

Woon-werkongevallen

BRIEFING

Woon-werkongevallen zijn arbeidsongevallen die op de openbare weg gebeuren op het traject tussen de werk- en woonplaats. Van alle arbeidsongevallen waarvan aangifte gedaan wordt bij het Federaal agentschap voor beroepsrisico's (Fedris), gebeuren er 11% in het verkeer. Het grootste deel van deze ongevallen gebeurt tijdens woon-werkverplaatsingen. In de periode 2015-2019 overleden 223 werknemers tijdens een woon-werkongeval en bijna 67.000 raakten gewond, waarvan 17% met blijvende arbeidsongeschiktheid. Daarnaast nam het aantal woon-werkongevallen gedurende deze periode met 15% toe en dit terwijl het aantal verkeersongevallen in het algemeen daalde.

Woon-werkongevallen vormen dus een belangrijk risico en brengen – net als andere verkeersongevallen – grote maatschappelijke kosten en emotioneel leed mee. Er zijn heel wat maatregelen die zowel de overheid, de werkgever als de werknemer kunnen nemen om de verkeersveiligheid tijdens woon-werkverplaatsingen te verbeteren. Centraal hierbij staat het bewust kiezen voor verkeersveilige oplossingen (bv. keuze bedrijfsvoertuigen) en de veiligheidscultuur hoog in het vaandel dragen.

INHOUD

- Hoeveel woon-werkongevallen zijn er in België?
- Wat zegt de wet?
- Welke maatregelen kunnen genomen worden?
- Verdere bronnen van informatie

Highlights

- Tussen 2015 en 2019 lieten **223** werknemers het leven in een woon-werkongeval. En meer dan **11.000** personen raakten gewond met blijvende arbeidsongeschiktheid.
- Arbeidsongevallen in het verkeer kennen doorgaans **zwaardere gevolgen** dan arbeidsongevallen buiten het verkeer. Tegelijk zijn ze gemiddeld **minder ernstig** dan andere verkeersongevallen.
- **Mannen** zijn oververtegenwoordigd in de woon-werkongevallen met zware gevolgen.
- De ernst van de gevolgen van woon-werkongevallen neemt toe bij **oudere werknemers**.



Wat leren we van de ongevallengegevens ?

Welke gegevens over verkeersongevallen tijdens woon-werkverplaatsingen zijn er beschikbaar?

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” één 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 Fedris, het federaal agentschap voor beroepsrisico's. Deze Belgische instelling heeft als hoofddoel om controle uit te voeren bij de werkgevers en verzekeringsondernemingen over arbeidsongevallen van werknemers. Ze staat in voor de bekrachtiging van akkoorden tussen de verzekeringsondernemingen en de getroffenenen. Daarnaast vervult Fedris ook een informatieopdracht: ze heeft daarom een gegevensbank opgericht waarin alle arbeidsongevallen van werknemers in de private en publieke sector worden opgenomen.

De inzameling van de werkongevallengegevens door Fedris is gebaseerd op een aangifteformulier. 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. In 2008 werd de variabele “verkeersongeval” aan het formulier toegevoegd, om de identificatie van dit type ongevallen te vergemakkelijken. 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. Er worden in de databank van Fedris vier soorten gevolgen onderscheiden:

- 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.
- Ongeval met tijdelijke ongeschiktheid: 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.

- Ongeval met voorziene blijvende ongeschiktheid: elk ongeval waarvoor de verzekeraar een vergoeding 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.
- Dodelijk ongeval: elk ongeval dat de al dan niet onmiddellijke dood van het slachtoffer veroorzaakt.

Hoeveel woon-werkongevallen zijn er in België?

Tussen 2015 en 2019 werden er 962.109 arbeidsongevallen geregistreerd door Fedris, hiervan waren er 107.656 (11%) die op de openbare weg gebeurden en geclassificeerd werden als een verkeersongeval. Hoewel verkeersongevallen een relatief klein aandeel van arbeidsongevallen vertegenwoordigen, toont Tabel 1 aan dat arbeidsongevallen in het verkeer wel zwaardere gevolgen hebben. Slechts 26% van de arbeidsongevallen in het verkeer blijven zonder gevolg voor de betrokkenen, terwijl 61% van de betrokkenen tijdelijk ongeschikt blijft na het ongeval en 12% een blijvende ongeschiktheid oploopt. Het aantal dodelijke arbeidsongevallen in het verkeer blijft beperkt tot 0,3% maar ligt wel hoger dan bij het totaal aantal arbeidsongevallen (0,1%). Kijken we naar de ernstindicator, die berekend wordt als het aantal ongevallen met blijvende ongeschiktheid of dodelijke afloop per 1000 geregistreerde ongevallen, dan zien we dat die met 124 hoger ligt bij arbeidsongevallen die in het verkeer gebeuren dan bij alle arbeidsongevallen samen (98).

