

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 in 2023 aangifte gedaan werd bij het Federaal agentschap voor beroepsrisico's (Fedris), vond 12% plaats in het verkeer. Het grootste deel van deze ongevallen (86%) gebeurde tijdens woon-werkverplaatsingen. In 2023 kwamen 30 werknemers om het leven bij een woon-werkongeval en raakten bijna 12.600 werknemers gewond, waarvan 17% met blijvende arbeidsongeschiktheid. In de afgelopen 10 jaar (2014-2023) is het aantal woon-werkongevallen licht gestegen (+3%), terwijl het aantal verkeersongevallen met 11% is gedaald.

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

- Wat leren we van de ongevallengegevens?
- Wat zegt de wet?
- Welke maatregelen kunnen genomen worden?
- Verdere bronnen van informatie

Highlights

- In 2023 lieten 30 werknemers het leven in een woon-werkongeval. 2.170 personen raakten gewond met blijvende arbeidsongeschiktheid.
- Arbeidsongevallen in het verkeer kennen doorgaans zwaardere gevolgen dan arbeidsongevallen buiten het verkeer.
- Mannen zijn oververtegenwoordigd in de woon-werkongevallen met zware gevolgen.
- In 2023 werden naar schatting ongeveer 1.600 verkeersongevallen vermeden dankzij telewerken.



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 getroffen en getroffen. 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 vergemakkelijken¹. 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.

¹ In principe worden verkeersongevallen die in de Fedris-databank zijn geregistreerd, rechtstreeks geïdentificeerd aan de hand van de variabele “verkeersongeval op de openbare weg”. Dit is de meest relevante categorie om verkeersongevallen te identificeren. De indeling van een ongeval in deze categorie blijft echter grotendeels gebaseerd op de subjectieve beoordeling van de verzekeraar of de werkgever. We kunnen dus niet uitsluiten dat er bepaalde verschillen bestaan tussen deze definitie en de officiële definitie van verkeersongevallen.

- 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 naast een loonvergoeding op basis van de duur van de arbeidsongeschiktheid.
- 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?

In 2023 werden er 167.471 arbeidsongevallen geregistreerd door Fedris, waarvan 19.565 (12%) zich op de openbare weg voordeden en als een verkeersongeval werden geclassificeerd. Hoewel verkeersongevallen een relatief klein aandeel van arbeidsongevallen vertegenwoordigen, toont Tabel 1 aan dat arbeidsongevallen in het verkeer wel zwaardere gevolgen hebben. Slechts 25% van de arbeidsongevallen in het verkeer blijven zonder gevolg voor de betrokkenen (26% in de periode vóór Covid), terwijl 62% van de betrokkenen tijdelijk ongeschikt blijft na het ongeval en 13% een blijvende ongeschiktheid oploopt (12% vóór Covid). Het aantal dodelijke arbeidsongevallen in het verkeer blijft beperkt tot 0,2% (0,3% in de periode vóór Covid) maar ligt wel hoger dan bij het totaal aantal arbeidsongevallen (0,05%) (0,1% vóór Covid). 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 129 hoger ligt bij arbeidsongevallen die in het verkeer gebeuren dan bij alle arbeidsongevallen samen (105).

Tabel 1. Totaal aantal arbeidsongevallen en aantal arbeidsongevallen in het verkeer naargelang de ernst, in de periode vóór Covid (2015-2019) en in 2023.

