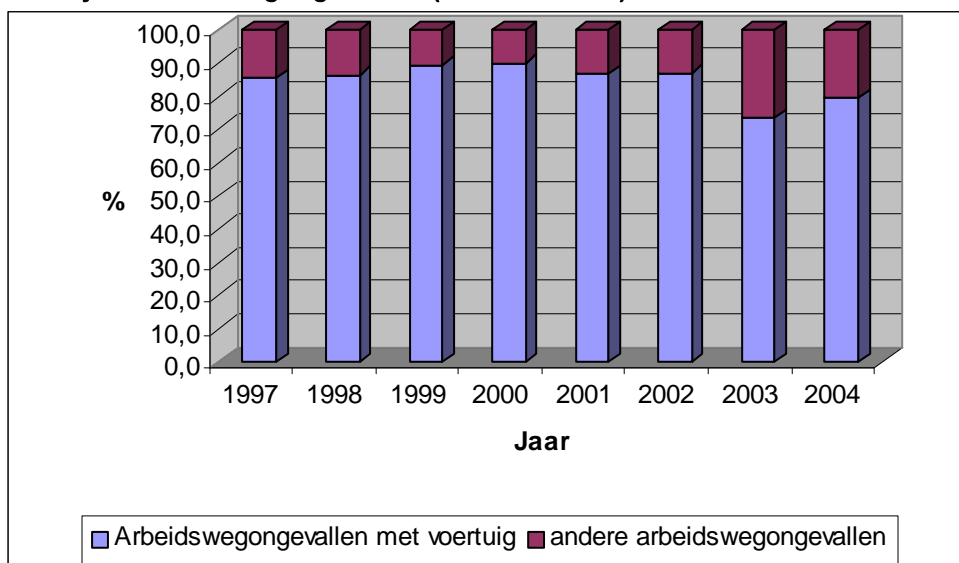


Uit deze grafiek kan men het sterftecijfer voor de ongevallen met een voertuig aflezen in vergelijking met de andere vormen van ongevallen op de werkdag.

Men stelt vast dat het aantal overlijdens bij ongevallen met een voertuig lineair een dalende tendens vertoont, maar dat die daling zich na 2000 heeft ingezet. Daarentegen merkt men bij het sterftecijfer voor de andere vormen van arbeidswegongevallen een stagnering en zelfs een lichte stijging in de lineaire tendens.

Vermeldenswaard is voorts dat de ongevallen met een voertuig, over de acht bestudeerde jaren beschouwd, gemiddeld 85,5% van alle dodelijke arbeidswegongevallen uitmaken.

**Grafiek 3 - Evolutie van het relatieve aandeel van de ongevallen met een voertuig in de dodelijke arbeidswegongevallen (1997 tot 2004)**

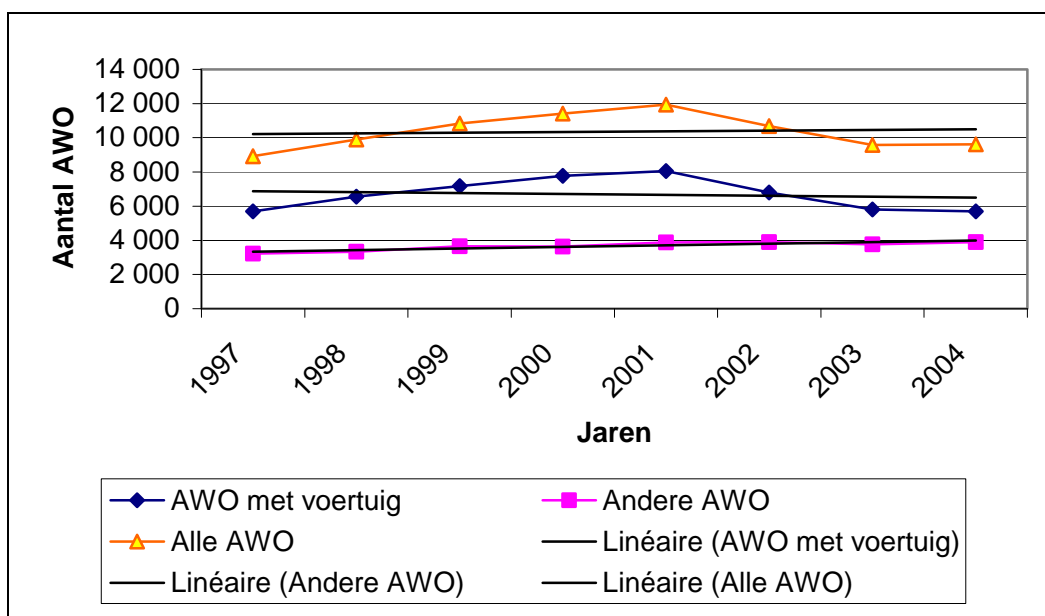


Hieruit blijkt de grote invloed die de ongevallen met een voertuig kunnen hebben op de globale cijfers met betrekking tot de arbeidswegongevallen.

### 2.1.4. Tijdelijke ongeschiktheid

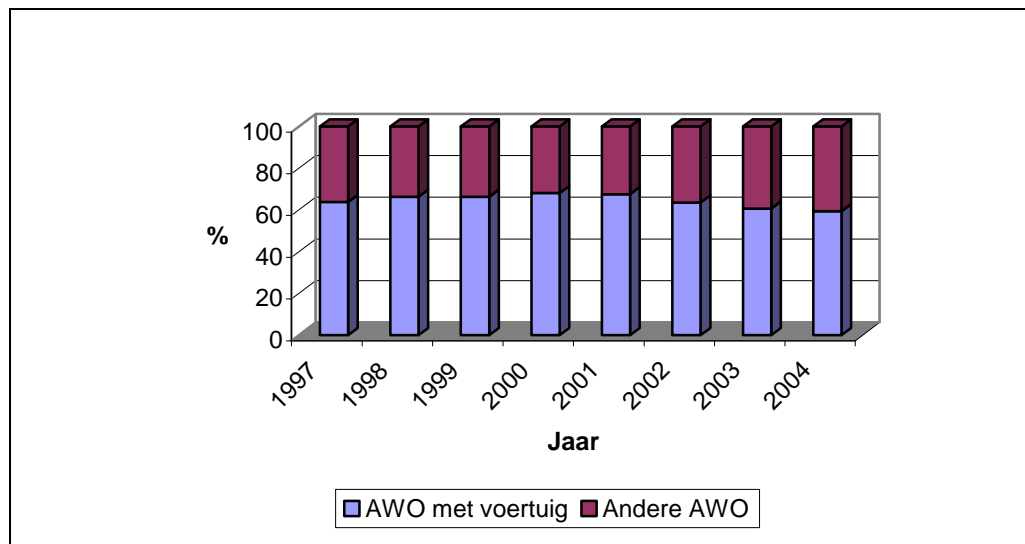
Hier slaat de analyse op de arbeidswegongevallen met of zonder voertuig die een tijdelijke arbeidsongeschiktheid hebben veroorzaakt.

