



FONDS VOOR ARBEIDSONGEVALLEN

VERKEERSONGEVALLEN
ZWARE ARBEIDSONGEVALLEN VAN 2001 TOT 2003
MAART 2005

1. INLEIDING

Deze studie handelt over de arbeidsongevallen in het «verkeer» die zich gedurende de periode 2001–2003 hebben voorgedaan. Het is de bedoeling een onderzoek te wijden aan de als «zwaar» beschouwde arbeidsongevallen en arbeidswegongevallen die zich met een motorvoertuig voordeden. Een ongeval geldt als «zwaar» als er een blijvende ongeschiktheid wordt voorzien of als het een dodelijke afloop kent.

Aan de hand van de informatie die in de gegevensbank is opgeslagen, kan men de ongevallen met een motorvoertuig wel selecteren, maar kan men de ongevallen op de weg (verkeersongevallen) niet isoleren van de andere ongevallen (op bouwwerken, in ateliers, tijdens het laden en lossen, enz.).

Tijdens de referteperiode die de jaren 2001 tot 2003 overlapt, gebeurden er 57 036 arbeidsongevallen of arbeidswegongevallen waarbij een motorvoertuig betrokken was. Dat stemt overeen met 9% van alle ongevallen die tijdens die periode zijn gebeurd. Voor de periode 1996–2000 werd destijds dezelfde vaststelling gedaan.

Zoals voor de periode 1996-2000 komen motorvoertuigen voor in 4% van alle ongevallen die zich bij de uitvoering van het werk hebben voorgedaan en in 55% van de arbeidswegongevallen (56% voor de periode 1996–2000).

Onder de 57 036 ongevallen met een motorvoertuig telt men 7 301 zware ongevallen, waarvan 2 838 ongevallen op het werk en 4 463 ongevallen op de arbeidsweg.

Voor beide categorieën ongevallen werden de volgende variabelen onderzocht: de activiteitssector, de vorm van het ongeval, de aard en de plaats van het letsel, het ogenblik van het ongeval (uur, dag en maand), het percentage blijvende ongeschiktheid, het geslacht van het slachtoffer en zijn leeftijd.

2. ALGEMEEN OVERZICHT

Tabel 1 vermeldt voor elk van de drie bestudeerde jaren het totaal aantal ongevallen met een motorvoertuig, naargelang ze zich bij de uitvoering van het werk (AO) of op de werkweg hebben voorgedaan (AW), evenals de verhoudingen tussen deze aantallen, ongeacht de ernstgraad van het gebeurde ongeval.

Tabel 1 : Verdeling van de arbeidsongevallen met een motorvoertuig volgens het soort ongeval voor de periode 2001-2003						
Jaar	Ongevallen op het werk		Ongevallen op de werkweg		Totaal	AW/AO
	Aantal	%	Aantal	%		
2001	8 253	38,0	13 457	62,0	21 710	1,63
2002	7 368	39,5	11 274	60,5	18 642	1,53
2003	6 801	40,8	9 883	59,2	16 684	1,45
Totaal	22 422	39,3	34 614	60,7	57 036	1,54

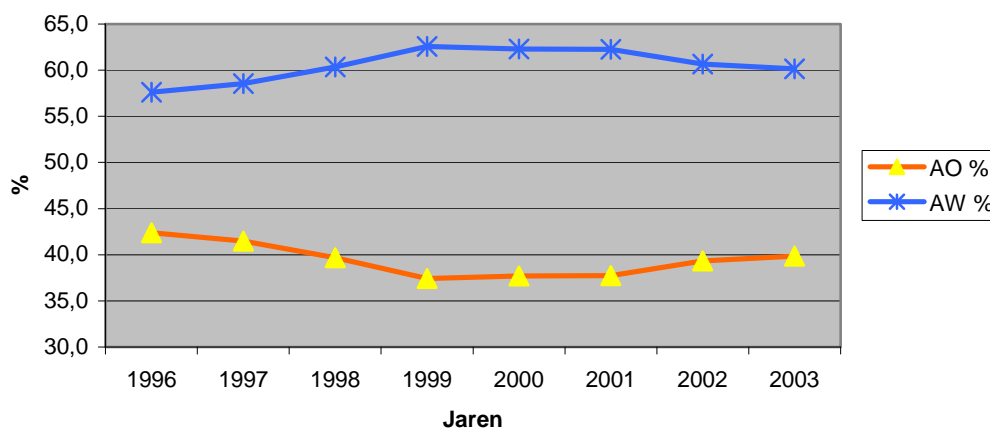
Men merkt dat het relatieve aandeel van de ongevallen bij de uitvoering van het werk in de ongevallen met een motorvoertuig sedert 2001 gestegen is.

Tabel 2 bevat dezelfde gegevens voor de jaren 1996 tot 2003, maar beperkt tot de zware ongevallen.

Tabel 2 : Verdeling van de zware arbeidsongevallen met een motorvoertuig volgens het soort ongeval voor de periode 1996-2003						
Jaar	Ongevallen op het werk		Ongevallen op de werkweg		Totaal	AW/AO
	Aantal	%	Aantal	%		
1996	910	42,4	1 237	57,6	2 147	1,36
1997	1 050	41,5	1 482	58,5	2 532	1,41
1998	988	39,7	1 503	60,3	2 491	1,52
1999	945	37,4	1 581	62,6	2 526	1,67
2000	1 001	37,7	1 654	62,3	2 655	1,65
2001	1 066	37,7	1 758	62,3	2 824	1,65
2002	913	39,3	1 408	60,7	2 321	1,54
2003	859	39,8	1 297	60,2	2 156	1,51
Totaal	7 732	39,3	11 920	60,7	19 652	1,54

Grafiek 1 geeft een anschouwelijk beeld van de evolutie van het relatieve aandeel van de ongevallen bij de uitvoering van het werk en van de ongevallen op de werkweg.

Grafiek 1 : Verdeling van de zware arbeidsongevallen met een motorvoertuig volgens het soort ongeval voor de periode 1996-2003



Vergelijkt men de verhoudingscijfers tussen de ongevallen op de werksweg en de ongevallen bij de uitvoering van het werk, dan stelt men vast dat het aandeel van de ongevallen op de werksweg gestadig afneemt sedert 1999, jaar waarin de verhouding AW/AO met 1,67 haar hoogste punt bereikte.

In **tabel 3** worden de gevolgen van de als zwaar beschouwde ongevallen die zich bij de uitvoering van het werk hebben voorgedaan en waarbij een motorvoertuig betrokken was, vergeleken met de gevolgen van de gezamenlijke zware ongevallen, ongeacht de materiële agens.

Jaar	Alle soorten ongevallen			Ongevallen met motorvoertuig			Percentage AO met motorvoertuig	Percentage AO met motorvoertuig onder de dodelijke AO
	GBO*	D.O.	Totaal 1	GBO*	D.O.	Totaal 2		
1996	11 177	119	11 296	881	29	910	8,1	24
1997	12 712	130	12 842	1 012	38	1 050	8,2	21
1998	12 258	138	12 396	939	49	988	8,0	36
1999	12 479	118	12 597	897	48	945	7,5	41
2000	13 128	139	13 267	963	38	1 001	7,5	27
2001	13 742	127	13 869	1 026	40	1 066	7,7	32
2002	11 710	121	11 831	881	32	913	7,7	27
2003	12 629	100	12 729	828	31	859	4,6	31
Totaal	99 835	992	100 827	7 427	305	7 732	7,7	31

*Blijvende arbeidsongeschiktheid

Bij de ontleding van deze tabel merkt men dat het aandeel van ongevallen met een motorvoertuig in de gezamenlijke zware ongevallen bij de uitvoering van het werk tussen 1997 en 2003 over het algemeen is gedaald, maar dat het aandeel van de ongevallen met een motorvoertuig in de dodelijke ongevallen niet dezelfde tendens vertoont. Procentueel bedraagt hun aandeel voor alle bestudeerde jaren samen ongeveer 31%, maar met variaties van 21% tot 40%.