| | | Arbeidsongevallen in het verkeer | | Totaal aantal arbeidsongevallen | |
|---|---|----------------------------------|----------------------|---------------------------------|-----------------------|
| | | 2015-2019* | 2023 | 2015-2019* | 2023 |
| Zonder gevolg | # | 27.531 (5.506) | <u>4.932</u> | 310.266 (62.053) | <u>51.187</u> |
| | % | 26% | <u>25%</u> | 32% | <u>31%</u> |
| Met tijdelijke ongeschiktheid | # | 65.894 (13.179) | <u>12.106</u> | 552.115 (110.423) | <u>98.677</u> |
| | % | 62% | <u>62%</u> | 58% | <u>59%</u> |
| Met voorziene blijvende ongeschiktheid | # | 13.257 (2.651) | <u>2.493</u> | 94.548 (18.910) | <u>17.524</u> |
| | % | 12% | <u>13%</u> | 10% | <u>10%</u> |
| Dodelijk | # | 318 (64) | <u>34</u> | 647 (129) | <u>83</u> |
| | % | 0,3% | <u>0,2%</u> | 0,1% | <u>0,05%</u> |
| Totaal | # | 107.000 (21.400) | <u>19.565</u> | 957.576 (191.515) | <u>167.471</u> |
| | % | 100% | <u>100%</u> | 100% | <u>100%</u> |
| Ernst (ongevallen met blijvende ongeschiktheid en dodelijke ongevallen per 1000 ongevallen) | | 127 | <u>129</u> | 99 | <u>105</u> |

Bron: Fedris

* De jaargemiddelden staan tussen haakjes vermeld.

Arbeidsongevallen die in het verkeer plaatsvinden, kunnen zowel gebeuren tijdens woon-werkverplaatsingen als tijdens dienstverplaatsingen. Uit Tabel 2 blijkt dat in 2023 het merendeel van de arbeidsongevallen in het verkeer woon-werkongevallen zijn (87% in 2023; 84% vóór Covid) en dat er maar een beperkt aandeel verkeersongevallen plaatsvindt tijdens verplaatsingen in het kader van het werk zelf (13% in 2023; 16% vóór Covid). Verder blijkt uit de tabel dat de ernst van de gevolgen van arbeidsongevallen in het verkeer verschilt naargelang de reden van de verplaatsing: deze lijkt iets hoger te zijn voor woon-werkverkeer (130) dan voor beroepsverplaatsingen (123). Dit verschil was niet zichtbaar in de periode vóór de gezondheids crisis (2015-2019).

Tabel 2. Aantal arbeidsongevallen in het verkeer naargelang de reden van verplaatsing en de ernst van het ongeluk, in de periode vóór Covid (2015-2019) en in 2023.

| | | Tijdens woon-werkverplaatsingen | | Tijdens dienstverplaatsingen | |
|---|---|---------------------------------|----------------------|------------------------------|---------------------|
| | | 2015-2019* | 2023 | 2015-2019* | 2023 |
| Zonder gevolg | # | 23.252 (4.650) | <u>4.288</u> | 4.279 (856) | <u>644</u> |
| | % | 26% | <u>25%</u> | 25% | <u>24%</u> |
| Met tijdelijke ongeschiktheid | # | 55.494 (11.099) | <u>10.418</u> | 10.400 (2.080) | <u>1.688</u> |
| | % | 62% | <u>62%</u> | 62% | <u>63%</u> |
| Met voorziene blijvende ongeschiktheid | # | 11.201 (2.240) | <u>2.170</u> | 2.056 (411) | <u>323</u> |
| | % | 12% | <u>13%</u> | 12% | <u>12%</u> |
| Dodelijk | # | 226 (45) | <u>30</u> | 92 (18) | <u>4</u> |
| | % | 0,3% | <u>0,2%</u> | 0,5% | <u>0,2%</u> |
| Totaal | # | 90.173 (18.035) | <u>16.906</u> | 16.827 (3.365) | <u>2.659</u> |
| | % | 100% | <u>100%</u> | 100% | <u>100%</u> |
| Ernst (ongevallen met blijvende ongeschiktheid en dodelijke ongevallen per 1000 ongevallen) | | 127 | <u>130</u> | 128 | <u>123</u> |

Bron: Fedris

* De jaargemiddelden staan tussen haakjes vermeld.

