



Beste verzekerde,

2016 is ondertussen al even ingezet en met enige vertraging wensen de medewerkers van de Dienst Preventie en ikzelf u de beste wensen toe: dat dit jaar vlekkeloos mag verlopen en dat het u toelaat om bij te dragen aan het welzijn van uw medewerkers.

In onze drie nummers van 2015 hebben we de preventie van intern en extern verkeer van personen en goederen behandeld. Voor dit eerste nummer van 2016, buigen we ons over de afleiding veroorzaakt door het gebruik van een gsm aan het stuur. Gsm's maken het mogelijk om overal en altijd bereikbaar te zijn, maar ze vormen ook een belangrijk risico voor de verkeersveiligheid.

Een ander onderwerp dat we in de kijker zetten, is de brandpreventie bij renovatiewerken. De ervaring leert ons helaas dat onvoorzichtigheid tijdens dit soort werken (werken met blanke vlam, hittepunten of bij ontstaan van vonken) aan de basis van heel wat branden liggen. Een concreet voorbeeld maakt duidelijk dat die branden over het algemeen te wijten zijn aan het ontbreken van elementaire preventiemaatregelen. Wanneer de verzekering bovendien onvoldoende of onvolledig is, hebben ze dramatische financiële gevolgen.

De datum waarop u uiterlijk het jaarrapport aan de inspectie moet bezorgen, komt er over enkele weken aan. Daarom lijkt het ons goed om de registratieprocedure van lichte ongevallen op te frissen.

We herinneren eraan dat die verplicht vermeld moeten worden in het jaarverslag van de interne dienst voor preventie en bescherming op het werk. Daarom herinnert onze Dienst Preventie u aan de werkwijze die u moet volgen en stelt deze een modelformulier ter beschikking dat u vanuit onze Prevention Corner kunt downloaden.

De Infofiche ten slotte, is hoofdzakelijk gewijd aan het opstellen van een uitgebreid rapport bij een ernstig ongeval. De Dienst Preventie heeft een lijst vragen opgesteld die u zal helpen om zowel de primaire als ook de secundaire, tertiaire en zelfs psychosociale oorzaken te kunnen achterhalen.

Graag herinneren we u op het einde van dit voorwoord nog aan de uitreiking van de 'Ethias Prevention Awards', op 11 mei 2016. Dit jaar werken we rond de inspanningen die organisaties leveren bij preventie op het vlak van mobiliteit.

U kunt een project steunen door het uw stem te geven voor de publieksprijs.

Stemmen kunt u op de website www.prevention-awards.be.

Vuc verzekerde!

TELEFONEREN ACHTER HET STUUR

Een bron van afleiding die u het leven kan kosten ...

In het tijdperk van smartphones en tablets lijkt het wel of we allemaal overal en altijd bereikbaar moeten zijn. Dat is een nieuwe situatie die we vandaag nog niet met de nodige afstand kunnen bekijken en waarvan we de impact nog niet volledig kunnen inschatten.

Op het vlak van verkeersveiligheid houdt die constante bereikbaarheid een onmiskenbaar risico in, hoewel dat nog onvoldoende onderzocht is.

Volgens een recente studie van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) sterven er elk jaar bijna 1,3 miljoen mensen bij verkeersongevallen en raken er 50 miljoen gewond⁽¹⁾. Dat zijn indrukwekkende cijfers, maar uiteindelijk vertellen ze ons weinig over het concrete drama dat de families van de slachtoffers en gewonden treft.

De oorzaken van verkeersongevallen zijn over het algemeen wel goed gekend: overdreven snelheid, het niet dragen van veiligheidsgordels, alcohol, de staat van de wegen en/of van de voertuigen, ...

Naar één oorzaak van ongevallen is echter relatief weinig onderzoek verricht: de afleiding achter het stuur. En die kan onder meer toegeschreven worden aan het almaar frequenter gebruik van gsm's of andere draadloze

Strijd tegen de afleiding achter het stuur

- zet het geluid stil
- schakel de antwoordfunctie in
- stop op een veilige plek om te telefoneren



communicatietechnologieën waarmee onze wagens steeds vaker uitgerust worden.

Het onderzoek van de WHO – “*Het gebruik van mobiele telefoons: de afleiding achter het stuur, een groeiend probleem*” – toont aan dat wanneer een bestuurder zijn gsm gebruikt, zijn aandacht vermindert.