Tabel 1. Aantal arbeidsongevallen en arbeidsongevallen in het verkeer naargelang de ernst (2015-2019).

		Arbeidsongevallen in het verkeer	Totaal aantal arbeidsongevallen
Zonder gevolg	#	28.477	316.982
	%	26%	33%
Met tijdelijke ongeschiktheid	#	65.809	551.217
	%	61%	57%
Met voorziene blijvende ongeschiktheid	#	13.056	93.272
	%	12%	10%
Dodelijk	#	314	638
	%	0,3%	0,1%
Totaal	#	107.656	962.109
	%	100%	100%
Ernst (ongevallen met blijvende ongeschiktheid en dodelijke ongevallen per 1000 ongevallen)		124	98

Bron: Fedris

Arbeidsongevallen die in het verkeer plaatsvinden kunnen zowel gebeuren tijdens woon-werkverplaatsingen als tijdens dienstverplaatsingen. Uit Tabel 2 blijkt dat het merendeel van de arbeidsongevallen in het verkeer woon-werkongevallen zijn (84%) en dat er maar een beperkt aandeel verkeersongevallen plaatsvindt tijdens verplaatsingen in het kader van het werk zelf (16%). Verder blijkt uit deze tabel dat de ernst van de gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer niet verschillend is naargelang de reden van de verplaatsing.

Tabel 2. Aantal arbeidsongevallen in het verkeer naargelang de reden van verplaatsing en de ernst (2015-2019).

		Tijdens woon-werkverplaatsingen	Tijdens dienstverplaatsingen
Zonder gevolg	#	24.011	4.466
	%	26,5%	26,4%
Met tijdelijke ongeschiktheid	#	55.436	10.373
	%	61,1%	61,2%
Met voorziene blijvende ongeschiktheid	#	11.040	2.016
	%	12,2%	11,9%
Dodelijk	#	223	91
	%	0,25%	0,54%
Totaal	#	90.710	16.946
	%	100%	100%
Ernst (ongevallen met blijvende ongeschiktheid en dodelijke ongevallen per 1000 ongevallen)		124	124

Bron: Fedris

Ten slotte kunnen we het aantal woon-werkongevallen ook vergelijken met het totale aantal verkeersongevallen dat door de politie werd geregistreerd. In de periode van 2015 tot 2019 werden er in totaal 459.129 verkeersslachtoffers geregistreerd, hiervan waren er 95,1% lichtgewond, 4,2% zwaargewond en 0,7% doden. Omdat de politiedatabank enkel letselongevallen bevat, is het moeilijk om de ernst te vergelijken met de woon-werkongevallen uit de Fedris-databank. Ook de definities van zwaar- en lichtgewonden verschillen. Wanneer we de ernst berekenen als het aantal dodelijke woon-werkongevallen per 1000 woon-werkongevallen (exclusief degene zonder gevolg), dan krijgen we een ernst van 3,3. In het totaal aantal verkeersongevallen vinden we 6,8 doden per 1000 slachtoffers. Dit geeft een indicatie dat verkeersongevallen die plaatsvinden tijdens woon-werkverplaatsingen minder vaak dodelijk zijn dan gemiddeld.

Dit verschil kunnen we op basis van verscheidene factoren verklaren: ongevallen die tijdens de nacht en in het weekend gebeuren hebben vaker dodelijke 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. Het is bijgevolg ook aannemelijk dat werkgerelateerde verplaatsingen minder vaak gekenmerkt worden door alcoholconsumptie (ongevallen die aan alcoholconsumptie gerelateerd zijn hebben ook zwaardere gevolgen).