**Grafiek 4 - Evolutie van het aantal arbeidswegongevallen met of zonder voertuig met TAO tot gevolg (1997 tot 2004)**



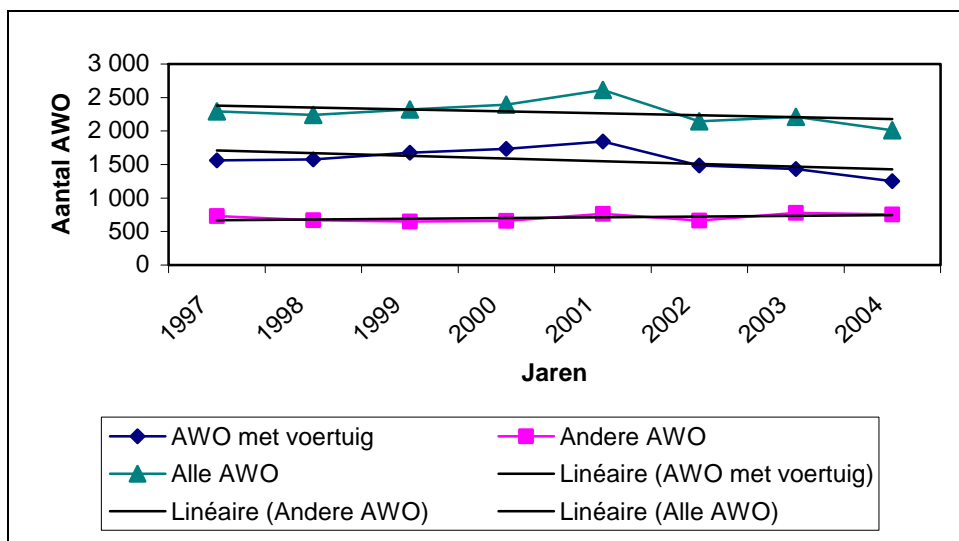
Deze grafiek toont logischerwijs dezelfde tendensen aan als voor de gezamenlijke arbeidswegongevallen, alle gevolgen bijeengenomen, namelijk een verschil in evolutie tussen de ongevallen met een voertuig en de andere ongevallen vanaf 2000.

**Grafiek 5 - Evolutie van het relatieve aandeel van de ongevallen met een voertuig binnen de arbeidswegongevallen met TAO tot gevolg (1997 tot 2004)**



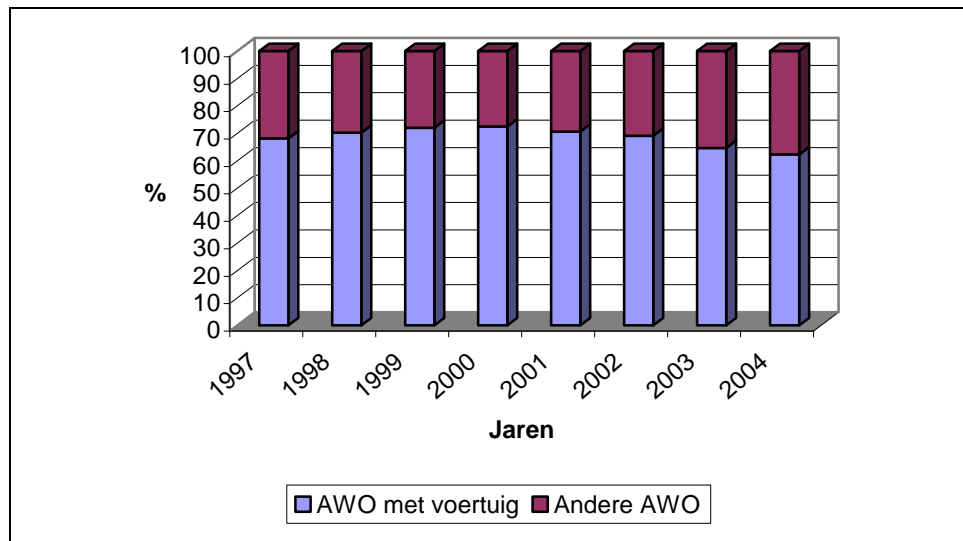
### 2.1.5. Blijvende ongeschiktheid

**Grafiek 6 - Evolutie van het aantal arbeidswegongevallen met of zonder voertuig met BAO tot gevolg (1997 tot 2004)**



Ook hier stelt men een dalende tendens vast, althans vanaf 2001, van de arbeidswegongevallen met een blijvende ongeschiktheid tot gevolg, hetgeen hoofdzakelijk aan de vermindering van het aantal ongevallen met voertuigen te wijten is.

**Grafiek 7 - Evolutie van het relatieve aandeel van de ongevallen met een voertuig binnen de arbeidswegongevallen met BAO tot gevolg (1997 tot 2004)**



### Besluiten

Gelet op hun overzicht binnen de arbeidswegongevallen heeft de evolutie van de ongevallen met een voertuig een doorslaggevende invloed op de evolutie van de arbeidswegongevallen in het algemeen. De terugval van het aantal arbeidswegongevallen sedert 2000 is het resultaat van een daling van het aantal ongevallen met voertuigen.

De gevolgen van ongevallen met voertuigen zijn, zoals te verwachten, bijzonder zwaar. Het aandeel dat ze innemen binnen de ongevallen met een blijvende ongeschiktheid of de dood tot gevolg is daarvan een duidelijk bewijs.

## 2.2. VERGELIJKING VAN DE EVOLUTIE VAN DE ARBEIDSWEGONGEVALLLEN MET DE ALGEMENE EVOLUTIE VAN LETSELONGEVALLLEN IN HET VERKEER

In de definitie van het arbeidsongeval en van het arbeidswegongeval wordt naar het bestaan van een lichamelijk letsel verwezen. Zonder letsel is er geen sprake van een ongeval in de zin van de arbeidsongevallenwet van 10 april 1971. Daarom hebben de diensten de evolutie van de cijfers met betrekking tot de arbeidswegongevallen uit de gegevensbank van het FAO vergeleken met de resultaten die op de website van het BIVV ter beschikking zijn aangaande de letselongevallen (tabel 3).

