

Havenbarometer

# Evolutie van de arbeidsongevallen in de Vlaamse havensector en hun financiële impact

## INHOUD

|       |                                                            |    |
|-------|------------------------------------------------------------|----|
| 1.    | Inleiding                                                  | 3  |
| 2.    | Schade-analyse beroepsrisico havenarbeiders                | 4  |
| 2.1   | <i>Evolutie verzekerde loonmassa en aantal ongevallen</i>  | 4  |
| 2.2   | <i>Evolutie van de totale schadelast</i>                   | 5  |
| 2.3   | <i>Globale technische kostprijs (S/L)</i>                  | 6  |
| 2.4   | <i>Arbeidsongeschiktheid</i>                               | 6  |
| 2.4.1 | <i>Tijdelijke arbeidsongeschiktheid (TAO)</i>              | 7  |
| 2.4.2 | <i>Blijvende arbeidsongeschiktheid (BAO)</i>               | 7  |
| 2.5   | <i>Evolutie van de gemiddelde kost per ongeval</i>         | 7  |
| 3.    | Schade-analyse per havenactiviteit                         | 8  |
| 3.1   | <i>Stukgoed</i>                                            | 8  |
| 3.2   | <i>RoRo</i>                                                | 9  |
| 3.3   | <i>Containers</i>                                          | 10 |
| 4.    | Schade-analyse arbeidswegrisico                            | 11 |
| 5.    | Inzichten en aanbevelingen voor de toekomst                | 13 |
| 5.1   | <i>Belangrijkste conclusies: werkplaats vs. arbeidsweg</i> | 13 |
| 5.2   | <i>Strategische aanbevelingen voor risicobeheer</i>        | 13 |
| 5.3   | <i>Financiële optimalisatie en verzekeringsstrategie</i>   | 14 |
| 5.4   | <i>Werkgeversorganisatie Cepa</i>                          | 14 |
| 6.    | Nawoord door Vanbreda Risk & Benefits                      | 15 |
| 7.    | Over Vanbreda Risk & Benefits                              | 16 |
| 8.    | Bijlage – kerncijfers per periode                          | 16 |





## 1. Inleiding

De Vlaamse havensector is cruciaal voor de internationale handel en logistiek in Europa. De havens behandelen jaarlijks meer dan 300 miljoen ton aan-en afgevoerde goederen. Ze huisvesten duizenden bedrijven en zijn dus cruciale werkgevers, met tienduizenden direct en indirect betrokken werknemers, variërend van havenarbeiders en logistiek personeel tot administratie en ondersteuning.

Het is een complexe en dynamische omgeving waar dagelijks met indrukwekkende kracht, precisie en snelheid wordt gewerkt. Die dynamiek en schaalgrootte brengen ook inherente risico's met zich mee. Risico's die een constante focus op veiligheid en preventie vereisen.

Als makelaar en verzekeringspartner van de haven in risicobeheer en verzekeringsoplossingen, beschouwen we het als onze kerntaak om jou als klant te wapenen met heldere, data-gedreven inzichten die jou helpen om de veiligheid en het operationele prestatievermogen van jouw havenbedrijf continu te versterken.

In 2018 brachten we onze eerste Havenbarometer uit waarin we de evolutie van de financiële resultaten in de periode 2013-2017 belichtten. Deze aanpak stelt ons in staat om niet enkel oppervlakkige trends te identificeren, maar ook om de fundamentele, structurele verschuivingen in het risicoprofiel van de sector bloot te leggen. Wat is er écht veranderd op de kade? En waar liggen de nieuwe, opkomende uitdagingen?

Met deze nieuwe Havenbarometer zetten we die traditie met overtuiging voort. We duiken dieper in de evolutie van arbeidsongevallen en hun financiële impact. Ditmaal voegen we een interessante nieuwe dimensie toe. We maken een gedetailleerde vergelijking tussen de periode van de eerste Havenbarometer (2013-2017, hierna periode 1) en de voorbije vijf jaar (2020-2024, hierna periode 2).

Een cruciaal element in deze analyse, dat zorgt voor een objectieve en eerlijke vergelijking, is de normalisering van de schadebedragen. We hanteren consequent de technische kostprijs (S/L), berekend als schadelast op loonmassa. Deze methodologie, identiek aan die van de vorige barometer, garandeert dat we verschillende jaren en periodes op een betrouwbare manier naast elkaar kunnen leggen, zelfs wanneer de tewerkstelling en de loonsommen aanzienlijk evolueren.