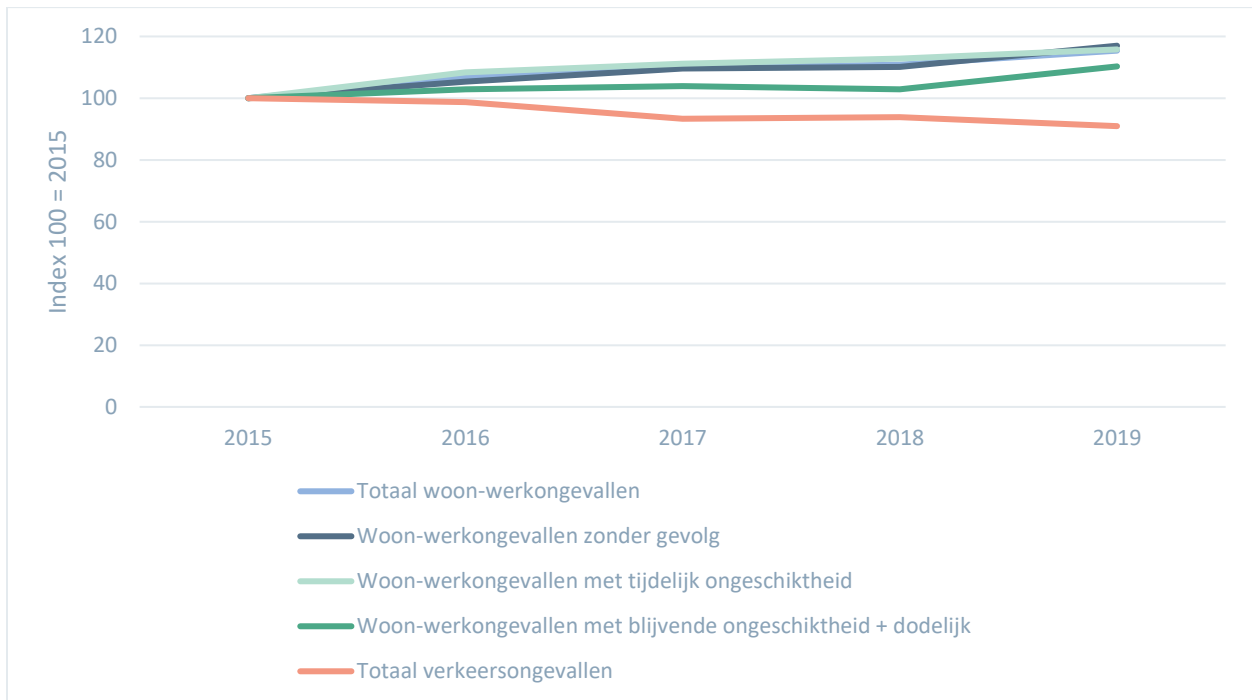
Verderop in deze briefing zal er enkel worden ingegaan op woon-werkongevallen en verkeersongevallen in het algemeen.

Hoe evolueren woon-werkongevallen?

Figuur 1 geeft de evolutie weer tussen 2015 en 2019 van het aantal woon-werkongevallen, geregistreerd door Fedris naargelang de ernst van de gevolgen, en van het totale aantal verkeersongevallen, geregistreerd door de politie. We zien dat het totale aantal woon-werkongevallen een stijgende trend kende in deze periode: tussen 2015 en 2019 nam het aantal ongevallen met 15% toe. Het totaal aantal verkeersongevallen daarentegen kende een daling en nam in dezelfde periode met 9% af.

De stijgende trend zien we voor elk type woon-werkongeval, onafhankelijk van de ernst, al nam het aantal woon-werkongevallen met een zware afloop (blijvende ongeschiktheid of dodelijk) iets minder sterk toe (10%) dan de andere woon-werkongevallen. Verder valt het op dat het aantal woon-werkongevallen vooral tussen 2018 en 2019 sterk toenam.