**Tabel 4 - Vergelijking van de evolutie van de variaties in het aantal letselongevallen in het verkeer en in het aantal arbeidswegongevallen met voertuig (1980 tot 2004)**

Jaar	Aantal letselongevallen in het verkeer*	Variatie in absolute cijfers	Variatie in %	Aantal AWO met voertuigen	Variatie in absolute cijfers	Variatie in %	Aandeel van de AWO in het totaal van de letselongevallen in %
1980	60 758			X	X	X	X
1990	62 446	1 688	2,8	X	X	X	X
1991	58 223	-4 223	-6,8	X	X	X	X
1992	55 438	-2 785	-4,8	X	X	X	X
1993	54 933	-505	-0,9	X	X	X	X
1994	53 018	-1 915	-3,5	X	X	X	X
1995	50 744	-2 274	-4,3	X	X	X	X
1996	48 750	-1 994	-3,9	X	X	X	X
1997	50 078	1 328	2,7	11 914			
1998	51 167	1 089	2,2	13 359	1 445	12,1	26,1
1999	51 601	434	0,8	14 750	1 391	10,4	28,6
2000	49 065	-2 536	-4,9	15 418	668	4,5	31,4
2001	47 444	-1 621	-3,3	15 271	-147	-1,0	32,2
2002	47 619	175	0,4	12 805	-2 466	-16,1	26,9
2003	X	X	X	11 647	-1 158	-9,0	X
2004	X	X	X	11 458	-189	-1,6	X

Bron : website van het BIVV : jaarverslag over verkeersveiligheid 2001 voor de gegevens «letselongevallen» en gegevensbank van het FAO voor de arbeidswegongevallen met voertuigen

Deze tabel kan vanuit twee aspecten worden geanalyseerd. Het eerste aspect is dat van de evolutie van de procentuele variaties in het aantal letselongevallen in het verkeer, enerzijds, en in de arbeidswegongevallen, anderzijds. Het tweede aspect betreft de analyse van het relatieve aandeel dat de arbeidswegongevallen innemen binnen het globale aantal letselongevallen in het verkeer.

Wat bij de respectieve evoluties van de procentuele variaties in de ongevallencijfers meteen opvalt, is hun asymmetrie. Terwijl het aantal letselongevallen volgens de cijfers van het BIVV tussen 1997 en 2002 met 4,9% daalt, stijgt het aantal arbeidswegongevallen met een voertuig tijdens diezelfde periode met bijna 7,5%.

Uit deze tabel blijkt ook dat de arbeidswegongevallen met een voertuig meer dan een vierde van het aantal letselongevallen in België uitmaken. Men mag dan ook verwachten dat de evolutie van het aantal arbeidswegongevallen een impact zal hebben op de globale resultaten met betrekking tot de verkeersongevallen.



Tijdens een parlementaire interpellatie over de evolutie van de verkeersongevallen per maand had de minister van Mobiliteit erop gewezen dat de verkeersveiligheidsbarometer «*een instrument is dat werd ontwikkeld om tegemoet te komen aan de grote behoefte aan recent en degelijk cijfermateriaal, waarop het beleid inzake verkeersveiligheid kan worden afgetoetst en afgestemd aan de steeds veranderlijke werkelijkheid*».

Om de evolutie van de maandelijkse ongevallencijfers weer te geven gebruiken we voor de barometer van een bepaalde maand «voortschrijdende jaartotalen» als indicator. Het voortschrijdend jaartotaal is gelijk aan het maandcijfer + de som van de elf voorgaande maanden. Jaartotalen of 12-maandelijkse voortschrijdende totalen hebben het voordeel dat zij de seizoensgebonden effecten opheffen en dat de trend in de cijfers beter zichtbaar wordt.

Uit een analyse van het BIVV is gebleken dat de cijfers als «definitief» kunnen worden beschouwd 6 maanden na afsluiting van de periode.

De diensten hebben dezelfde oefening gemaakt voor de gegevens inzake arbeidswegongevallen en hun resultaten vergeleken met die welke in het verslag over het antwoord op de parlementaire vraag worden verstrekt (Zie Kamer, 4<sup>e</sup> zitting van de 51<sup>e</sup> zittingsperiode, QRVA 51 103 19012.2002). Het resultaat van deze vergelijking vindt men in de volgende tabel.

**Tabel 5 - Evolutie van het aantal letselongevallen en van de arbeidswegongevallen met een voertuig in «voortschrijdende jaartotalen» (december 2003 - maart 2005)**

Maand	Aantal letselongevallen in België	Variatie in absolute cijfers	Variatie in %	Aantal AWO met voertuigen	Variatie in absolute cijfers	Variatie in %
December 2003	54 098			11 647		
Januari 2004	53 931	-167	-0,31	11 404	-243	-2.09
Februari 2004	53 734	-197	-0,37	11 469	65	0.57
Maart 2004	53 518	-216	-0,40	11 617	148	1.29
April 2004	53 144	-374	-0,70	11 611	-6	-0.05
Mei 2004	53 096	-48	-0,09	11 491	-120	-1.03
Juni 2004	52 678	-418	-0,79	11 581	90	0.78
Juli 2004	52 157	-521	-0,99	11 504	-77	-0.66
Augustus 2004	52 098	-59	-0,11	11 626	122	1.06
September 2004	52 062	-36	-0,07	11 637	11	0.09
Oktober 2004	52 064	2	0,00	11 584	-53	-0.46
November 2004	51 871	-193	-0,37	11 625	41	0.35
December 2004	52 197	326	0,63	11 458	-167	-1.44
Januari 2005	52 080	-117	-0,22	11 399	-59	-0.51
Februari 2005	52 283	203	0,39	11 409	10	0.09
Maart 2005	51 966	-317	-0,61	11 451	42	0.37
Variatie van december 2003 tot maart 2005		- 2 132	- 3,94 %		-196	-1,68 %

### 3. Analyse van de verkeersongevallen op de werkdag in 2004

In dit hoofdstuk worden de ongevallen die zich in 2004 op de werkdag hebben voorgedaan en waarbij een voertuig met of zonder motor betrokken was, grondiger geanalyseerd.

#### 3.1. DE GEVOLGEN VAN HET ONGEVAL

##### 3.1.1. Gevolgen van het ongeval

Tabel 6 - Verdeling van de werkdagongevallen met voertuigen in functie van hun gevolg - 2004

Jaar	Gevolgen van de ongevallen met een voertuig								Totaal	
	Z.G.		T.O.		B.O.		D.O.			
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
2004	4 445	38,8	5 703	49,8	1 252	10,9	58	0,5	11 458	100

De 58 dodelijke ongevallen met een voertuig maken voor het jaar 2004 bijna 80% van de dodelijke werkdagongevallen uit voor alle materiële agentia samen.

Ongevallen met een voertuig geven vaker aanleiding tot tijdelijke of blijvende ongeschiktheden dan de andere werkdagongevallen.