Tenslotte biedt deze barometer jou als havenbedrijf een gedetailleerd overzicht van de risico's op de werkplaats én op de werkweg. We zoomen in op de specifieke dynamieken binnen de verschillende havenactiviteiten (Stukgoed, Roll-on/Roll-off en Containers) en reiken concrete, meteen toepasbare aanbevelingen aan. Het resultaat is meer dan een rapport; het is een strategisch instrument om je preventiebeleid te verfijnen, je schadelast proactief te beheersen en je onderhandelingspositie bij verzekeraars significant te versterken.

Voor de Antwerpse haven zijn deze inzichten ook besproken en afgetoetst met de werkgeversorganisatie Ceba, waarmee Vanbreda Risk & Benefits al meer dan 20 jaar een nauwe samenwerking heeft.

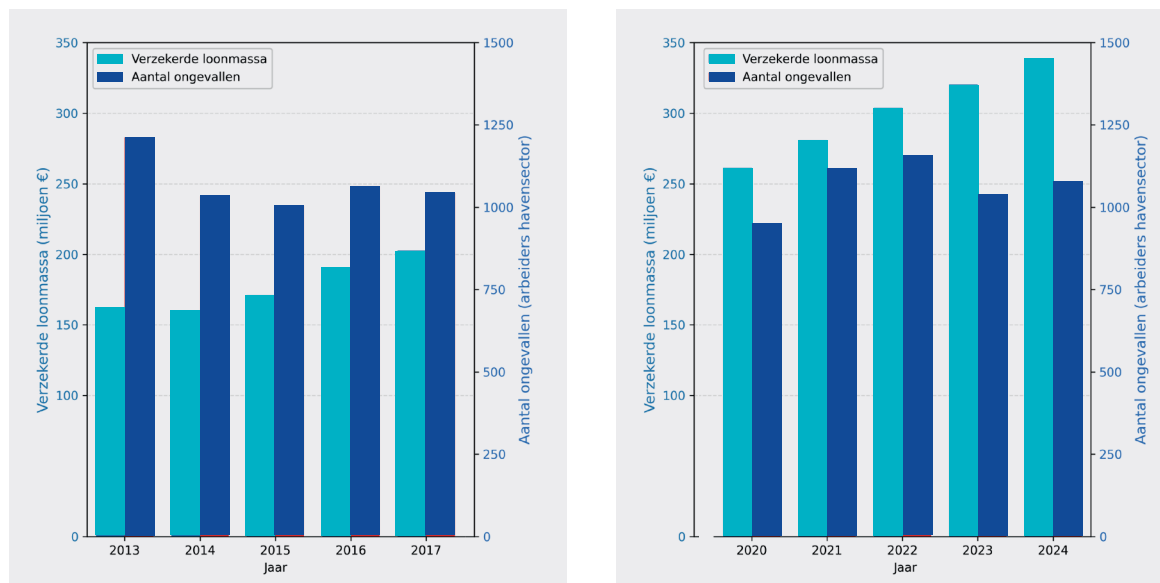
## 2. Schade-analyse beroepsrisico havenarbeiders

De analyse van de ongevallen die plaatsvinden op de werkplaats vormt de traditionele kern van deze barometer. Het is daar dat de directe impact van preventiebeleid, werkmethodes en veiligheidscultuur het meest zichtbaar is. Hieronder ontleiden we de belangrijkste indicatoren in detail en leggen we de prestaties van 2013-2017 en 2020-2024 naast elkaar.

### 2.1 Evolutie verzekerde loonmassa en aantal ongevallen

Om de evolutie van schadelast en risico correct te kunnen interpreteren, is de verzekerde loonmassa de meest cruciale contextfactor. Deze loonmassa, die de totale economische activiteit en tewerkstelling weerspiegelt, vormt de basis waarop de relatieve technische kostprijs (S/L) wordt berekend.