Ten slotte kunnen we het aantal woon-werkongevallen ook vergelijken met het totale aantal verkeersongevallen dat door de politie werd geregistreerd. In 2023 werden er in totaal 45.260 verkeersslachtoffers geregistreerd, waarvan 92% lichtgewond, 7% zwaargewond en 1,1% doden. Het is moeilijk om de ernst van de letselongevallen in de politiedatabank te vergelijken met de ernst van woon-werkongevallen in de Fedris-databank omdat de definities van licht- en zwaargewonden verschillen. Wanneer we de ernst berekenen als het aantal dodelijke ongevallen per 1000 woon-werkongevallen (exclusief degene zonder gevolg), krijgen we een ernstindicator van 2,4. Voor het totale aantal verkeersongevallen zoals geregistreerd door de politie bedraagt deze indicator 13,6 doden per 1000 ongevallen. Hoewel een vergelijking moeilijk blijft, geven deze cijfers een indicatie dat verkeersongevallen die plaatsvinden tijdens woon-werkverplaatsingen, minder ernstig zijn dan verkeersongevallen in het algemeen.

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).

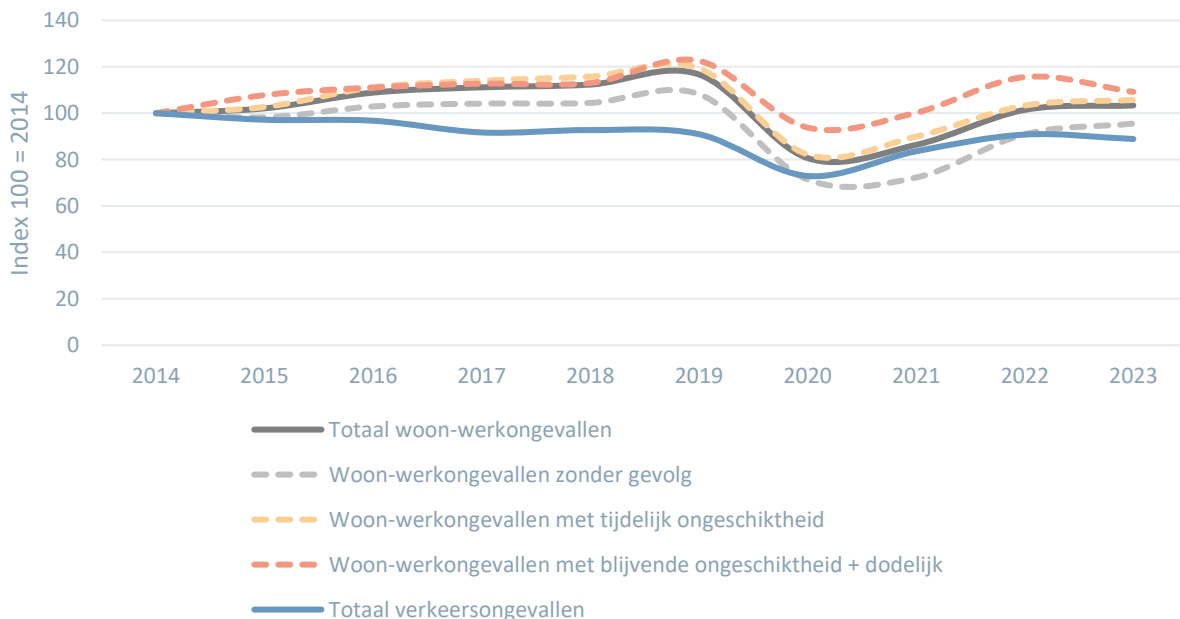
Verderop in deze briefing zal er enkel worden ingegaan op woon-werkongevallen en verkeersongevallen in het algemeen.

Hoe evolueren woon-werkongevallen?