##### 3.1.2. Tijdelijke arbeidsongeschiktheden

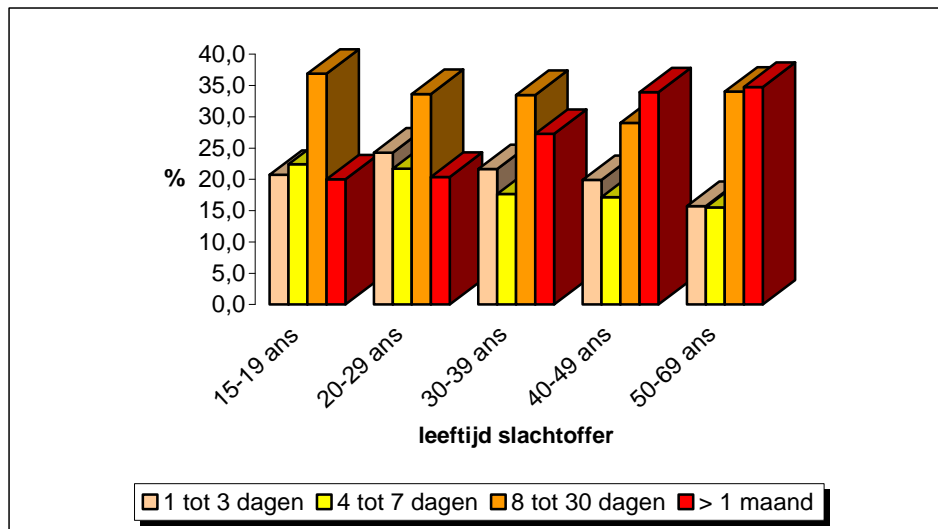
Tabel 7 - Verdeling van de werkdagongevallen met een voertuig van 2004 volgens de duur van de TAO

Duur van de TAO	Frequentie van de duur van de TAO	
	Aantal	%
0 dagen	4 672	40,8
1 tot 3 dagen	1 470	12,8
4 tot 7 dagen	1 296	11,3
8 tot 15 dagen	1 242	10,8
15 tot 30 dagen	988	8,6
1 tot < 3 maanden	1 260	11,0
3 tot < 6 maanden	379	3,3
6 tot < 1 jaar	143	1,2
1 tot < 2 jaar	0	0,0
2 jaar en meer	8	0,1
<b>Totaal</b>	<b>11 458</b>	<b>100,0</b>

60% van dit soort ongevallen leiden tot blijvende arbeidsongeschiktheden en in 26,4% van de gevallen duren die ongeschiktheden langer dan een maand.

Grafiek 8 schetst de verdeling van de ongeschiktheidsduur volgens de leeftijd van het slachtoffer.

**Grafiek 8 - Verdeling in relatieve frequentie van de duur van de tijdelijke arbeidsongeschiktheden volgens de leeftijd van het slachtoffer van een arbeidswegongeval met een voertuig in 2004**



Uit deze grafiek kan men het volgende aflezen: hoe ouder het slachtoffer, hoe hoger het percentage ongeschiktheden van meer dan een maand.

De volgende tabel schetst de verdeling van de duur van de TAO volgens het geslacht van het slachtoffer.

**Tabel 8 - Verdeling van de duur van de TAO volgens het geslacht van het slachtoffer van een arbeidswegongeval met een voertuig - 2004**

Duur van de TAO	Geslacht				Totaal	
	Vrouwen		Mannen		Aantal	%
	Aantal	%	Aantal	%		
0 dagen	2 157	42	2 515	39	4 672	41
1 tot 3 dagen	679	13	791	12	1 470	13
4 tot 7 dagen	588	12	708	11	1 296	11
8 tot 15 dagen	516	10	726	11	1 242	11
15 tot 30 dagen	415	8	573	9	988	9
1 tot < 3 maanden	536	11	724	11	1 260	11
3 tot < 6 maanden	146	3	233	4	379	3
6 tot < 1 jaar	46	1	97	2	143	1
1 tot < 2 jaar	0	0	0	0	0	0
2 jaar en meer	4	0	4	0	8	0
<b>Totaal</b>	<b>5 087</b>	<b>100</b>	<b>6 371</b>	<b>100</b>	<b>11 458</b>	<b>100</b>

Uit deze tabel blijkt dat beide verdelingen volgens het geslacht van het slachtoffer tamelijk vergelijkbaar zijn.

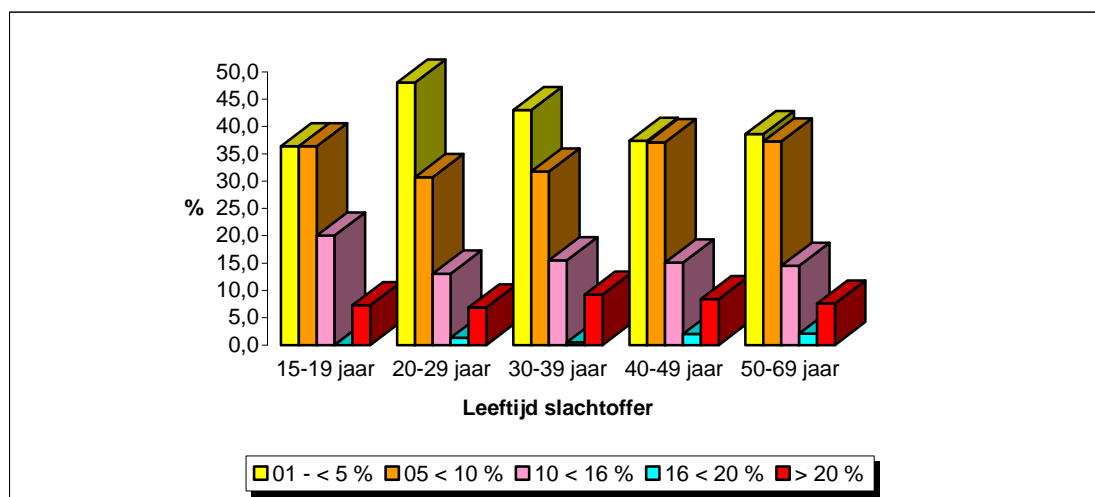
### 3.1.3. Blijvende arbeidsongeschiktheden

Tabel 9 - Verdeling van de arbeidswegongevallen met een voertuig van 2004 volgens de graad van gedeeltelijke blijvende ongeschiktheid (GBO)

Graad van GBO	Frequentie van de GBO's	
	Aantal	%
0%	10 144	88,5
1 tot < 5%	524	4,6
5 tot < 10%	423	3,7
10 tot < 16%	186	1,6
16 tot < 20%	16	0,1
20 tot < 36%	62	0,5
36 tot < 66%	24	0,2
66 tot 100%	16	0,1
Hulp van derde	1	0,0
Dodelijke ongevallen	58	0,5
Onbekend	4	0,0
<b>Totaal</b>	<b>11 458</b>	<b>100,0</b>

Bij 11,5% van de arbeidswegongevallen met een motorvoertuig lopen de slachtoffers blijvende letsels op, maar in 24% van die ongevallen met restletsels bedraagt de graad van blijvende ongeschiktheid 10% of meer.

Grafiek 9 - Verdeling in relatieve frequentie van de graden van blijvende ongeschiktheid volgens de leeftijd van de slachtoffers van arbeidswegongevallen met een voertuig in 2004



Laat men de leeftijdsklasse van de slachtoffers van 15 tot 19 jaar buiten beschouwing [klasse die qua omvang niet te vergelijken is met de andere leeftijdsklassen - zie tabel 10], dan stelt men een lineaire daling van het percentage ongevallen met een blijvende ongeschiktheid van minder dan 5% vast en, als logisch gevolg daarvan, een stijging van de graden van 5% of meer.

De volgende tabel schetst de verdeling van de graden van GBO volgens het geslacht van het slachtoffer.