Tabel 4 maakt dezelfde vergelijking voor de ongevallen op de werkdag.

Tabel 4 : Aandeel van de ongevallen met een motorvoertuig in de zware ongevallen op de werkdag voor de periode 1996-2003								
Jaar	Alle soorten ongevallen			Ongevallen met motorvoertuig			Percentage AW met motorvoertuig	Percentage AW met motorvoertuig onder de dodelijke AO
	GBO	D.O.	Totaal 1	GBO	D.O.	Totaal 2		
1996	1 939	75	2 014	1 180	57	1 237	61,4	76
1997	2 292	89	2 381	1 409	73	1 482	62,2	82
1998	2 242	96	2 338	1 421	82	1 503	64,3	85
1999	2 324	94	2 418	1 501	80	1 581	65,4	85
2000	2 393	120	2 513	1 552	102	1 654	65,8	85
2001	2 612	105	2 717	1 671	87	1 758	64,7	83
2002	2 146	92	2 238	1 331	77	1 408	62,9	84
2003	2 212	64	2 276	1 251	46	1 297	57,0	72
Totaal	18 160	735	18 895	11 316	604	11 920	63,1	82

Deze tabel toont niet alleen aan dat het aandeel van de motorvoertuigen in de zware ongevallen op de werkdag erg groot is, maar ook dat hun aandeel in het sterftecijfer te wijten aan de werkdagongevallen nog groter is, zonder dat daarin een duidelijke algemene tendens te bekennen is, behalve een gevoelige daling van de cijfers in 2003, zoals men heeft kunnen vaststellen voor de ongevallen bij de uitvoering van het werk (tabel 3).

3. ANALYSE VAN DE VERSCHILLENDE VARIABELEN

3.1. GESLACHT VAN HET SLACHTOFFER

Tabel 5 schetst de verdeling van de ongevallen met een motorvoertuig volgens het soort ongeval (arbeidsongeval of werkdagongeval) en het geslacht van het slachtoffer voor de periode 1996-2003.

Tabel 5: Verdeling van de zware ongevallen met een motorvoertuig volgens het geslacht van het slachtoffer, het soort ongeval en het jaar van het ongeval							
Jaar	Vrouwen			Mannen			Totaal
	AO	AW	Totaal	AO	AW	Totaal	
1996	125	493	618	785	744	1 529	2 147
1997	144	615	759	906	867	1 773	2 532
1998	109	613	722	879	890	1 769	2 491
1999	130	628	758	815	953	1 768	2 526
2000	134	662	796	867	992	1 859	2 655
2001	136	671	807	930	1 087	2 017	2 824
2002	106	542	648	807	866	1 673	2 321
2003	122	495	617	737	802	1 539	2 156
Totaal	1 006	4 719	5 725	6 726	7 201	13 927	19 652

Van bij het eerste onderzoek stelt men vast dat de slachtoffers van de arbeidsongevallen overwegend mannen zijn, ongeacht of het gaat om ongevallen bij de uitvoering van het werk of om ongevallen op de werkweg, maar dat de verhoudingen verschillen.

In de tabellen 6 en 7 wordt die vaststelling verder uitgewerkt.

Tabel 6: Verdeling van de zware ongevallen bij de uitvoering van het werk en met een motorvoertuig volgens het geslacht van het slachtoffer					
Jaar	Vrouwen		Mannen		Totaal
	Aantal	%	Aantal	%	
1996	125	13.7	785	86.2	910
1997	144	13.7	906	86.3	1 050
1998	109	11.0	879	89.0	988
1999	130	13.8	815	86.2	945
2000	134	13.4	867	86.6	1 001
2001	136	12.8	930	87.2	1 066
2002	106	11.6	807	88.4	913
2003	122	14.2	737	85.8	859
Totaal	1 006	13.0	6 726	87.0	7 732

Tabel 7: Verdeling van de zware ongevallen op de werkweg en met een motorvoertuig volgens het geslacht van het slachtoffer					
Jaar	Vrouwen		Mannen		Totaal
	Aantal	%	Aantal	%	
1996	493	39.9	744	60.1	1 237
1997	615	41.5	867	58.5	1 482
1998	613	40.8	890	59.2	1 503
1999	628	39.7	953	60.3	1 581
2000	662	40.0	992	60.0	1 654
2001	671	38.2	1 087	61.8	1 758
2002	542	38.5	866	61.5	1 408
2003	495	38.2	802	61.8	1 297
Totaal	4 719	39.6	7 201	60.4	11 920

Men merkt meteen dat de ongevallen volgens het geslacht anders verdeeld zijn naargelang het ongeval zich bij de uitvoering van het werk of op de werkweg heeft voorgedaan: 13% van de slachtoffers van de zware ongevallen met een motorvoertuig die zich bij de uitvoering van het werk voordoen, zijn vrouwen; op het vlak van de werkweg ligt het aandeel van vrouwen die een zwaar ongeval hebben, dichtbij het percentage dat ze in de werkwereld vertegenwoordigen.

Men stelt echter een trage maar constante stijging vast van het aandeel van de mannen in de zware ongevallen met een motorvoertuig op de werkweg.

Voorts valt op te merken dat de vrouwen verhoudingsgewijs minder vaak betrokken zijn bij ongevallen met een motorvoertuig dan bij de gezamenlijke arbeidsongevallen en arbeidswegongevallen. Zo bestonden in 2003 de slachtoffers van ongevallen bij de uitvoering van het werk voor 23% en de slachtoffers van de ongevallen op de arbeidsweg voor 49% uit vrouwen, terwijl die percentages respectievelijk slechts 14,2% en 38,2% bedragen als er een motorvoertuig bij het ongeval betrokken is.

Men kan redelijkerwijs aannemen dat de oververtegenwoordiging van de mannen in de ongevallen met een motorvoertuig bij de uitvoering van het werk verband houdt met hun aanwezigheid in de beroepen of activiteitssectoren waarin vaker motorvoertuigen worden gebruikt. Een analyse van de activiteitssectoren op basis van de variabele «NACE-code» en van het geslacht kan deze stelling staven.

3.2. ACTIVITEITSSECTOR

Tabel 8 bevat een rangschikking van de sectoren waarin het vaakst ongevallen met een motorvoertuig gebeuren, ongeacht of het ongeval bij de uitvoering van het werk of op de arbeidsweg is gebeurd.

NACE	2001	2002	2003	Totaal	% van het totaal
60. Vervoer te land	369	289	263	921	12.6
45. Bouwnijverheid	286	235	249	770	10.5
85. Gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening	297	204	177	678	9.3
74. Overige zakelijke dienstverlening	206	211	161	578	7.9
51. Groothandel (excl. handel in auto's)	189	182	128	499	6.8
52. Kleinhandel (excl. handel in auto's)	179	159	97	435	6.0
Totaal voor alle activiteitssectoren	2 824	2 321	2 156	7 301	100

Men merkt inderdaad dat de activiteitssectoren waarin hoofdzakelijk mannen actief zijn, zoals de bouwnijverheid en het vervoer te land, het sterkst vertegenwoordigd zijn.

Zoals in de vorige studie stelt men vast dat meer dan 53% van de zware ongevallen met een motorvoertuig in zes activiteitssectoren gebeuren. Het gaat om dezelfde sectoren als in 2002. Men kan er tevens de volgende sectoren aan toevoegen: handel en onderhoud van auto's met 3,7%, hotels en restaurants met 3,3% en voedingsindustrie met 2,8%. Op te merken valt dat voor 3,7% van de ongevallen de activiteitssector niet gekend is.

De resultaten verschillen echter iets wanneer men de tabel opsplitst in ongevallen bij de uitvoering van het werk en ongevallen op de arbeidsweg.

Tabel 9 schetst de verdeling van de activiteitssectoren waarin het vaakst zware ongevallen met een motorvoertuig bij de uitvoering van het werk gebeuren.