Wetende dat we bij een snelheid van 120 km/u meer dan 60 meter in 2 seconden afleggen, ligt het voor de hand dat een afleiding achter het stuur ernstige gevolgen kan teweegbrengen. In combinatie met andere factoren, zoals het gebruik van cruise control, kan een moment van afleiding dodelijk zijn. BIVV onderzocht de problematiek: *Vermoeidheid en afleiding door GSM-gebruik*⁽²⁾, aan de hand van attitudemetingen op het vlak van verkeersveiligheid.

Volgens het BIVV vindt 90% van de bestuurders het onaanvaardbaar om sms'en te versturen tijdens het autorijden. En in de ogen van 85% respondenten kan het niet dat men tijdens het rijden telefoneert met een gsm in de hand. Toch geeft 1 bestuurder op 3 toe dat hij tijdens het rijden wel eens een sms verstuurt. De helft zegt zelfs af en toe een berichtje te lezen terwijl ze rijden. En 45% geeft toe dat men in de loop van het voorbije jaar achter het stuur getelefoneerd heeft met de gsm in de hand.

Hoewel we er geen cijfers over hebben, bestaat een sterk vermoeden dat bestuurders ook hun smartphone of tablet gebruiken om mails te lezen, te schrijven, om websites te bekijken, enz.



In de zomer van 2014 voerde het BIVV een campagne tegen het gebruik van de gsm achter het stuur. Daarin onderstreepte het instituut dat een telefonerende bestuurder, 3 à 4 keer meer risico loopt om bij een ongeval betrokken te raken. Bij het versturen van een sms is dat risico zelfs 23 keer groter! Dit komt natuurlijk doordat de bestuurder meer oog heeft voor zijn gsm dan voor het verkeer.

De gevolgen daarvan zijn een minder goede controle over de auto, een 30 à 70% tragere reactietijd, trager gaan rijden, of bepaalde gebeurtenissen niet opmerken. Dat

Gsm-gebruik leidt bestuurders op vier manieren af:

- **cognitief:** fysiek gezien is de bestuurder in de auto, maar zijn gedachten zijn in beslag genomen door het telefoongesprek en dat gaat ten koste van de rijveiligheid. De reactietijd bijvoorbeeld, neemt toe: zo vergeet 3/4 van de bestuurders om bij zebra-paden te stoppen en slechts 1/3 denkt aan de verkeersborden;
- **visueel:** de bestuurder wendt zijn ogen af van de weg om zijn gsm te bekijken, vooral wanneer hij een sms verstuurt. Daardoor kan de auto van zijn traject afwijken. Tijdens een gesprek kijkt de bestuurder alleen maar recht voor zich en vergeet hij om opzij en in de achteruitkijkspiegels te kijken;
- **fysiek:** de bestuurder laat het stuur los om zijn gsm te hanteren;
- **auditief:** het gerinkel van de gsm verhindert de bestuurder om andere verkeersgeluiden, zoals een claxon of een sirene, te horen.

alles omdat de bestuurder zich niet op het rijden zelf concentreert.

Voegen we daar de risicofactoren bij ten gevolge van de almaar groeiende verkeersdruk, dan ligt het voor de hand dat het gebruik van mobiele technologieën in de auto één van de belangrijkste oorzaken van ongevallen vormt.

Strijd tegen ongevallen als gevolg van afleiding.

Hoe kunnen we de bestuurders overtuigen om hun gsm niet te gebruiken, meer bepaald om sms'en te versturen?

Eenzijds heeft de wetgever het gsm-gebruik in de auto gereguleerd en straffen voor overtredingen voorzien; anderzijds moet de werkgever het probleem preventief benaderen ter voorkoming van arbeidsongevallen.

De wetgever

In België mag de bestuurder van een motorvoertuig geen gsm gebruiken die hij in de hand houdt (artikel 8.4 van het Verkeersreglement).

Het gebruik van een gsm of een smartphone achter het stuur is dus verboden; zowel om te telefoneren als om een sms te versturen.

Als u bewust halt houdt op een plek waar u het verkeer niet hindert, kunt u uw gsm of smartphone uiteraard wel gebruiken. Als u echter voor een rood licht staat of in de file, mag u uw gsm niet gebruiken.

‘Handenvrij’ bellen blijft in België toegelaten, op voorwaarde dat u over een aangepaste kit beschikt die op de juiste manier geïnstalleerd is.

Gsm-gebruik achter het stuur: een originele sensibiliseringsactie

Elk jaar worden duizenden mensen het slachtoffer van verkeersongevallen die het gevolg zijn van het feit dat sms'en tijdens het rijden verstuurd worden. De meeste slachtoffers zijn jongeren. Hoe kunnen we hen overtuigen om die gewoonte achterwege te laten? *Responsible Young Drivers* liet jongeren een sms sturen tijdens een simulatierit. Op deze manier trachten ze de doelgroep bewust te maken van de gevaren van dat op het eerste gezicht banale gebaar. Het resultaat spreekt voor zich: niemand slaagt erin om zijn auto echt onder controle te houden.