Tabel 10 - Verdeling van de graden van GBO volgens het geslacht van het slachtoffer van het arbeidswegongeval met een voertuig - 2004

GBO	Geslacht				Totaal	
	Vrouwen		Mannen			
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
0 %	4 557	89,6	5 587	87,7	10 144	88,5
1 tot < 5%	257	5,1	267	4,2	524	4,6
5 tot < 10%	147	2,9	276	4,3	423	3,7
10 tot < 16%	66	1,3	120	1,9	186	1,6
16 tot < 20%	2	0,0	14	0,2	16	0,1
20 tot < 36%	24	0,5	38	0,6	62	0,5
36 tot < 66%	11	0,2	13	0,2	24	0,2
66 tot 100%	6	0,1	10	0,2	16	0,1
Hulp van derde	0	0,0	1	0,0	1	0,0
Dodelijke ongevallen	16	0,3	42	0,7	58	0,5
Onbekend	1	0,0	3	0,0	4	0,0
<b>Totaal</b>	<b>5 087</b>	<b>100</b>	<b>6 371</b>	<b>100</b>	<b>11 458</b>	<b>100</b>

Zoals voor de periodes van tijdelijke ongeschiktheid zijn ook hier de beide verdelingen vergelijkbaar. Men stelt echter vast dat ongevallen met mannelijke slachtoffers vaker blijvende ongeschiktheden veroorzaken.

## 3.2. HET SLACHTOFFER

### 3.2.1. Leeftijd van het slachtoffer

Tabel 11 - Verdeling van de gevolgen van de arbeidswegongevallen met een voertuig volgens de leeftijd het slachtoffer - 2004

Leeftijd van het slachtoffer	Gevolgen van de AWO met een voertuig								Totaal	
	Z.G.		T.O.		B.O.		D.O.			
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
15 tot 19 jaar	229	35,1	366	56,0	55	8,4	3	0,5	653	100
20 tot 29 jaar	1 621	40,0	2 110	52,0	306	7,5	17	0,4	4 054	100
30 tot 39 jaar	1 348	38,7	1 717	49,3	400	11,5	16	0,5	3 481	100
40 tot 49 jaar	853	37,0	1 099	47,6	346	15,0	10	0,4	2 308	100
50 tot 59 jaar	367	40,4	393	43,3	137	15,1	11	1,2	908	100
60 tot 69 jaar	26	49,1	18	34,0	8	15,1	1	1,9	53	100
Onbekend	1	100,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	100
<b>Totaal</b>	<b>4 445</b>	<b>38,8</b>	<b>5 703</b>	<b>49,8</b>	<b>1 252</b>	<b>10,9</b>	<b>58</b>	<b>0,5</b>	<b>11 458</b>	<b>100</b>

Deze tabel bevestigt de vorige grafieken en tabellen met betrekking tot de verdeling van de tijdelijke en blijvende ongeschiktheden volgens de leeftijd van het slachtoffer. Enerzijds valt het hoge sterftecijfer op te merken bij ongevallen met slachtoffers uit de hoogste leeftijdsklassen (50 tot 69 jaar) en, anderzijds, de hogere frequentie aan blijvende restletsels naarmate de leeftijd van het slachtoffer toeneemt.

### 3.2.2. Geslacht van het slachtoffer

Tabel 12 - Verdeling van de gevolgen van de arbeidswegongevallen met een voertuig volgens het geslacht van het slachtoffer - 2004

Geslacht	Gevolgen								Totaal	% geslacht binnen het totaal aantal slachtoffers
	Z.G.		T.O.		B.O.		D.O.			
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%		
Vrouwen	2 075	40,8	513	10,1	2 483	48,8	16	0,3	5 087	44
Mannen	2 370	37,2	739	11,6	3 220	50,5	42	0,7	6 371	56
<b>Totaal</b>	<b>4 445</b>	<b>38,8</b>	<b>1 252</b>	<b>10,9</b>	<b>5 703</b>	<b>49,8</b>	<b>58</b>	<b>0,5</b>	<b>11 458</b>	<b>100</b>

Vrouwen worden niet alleen minder vaak het slachtoffer van arbeidswegongevallen met een voertuig, maar ze lopen daarbij ook minder zware letsels op dan mannen.

### 3.2.3. Beroepscategorie van het slachtoffer

Tabel 13 - Verdeling van de gevolgen van de arbeidswegongevallen met een voertuig volgens de beroepscategorie van het slachtoffer - 2004

Beroepscategorie	Gevolgen								Totaal	
	Z.G.		T.O.		B.O.		D.O.		Aantal	%
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%		
Bedienden	1981	44,6	1839	32,2	383	30,6	17	29,3	4220	36,8
Arbeiders	1845	41,5	3139	55,0	748	59,7	37	63,8	5769	50,3
Uitzendkrachten	381	8,6	626	11,0	74	5,9	3	5,2	1084	9,5
Uitbreiding-wet	40	0,9	60	1,1	16	1,3	0	0,0	116	1,0
Anderen	198	4,5	39	0,7	31	2,5	1	1,7	269	2,3
<b>Totaal</b>	<b>4445</b>	<b>100</b>	<b>5703</b>	<b>100</b>	<b>1252</b>	<b>100</b>	<b>58</b>	<b>100</b>	<b>11458</b>	<b>100</b>

De arbeiders maken 50,3% van het totaal aantal slachtoffers van arbeidswegongevallen met een voertuig uit. Toch zijn bij 63,8% van de ongevallen met dodelijke afloop arbeiders betrokken, terwijl dat percentage voor de ongevallen met uitsluitend medische kosten (Z.G.) tot gevolg slechts 41,5% bedraagt. Ze nemen tevens een belangrijk aandeel in binnen de gevallen met tijdelijke ongeschiktheid en blijvende letsels tot gevolg.

### 3.2.4. Activiteitssector

In tabel 14 worden alleen de sectoren vernoemd waarin meer dan 3% van de ongevallen gebeurden.

Tabel 14 - Verdeling van de gevolgen van de arbeidswegongevallen met een voertuig volgens de activiteitssector van de onderneming - 2004

NACE -code	Activiteitssector	Gevolgen								Totaal		Inci- dentie graad
		Z.G.		T.O.		B.O.		D.O.		Aantal	%	
		Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%			
85	Gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening	651	14,6	815	14,3	173	13,8	6	10,3	1 645	14,4	5,3
74	Overige zakelijke dienstverlening	468	10,5	626	11,0	100	8,0	7	12,1	1 201	10,5	3,9
52	Kleinhandel excl. auto's en motorrijwielen	361	8,1	450	7,9	108	8,6	4	6,9	923	8,1	4,2
45	Bouwnijverheid	225	5,1	426	7,5	126	10,1	7	12,1	784	6,8	4,2
51	Groothandel en handelsbemiddeling, excl. handel in auto's en motorrijwielen	254	5,7	327	5,7	67	5,4	6	10,3	654	5,7	3,6
15	Vervaardiging van voedingsmiddelen en dranken	145	3,3	210	3,7	52	4,2	2	3,4	409	3,6	4,5
55	Hotels en restaurants	130	2,9	196	3,4	62	5,0	4	6,9	392	3,4	3,4
24	Chemische nijverheid	160	3,6	185	3,2	36	2,9	1	1,7	382	3,3	5,4
Andere Nace-codes		2 051	46,1	2 468	43,3	528	42,2	21	36,2	5 068	44,2	5,1
Totaal		4 445	100	5 703	100	1 252	100	58	100	11 458	100	4,6

Deze tabel vergelijkt elk gevolg voor iedere sector met het relatieve aandeel dat het inneemt binnen het globale aantal ongevallen van deze sector, dat men kan aflezen uit de kolom totaal in %.