Tabel 9: Activiteitssectoren met de meeste zware ongevallen met een motorvoertuig bij de uitvoering van het werk, per jaar					
NACE	2001	2002	2003	Totaal	% van het totaal
60. Vervoer te land	318	245	226	789	27.8
45. Bouwnijverheid	122	114	92	328	11.6
85. Gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening	60	49	32	141	5.0
74. Overige zakelijke dienstverlening	53	53	57	163	5.7
51. Groothandel (excl. handel in auto's)	95	92	63	250	8.8
52. Kleinhandel (excl. handel in auto's)	41	36	34	111	3.9
Totaal voor alle activiteitssectoren	1 066	913	859	2 838	100

Tabel 10 bevat dezelfde gegevens met betrekking tot de ongevallen op de werksweg.

Tabel 10 : Activiteitssectoren met de meeste zware ongevallen met een motorvoertuig op de werksweg, per jaar					
NACE	2001	2002	2003	Totaal	% van het totaal
85. Gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening	237	155	145	537	12,0
45. Bouwnijverheid	164	121	157	442	9,9
74. Overige zakelijke dienstverlening	153	158	104	415	9,3
52. Kleinhandel (excl. handel in auto's)	138	123	63	324	7,3
51. Groothandel (excl. handel in auto's)	94	90	65	249	5,6
60. Vervoer te land	51	44	37	132	3,0
Totaal voor alle activiteitssectoren	1 758	1 408	1 297	4 463	100

Voor de ongevallen op de werksweg krijgt men een andere volgorde in de activiteitssectoren. Dat is logischerwijs te wijten aan de invloed van de grootte van de sector, waarvan het aantal FTE in tabel 11 wordt aangegeven.

Tabel 11: Aantal FTE per activiteitssector en per jaar			
NACE-code	2001	2002	2003
74. Overige zakelijke dienstverlening	221 727	220 577	221 804
85. Gezondheidszorg en maatschappelijke dienstverlening	200 171	204 461	213 970
52. Kleinhandel (excl. handel in auto's)	156 003	157 916	162 579
51. Groothandel (excl. handel in auto's)	164 428	163 899	162 558
45. Bouwnijverheid	156 752	154 963	161 020
60. Vervoer te land	107 990	103 237	104 351
55. Hotels en restaurants	60 935	62 108	65 058

3.3. VORM VAN HET ONGEVAL

Tabel 12 geeft een overzicht van de meest voorkomende vormen van ongeval bij zware ongevallen met motorvoertuigen die bij de uitvoering van het werk of op de werkdag zijn gebeurd.

Vorm van het ongeval	2001			2002			2003			Totaal	% van het totaal
	V	M	Totaal	V	M	Totaal	V	M	Totaal		
33. Contact met beweeglijke voorwerpen	519	895	1 414	385	747	1 132	360	656	1 016	3 562	48.8
90. Andere vormen van ongeval n.e.g.	113	269	382	98	218	316	108	207	315	1 013	13.9
11. Val van personen van op een hoger gelegen vlak	35	324	359	36	270	306	37	225	262	927	12.7
12. Val van personen op de begane grond	56	147	203	44	129	173	51	132	183	559	7.7
32. Contact met onbeweeglijke voorwerpen	54	135	189	54	103	157	33	88	121	467	6.4
40. Klemming in een voorwerp of tussen voorwerpen	12	94	106	14	75	89	10	75	85	280	3.8
51. Inspanningen, verkeerde beweging tijdens behandelingen zonder drijfkracht	8	69	77	10	66	76	6	71	77	230	3.2
Totaal	807	2017	2 824	648	1673	2 321	617	1539	2 156	7 301	100

Men merkt meteen dat meer dan 61% van de ongevallen met een motorvoertuig toe te schrijven is aan twee vormen van ongeval, te weten het contact met beweeglijke voorwerpen en de val van personen van op een hoger gelegen vlak. Men kan stellen dat deze vormen ongevallen van verschillende aard dekken: de eigenlijke verkeersongevallen, enerzijds, en de vallen uit het stilstaand voertuig, anderzijds.

We stellen tevens een relatief hoge frequentie (7%) voor de klemmingen en de verkeerde bewegingen tijdens behandelingen zonder drijfkracht vast, die zouden kunnen plaatsvinden bij het laden en lossen van voertuigen.

Via de twee volgende tabellen kan de analyse worden verfijnd.

In tabel 13 zijn de meest voorkomende vormen van ongevallen bij de uitvoering van het werk verdeeld volgens het geslacht van het slachtoffer en het jaar.

Vorm van het ongeval	2001			2002			2003			Totaal	% van het totaal
	V	M	Totaal	V	M	Totaal	V	M	Totaal		
33. Contact met beweeglijke voorwerpen	79	285	364	52	240	292	55	208	263	919	32.4
11. Val van personen van op een hoger gelegen vlak	7	222	229	5	216	221	10	156	166	616	21.7

Tabel 13: Verdeling van de meest voorkomende vormen van zware ongevallen met een motorvoertuig bij de uitvoering van het werk volgens het jaar en het geslacht van het slachtoffer

Vorm van het ongeval	2001			2002			2003			Totaal	% van het totaal
	V	M	Totaal	V	M	Totaal	V	M	Totaal		
90. Andere vormen van ongeval n.e.g.	18	109	127	16	82	98	30	102	132	357	12.6
40. Klemming in een voorwerp of tussen voorwerpen	7	80	87	7	69	76	4	70	74	237	8.4
51. Inspanningen, verkeerde beweging tijdens behandelingen zonder drijfkracht	4	57	61	5	62	67	4	62	66	194	6.8
32. Contact met onbeweeglijke voorwerpen	13	60	73	11	46	57	5	35	40	170	6.0
12. Val van personen op de begane grond	6	48	54	7	40	47	11	44	55	156	5.5
Totaal	136	930	1 066	106	807	913	122	737	859	2 838	100

De meest voorkomende ongevalsform blijft weliswaar het contact met beweeglijke voorwerpen (32,4%), wat ongetwijfeld een rijdend voertuig veronderstelt, maar men stelt vast dat de vallen van op een hoger gelegen vlak op zich alleen een vijfde van de ongevallen bij de uitvoering van het werk uitmaken, terwijl de klemmingen, verkeerde bewegingen, contacten met onbeweeglijke voorwerpen en vallen van personen op de begane grond in meer dan een vierde van de ongevallen voorkomen. Men kan hieruit dus afleiden dat minder dan een derde van de zware ongevallen bij de uitvoering van het werk uit botsingen met een rijdend voertuig bestaat. Bij de meeste ongevallen gaat het om een val of een verkeerde beweging.

Tabel 14 verstrekt dezelfde informatie met betrekking tot de ongevallen op de werkdag.

Tabel 14: Verdeling van de meest voorkomende vormen van zware ongevallen met een motorvoertuig op de werkdag volgens het jaar en het geslacht van het slachtoffer

Vorm van het ongeval	2001			2002			2003			Totaal	% van het totaal
	V	M	Totaal	V	M	Totaal	V	M	Totaal		
33. Contact met beweeglijke voorwerpen	440	610	1050	333	507	840	305	448	753	2 643	59.2
90. Andere vormen van ongeval n.e.g.	95	160	255	82	136	218	78	105	183	656	14.7
12. Val van personen op de begane grond	50	99	149	37	89	126	40	88	128	403	9.0
11. Val van personen van op een hoger gelegen vlak	28	102	130	31	54	85	27	69	96	311	7.0
32. Contact met onbeweeglijke voorwerpen	41	75	116	43	57	100	28	53	81	297	6.7
40. Klemming in een voorwerp of tussen voorwerpen	5	14	19	7	6	13	6	5	11	43	1.0
51. Inspanningen, verkeerde beweging tijdens behandelingen zonder drijfkracht	4	12	16	5	4	9	2	9	11	36	0.8
Totaal	671	1 087	1758	542	866	1 408	495	802	1 297	4 463	100

Bijna 60% van de zware ongevallen met een motorvoertuig op de werkdag waren te wijten aan een contact met een beweeglijk voorwerp. Men kan stellen dat het hier voornamelijk gaat om verkeersongevallen met botsingen tussen voertuigen of tussen een voertuig en een voetganger. Het betreft dus ongevallen die rechtstreeks in verband staan met de verkeersveiligheid.