Kijk zelf maar ...



We mogen echter niet uit het oog verliezen dat 'handenvrij' bellen een bron van afleiding blijft. Een telefoongesprek leidt de bestuurder immers altijd af. Volgens het vermelde onderzoek van de WHO, is aangetoond dat de bestuurder tijdens het 'handenvrij' bellen, minder aandacht voor het verkeer heeft en zijn instrumentenbord minder goed in het oog houdt. Dus zelfs met een 'handenvrije' kit zal een telefoongesprek de controle over het voertuig verminderen. Idealiter zouden bestuurders telefoneren tijdens het rijden achterwege moeten laten, zelfs 'handenvrij'.

In dat verband wijzen we erop dat een bestuurder, in overeenstemming met de van kracht zijnde reglementen, altijd in staat moet zijn om te sturen en om alle nodige rijbewegingen uit te voeren (artikel 8.3 van het Verkeersreglement).

De werkgever

Wegens zijn plaats en belang in de hiërarchie, is de werkgever het best geplaatst om maatregelen te treffen om te voorkomen dat zijn werknemers zich laten afleiden terwijl ze een voertuig van het bedrijf besturen.

De werkgever kan bijvoorbeeld veilige wagens aanbieden die de eventuele gevolgen beperken van een ongeval veroorzaakt door afleiding.

Hij kan ook risicogedrag bestrijden door opleidingen te organiseren en door bepaalde regels in het bedrijfsreglement op te nemen (bijvoorbeeld: verbod op het gebruik van een gsm achter het stuur, verplicht gebruik van de veiligheidsgordel, ...).

We mogen niet vergeten dat een werkgever aansprakelijk gesteld kan worden bij een verkeersongeval waarbij één van zijn werknemers een gsm gebruikte tijdens het rijden. In de ogen van de wet (artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek) blijft de verantwoordelijkheid niet tot de bestuurder beperkt. De werkgever kan verantwoordelijk gesteld worden voor de attitude van zijn werknemers op de weg wanneer die meer doen dan de opdracht die hen toevertrouwd is. De werkgever heeft niet alleen de verplichting om er zich van te verzekeren dat het voertuig dat aan de werknemer toevertrouwd is, in goede staat is en dat de werknemer voldoet aan de noodzakelijke voorwaarden om een voertuig te mogen besturen (aangepast rijbewijs, gezondheid, ...); de werkgever moet in het bedrijfsreglement ook uitdrukkelijk vermelden dat het gebruik van een gsm achter het stuur strikt verboden is.

Voor sommige functies moet men een absoluut verbod op het gsm-gebruik achter het stuur voorzien. Sommige taken eisen immers een bijzondere aandacht – bv. het besturen van werfvoertuigen en heftrucks of van voertuigen voor openbaar vervoer – en rechtvaardigen een strikt verbod van het gebruik van een gsm achter het stuur.

Besluit

Of de bestuurder nu een 'handenvrije' kit, een gsm of een oortje gebruikt, wanneer hij achter het stuur telefoneert, tast dat zijn reactievermogen aan.

Een oproep is vaak dringend en eist alle aandacht van de automobilist op. Die besteedt dan minder aandacht aan de signalisatie en de andere weggebruikers. De afleiding die gsm's veroorzaken, beïnvloedt het rijgedrag op verschillende manieren:

- de reactietijd wordt langer;
- de bestuurder heeft het moeilijker om de gekozen rijstrook te blijven volgen;
- de veiligheidsafstand tot de voorligger vermindert.

In de strijd tegen verkeersongevallen moet men dus het probleem van de gsm achter het stuur in de risicoanalyses en de actieplannen integreren. Werknemers die een gsm achter het stuur gebruiken, worden vroeg of laat het slachtoffer van die afleiding of raken betrokken bij een ongeval met onomkeerbare gevolgen.

(1) [L'utilisation des téléphones mobiles : la distraction au volant, un problème qui s'aggrave](#) Genève, Zwitserland, Wereldgezondheidsorganisatie, 2011.

(2) Meesmann, U. & Boets, S. (2014) Vermoeidheid en afleiding door GSM-gebruik. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Brandverzekering en reparatiewerken

Wist u dit?