#### Arbeidsongevallen vs. Verzekerde loonmassa - Havensector (arbeiders)

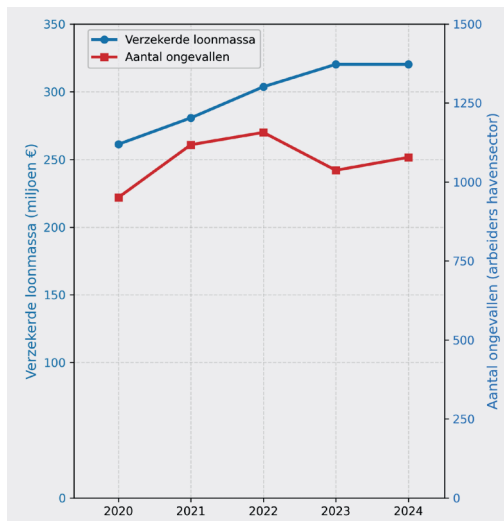
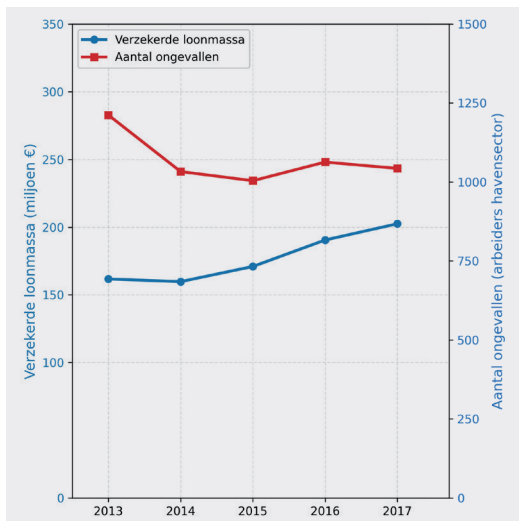


Bron: Vanbreda Risk & Benefits

In periode 1 (2013-2017) bedroeg de totale verzekerde loonmassa over deze vijf jaar **€ 885,35 miljoen**. Voor periode 2 (2020-2024) noteren we een forse stijging naar **€ 1,49 miljard**, een toename van circa **68%**. Deze spectaculaire groei is te verklaren door toegenomen activiteit, loonevoluties en een groter aantal gepresteerde taken. Daarnaast zijn er een aantal nieuwe havenbedrijven klant geworden. Dit heeft een significant dempend effect op de technische kostprijs: een gelijkblijvende schadelast in euro's weegt wiskundig gezien minder zwaar door op een grotere loonmassa. Dit maakt een correcte interpretatie van de premievoet van de technische kostprijs (S/L).

Het aantal ongevallen op de werkplaats bleef opmerkelijk stabiel: we registreerden **5.355** ongevallen in periode 1 tegenover **5.341** in periode 2. Op het eerste gezicht lijkt er weinig veranderd. Wanneer we dit echter afzetten tegen de sterk toegenomen activiteit die de loonmassa weerspiegelt, is een quasi gelijk aantal ongevallen een krachtig eerste signaal van een relatief veiliger geworden werkomgeving.

## Arbeidsongevallen vs. Verzekerde loonmassa Havensector (arbeiders)



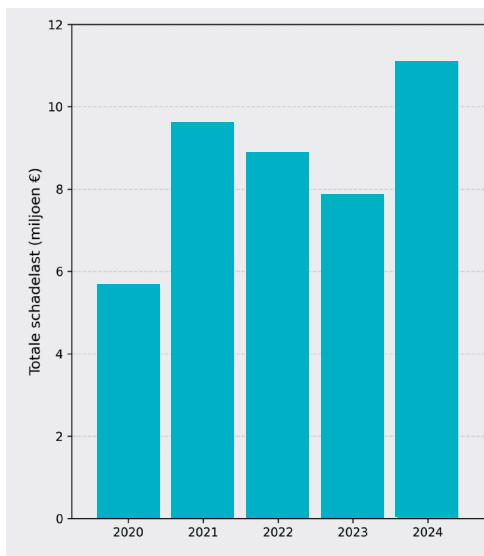
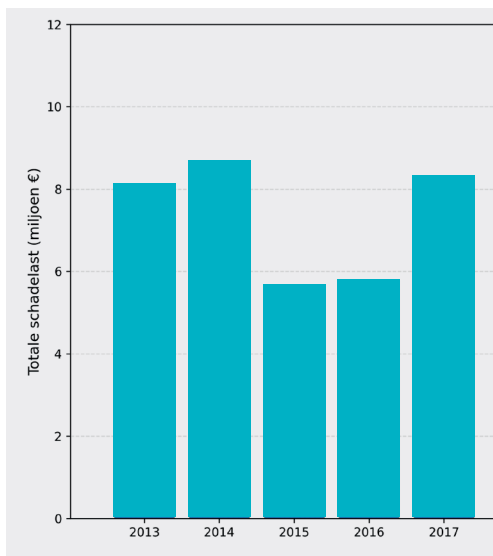
Bron: Vanbreda Risk & Benefits

## 2.2 Evolutie van de totale schadelast

De absolute schadelast, de som van alle uitkeringen voor zowel tijdelijke (TAO) als blijvende (BAO) arbeidsongeschiktheid, toont een lichte stijging over beide periodes. Dit cijfer vertegenwoordigt de totale uitbetaling aan schadevergoedingen.