3.4. AARD VAN HET LETSEL

In **tabel 15** zijn de ongevallen verdeeld volgens de meest voorkomende soorten letsels die bij zware ongevallen met een motorvoertuig worden opgelopen, alsook volgens het geslacht van het slachtoffer en het jaar, ongeacht het soort ongeval.

Tabel 15: Verdeling van de meest voorkomende aard van de letsels bij zware ongevallen met een motorvoertuig volgens het geslacht van het slachtoffer en het jaar											
Aard van de letsels	2001			2002			2003			Totaal	% van het totaal
	V	M	Totaal	V	M	Totaal	V	M	Totaal		
10. Fracturen	193	700	893	145	611	756	136	521	657	2306	31.6
55. Kneuzingen en verbrijzelingen	127	236	363	101	184	285	120	187	307	955	13.1
90. Meervoudige letsels	103	255	358	104	181	285	71	177	248	891	12.2
99. Andere traumata	109	237	346	73	190	263	60	165	225	834	11.4
30. Schuddingen	108	178	286	84	179	263	78	125	203	752	10.3
25. Verstuikingen en verzwikkingen	80	200	280	66	163	229	64	178	242	751	10.3
Totaal	807	2017	2824	648	1673	2321	617	1539	2156	7301	100

In de **tabellen 16 en 17** wordt de meest voorkomende aard van de letsels uitgesplitst volgens het geslacht van het slachtoffer.

Tabel 16: Verdeling van de meest voorkomende aard van de letsels bij zware ongevallen met een motorvoertuig bij de vrouwen volgens het jaar					
Aard van de letsels	2001	2002	2003	Totaal	% van het totaal
10. Fracturen	193	145	136	474	22.9
55. Kneuzingen en verbrijzelingen	127	101	120	348	16.8
90. Meervoudige letsels	103	104	71	278	13.4
30. Schuddingen	108	84	78	270	13.0
99. Andere traumata	109	73	60	242	11.7
25. Verstuikingen en verzwikkingen	80	66	64	210	10.1
Totaal	807	648	617	2 072	100

Aard van de letsels	2001	2002	2003	Totaal	% van het totaal
10. Fracturen	700	611	521	1832	35.0
90. Meervoudige letsels	255	181	177	613	11.7
55. Kneuzingen en verbrijzelingen	236	184	187	607	11.6
99. Andere traumata	237	190	165	592	11.3
25. Verstuikingen en verzwikkingen	200	163	178	541	10.3
30. Schuddingen	178	179	125	482	9.2
Totaal	2 017	1 673	1 539	5 229	100

Fracturen zijn zowel bij de mannelijke als de vrouwelijke slachtoffers de meest voorkomende letsels, maar men stelt vast dat ze 23% van de letsels uitmaken bij de vrouwen en 35% bij de mannen. Men merkt ook dat men een andere rangschikking van de frequenties van de letsels krijgt naar gelang van het geslacht van het slachtoffer.

De tabellen 18 en 19 bevatten dezelfde informatie met betrekking tot de ongevallen bij de uitvoering van het werk.

Aard van de letsels	2001	2002	2003	Totaal	% van het totaal
10. Fracturen	35	23	22	80	22.0
55. Kneuzingen en verbrijzelingen	27	13	28	68	18.7
30. Schuddingen	18	18	13	49	13.5
90. Meervoudige letsels	13	18	14	45	12.4
25. Verstuikingen en verzwikkingen	18	15	11	44	12.1
99. Andere traumata	15	8	10	33	9.1
Totaal	136	106	122	364	100

Aard van de letsels	2001	2002	2003	Totaal	% van het totaal
10. Fracturen	307	268	234	809	32.7
25. Verstuikingen en verzwikkingen	136	117	112	365	14.8
55. Kneuzingen en verbrijzelingen	127	110	95	332	13.4
99. Andere traumata	105	81	69	255	10.3
30. Schuddingen	86	90	63	239	9.7
90. Meervoudige letsels	68	56	63	187	7.6
Totaal	930	807	737	2474	100

Wegens het geringe aantal ongevallen waarvan vrouwen bij de uitvoering van het werk het slachtoffer worden en waarbij een motorvoertuig betrokken is, kan de aard van de letsels niet diepgaand worden ontleed. Daarentegen is er de interessante vaststelling dat de volgorde inzake de frequentie van de letsels bij de mannelijke slachtoffers totaal verschilt van het algemeen beeld. De fracturen staan er nog altijd op de eerste plaats, maar ze komen minder vaak voor. Maar bovenal het feit dat de verstuikingen, kneuzingen en andere traumata in de rangschikking vóór de schuddingen en vooral de meervoudige letsels staan, schijnt erop te wijzen dat de letsels minder erg zijn wanneer het ongeval bij de uitvoering van het werk gebeurt.

De tabellen 20 en 21 met betrekking tot de meest voorkomende aard van de letsels bij ongevallen op de arbeidsweg zetten die stelling kracht bij.

Tabel 20: Verdeling van de meest voorkomende aard van de letsels bij zware ongevallen met een motorvoertuig op de arbeidsweg bij de vrouwen volgens het jaar					
Aard van de letsels	2001	2002	2003	Total	% van het totaal
10. Fracturen	158	122	114	394	23.1
55. Kneuzingen en verbrijzelingen	100	88	92	280	16.4
30. Schuddingen	90	86	57	233	13.6
25. Verstuikingen en verzwikkingen	90	66	65	221	12.9
90. Meervoudige letsels	94	65	50	209	12.2
99. Andere traumata	62	51	53	166	9.7
Totaal	671	542	495	1 708	100

Tabel 21: Verdeling van de meest voorkomende aard van de letsels bij zware ongevallen met een motorvoertuig op de arbeidsweg bij de mannen volgens het jaar					
Aard van de letsels	2001	2002	2003	Total	% van het totaal
10. Fracturen	393	343	287	1 023	37.1
30. Schuddingen	187	125	114	426	15.5
90. Meervoudige letsels	132	109	96	337	12.2
55. Kneuzingen en verbrijzelingen	109	74	92	275	10.0
25. Verstuikingen en verzwikkingen	92	89	62	243	8.8
99. Andere traumata	64	46	66	176	6.4
Totaal	1 087	866	802	2 755	100

Tabel 21 toont immers aan dat potentieel zwaardere letsels zoals hersenschuddingen of meervoudige letsels vaker voorkomen wanneer het gaat om een ongeval op de arbeidsweg en het slachtoffer een man is. Fracturen komen dan eveneens vaker voor.

3.5. PLAATS VAN HET LETSEL

De aard van het letsel is slechts één van de elementen waarmee de ernst van een ongeval kan worden beoordeeld. De plaats van het letsel is een ander en even noodzakelijk element. De **tabellen 22 en 23** geven een overzicht volgens het geslacht van de meest voorkomende plaatsen van de letsels bij ongevallen met een motorvoertuig.