Heel wat branden ontstaan bij reparatie- of andere werken. Bij zulke werken is het van groot belang oog te hebben voor de preventie en om uw verzekeringen na te kijken! Sommige activiteiten, zoals autogeen lassen, snijbranden, elektrisch lassen, solderen, afbranden van verf of vernis, ontdooien, polijsten, ... houden een specifiek brandrisico in. En dat is niet alleen theoretisch. De ervaring heeft al herhaaldelijk aangetoond dat het onvoorzichtig uitvoeren van werkzaamheden met blanke vlam of waarbij hittepunten of vonken ontstaan (lassen, werken aan het dak, slijpen, ...) aan de oorsprong ligt van talrijke branden. Die branden zijn gewoonlijk te wijten aan het feit dat nagelaten werd om de elementaire preventiemaatregelen te nemen. En wanneer de dekking van de verzekering onvoldoende of onvolledig is, kunnen die branden dramatische financiële gevolgen hebben.

Achtergrond

Een aannemer voert reparaties uit aan het dak van een school. Er worden laswerken uitgevoerd. Ongeveer een uur na afloop van het werk en het vertrek van de arbeiders breekt er een brand uit die een deel van het dak vernietigt.

Gelukkig had de school een goede verzekering tegen brandrisico's. In de gecombineerde polis van Ethias is brandschade als gevolg van reparatiewerken gedekt. We hebben een schadevergoeding betaald van meer dan 150.000 euro.

Nadien hebben we contact opgenomen met de BA-verzekeraar van de aannemer, omdat de expert een duidelijke fout van de aannemer vastgesteld had. De verrassing was groot toen we ontdekten dat de BA-verzekering van de aannemer de hoger vermelde schade maar tot een bedrag van maximum 25.000 euro vergoedde. Een belachelijk bedrag in verhouding tot de waarde van het gebouw ...

De school kon gelukkig rekenen op de vergoeding van haar brandverzekering.

Onze raad

Bij reparaties aan één van uw eigendommen:

- 1 Vraag de aannemer welke preventiemaatregelen hij zal nemen, vooral wanneer een warmtebron gebruikt wordt. In dat geval moet de aannemer over een 'vuurvergunning' beschikken (zie kader).

De vuurvergunning

Wanneer uw personeel of derden soortgelijke werkzaamheden uitvoeren, is het nodig om heel strikt de procedure van de vuurvergunning te volgen.

De vuurvergunning is een werkvergunning die de bedrijfsleider of zijn bevoegde vertegenwoordiger uitreikt. De vergunning is beperkt in de tijd en bedoeld voor een duidelijk omschreven activiteit.

De vergunning die door beide partijen ondertekend wordt, legt precieze en concrete arbeidsinstructies vast die minstens de volgende punten moeten omvatten:

- de aard van de uit te voeren werken;
- de datum, uur en geldigheidsduur van de vuurvergunning;
- de bevoegde persoon (personen);
- de te nemen veiligheidsmaatregelen (voor, tijdens en na de activiteit).

Heel concreet houdt die procedure in dat onder andere de volgende preventiemaatregelen genomen moeten worden:

- de uitvoering van gevaarlijke werken vermijden door de keuze van veilige werkmethoden (bv. met schroeven of bouten bevestigen in plaats van te lassen, koud leggen van bitumen op het dak eerder dan warm leggen, ...);
- in de mate van het mogelijke las- en slijpwerken in de buitenlucht uitvoeren, op een voldoende afstand van de gebouwen of in een afzonderlijk lokaal dat volledig leeg gemaakt is;
- als er in het gebouw gevaarlijke werken uitgevoerd moeten worden, moet al het brandbaar materiaal rond de werkzaamheden, verwijderd worden;
- in de buurt van de werkzaamheden, de noodzakelijke middelen voorzien om in te grijpen in geval van calamiteiten (brandblussers, emmers, ...);
- die werkzaamheden bij voorkeur in de voormiddag uitvoeren en controlerondes uitvoeren in de uren nadat de werkzaamheden beëindigd zijn.

Formulieren voor de vuurvergunning kunnen op het volgende adres besteld worden:

ANPI

Parc Scientifique Fleming
B-1348 LOUVAIN-LA-NEUVE
Tel : 010/475211

Daarnaast moeten bepaalde preventiemaatregelen verplicht genomen worden, meer bepaald:

- één of meerdere brandblussers op het dak voorzien;
- de gasflessen en de bitumenketel op de grond installeren en in geen geval op het dak plaatsen;
- bijkomende controlemaatregelen voorzien tijdens en na de uitvoering van de werken.