Figuur 1. Evolutie van het aantal woon-werkongevallen, naargelang de ernst, en van het totaal aantal verkeersongevallen (2015-2019; index 100 = 2015)



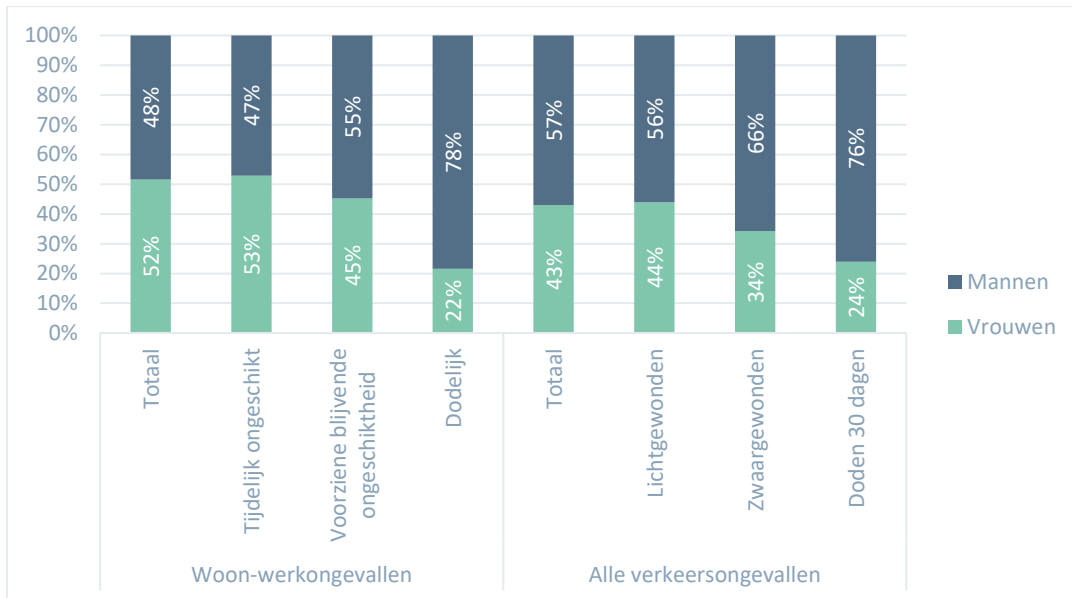
Bron: Fedris & Statbel - Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium

Wie zijn de slachtoffers van woon-werkongevallen?

Geslacht

Figuur 2 toont de verdeling van het aantal woon-werkongevallen (exclusief degene zonder gevolg) naargelang het geslacht. Het aantal slachtoffers van woon-werkongevallen is gelijk verdeeld over mannen en vrouwen. Kijken we echter naar het aantal woon-werkongevallen met een dodelijk afloop, dan zien we dat het aantal mannen sterk oververtegenwoordigd is (78%). Ook bij het aantal woon-werkongevallen met blijvende ongeschiktheid zijn er meer mannen, maar is het verschil minder uitgesproken (55%). Bij alle verkeersongevallen samen zijn er iets meer mannen in het totaal aantal slachtoffers dan vrouwen (57%). Net zoals bij woon-werkongevallen stijgt het aandeel van mannen verder naargelang de ernstgraad stijgt, zo maken ze 66% uit van de zwaargewonden en 76% van de doden.

Figuur 2. Verdeling van het aantal woon-werkongevallen en alle verkeersongevallen naargelang het geslacht en de ernstgraad (2015-2019)