Figuur 1 toont de evolutie van het aantal door Fedris geregistreerde woon-werkongevallen in de afgelopen 10 jaar (2014-2023), op basis van de ernst van de gevolgen, en de evolutie van het totale aantal door de politie geregistreerde verkeersongevallen in dezelfde periode. We stellen vast dat het totale aantal woon-werkongevallen tussen 2014 en 2023 met 3 % is gestegen. Het totale aantal verkeersongevallen is daarentegen in dezelfde periode met 11 % gedaald. Dit kan gedeeltelijk worden verklaard door het feit dat het aantal woonwerkongevallen waarbij een tweewieler (fiets, bromfiets, motorfiets) betrokken was, de afgelopen tien jaar sterk is gestegen (+56%), terwijl het aantal ongevallen waarbij een auto betrokken was, daalde (zie volgend punt). Ongevallen met tweewielers worden volledig geregistreerd in de database van arbeidsongevallen, terwijl dit type ongevallen in de officiële database van verkeersongevallen in aanzienlijke mate ondergerapporteerd is.

Tussen 2014 en 2019 zagen we een stijgende trend in het totale aantal woonwerkongevallen, ongeacht de ernst ervan. Deze trend keerde duidelijk in 2020, een jaar dat gekenmerkt werd door verplaatsingsbeperkingen als gevolg van de gezondheidscrisis. Sindsdien is het aantal woonwerkongevallen opnieuw beginnen stijgen en bereikte het in 2023 een niveau dat vergelijkbaar is met dat van 2015.

Figuur 1. Evolutie van het aantal woon-werkongevallen naargelang de ernst en van het totaal aantal verkeersongevallen (2014-2023; index 100 = 2014)