2 Controleer of uw verzekeringscontract tegen brand en verwante risico's wel degelijk geldig is voor uw volledige patrimonium en in het bijzonder voor het gebouw waaraan reparaties uitgevoerd worden.

Controleer specifiek of de eigenlijke brand-/explosieggarantie reparatiewerken niet uitsluit.

3 Controleer of de aannemer een BA-polis exploitatie (eventueel via luik 2 van de hierboven vermelde polis 'Alle werfrisico's') onderschreven heeft, die in verhouding staat tot de waarde van het gebouw, de werken en de aard van het risico en die hoog genoeg is om brandschade te dekken.

4 Controleer of, voor het bedrag dat de BA-garantie van de aannemer overschrijdt, een afstand van verhaal aangevraagd is bij uw brandverzekeraar voor het gebouw waaraan werken worden uitgevoerd. Bij Ethias kennen we geregeld zulke afstanden van verhaal toe in het voordeel van aannemers.

We hebben het tot nu toe alleen over reparatiewerken gehad. Als u echter uw eigendom wilt renoveren of verbouwen en de prijs daarvan aanzienlijk is (bv. meer dan 500.000 euro, maar dat hangt ook van het soort van gebouw en van de werken af), of als het om een nieuwe constructie gaat, raden we u aan om een specifieke verzekering 'Alle werfrisico's' te nemen (of controleer of de aannemer zo'n verzekering heeft die u ook dekt).

Aarzel niet om contact op te nemen met uw inspecteur die u de noodzakelijke uitleg zal geven.



www.ethias.be/preventioncorner

Beschikbaar op de *Ethias Prevention Corner*

Sinds 1 april 2014 moeten bestuurders en passagiers van prioritaire voertuigen hun veiligheidsgordel dragen.

Ondanks de wettelijke verplichting dragen brandweermannen de gordel vaak niet.

Guy De Bondt zit sinds een ongeval met een autopomp in een rolstoel.

In deze film wil hij zijn getuigenis delen om zo collega's te overtuigen altijd de gordel te dragen.

Registratie en aanpassing vanaf het jaarverslag 2016

In de [Infofiche van InfoRisk nr. 28 \(oktober 2014\)](#) hebben we het Koninklijk Besluit van 9 maart 2014 inzake het begrip “Lichte ongevallen” toegelicht.

Het KB. verwijst naar het officieel intern registreren van de “lichte ongevallen”, om deze nadien toe te voegen vanaf het jaarverslag 2016 van de interne dienst voor preventie en bescherming op het werk (IDPBW).

Dit KB. is enkel verplicht voor de privésector, maar de preventiedienst van Ethias stelt dat ook de openbare sector deze registratie en opneming vanaf het jaarverslag 2016 best toepast.

Wat is een “licht ongeval”?

Een licht ongeval is een ongeval dat noch tot loonverlies, noch tot een tijdelijke of een blijvende arbeidsongeschiktheid heeft geleid voor het slachtoffer, maar dat enkel zorgen heeft vereist die onmiddellijk na het ongeval werden toegediend op de plaats van de uitvoering van de arbeidsovereenkomst” (artikel 1, 4° van het KB. van 12 maart 2003).



Registratie van lichte ongevallen

De vrijstelling van aangifteplicht voor lichte ongevallen gaat gepaard met een belangrijke voorwaarden. Het lichte ongeval moet geregistreerd worden in het register van interventies, in het kader van eerste hulp die slachtoffers van een ongeval moeten krijgen. Deze registratie laat het slachtoffer toe om elementen aan te brengen die de werkelijkheid van het ongeval kunnen aantonen in geval van een latere verergering (bv. een kleine verwonding die gaat zweren en toch door een arts moet worden verzorgd). Indien een arts tussenkomt, moet het ongeval alsnog als arbeidsongeval worden aangegeven en zal de

arbeidsongevallenverzekeraar de eruit voortvloeiende kosten vergoeden.

De werknemer moet volgens de wetgeving inzake arbeidsongevallen het bewijs leveren van een plotse gebeurtenis, van een letsel en dat het ongeval tijdens de uitvoering van het werk gebeurde. Omwille van hun bewijswaarde in het kader van de arbeidsongevallenverzekering moeten bijkomende elementen in het register opgenomen worden (KB. van 9 maart 2014):

- tijdstip van de interventie;
- plaats, datum, tijdstip, beschrijving en omstandigheden van het ongeval of het onwel worden;
- identiteit van eventuele getuigen.

Aanpassing jaarverslag interne dienst preventie en bescherming op het werk

Om te vermijden dat de lichte ongevallen volledig uit de statistieken verdwijnen, moeten deze in het register van interventies terechtkomen.