In deze kolom vindt men het absolute en relatieve aandeel dat de sector vertegenwoordigt binnen de gezamenlijke arbeidswegongevallen met een voertuig.

De incidentiegraad drukt het aantal ongevallen per 1 000 werknemers uit.

### 3.3. HET ONGEVAL

#### 3.3.1. Plaats van het ongeval

Tabel 15 - Geografische verdeling van de plaatsen waar de arbeidswegongevallen met een voertuig zijn gebeurd in functie van hun gevolg - 2004

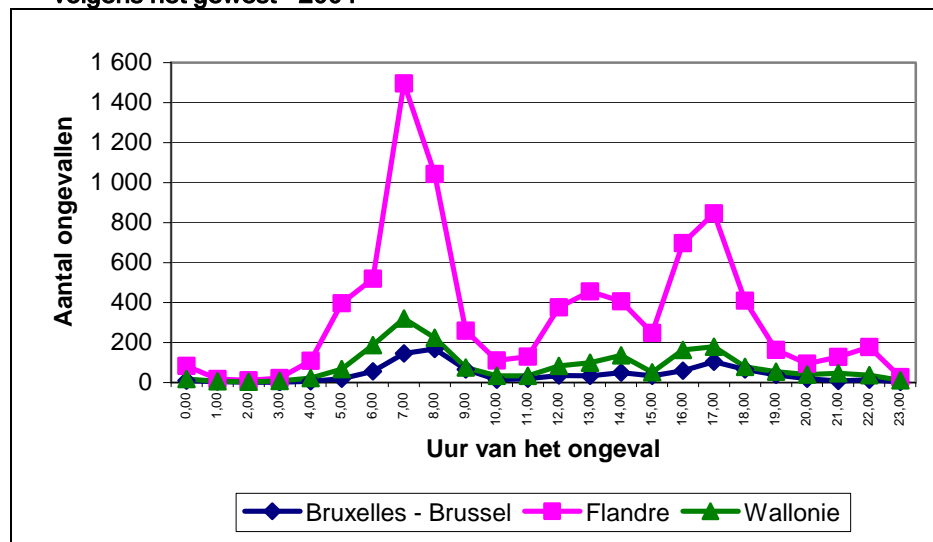
Provincie	Gevolgen								Totaal	
	Z.G.		T.O.		B.O.		D.O.			
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Antwerpen	1 162	26,1	1 393	24,4	327	26,1	12	20,7	2 894	25,3
Waals-Brabant	114	2,6	107	1,9	42	3,4	1	1,7	264	2,3
Brussel-hoofdstad	460	10,3	427	7,5	103	8,2	2	3,4	992	8,7
Henegouwen	269	6,1	367	6,4	85	6,8	9	15,5	730	6,4
Onbekend	11	0,2	11	0,2	3	0,2	0	0,0	25	0,2
Luik	194	4,4	309	5,4	105	8,4	5	8,6	613	5,3
Limburg	290	6,5	533	9,3	85	6,8	5	8,6	913	8,0
Luxemburg	55	1,2	77	1,4	22	1,8	2	3,4	156	1,4
Namen	98	2,2	128	2,2	32	2,6	3	5,2	261	2,3
Oost-Vlaanderen	637	14,3	927	16,3	166	13,3	9	15,5	1 739	15,2
Vlaams-Brabant	572	12,9	602	10,6	144	11,5	2	3,4	1 320	11,5
West-Vlaanderen	572	12,9	819	14,4	136	10,9	8	13,8	1 535	13,4
Onbekend	11	0,2	3	0,1	2	0,2	0	0,0	16	0,1
<b>Totaal</b>	<b>4 445</b>	<b>100</b>	<b>5 703</b>	<b>100</b>	<b>1 252</b>	<b>100</b>	<b>58</b>	<b>100</b>	<b>11 458</b>	<b>100</b>

#### 3.3.2. Ogenblik van het ongeval

De ongevallen werden gegroepeerd op basis van het gewest waarin ze zijn gebeurd. De uren, dagen en maanden waarop en waarin de ongevallen zich hebben voorgedaan, zullen verduidelijkt worden in de grafieken volgens het gewest.

##### 3.3.2.1. UUR VAN HET ONGEVAL

Grafiek 10 - Verdeling van de uren waarop de arbeidswegongevallen met een voertuig zijn gebeurd volgens het gewest - 2004

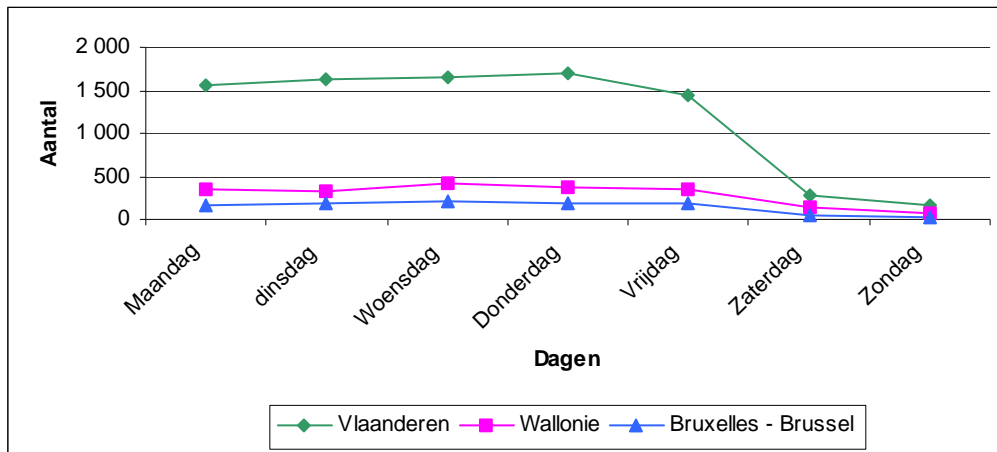




De curven en de pieken van het aantal ongevallen lopen voor Vlaanderen en Wallonië tamelijk parallel, maar de ochtendpieken verschillen lichtjes voor Brussel.