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

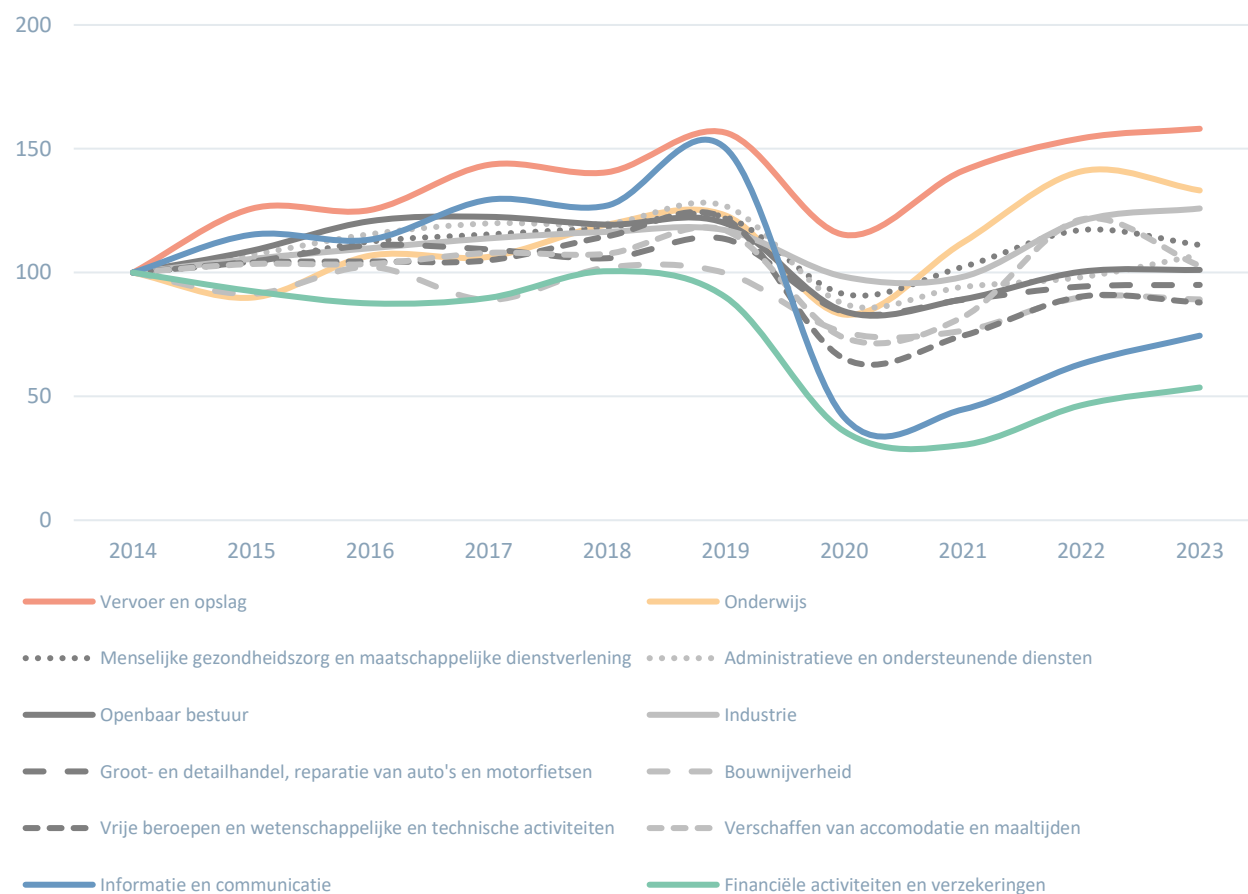
Verschillen volgens verplaatsinswijze

In 2023 waren de meeste woon-werkongevallen auto-ongelukken (39%). Ongevallen met tweewielers (fietsen, bromfietsen, motorfietsen) waren goed voor 32% van alle woon-werkongevallen. In de afgelopen tien jaar (2014-2023) zijn de woon-werkongevallen waarbij tweewielers betrokken waren het sterkst gestegen (+56%), terwijl het aantal auto-ongelukken met 17% daalde.

Verschillen volgens activiteitensector

Figuur 2 toont de evolutie van het aantal door Fedris geregistreerde woon-werkongevallen in de afgelopen 10 jaar (2014-2023) per sector. Ook hier had de gezondheids crisis een grote invloed op de evolutie van het aantal woon-werkongevallen. Tussen 2019 en 2020 is het aantal ongevallen sterk gedaald, ongeacht de activiteitensector. Niet alle activiteitensectoren werden echter in dezelfde mate getroffen.

Figuur 2. Evolutie van het aantal arbeidswegongevallen volgens activiteitensector* (2014-2023; index 100 = 2014).



* Enkel de activiteitensectoren die goed zijn voor minstens 2% van het totale aantal woon-werkongevallen worden voorgesteld.

Bron : Fedris

Terwijl in de meeste sectoren het aantal woon-werkongevallen met 25% tot 45% is gedaald (gemiddeld 36%), onderscheiden sommige sectoren zich van andere wat betreft de evolutie van het aantal ongevallen. Zo is het aantal woon-werkongevallen sterk gedaald in de wetenschappelijke en technische sector (-46%), de financiële en

verzekeringsector (-60%) en vooral in de informatie- en communicatiesector (-72%). Dit is wellicht te verklaren door een versnelde overgang in deze sectoren van werken op kantoor naar telewerken. Tussen 2019 en 2020 droeg telewerken dus bij tot een aanzienlijke daling van het aantal verkeersongevallen door het lagere aantal woon-werkverplaatsingen.

Daarentegen is het aantal woon-werkongevallen in de verwerkende industrie en de bouwsector tussen 2019 en 2020 respectievelijk slechts met 16% en 24% gedaald. Wellicht was wegens het specifieke karakter van deze sectoren een even grote overgang naar telewerken niet mogelijk zoals in andere sectoren aangezien telewerken onmogelijk is voor bepaalde functies die rechtstreeks verband houden met bouwerven of werken in een fabriek. Vanaf 2020 tot 2022 nam het aantal woon-werkongevallen opnieuw toe, en dit in alle sectoren, met uitzondering van de financiële en verzekeringsector, waar het aantal woon-werkongevallen tussen 2020 en 2021 verder daalde (-15%).

Als we kijken naar de ontwikkelingen op langere termijn, zijn de sectoren waarin het aantal woon-werkongevallen tussen 2014 en 2023 het sterkst daalde, de financiële en verzekeringsector (-46%) en de informatie- en communicatiesector (-25%). De sectoren waarin het aantal woon-werkongevallen de afgelopen tien jaar het sterkst steeg, zijn het onderwijs (+33%) en het transport (+58%).