Tabel 22: Verdeling van de meest voorkomende plaatsen van de letsels bij zware ongevallen met een motorvoertuig bij de vrouwen volgens het jaar					
Plaats van de letsels	2001	2002	2003	Totaal	% van het totaal
20. Hals	159	117	132	408	19.7
68. Andere letsels op verschillende plaatsen	95	91	55	241	11.6
79. Andere algemene letsels	68	60	49	177	8.5
69. Verschillende niet vermelde plaatsen	57	37	31	125	6.0
54. Enkel en voeten	38	29	29	96	4.6
52. Knie	39	23	25	87	4.2
Totaal	807	648	617	2 072	100

Tabel 23: Verdeling van de meest voorkomende plaatsen van de letsels bij zware ongevallen met een motorvoertuig bij de mannen volgens het jaar					
Plaats van de letsels	2001	2002	2003	Total	% van het totaal
54. Enkel en voeten	209	179	155	543	10.4
68. Andere letsels op verschillende plaatsen	181	117	123	421	8.1
79. Andere algemene letsels	150	139	137	426	8.1
52. Knie	128	133	114	375	7.2
69. Verschillende niet vermelde plaatsen	164	115	87	366	7.0
20. Hals	131	123	106	360	6.9
Totaal	2 017	1 673	1 539	5 229	100

Men stelt vast dat bij de vrouwen de hals de meest getroffen plaats is, terwijl die bij de mannen slechts op de vijfde plaats komt. Mannen lopen daarentegen vaker letsels op aan de enkels en de voeten. Over het algemeen valt echter te betreuren dat voor een groot aantal ongevallen de plaats van het letsel wordt aangeduid via niet erg duidelijke rubrieken zoals andere meervoudige plaatsen, andere algemene letsels en verschillende niet vermelde plaatsen. Daardoor kan men zich precies geen idee geven van de effectief meest voorkomende plaatsen van de letsels.

De tabellen 24 en 25 geven een overzicht van de meest voorkomende plaatsen van de letsels voor de ongevallen bij de uitvoering van het werk.

Tabel 24: Verdeling van de meest voorkomende plaatsen van de letsels bij zware ongevallen met een motorvoertuig bij de uitvoering van het werk bij de vrouwen volgens het jaar					
Plaats van de letsels	2001	2002	2003	Totaal	% van het totaal
20. Hals	31	12	31	74	20.3
68. Andere letsels op verschillende plaatsen	10	16	6	32	8.8
54. Enkel en voeten	10	9	6	25	6.9
79. Andere algemene letsels	12	7	6	25	6.9
52. Knie	6	5	5	16	4.4
69. Verschillende niet vermelde plaatsen	4	4	5	13	3.6
Totaal	136	106	122	364	100

Tabel 25: Verdeling van de meest voorkomende plaatsen van de letsels bij zware ongevallen met een motorvoertuig bij de uitvoering van het werk bij de mannen volgens het jaar					
Plaats van de letsels	2001	2002	2003	Totaal	% van het totaal
54. Enkel en voeten	147	129	112	388	15.7
52. Knie	84	75	62	221	8.9
79. Andere algemene letsels	65	50	46	161	6.5
68. Andere letsels op verschillende plaatsen	67	37	50	154	6.2
69. Verschillende niet vermelde plaatsen	53	47	32	132	5.3
20. Hals	47	37	33	117	4.7
Totaal	930	807	737	2 474	100

Ook hier zijn er opvallende verschillen naar gelang van het geslacht van het slachtoffer. Bij de vrouwen is de hals de meest getroffen plaats, terwijl dat bij de mannen de onderste ledematen zijn.

De tabellen 26 en 27 bevatten de cijfers in verband met de ongevallen op de werkdag.

Tabel 26: Verdeling van de meest voorkomende plaatsen van de letsels bij zware ongevallen met een motorvoertuig op de werkdag bij de vrouwen volgens het jaar					
Plaats van de letsels	2001	2002	2003	Totaal	% van het totaal
20. Hals	128	105	101	334	19.6
68. Andere letsels op verschillende plaatsen	85	75	49	209	12.2
79. Andere algemene letsels	56	53	43	152	8.9
69. Verschillende niet vermelde plaatsen	53	33	26	112	6.6
52. Knie	33	18	20	71	4.2
54. Enkel en voeten	28	20	23	71	4.2
Totaal	671	542	495	1 708	100

Tabel 27: Verdeling van de meest voorkomende plaatsen van de letsels bij zware ongevallen met een motorvoertuig op de werkdag bij de mannen volgens het jaar					
Plaats van de letsels	2001	2002	2003	Totaal	% van het totaal
68. Andere letsels op verschillende plaatsen	114	80	73	267	9.7
79. Andere algemene letsels	85	89	91	265	9.6
20. Hals	84	86	73	243	8.8
69. Verschillende niet vermelde plaatsen	111	68	55	234	8.5
52. Knie	44	58	52	154	5.6
54. Enkel en voeten	62	50	43	155	5.6
Totaal	1 087	866	802	2 755	100

Ook hier komen verschillen tussen mannen en vrouwen aan het licht. De hals blijft de meest getroffen plaats van het letsel bij de vrouwen, terwijl de mannen meestal meervoudige letsels oplopen.

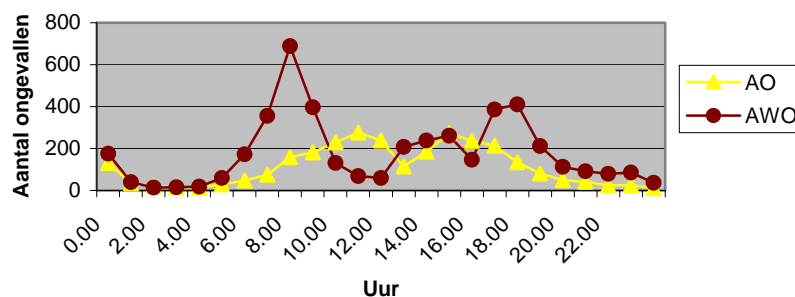
3.6. OGENBLIK VAN HET ONGEVAL

De analyse van het ogenblik van het ongeval is om een dubbele reden van belang. Voor de ongevallen bij de uitvoering van het werk kan men het ogenblik van het ongeval met een motorvoertuig vergelijken met de resultaten voor de gezamenlijke arbeidsongevallen. Voor de ongevallen met een motorvoertuig op de werkdag lijkt een vergelijking van de cijfers met de algemene verkeersongevallencijfers het meest relevant te zijn als men wil nagaan of er al dan niet een verband bestaat tussen het ongeval op de werkdag en het verkeersrisico.

3.6.1. Uur van het ongeval

Grafiek 2 geeft een algemeen overzicht van de voornaamste ongevalspieken voor de ongevallen bij de uitvoering van het werk en de ongevallen op de werkdag.

Grafiek 2: Verdeling van de ongevallen bij de uitvoering van het werk en op de werkdag volgens het uur van de dag voor de periode 2001-2003



Men merkt dat de verdeling van de ongevallen doorheen de dag erg verschilt naargelang het gaat om ongevallen bij de uitvoering van het werk of om ongevallen op de werkdag.

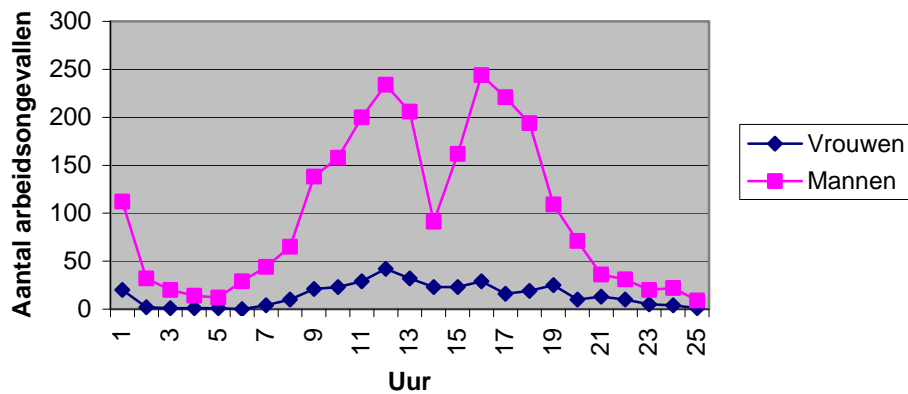
Het is zeer logisch dat de ongevalspieken op de werkdag samenvallen met de spitsuren en dat tijdens de ochtendspits een hogere piek wordt bereikt dan tijdens de avondspits. Zo gebeurt meer dan 35% van de ongevallen gedurende de tijdsspanne 6 u. - 9 u. en 22,5% gedurende de tijdsspanne 16 u. - 18 u. Men stelt ook een stijging vast rond 14 à 15 uur, wat zou kunnen wijzen op trajecten die in het kader van de ploegendienst worden afgelegd.