De interne dienst voor preventie en bescherming op het werk moet deze ongevallen opnemen in het jaarverslag. Hiertoe voorziet artikel 3 van het KB. van 9 maart 2014 een aanvulling van de bijlage bij het KB. van 27 maart 1998 betreffende interne diensten voor preventie en bescherming op het werk. Dit staat toe om een globaal beeld te scheppen van het totaal aantal ongevallen in de onderneming. Dit bevordert bijgevolg de opvolging van de arbeidsongevallencijfers en dient eventueel ook als input voor aanpassingen aan het preventiebeleid van de onderneming.

Hoe dit praktisch aanpakken?

- Het jaarverslag van uw IDPBW zal moeten aangevuld worden met de lijst(en) van de gebeurde lichte ongevallen;
- Door het register “Lichte ongevallen” toe te voegen aan het jaarverslag van uw IDPBW zal dit vanaf het eerste moment up-to-date zijn. Vergeet hierbij niet om dit register een bijlagenummer te geven;
- Wanneer u het “Jaarverslag van de interne dienst voor preventie en bescherming op het werk” van de Algemene Directie Toezicht op het Welzijn op het Werk gebruikt, kan u in de bijlage “statistieken” onder kolom 17 het aantal lichte ongevallen vermelden.

U vindt op onze *Prevention Corner* een aangepast formulier “[Licht ongeval – Verzorging eerste hulp](#)” om te gebruiken.



Update wetgeving

In deze rubriek krijgt u een overzicht van de belangrijkste nieuwe en veranderde wetgeving over welzijn op het werk zoals die verscheen in het Belgisch Staatsblad. In deze editie komt de periode tussen eind augustus en midden december 2015 aan bod.

- 1) [Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 2 februari 2009 tot vaststelling van de territoriale afbakening van de hulpverleningszones](#), B.S., 26 augustus 2015.
- 2) [Koninklijk besluit tot wijziging van artikel 3, § 2 van het koninklijk besluit van 11 mei 2007 ter uitvoering van hoofdstuk VI, van titel IV, van de programmawet \(I\) van 27 december 2006 tot oprichting van een Schadeloosstellingfonds voor asbestslachtoffers](#), B.S., 3 september 2015.
- 3) [Ministeriële omzendbrief betreffende de interventiekledij](#), B.S. 24 september 2015.
- 4) [Besluit van de Waalse Regering betreffende het informaticaportaal bedoeld in artikel 43 van het decreet van 30 april 2009 betreffende de informatie, de coördinatie en de organisatie van de werven onder, op of boven de wegen of waterlopen](#), B.S., 20 oktober 2015.
- 5) [Koninklijk besluit betreffende het op de markt aanbieden van pyrotechnische artikelen](#), B.S., 30 oktober 2015.
- 6) [Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 3 augustus 2012 betreffende de opvolging in bedrijf van de gasmeters voor huishoudelijk, handels- en lichtindustriële gebruik](#), B.S., 4 november 2015.
- 7) [Ministerieel besluit betreffende de start van het online registratiesysteem volgens artikel 53 van het koninklijk besluit van 8 mei 2014 betreffende het op de markt aanbieden en het gebruiken van biociden](#), B.S., 20 november 2015.



Bezorg ons uw verhaal via preventie@ethias.be.

Wilt u graag een leerrijke ervaring met ons delen op vlak van preventie van ongevallen bij verplaatsingen? Of een interessante bedenking?

Deel uw getuigenis met de andere lezers van InfoRisk!

- 8) [Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot vaststelling van de datum van inwerkingtreding van bepaalde artikelen van de ordonnantie van 28 mei 2015 tot oprichting van een instelling van openbaar nut waarin het beheer van het preventie- en veiligheidsbeleid in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is samengebracht](#), B.S., 23 november 2015. 
- 9) [Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 december 2008 tot uitvoering van de arbeidsongevallenwet van 10 april 1971 in verband met de onevenredig verzwaarde risico's](#), B.S., 27 november 2015. 
- 10) [Wet houdende diverse bepalingen Binnenlandse Zaken](#), B.S., 30 november 2015. 
- 11) [Koninklijk besluit betreffende de opleiding van de leden van de openbare hulpdiensten en tot wijziging van diverse koninklijke besluiten](#), B.S., 7 december 2015. 
- 12) [Wet tot intrekking van artikel 96 van de wet van 26 december 2013 betreffende de invoering van een eenheidsstatuut tussen arbeiders en bedienden inzake de opzeggingstermijnen en de carenzdag en begeleidende maatregelen en tot wijziging van artikel 40 van de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk](#), B.S., 9 december 2015. 
- 13) [Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 27 maart 1998 betreffende de externe diensten voor preventie en bescherming op het werk wat betreft de tarifiering](#), B.S., 14 december 2015. 