Als we ten slotte kijken naar het aandeel van elke sector in het totale aantal woon-werkongevallen, zien we dat bepaalde sectoren oververtegenwoordigd zijn en andere ondervertegenwoordigd. In 2023 waren sectoren zoals gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening (18%), administratieve en ondersteunende diensten (14%), de verwerkende industrie (14%), het openbaar bestuur (12%) en de handel in en reparatie van motorvoertuigen (10%) elk goed voor ten minste 10% van alle woon-werkongevallen. Andere sectoren, zoals artistieke activiteiten, gas- en elektriciteitsproductie, vastgoed, landbouw, bosbouw en visserij of de winningsindustrie, vertegenwoordigen dan weer minder dan 1% van alle woon-werkongevallen.

In welke mate kan telewerken ongevallen helpen te vermijden?

Op basis van een enquête over telewerkgewoonten bij een representatieve steekproef van Belgische werknemers² en op basis van de ongevalgegevens van Fedris kon het aantal ongevallen en slachtoffers worden geraamd dat dankzij telewerk kon worden vermeden.

Naar schatting zijn er in 2021 bijna 3.000 ongevallen op de Belgische wegen voorkomen dankzij de toename van telewerken. Daardoor konden onder meer 9 doden, 408 gewonden met blijvende arbeidsongeschiktheid en 1.833 gewonden met tijdelijke arbeidsongeschiktheid worden voorkomen. In 2023 wordt het aantal vermeden ongevallen op 1.601 geschat. In dat jaar verreed telewerken ook 3 doden, 206 gewonden met blijvende arbeidsongeschiktheid en 987 gewonden met tijdelijke arbeidsongeschiktheid.

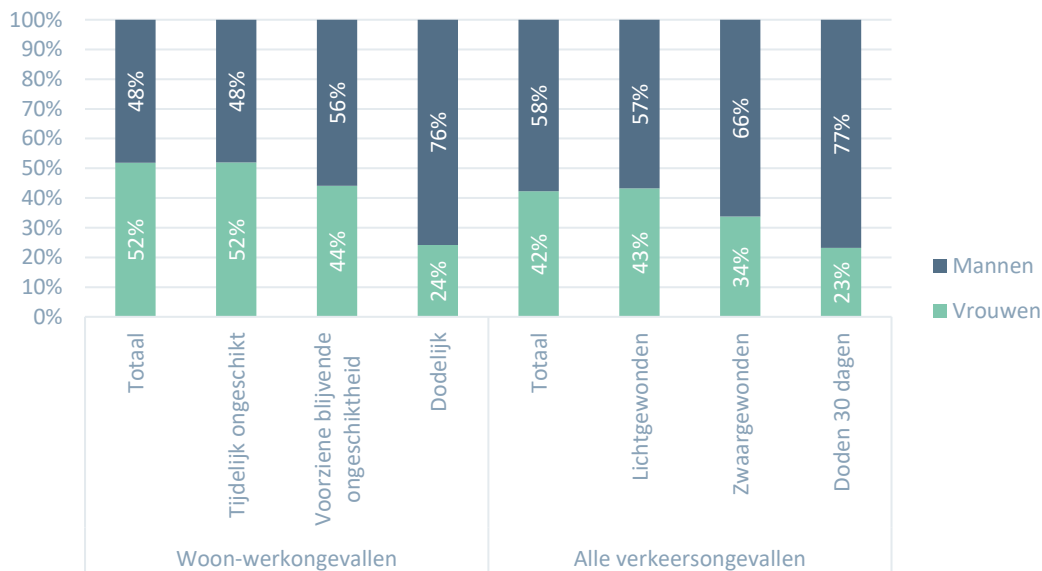
² Enquête BeMob: Telewerk in België, derde uitgave (<https://mobilit.belgium.be/nl/publications/enquete-bemob-telewerk-belgie-uitgave-2024>)

Wie zijn de slachtoffers van woon-werkongevallen?