Deze verdeling verschilt niet veel van die voor de gezamenlijke werkdagongevallen. In het statistisch verslag van 2003 wordt er immers op gewezen dat, wat het aantal werkdagongevallen betreft, de dag drie cruciale momenten bevat. Het aantal ongevallen tijdens de ochtendspits is merkbaar hoger dan tijdens de avondspits. 's Morgens gebeuren de meeste ongevallen tussen 7 u. en 8 u. en 's avonds tussen 16 u. en 17 u. Een derde piek ligt 's middags tussen 12 u. en 13 u. Dit is te verklaren door het erg grote relatieve aandeel van de ongevallen met een motorvoertuig in de werkdagongevallen.

De ongevallen bij de uitvoering van het werk vertonen twee pieken, nl. tussen 10 u. en 12 u. en rond 15 à 16 u. Ook hier is er geen grote afwijking te bekennen ten opzichte van de resultaten voor alle werkdagongevallen samen, vermits men in het statistisch verslag van 2003 kan lezen dat, wanneer men de verdeling van de ongevallen volgens het uur van de dag bekijkt, men twee pieken kan onderscheiden: de hoogste piek situeert zich in de voormiddag tussen 10 en 11 u. en de andere ligt in de namiddag tussen 14 en 15 u. De helft (50%) van de ongevallen gebeurt in de voormiddag (tussen 7 u. en 11 u. 59) en 33% in de namiddag (tussen 12 en 17 u.).

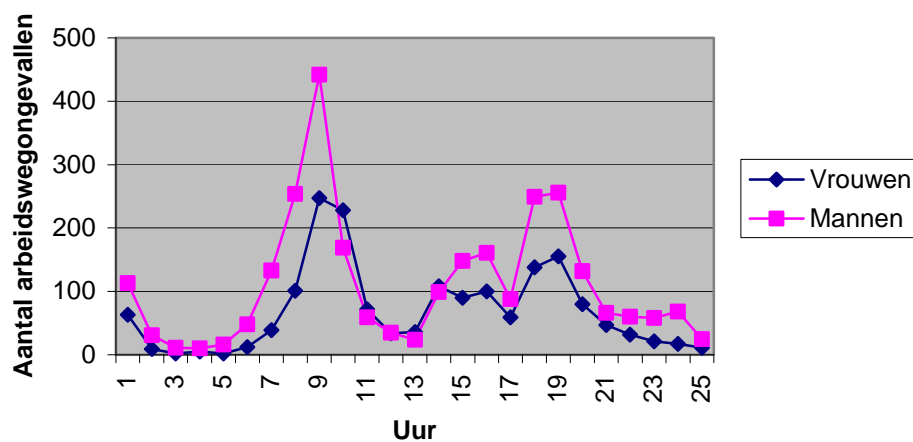
In de verdeling van de ongevallen bij de uitvoering van het werk en op de werkdag vallen eerder verschillen naar gelang van het geslacht van het slachtoffer op, zoals blijkt uit de **grafieken 3 en 4**.

Grafiek 3: Verdeling van de ongevallen op het werk volgens het uur en het geslacht van het slachtoffer voor de periode 2001-2003



We stellen nagenoeg eenzelfde verdeling van de ongevallen bij de uitvoering van het werk doorheen de dag vast voor de mannen, maar dat geldt niet voor de vrouwen. De verdeling van de ongevallen bij de uitvoering van het werk blijft bij de vrouwen tamelijk eenvormig naarmate de dag vordert. Men merkt enkel een lichte stijging tussen 11 u. en 13 u.

Grafiek 4: Verdeling van de ongevallen op de werkweg volgens het uur en het geslacht van het slachtoffer voor de periode 2001-2003

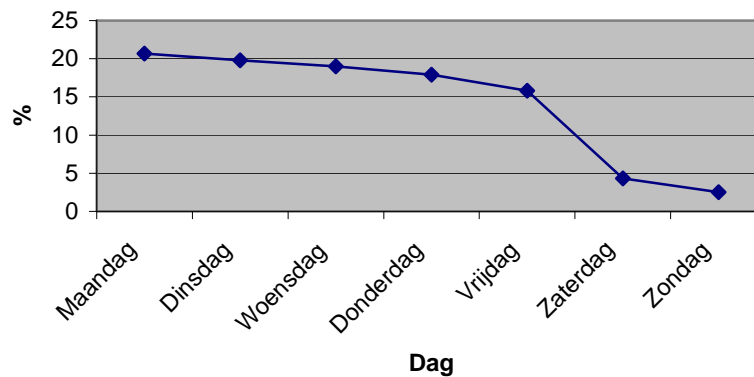


Voor de zware ongevallen met een motorvoertuig lijkt de verdeling van de werkwegongevallen sterk op de algemene verdeling van de werkwegongevallen waarnaar we hierboven hebben verwezen. In tegenstelling tot de ongevallen bij de uitvoering van het werk stelt men geen noemenswaardig verschil vast tussen het verloop van de curven voor de mannen en de vrouwen.

3.6.2. Dag van de week

Uit het statistisch verslag van 2003 blijkt dat de frequentie van de arbeidsongevallen afneemt naarmate de week vordert, met een logische forse terugval tijdens het weekend doordat er die twee dagen minder mensen op het werk aanwezig zijn.

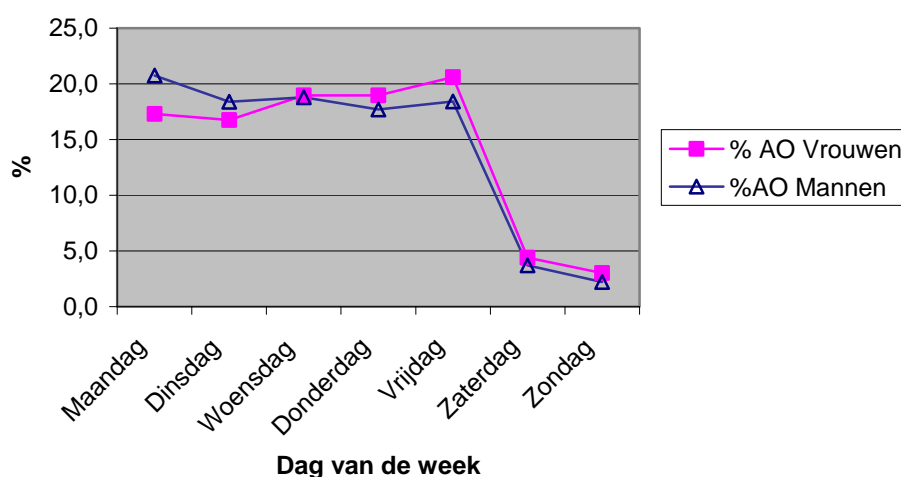
Grafiek 5: Procentuele verdeling van de arbeidsongevallen volgens de dag van de week in 2003



Bron : Statistisch verslag over de arbeidsongevallen van 2003

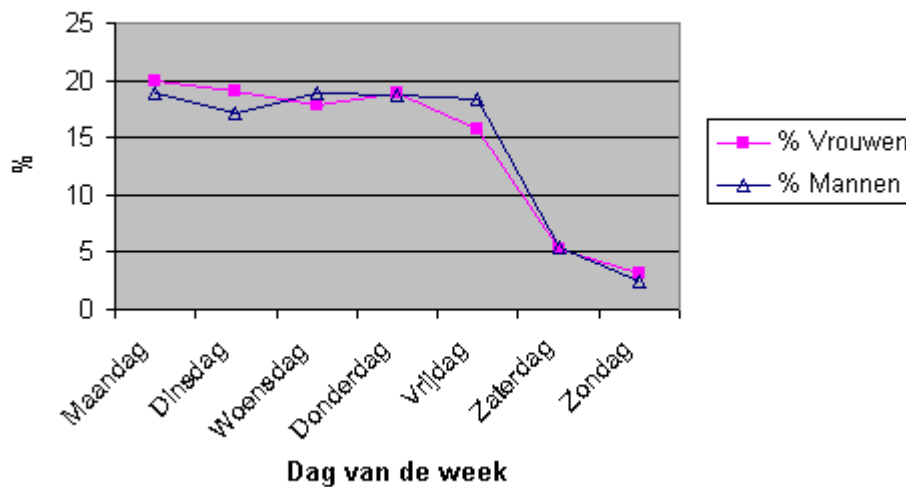
Aan de hand van de volgende grafieken kunnen we nagaan of de curven van de zware ongevallen met een motorvoertuig al of niet gelijklopen met die van de gezamenlijke ongevallen. Op te merken valt dat in deze grafieken de gegevens over de onderzochte drie jaar zijn verwerkt.