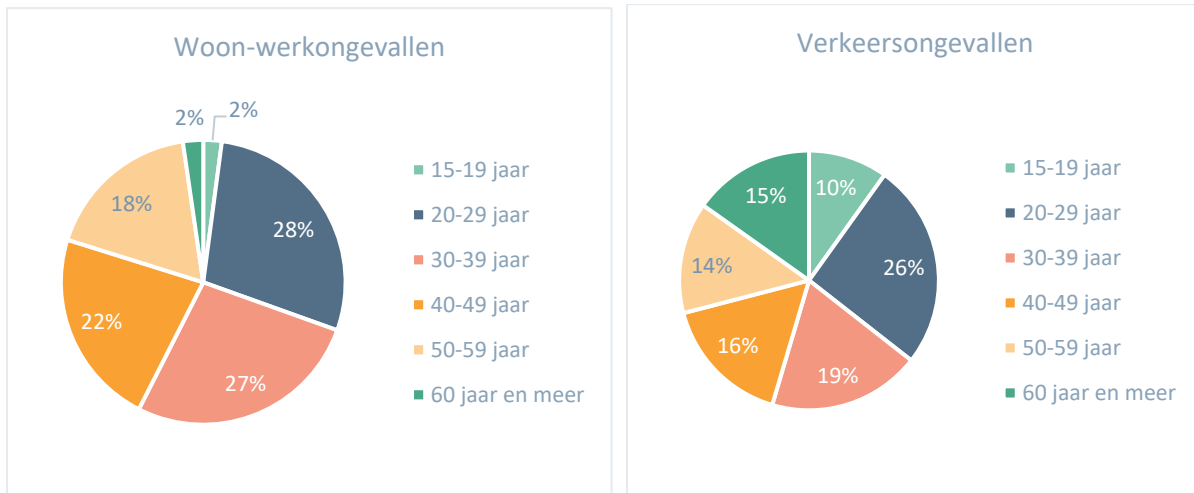


Bron: Fedris & Statbel - Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium

Leeftijd

Figuur 3 toont de verdeling van het aantal woon-werkongevallen (exclusief degene zonder gevolg) en verkeersongevallen naargelang de leeftijd van het slachtoffer. Uit deze figuur blijkt dat de meeste ongevallen gebeuren in de leeftijdsgroep van 20 tot 29 jaar, dit geldt zowel voor woon-werkongevallen als voor alle verkeersongevallen. Daarna volgt de groep van 30- tot 39-jarigen. De 15- tot 19-jarigen en de 60-plussers vertegenwoordigen samen maar 4% van de woon-werkongevallen terwijl ze bij het totaal aantal verkeersongevallen samen een kwart uitmaken. Dit is niet zo vreemd omdat deze leeftijdsgroepen ook minder vertegenwoordigd zijn in de werkende bevolking en dus ook minder woon-werkverplaatsingen maken.

Figuur 3. Verdeling van het aantal woon-werkongevallen (exclusief degene zonder gevolg) en verkeersongevallen met letsel naargelang de leeftijd (2015-2019)

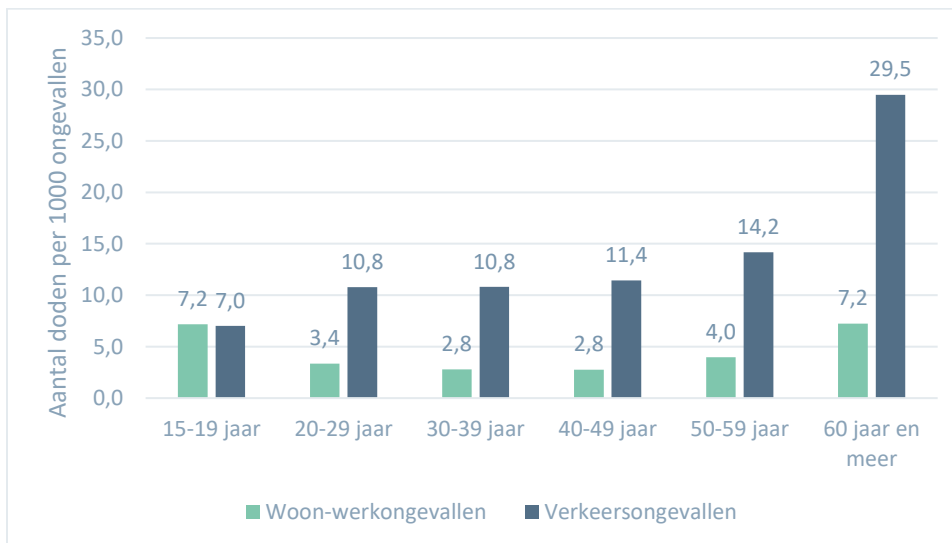


Bron: Fedris & Statbel - Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium

Zoals hierboven reeds vastgesteld, is het risico op een dodelijk verkeersongeval beduidend groter buiten woon-werkverplaatsingen. Dit wordt opnieuw bevestigd in Figuur 4 waarin de ernstindicator wordt weergegeven. Voor woon-werkongevallen is dit het aantal ongevallen met dodelijke afloop per 1000 woon-werkongevallen (exclusief degene zonder gevolg) en voor verkeersongevallen wordt deze indicator berekend als het aantal doden per 1000 slachtoffers.

We zien dat voor alle leeftijdsgroepen, behalve de jongste groep van 15 tot 19 jaar, de ernst groter is bij alle verkeersongevallen dan bij woon-werkongevallen. Voor beide groepen van ongevallen stijgt de ernst naarmate de leeftijd stijgt, maar bij alle verkeersongevallen is de stijging bij 60-plussers veel sterker dan bij woon-werkongevallen.