ERNSTIGE ARBEIDSONGEVALLEN

Het omstandig verslag en de oorzaken van psychosociale aard.

De wet van 28 februari 2014 introduceerde bijzondere bepalingen over de preventie van psychosociale risico's op het werk, waaronder stress, geweld, pesterijen en ongewenst seksueel gedrag op het werk opgesteld. De nieuwe verplichtingen voor de werkgever kwamen aan bod in [InfoRisk nr. 28 van oktober 2014](#).

Vanaf nu moeten, bij een ernstig arbeidsongeval, ook de psychosociale oorzaken opgenomen worden in het omstandig verslag.

De werkgever moet ervoor zorgen dat de interne dienst voor preventie en bescherming op het werk in zijn omstandig verslag, naast de primaire, secundaire en tertiaire oorzaken ook “*de eventuele andere vastgestelde oorzaken waaronder de oorzaken van psychosociale aard, inzonderheid stress of burn-out veroorzaakt door het werk, conflicten verbonden aan het werk of geweld, pesterijen of ongewenst seksueel gedrag op het werk*” vermeldt (Artikel 26, § 2, tweede lid van Koninklijk besluit van 27 maart 1998 betreffende het beleid inzake het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk volgende wijzigingen aangebracht gewijzigd door artikel 75 wet 28.04.2014).

Deze Infofiche bevat een vragenlijst die u zal helpen om zowel de primaire, secundaire en tertiaire oorzaken alsook de psychosociale oorzaken in het omstandig verslag op te nemen. Na beantwoording van de vragen (wie, wat, hoe, wanneer, waarom, ...), hebt u een zicht op de oorzaken van het ongeval via een weergave van een feiten-, fouten- of oorzakenboom. Andere in de organisatie gebruikte methodes kunnen hier ook toegepast worden.

In onze Prevention Corner vindt u een aangepast formulier “[omstandig verslag ernstig arbeidsongeval](#)”.

A. Primaire oorzaken

Onder primaire oorzaken verstaan we de materiële feiten die het ongeval mogelijk hebben gemaakt, bijvoorbeeld:

- een ontbrekend of niet correct gebruikt collectief beschermingsmiddel;
- een ontbrekend of niet correct gebruikt persoonlijk beschermingsmiddel;
- een ontbrekende of kortgesloten beveiliging van een machine.

Hieronder vindt u een niet-limitatieve “P-vragenlijst” die u helpt om de correcte primaire oorzaken op een gemakkelijke manier te bepalen.

P. Vragenlijst		Ja	Neen	NVT
P.01	waren de juiste PBM voorhanden?			
P.02	droeg de werknemer de PBM correct?			
P.03	heeft de werknemer voldoende en correcte informatie gekregen over het gebruik van de PBM?			
P.04	waren er voldoende en geschikte CBM (afschermingen, beveiligingen, ...) aanwezig?			
P.05	waren de CBM (afschermingen, beveiligingen, ...) in de correcte toestand?			
P.06	gebruikte de werknemer de CBM correct?			
P.07	waren er aanpassingen/wijzigingen gepleegd aan de machine/werkpost die niet gemeld waren?			
P.08	waren er onveilige situaties door verbouwing, onderhoud, storing of andere werkzaamheden?			
P.09	waren de correcte gereedschappen en hulpmiddelen wel voorzien én in goede toestand?			
P.97	waren er andere primaire oorzaken die hier niet zijn vermeld?			
P.98	waren er meerdere primaire oorzaken onder diegene die zijn opgelijst in groep P?			
P.99	hierover is geen informatie beschikbaar.			

B. Secundaire oorzaken

Secundaire oorzaken zijn organisatorisch van aard en maken het mogelijk dat de primaire oorzaken zich voordoen. Voorbeelden zijn:

- een niet uitgevoerde risico-evaluatie;
- een ontbrekende instructie;
- een gebrekkig toezicht op de naleving van instructies;
- een niet correct functionerende interne dienst voor preventie of bescherming op het werk.

Hieronder vindt u een niet-limitatieve “S-Vragenlijst” die u helpt om de correcte secundaire oorzaken op een gemakkelijke manier te bepalen.