Grafiek 6: Verdeling van de zware ongevallen met een motorvoertuig bij de uitvoering van het werk volgens de dag van de week voor de periode 2001-2003



Bij de mannen valt de verdelingscurve voor de zware ongevallen bij de uitvoering van het werk grosso modo samen met de algemene curve, maar dat is niet het geval bij de vrouwen. Men stelt namelijk vast dat bij de vrouwen het aantal ongevallen bij de uitvoering van het werk stijgt naarmate de week vordert, behalve tijdens de weekenddagen.

Grafiek 7: Verdeling van de zware ongevallen met een motorvoertuig op de werkdag volgens de dag van de week voor de periode 2001-2003

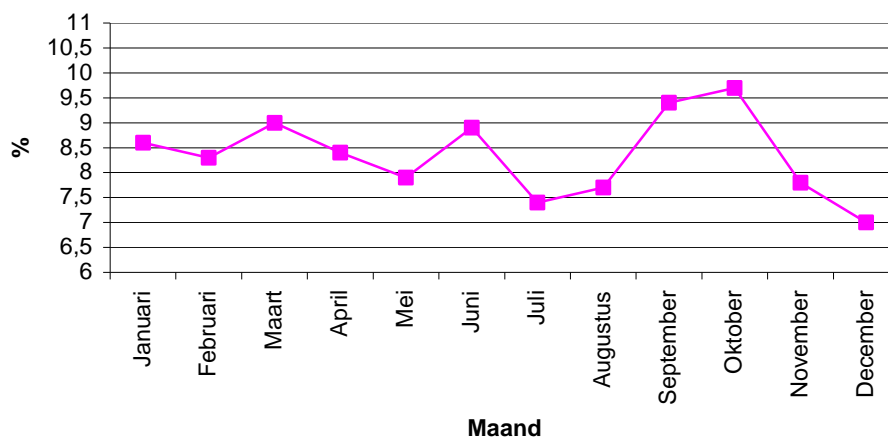


De verdelingscurve van de zware ongevallen met een motorvoertuig op de werkdag voor de periode 2001-2003 valt grotendeels samen met de curve voor alle ongevallen samen.

3.6.3. Maand van het jaar

De volgende grafieken bevatten dezelfde analyse voor de verdeling van de ongevallen volgens de maand van het jaar.

Grafiek 8: Procentuele verdeling van de arbeidsongevallen volgens de maand van het jaar 2003

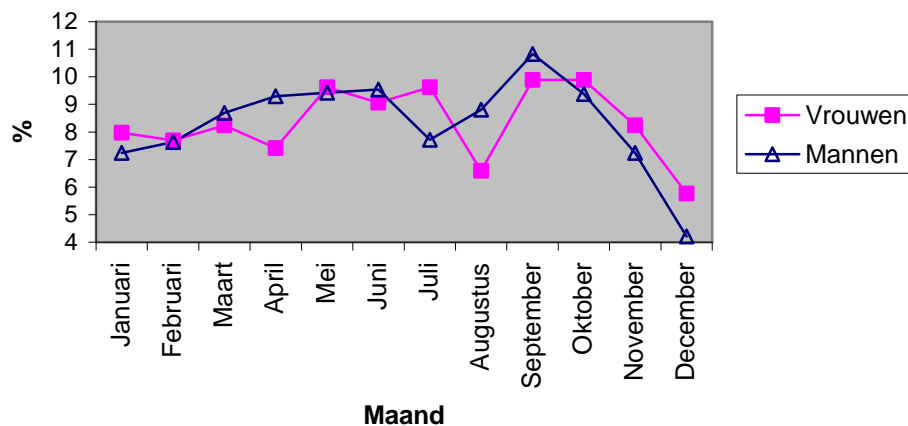


Deze grafiek toont aan dat over het algemeen doorgaans de meeste ongevallen gebeuren tijdens de maanden maart, september en oktober en dat er tijdens de maanden juli en december het minst gebeuren. Deze tendens is doorheen de jaren constant gebleven.

We zullen nagaan of men die tendens terugvindt bij de zware ongevallen met een motorvoertuig, ongeacht of ze bij de uitvoering van het werk of op de werkdag zijn gebeurd.

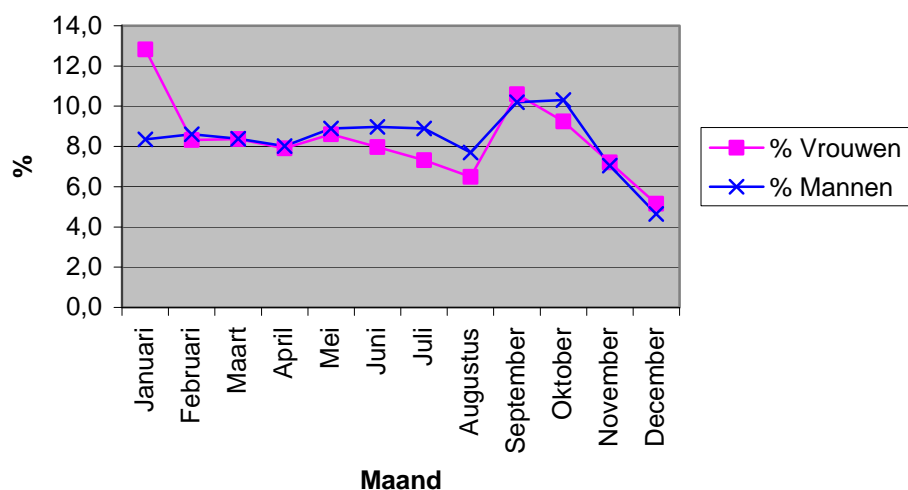
Grafiek 9 schetst de verdeling van de ongevallen bij de uitvoering van het werk voor de periode 2001-2003

Grafiek 9: Verdeling van de zware ongevallen met een motorvoertuig op het werk volgens de maand voor de periode 2001-2003



Wat meteen in het oog springt, is het ongelijke verloop van de curven voor de ongevallen bij de uitvoering van het werk bij de vrouwen en bij de mannen. De maanden waarin de meeste mannelijke slachtoffers vallen zijn, in dalende volgorde, september, juni, mei en oktober, terwijl er tijdens de maanden december, november en juli de minste ongevallen gebeuren. Bij de vrouwen daarentegen zijn september, oktober, mei en juli de gevaarlijkste maanden, terwijl voor de maanden augustus en december de ongevallencijfers het laagst zijn. Deze curve wijkt af van de algemene curve, vooral wat de maand juli betreft.

Grafiek 10: Verdeling van de ongevallen op de arbeidsweg volgens de maand van het jaar voor de periode 2001-2003



Behalve voor de maand januari verschilt de verdeling van de zware ongevallen met een motorvoertuig op de arbeidsweg niet grondig tussen mannen en vrouwen. De meeste

ongevallen gebeuren in september en oktober. De ongevallenpiek bij de vrouwen in de maand januari doet echter vragen rijzen naar een mogelijke verklaring.