### 3.3.2.2. DAG VAN HET ONGEVAL

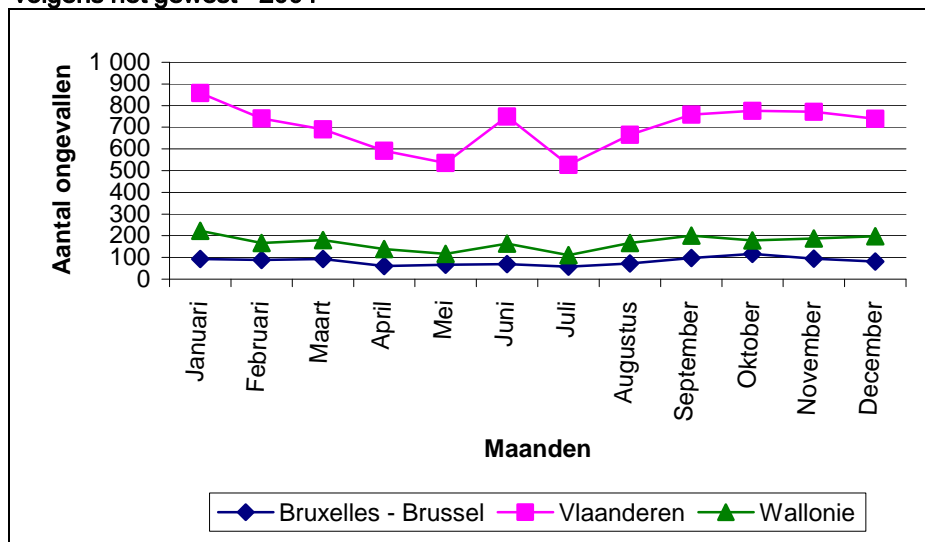
Grafiek 11 - Verdeling van de dagen waarop de arbeidswegongevallen met een voertuig zijn gebeurd volgens het gewest - 2004



De curven verlopen allemaal tamelijk vlak, ongeacht om welk gewest het gaat. Overall stelt men echter een daling van het aantal ongevallen vast op vrijdag en natuurlijk tijdens het weekend.

### 3.3.2.3. MAAND VAN HET ONGEVAL

Grafiek 12 - Verdeling van de maanden waarin de arbeidswegongevallen met een voertuig zijn gebeurd volgens het gewest - 2004



### 3.3.3. Vorm van het ongeval

Tabel 16 heeft betrekking op de vijf belangrijkste vormen van arbeidswegongevallen met een voertuig. Deze vijf ongevalsvormen alleen vindt men terug bij 96% van de ongevallen. Een verkeersongeval kan men onmiddellijk in verband brengen met de vorm «Contact met bewegelijke of onbewegelijke voorwerpen», maar dat geldt niet voor de andere vormen.

Tabel 16 - Verdeling van de gevolgen van de arbeidswegongevallen met een voertuig volgens de vorm van het ongeval- 2004

Vorm van het ongeval ARAB-A	Gevolgen								Totaal	% van totaal aantal ongevallen
	Z.G.		T.O.		B.O.		D.O.			
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%		
33. Contact met beweeglijke voorwerpen	2 211	39,8	2 686	48,4	623	11,2	29	0,5	5 549	48,4
90. Andere vormen van ongeval	822	40,3	1 008	49,4	194	9,5	16	0,8	2 040	17,8
12. Val van personen op de begane grond	647	36,2	972	54,3	169	9,4	1	0,1	1 789	15,6
11. Val van personen van op een hoger gelegen vlak	319	36,9	402	46,5	139	16,1	5	0,6	865	7,5
32. Contact met onbeweeglijke voorwerpen	259	34,8	397	53,4	84	11,3	4	0,5	744	6,5
Sub-totaal andere vormen van ongeval	187	39,7	238	50,5	43	9,1	3	0,6	471	4,1
<b>Totaal</b>	<b>4 445</b>	<b>38,8</b>	<b>5 703</b>	<b>49,8</b>	<b>1 252</b>	<b>10,9</b>	<b>58</b>	<b>0,5</b>	<b>11 458</b>	<b>100</b>

### 3.3.4. Aard van de letsels

Zoals voor de vorm van het ongeval hebben de diensten zich ook voor de gedetailleerde aard van de letsels tot de meest voorkomende beperkt.

Tabel 17 geeft een overzicht van de vaakst voorkomende aard van de letsels, ongeacht de ernst van het ongeval. Tabel 18 heeft alleen betrekking op de zware ongevallen.

Tabel 17 - Verdeling van de gevolgen van de arbeidswegongevallen met een voertuig volgens de aard van het letsel - 2004

Aard van het letsel	Gevolgen van het ongeval								Totaal	% van totaal aantal ongevallen
	Z.G.		B.O.		T.O.		D.O.			
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%		
55. Kneuzingen en verbrijzelingen	1 361	41,2	195	5,9	1 745	52,9	0	0,0	3 301	28,8
99. Andere traumata	644	45,5	131	9,3	610	43,1	29	2,1	1 414	12,3
30 Schuddingen en andere inwendige traumata	520	37,1	131	9,4	746	53,3	3	0,2	1 400	12,2
25. Verstuikingen en verzwikkingen	470	37,4	83	6,6	704	56,0	0	0,0	1 257	11,0
41. Andere verwondingen	527	44,1	87	7,3	579	48,5	2	0,2	1 195	10,4
90. Meervoudige letsels van verscheidene aard	325	31,7	154	15,0	529	51,7	16	1,6	1 024	8,9
10. Fracturen	136	15,5	394	44,8	345	39,2	5	0,6	880	7,7
Subtotaal andere aard van letsels	462	46,8	77	7,8	445	45,1	3	0,3	987	8,6
<b>Totaal</b>	<b>4 445</b>	<b>38,8</b>	<b>1 252</b>	<b>10,9</b>	<b>5 703</b>	<b>49,8</b>	<b>58</b>	<b>0,5</b>	<b>11 458</b>	<b>100</b>

De vaakst voorkomende letsels zijn de kneuzingen en verbrijzelingen, maar opvallend is ook het belangrijk aandeel dat de rubrieken «Andere traumata», «Schuddingen en andere inwendige traumata» en zelfs «Meervoudige letsels van verscheidene aard» innemen. De dalende volgorde wordt in deze tabel duidelijk beïnvloed door het groot aantal ongevallen met minieme of lichte gevolgen. Beperkt men de analyse tot de aard van de letsels voor de ongevallen met een blijvende ongeschiktheid of de dood tot gevolg, dan krijgt men een merkkelijk verschillende volgorde in de frequentie van de letsels.