Geslacht

Figuur 3 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 (76%). Ook bij het aantal woon-werkongevallen met blijvende ongeschiktheid zijn er meer mannen, maar is het verschil minder uitgesproken (56%). Bij alle verkeersongevallen samen zijn er iets meer mannen in het totaal aantal slachtoffers dan vrouwen (58% tegenover 42%). Net zoals bij woon-werkongevallen stijgt het aandeel van mannen verder naargelang de ernstgraad toeneemt, zo maken ze 66% uit van de zwaargewonden en 77% van de doden³.

Figuur 3. Verdeling van het aantal woon-werkongevallen en alle verkeersongevallen naargelang het geslacht en de ernstgraad (2014-2023)



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

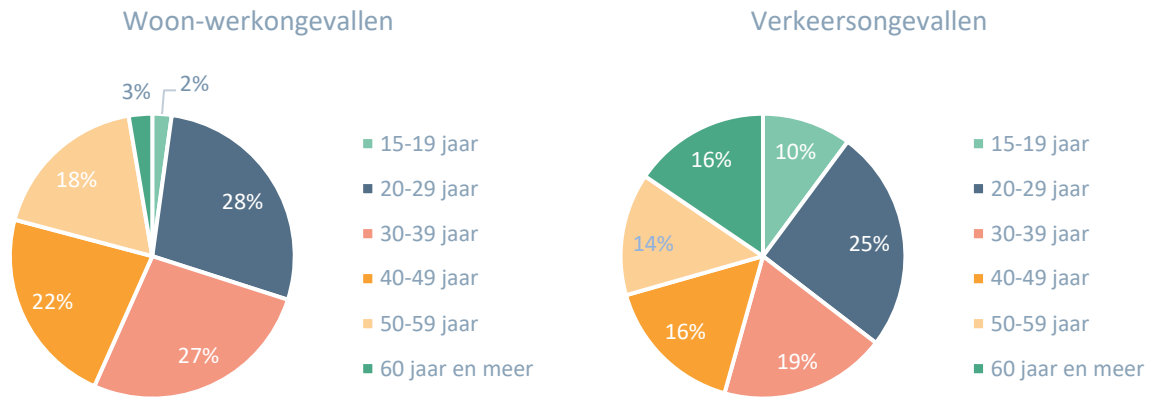
Leeftijd

Figuur 4 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 (28%) als voor alle verkeersongevallen (25%). Daarna volgt de groep van 30- tot 39-jarigen (27% en 19%). De 15- tot 19-jarigen en de 60-plussers vertegenwoordigen samen slechts 5% van de woon-werkongevallen terwijl ze bij het totaal aantal

³ De verschillen tussen mannen en vrouwen wat betreft de ernst van verkeersongevallen zijn te wijten aan verschillende factoren, waaronder: verschillen in individuele blootstelling, antropometrische verschillen en verschillen in de interactiedynamiek tussen bestuurders en weggebruikers (Delannoy, S., Moreau, N., Bouwen, L., Slotmans, F., Delzenne, J. & Bas, S. (2026). Verkeersveiligheid en Gender – Stand van kennis in België en Europa, en pistes voor aanbevelingen, Brussel: Instituut Vias).

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 4. Verdeling van het aantal woon-werkongevallen (exclusief degene zonder gevolg) en verkeersongevallen met letsel naargelang de leeftijd (2014-2023)



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.⁴

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.

⁴ <https://www.iso.org/obp/ui/#iso:std:iso:39001:ed-1:v1:en>

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 ontmoedigingsystemen 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>

De officiële cijfers over verkeersongevallen zijn terug te vinden op de website van Statbel.

- <https://statbel.fgov.be/nl/themas/mobiliteit/verkeer/verkeersongevallen>

Deze Europese studie en het bijhorende programma geeft een overzicht van de manier waarop woonwerkongevallen 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/>

Deze studie beschrijft de evolutie van de woonwerkongevallen waarvan de slachtoffers kwetsbare weggebruikers zijn.

- Assuralia (2025). Studie over de evolutie van de arbeidswegongevallen met zachte mobiliteit in de periode 2019-2024