Figuur 4. Ernst van woon-werkongevallen en alle verkeersongevallen, naargelang de leeftijd (2015-2019)



Bron: Fedris & Statbel - Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium



Wat zegt de wet?

Arbeidsongevallen in het verkeer en wetgeving

Binnen de Belgische arbeidswetgeving wordt er geen specifiek onderscheid gemaakt tussen een arbeidsongeval en een arbeidsongeval binnen het verkeer. De verzekeringsplicht binnen de private sector wordt voorzien vanuit de werkgever. Zo is iedere werkgever die personeel tewerkstelt wettelijk verplicht een arbeidsongevallenverzekering aan te gaan, waardoor ook de dekking van een arbeidsongeval binnen het verkeer geregeld is. De verplichting geldt vanaf de eerste dag van tewerkstelling van de eerste werknemer.

Indien de werkgever aan deze taak verzaakt, is Fedris - het federaal agentschap voor beroepsrisico's - verplicht om niet tijdig verzekerde werkgevers aan te sluiten. De vergoeding voor deze aansluiting is geen verzekeringspremie, maar is te beschouwen als een boete waarvan de hoogte bepaald wordt door het aantal niet verzekerde werknemers en de duurtijd van de niet-verzekerde periode. De werknemer is door deze regeling dus verzekerd van een dekking van het risico. Dit ontslaat de werkgever echter niet van de verplichting om zelf te verzekeren. Indien er toch een arbeidsongeval (al dan niet in het verkeer) gebeurt tijdens deze periode zal Fedris de kosten verhalen op de niet-verzekerde werkgever.

Binnen de publieke sector geldt deze verplichting en deze regeling niet. Hier geldt een specifieke regeling waar de werkgever zelf instaat voor het risico op arbeidsongevallen (al dan niet in het verkeer). Deze regeling is ook van toepassing op de provinciale en lokale besturen. Verenigingen zonder statutair personeel, autonome gemeentebedrijven en OCMW-verenigingen vallen buiten deze regeling en vallen onder de algemene regeling voor werkgevers.

Voor een overzicht van de actuele regelgeving inzake arbeidsongevallen in woon-werkverkeer verwijzen we graag naar de [website](#) van de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg en naar de [website](#) van de Belgische sociale zekerheid.

Rond de beheersing van de risico's op arbeidsongevallen binnen het verkeer is de 'wet op de veiligheid en het welzijn van werknemers in de uitoefening van het werk' (wet van 4 augustus 1996) van toepassing. Deze wet regelt de verplichtingen van de werkgevers en de verschillende interne maatregelen en overlegstructuren die genomen of georganiseerd dienen te worden.



Welke maatregelen kunnen genomen worden?

Er kunnen verschillende maatregelen genomen worden om de verkeersveiligheid tijdens woon-werkverplaatsingen te verbeteren. Hierbij is er een belangrijke rol weggelegd voor zowel werkgevers als de overheid. Daarnaast kan verder onderzoek meer inzicht bieden in de specifieke kenmerken en oorzaken van woon-werkongevallen.

Maatregelen door werkgevers

De integratie van verkeersveiligheid in het beheer en de organisatie van het werk vereist een grondige kennis van de kenmerken van de trajecten die werknemers afleggen, een objectieve beoordeling van het risico van verkeersongevallen en de totstandbrenging van een veiligheidscultuur binnen de onderneming. Andere maatregelen die bedrijven kunnen nemen om het aantal woon-werkongevallen te verminderen zijn: flexibele arbeidsvoorwaarden (bijvoorbeeld door telewerken of flexibele werktijden te bevorderen), decentralisatie van kantoren (om het aantal verplaatsingen of de af te leggen afstand te verminderen), het ter beschikking stellen van veilige bedrijfsvoertuigen met de beste veiligheidsuitrusting, het organiseren van opleidingen inzake verkeersveiligheid, het aanwijzen van veilige routes (vooral voor kwetsbare weggebruikers), opleiding over wijzigingen in de verkeersregels, en het vergoeden van verplaatsingen met het openbaar vervoer. Bedrijven in de privésector en in de openbare sector zullen in ISO 39001 ook alle informatie vinden die zij nodig hebben om verkeersveiligheid in de werkcontext te organiseren. Stap voor stap ondersteunt de ISO 39001-norm bedrijven bij hun inspanningen om verkeersveiligheid als een centrale doelstelling in hun beleid op te nemen.¹