Tabel 18 - Verdeling van de gevolgen van de zware arbeidswegongevallen met een voertuig volgens de aard van het letsel - 2004

Aard van het letsel	Gevolgen van het ongeval		Totaal aantal zware ongevallen	% van het totaal aantal zware ongevallen	Totaal aantal ongevallen
	GBO	Overlijden			
10. Fracturen	394	5	399	31,3	880
55. Kneuzingen en verbrijzelingen	195	0	195	15,3	3 301
90. Meervoudige letsels van verscheidene aard	154	16	170	13,3	1 024
99. Andere traumata	131	29	160	12,5	1 414
30 Schuddingen en andere inwendige traumata	131	3	134	10,5	1 400
41. Andere verwondingen	87	2	89	7,0	1 195
25. Verstuikingen en verzwikkingen	83	0	83	6,5	1 257
Subtotaal andere aard van letsels	77	3	80	6,3	987
<b>Totaal</b>	<b>1 252</b>	<b>58</b>	<b>1 276</b>	<b>100</b>	<b>11 458</b>

### 3.3.5. Plaats van de letsels

Tabel 19 - Verdeling van de gevolgen van de arbeidswegongevallen met een voertuig volgens de plaats van het letsel - 2004

Plaats van het letsel	Gevolgen van het ongeval								Totaal	% van totaal aantal ongevallen
	Z.G.		T.O.		B.O.		D.O.			
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%		
20. Hals	831	43,5	917	48,0	161	8,4	0	0,0	1 909	16,7
79. Andere algemene letsels	510	44,8	492	43,2	111	9,7	26	2,3	1 139	9,9
68. Andere letsels op verschillende plaatsen	352	35,8	507	51,6	116	11,8	7	0,7	982	8,6
52. Knie	318	39,9	403	50,6	76	9,5	0	0,0	797	7,0
61. Hoofd en romp, hoofd en een of meer ledematen	224	33,9	341	51,7	92	13,9	3	0,5	660	5,8
31. Rug (de schouder niet inbegrepen)	264	45,4	280	48,1	38	6,5	0	0,0	582	5,1
32. Schouder	183	31,7	292	50,6	102	17,7	0	0,0	577	5,0
69. Verschillende niet vermelde plaatsen	215	38,3	260	46,3	74	13,2	12	2,1	561	4,9
Subtotaal andere plaats van letsels	1548	36,4	2211	52,0	482	11,3	10	0,2	4251	37,1
<b>Totaal</b>	<b>4445</b>	<b>38,8</b>	<b>5703</b>	<b>49,8</b>	<b>1252</b>	<b>10,9</b>	<b>58</b>	<b>0,5</b>	<b>11458</b>	<b>100</b>

Bij arbeidswegongevallen met een voertuig worden het vaakst letsels aan de hals opgelopen, maar ook algemene letsels en letsels op verschillende plaatsen komen veel voor en vooral waar het gaat om tijdelijke en blijvende ongeschiktheden, alsook om letsels met een dodelijke afloop.

Uit de volgende vereenvoudigde tabel kan men onmiddellijk aflezen welke lichaamsdelen het vaakst getroffen worden, zowel wat het aantal als de ernst van de letsels betreft.

**Tabel 20 - Verdeling van de gevolgen van de arbeidswegongevallen met een voertuig volgens de getroffen lichaamsdelen - 2004**

Plaats van het letsel	Gevolgen van het ongeval								Totaal	% van totaal aantal ongevallen
	Z.G.		T.O.		B.O.		D.O.			
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%		
Hoofd en hals	1 018	42,2	1 178	48,8	217	9,0	2	0,1	2 415	21,1
Romp	608	37,1	849	51,8	182	11,1	0	0,0	1 639	14,3
Ledematen	955	36,3	1 343	51,0	335	12,7	0	0,0	2 633	23,0
Meervoudige letsels	1 590	38,6	2 008	48,8	469	11,4	49	1,2	4 116	35,9
Bloedsomloop	18	51,4	13	37,1	2	5,7	2	5,7	35	0,3
Onbekend	256	41,3	312	50,3	47	7,6	5	0,8	620	5,4
<b>Totaal</b>	<b>4 445</b>	<b>38,8</b>	<b>5703</b>	<b>49,8</b>	<b>1252</b>	<b>10,9</b>	<b>58</b>	<b>0,5</b>	<b>11 458</b>	<b>100</b>

Men stelt hier vast dat de letsels aan het hoofd en de hals weliswaar groot in aantal, maar in verhouding eerder licht zijn. De letsels aan de romp en de ledematen veroorzaken daarentegen meer tijdelijke en blijvende ongeschiktheden, maar kennen geen dodelijke afloop, wat niet geldt voor de meervoudige letsels.

#### 4. Besluiten

Het doel van deze studie bestond erin, enerzijds, de evolutie van het aantal arbeidswegongevallen met een (al of niet gemotoriseerd) voertuig te schetsen over de periode van 1997 tot 2004 en, anderzijds, een gedetailleerde analyse te maken van dit soort ongevallen die in 2004 zijn gebeurd.

Tijdens periode van 1997 tot 2004 was bijna 64% van de 167 597 slachtoffers op de arbeidsweg betrokken bij een ongeval met een al of niet gemotoriseerd voertuig. Tijdens de laatste vier van de bestudeerde jaren zijn deze ongevallen in aantal gedaald, wat een rechtstreekse weerslag had op de evolutiecurven van het aantal arbeidswegongevallen voor alle materiële agentia samen. 61% van de ongevallen hadden gevolgen en bij meer dan één ongeval op tien liep het slachtoffer blijvende letsels op. Over de acht jaar beschouwd, maken de ongevallen met een voertuig 85% van het globale aantal dodelijke arbeidswegongevallen uit.

Voorts stelt men voor de laatste vier jaar een daling van het relatieve aandeel van de ongevallen met voertuigen binnen het aantal arbeidswegongevallen vast.

Op basis van een vergelijking van de cijfers inzake arbeidswegongevallen met de cijfers inzake letselongevallen in het verkeer die door het BIVV werden verstrekt, kan men de hypothese naar voren schuiven dat de arbeidswegongevallen met een voertuig meer dan een vierde van de letselongevallen in het verkeer uitmaken.

1. Inleiding.....	1
2. Het verkeersrisico op de werkweg in België van 1997 tot 2004.....	2
2.1. Globaal overzicht van de ongevallen met voertuigen bij werkwegongevallen.....	2
2.1.1. Aantal ongevallen.....	2
2.1.2. Gevolgen van de ongevallen.....	3
2.1.3. Sterftcijfer.....	4
2.1.4. Tijdelijke ongeschiktheid.....	5
2.1.5. Blijvende ongeschiktheid.....	6
2.2. Vergelijking van de evolutie van de werkwegongevallen met de algemene evolutie van letselgevallen in het verkeer.....	8
3. Analyse van de verkeersongevallen op de werkweg in 2004.....	10
3.1. De gevolgen van het ongeval.....	10
3.1.1. Gevolgen van het ongeval.....	10
3.1.2. Tijdelijke werkwegongeschiktheden.....	10
3.1.3. Blijvende werkwegongeschiktheden.....	12
3.2. Het slachtoffer.....	13
3.2.1. Leeftijd van het slachtoffer.....	13
3.2.2. Geslacht van het slachtoffer.....	14
3.2.3. Beroepssector van het slachtoffer.....	14
3.2.4. Activiteitssector.....	15
3.3. Het ongeval.....	16
3.3.1. Plaats van het ongeval.....	16
3.3.2. Ogenblik van het ongeval.....	16
3.3.3. Vorm van het ongeval.....	17
3.3.4. Aard van de letsels.....	18
3.3.5. Plaats van de letsels.....	19
4. Besluiten.....	20