S. Vragenlijst	Ja	Neen	NVT
S.01 waren er gebreken bij de (veiligheids)procedures?			
S.02 waren de te hanteren (veiligheids)procedures duidelijk, op schrift gezet, praktisch hanteerbaar en gekend?			
S.03 werden de (veiligheids)procedures in dit geval nageleefd?			
S.04 waren de risico's op werkplaatsen wel voldoende geïnventariseerd en correct beoordeeld?			
S.05 waren er passende preventiemaatregelen opgesteld en uitgevoerd?			
S.06 was er sprake van onvolkomenheden in training, opleiding en selectie van het personeel?			
S.07 was er bij het inkoopbeleid rekening gehouden en voldoende aandacht voor veiligheid?			
S.08 was bij de werkplanning en voorbereiding de veiligheid onderbelicht?			
S.09 waren noodvoorzieningen en noodplannen operationeel?			
S.10 was er voldoende toezicht op de uitgevoerde werkzaamheden?			
S.11 werd er toezicht uitgevoerd door de hiërarchische lijn?			
S.97 waren er andere secundaire oorzaken die hier niet zijn vermeld?			
S.98 waren er meerdere secundaire oorzaken onder degene die zijn opgelijst in groep S?			
S.99 hierover is geen informatie beschikbaar.			

C. Tertiaire oorzaken

Tertiaire oorzaken zijn materiële of organisatorische oorzaken die zich bij derden situeren, zoals:

- een ontwerp- of fabricagefout(en) van een machine of arbeidsmiddel;
- een foutief advies van een externe dienst voor preventie en bescherming op het werk;
- een foutief advies van een externe dienst voor technische controles op de arbeidsplaats.

Hieronder vindt u een niet-limitatieve “T-vragenlijst” die u helpt om de correcte tertiaire oorzaken op een gemakkelijke manier te bepalen.

T. Vragenlijst		Ja	Neen	NVT
T.01	was er geen, onvolledig of niet correct extern advies?			
T.02	waren er gebreken in het ontwerp, in de constructie, in de opstelling van machine/ arbeidsmiddel/werkpost, ... ?			
T.03	werd een vorig(e) nazicht, controle of herstelling van de machine/arbeitsmiddel/ ondeskundig of onvolledig uitgevoerd?			
T.04	waren de gebruikte producten/grondstoffen niet in orde?			
T.05	was er tijdelijk personeel, uitzendkrachten, derden betrokken bij het ongeval en speelde dit een rol?			
T.06	waren derden voldoende geïnformeerd en deden zij wat van hen verwacht werd?			
T.97	waren er andere tertiaire oorzaken die hier niet zijn vermeld?			
T.98	waren er meerdere tertiaire oorzaken onder degene die zijn opgelijst in groep T?			
T.99	hierover is geen informatie beschikbaar.			

D. Andere (quartaire) oorzaken


Andere (quartaire) oorzaken zijn de oorzaken die niet onder de primaire, secundaire of tertiaire oorzaken vallen, bijvoorbeeld:

- oorzaken van psychosociale aard;
- stress of burn-out veroorzaakt door het werk;
- conflicten verbonden aan het werk;
- geweld, pesterijen of ongewenst seksueel gedrag op het werk.

Deze kunnen o.a. te wijten zijn aan een gebrek aan ondersteuning, werklast, werkonzekerheid, veranderingen in de organisatie, werkrelaties of veiligheidsklimaat, enz.

Hieronder vindt u een niet-limitatieve “Q-vragenlijst” die u helpt om het bestaan van psychosociale aspecten te achterhalen die gelinkt kunnen worden aan arbeidsongevallen.

Q. Vragenlijst	Ja	Neen	NVT.
Q.01 waren de middelen waarover de werknemer beschikte voldoende om de taak uit te kunnen voeren (vaardigheden, opleiding, instructies)?			
Q.02 waren er problemen in verband met de werkbelasting?			
Q.03 waren er problemen in verband met werkzekerheid?			
Q.04 waren er problemen in verband met werkorganisatie?			
Q.05 waren er problemen in verband met professionele relaties?			
Q.06 vond de werknemer dat hij kon functioneren in een voldoende veilige werkomgeving?			
Q.07 waren er andere quartaire oorzaken die hier niet zijn vermeld?			
Q.98 waren er meerdere quartaire oorzaken onder degene die zijn opgelijst in groep Q?			
Q.99 hierover is geen informatie beschikbaar.			

Om de veelzijdigheid aan psychosociale aspecten beter te kunnen identificeren die kunnen meespelen bij een arbeidsongeval, raden we u aan om beroep te doen op de [“Checklist betreffende de invloed van psychosociale aspecten op arbeidsongevallen”](#) , opgesteld door de Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, met steun van het Europees Social Fonds.