Maatregelen door de maatschappij

Investeren in de ontwikkeling van weginfrastructuur om deze veiliger te maken is een essentiële stap in het terugdringen van verkeersongevallen. Bovendien geeft het succes van nieuwe middelen van persoonlijk vervoer (zoals elektrische fietsen, elektrische scooters, enz.) de contouren van actieve mobiliteit een nieuwe wending, met name in stedelijke gebieden. De gebruikers van deze nieuwe vervoermiddelen zijn niettemin kwetsbare weggebruikers. Hun steeds toenemende aantal op de wegen vereist de invoering van nieuwe maatregelen om hun veiligheid te waarborgen (inrichting van 30 km/uur-zones, aanleg van fietspaden, ontwikkeling van technologieën om de snelheid te beperken naar gelang van de zone waarin zij zich bevinden, enz.). Het is ook de taak van de politieke autoriteiten om bewustmakingsacties en preventiecampagnes op te zetten die nuttig zijn voor de weggebruikers.

¹ <https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:39001:ed-1:v1:en>



Welke maatregelen kunnen genomen worden?

Tenslotte kan de politiek ook maatregelen nemen om ondernemingen en werkgevers aan te moedigen, of zelfs te verplichten (met name via fiscale maatregelen) om preventieve maatregelen te nemen, zoals beschreven in het hoofdstuk "op het niveau van ondernemingen en werkgevers".

Soortgelijke stimulerings- of ontmoedigingssystemen voor werkgevers zouden ook door verzekeringsmaatschappijen kunnen worden overwogen via de verzekeringspremies.

Op het niveau van het onderzoek

De in dit document gebruikte gegevens zijn afkomstig uit twee belangrijke bronnen: de Fedris-databank en de officiële verkeersongevallenstatistieken. Hoewel deze databanken zeer interessante informatie bevatten, dienen zij elk een specifiek doel. Alleen een systeem van gegevenskoppeling zou het mogelijk maken de inherente beperkingen van deze databanken te overwinnen en een vollediger en gedetailleerder beeld van de ongevallen te krijgen zonder de anonimiteit van de betrokkenen aan te tasten. Ook moet worden nagedacht over de integratie van gegevens over ongevallen waarbij zelfstandigen en vrije beroepen zijn betrokken.

De analyses die in het kader van deze werkzaamheden zijn verricht, zijn beperkt. Het zou nuttig zijn dit analytische werk gedetailleerder voort te zetten om een vollediger inzicht te krijgen in de specifieke kenmerken van arbeidsgerelateerde verkeersongevallen en om specifiekere en meer gerichte maatregelen vast te stellen die moeten worden ingevoerd.

Tenslotte zou het nuttig zijn een inventaris op te maken van de middelen die door ondernemingen en werkgevers worden ingezet om verkeersongevallen op weg naar het werk en meer in het algemeen in het kader van het werk te voorkomen.



Verdere bronnen van informatie

Dit onderzoeksrapport geeft een overzicht van de problematiek van arbeidsongevallen in het verkeer in België. Het rapport bevat ongevallencijfers en mogelijke maatregelen.

- Steegmans D., Dupont E. (2015) Impact van arbeidsongevallen in het verkeer. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum

Op de website van Fedris zijn er statistische jaarverslagen terug te vinden die de gegevens over arbeidsongevallen samenvatten. Ook kunnen er tabellen gedownload worden.

- <https://www.fedris.be/nl/professional/privesector/statistieken/statistisch-jaarverslag>

Deze Europese studie en het bijhorende programma geeft een overzicht van de manier waarop woon-werkongevallen worden verzameld en geanalyseerd in de verschillende Europese landen. Daarnaast worden ook ongevallencijfers en mogelijke maatregelen opgesomd.

- Adminaite D., Jost G., Stipdonk H., Ward H. (2017) Tapping the potential for reducing work-related road deaths and injuries. Brussel, België: European Transport Safety Council (ETSC)
- <https://etsc.eu/projects/praise/>