3.7. BLIJVENDE ONGESCHIKTHEID

In de **tabellen 27 en 28** zijn de zware ongevallen met een motorvoertuig uitgesplitst volgens het geslacht van het slachtoffer en de voorziene graad van blijvende ongeschiktheid of het overlijden. In de eerste tabel gaat het om de ongevallen bij de uitvoering van het werk en in de tweede om de ongevallen op de arbeidsweg. De ongevallen met een GBO van 20% tot 100% tot gevolg en die met voorziene hulp van derden werden omwille van de leesbaarheid gegroepeerd.

Tabel 28 bevat de resultaten met betrekking tot de ongevallen op het werk.

GBO	Arbeidsongeval					% van het totaal
	Vrouwen	%	Mannen	%	Totaal	
1 tot 4,9%	188	51,6	1 075	43,5	1 263	44,5
5 tot 9,9%	120	33,0	840	34,0	960	33,8
10 tot 15,9%	34	9,3	316	12,8	350	12,3
16 tot 19,9%	5	1,4	37	1,5	42	1,5
20 tot 100% + hulp	11	3,0	109	4,4	120	4,2
Dodelijke ongevallen	6	1,6	97	3,9	103	3,6
Totaal	364	100	2 474	100	2 838	100

Men stelt vast dat 77% van de zware arbeidsongevallen bij de mannen een voorziene blijvende ongeschiktheid van minder dan 10% veroorzaken, terwijl dat percentage voor de vrouwen 84% bedraagt. Deze cijfers zijn gestegen ten opzichte van de vorige studie toen die percentages respectievelijk 74% en 80% bedroegen.

Vermeldenswaard is nog dat de zwaarste letsels verhoudingsgewijs vaker bij de mannen voorkomen. Dat is maar al te waar voor de dodelijke ongevallen die verhoudingsgewijs 2,5 keer vaker mannelijke dan vrouwelijke slachtoffers maken.

Tabel 29 geeft een overzicht van de voorziene ongeschiktheden voor de zware ongevallen op de arbeidsweg.

GBO	Ongeval op de arbeidsweg					% van het totaal
	V	%	M	%	Totaal	
1 tot 4,9%	860	50,4	1.084	39,3	1.944	43,6
5 tot 9,9%	534	31,3	858	31,1	1.392	31,2
10 tot 15,9%	184	10,8	407	14,8	591	13,2
16 tot 19,9%	12	0,7	51	1,9	63	1,4
20 tot 100% + hulp	74	4,3	189	6,9	263	5,9
Dodelijke ongevallen	44	2,6	166	6,0	210	4,7
Totaal	1.708	100	2.755	100	4.463	100

Zoals de ongevallen bij de uitvoering van het werk veroorzaken de ongevallen op de arbeidsweg meestal een voorziene ongeschiktheid van minder dan 10%. Dit is het geval in

70% van de ongevallen bij de mannen en in 81% van de ongevallen bij de vrouwen. Ook hier krijgt men hogere percentages dan in de vorige studie, want toen bedroegen ze respectievelijk 66,5% en 78%.

Er dient ook op gewezen dat zowel bij de mannen als bij de vrouwen het sterftcijfer veel hoger ligt wanneer het ongeval op de arbeidsweg is gebeurd dan wanneer het zich bij de uitvoering van het werk heeft voorgedaan. Over het algemeen kan men stellen dat de ongevallen waarvan vrouwen het slachtoffer worden, minder ernstig zijn dan de ongevallen waardoor mannen worden getroffen en dat geldt zowel voor de ongevallen op het werk als op de arbeidsweg.

In het statistisch verslag over de arbeidsongevallen volgens het geslacht van 2003 werd ook aangestipt dat, voor alle arbeidsongevallen samen, de ernst van de ongevallen op de arbeidsweg groter was. Zo telde men in 2003 voor de vrouwen en de mannen respectievelijk 10,2% en 12,5% ongevallen met voorziene blijvende ongeschiktheid bij de ongevallen op de arbeidsweg, tegenover 5,9% en 7,8% voor de ongevallen bij de uitvoering van het werk. Neemt men echter uitsluitend de ongevallen met een motorvoertuig in aanmerking, dan stijgt het percentage ongevallen met voorziene blijvende ongeschiktheid voor de ongevallen op de arbeidsweg bij de mannen en de vrouwen respectievelijk tot 10,9% en 15%. Het grote verschil ligt in het aantal gevallen met voorziene blijvende ongeschiktheid voor de ongevallen bij de uitvoering van het werk. Daar bedragen de percentages voor de vrouwen en de mannen respectievelijk 10,5% en 13,1%.

4 Besluiten

Deze studie levert de volgende resultaten op:

1. De ongevallen met een motorvoertuig maken 7,7% van de zware ongevallen bij de uitvoering van het werk (AO) en 31% van de dodelijke ongevallen uit. Bij de arbeidswegongevallen (AWO) maken de ongevallen met een motorvoertuig 57% van de zware gevallen en 72% van de dodelijke gevallen uit.
2. Bij de analyse van de verschillende variabelen komen voor de ongevallen met een motorvoertuig de volgende kenmerken aan het licht.
 - Het ongeval met een motorvoertuig is meestal een ongeval op de arbeidsweg (60%) en de getroffenen zijn meestal mannen (87% van AO en 60% van de AWO).
 - De AO doen zich vooral voor, zoals te verwachten, in de sectoren van het vervoer te land en de bouwnijverheid, terwijl de meeste AWO gebeuren in de sector van de gezondheidszorg en de maatschappelijke dienstverlening, gevolgd door de bouwnijverheid en de uitzendarbeid.
 - Meer dan één ongeval op twee gebeurt in de vorm van een contact met een beweeglijk of onbeweeglijk voorwerp. Op de arbeidsweg is dit de ongevalsform in twee ongevallen op drie.
 - Fracturen, kneuzingen en verbrijzelingen zijn de vaakst voorkomende letsels (31,6% en 13,1%), maar ook de meervoudige letsels (12,2%) en de andere traumata (11,4%) scoren hoog.
 - De plaats van het letsel verschilt naar gelang van het geslacht van het slachtoffer. De vrouwen lopen meestal letsels op aan de hals en de mannen aan de enkels en de voeten. De meeste ongevallen veroorzaken echter letsels op verschillende plaatsen van het lichaam of hebben algemene letsels tot gevolg.

- Via de studie konden voor de zware ongevallen met een motorvoertuig piekmomenten worden aangetoond. Die situeren zich op de spitsuren, en vooral in de ochtendspits, voor de AWO en aan het eind van de voormiddag of midden in de namiddag voor de AO.
- Vermeldenswaard is dat de gevolgen van de ongevallen met een motorvoertuig gemiddeld zwaarder zijn dan voor alle ongevallen samen. Over het geheel genomen wordt voor 2,8% van de arbeidsongevallen een blijvende ongeschiktheid van meer dan 20% voorzien tegenover 4,2% voor de ongevallen met een motorvoertuig. Daartegenover wordt voor slechts 44,5% van de ongevallen met een motorvoertuig een blijvende ongeschiktheid van minder dan 5% voorzien tegenover 52% voor alle ongevallen samen.

oooooooooooooooooooooooooooo

Inhoudsopgave

1. INLEIDING	1
2. ALGEMEEN OVERZICHT	2
3. ANALYSE VAN DE VERSCHILLENDE VARIABELEN	4
3.1. Geslacht van het slachtoffer	4
3.2. Activiteitssector	6
3.3. Vorm van het ongeval	8
3.4. Aard van het letsel	10
3.5. Plaats van het letsel	13
3.6. Ogenblik van het ongeval	15
3.6.1. Uur van het ongeval	16
3.6.2. Dag van de week	18
3.6.3. Maand van het jaar	19
3.7. Blijvende ongeschiktheid	21
4 Besluiten	22