- **Periode 1 (2013-2017):** De totale schadelast bedroeg € 36,51 miljoen.
- **Periode 2 (2020-2024):** De totale schadelast steeg naar € 43,06 miljoen, een toename van 18%.

## Totale schadelast arbeidsongevallen Havensector (TAO + BAO)



Bron: Vanbreda Risk & Benefits

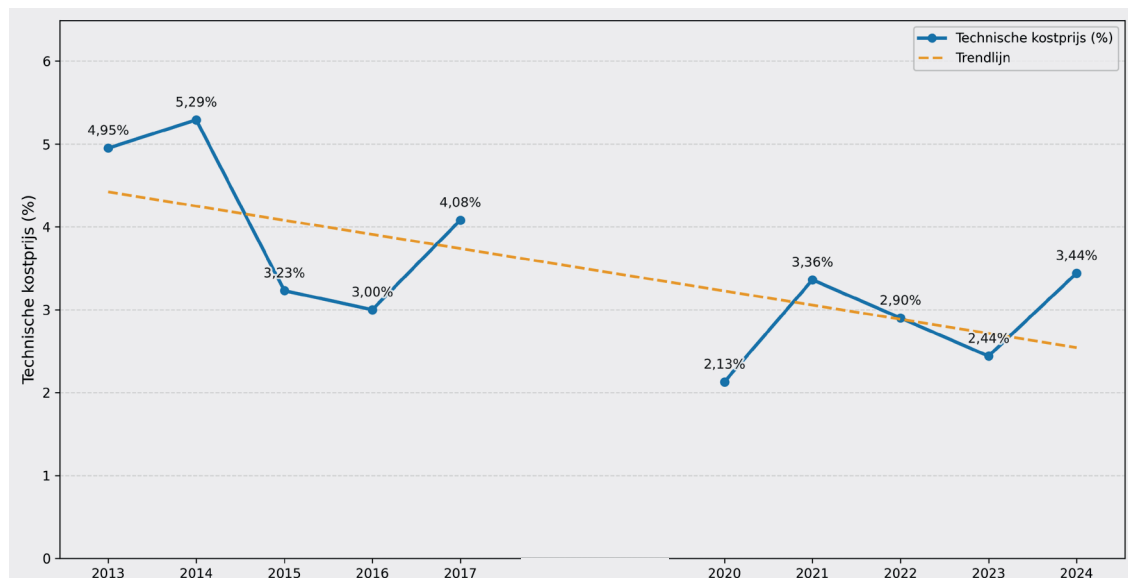
Met het oog op de andere positieve veiligheidsindicatoren lijkt deze stijging in absolute euro's misschien contra-intuïtief. Maar als we deze stijging in absolute cijfers afzetten tegen de fors gestegen verzekerde loonmassa, bevestigt dit de positieve evolutie. De absolute stijging van de schadelast bedraagt ongeveer 18%, maar de verzekerde loonmassa is weliswaar met 68% gestegen. Het hoger aantal gepresteerde uren en werknemers zorgen logischerwijs voor een grotere totale blootstelling, maar als we de loonmassa vergelijken met de schadelast, stellen we een opmerkelijke verbetering vast.

### 2.3 Globale technische kostprijs (S/L)

De technische kostprijs (S/L) is de meest zuivere maatstaf voor de risicobeheersing omdat het de schadelast afzet tegen de loonmassa. Deze indicator drukt de reële kost van de schade uit als een percentage van de loonsom en vormt de basis voor de premieberekening door verzekeraars. De evolutie hier is bijzonder positief en de belangrijkste conclusie van deze analyse.

De gemiddelde technische kostprijs (S/L) daalde van **4,11% in periode 1 naar 2,85% in periode 2**. Dit is een **daling van 31%** en een onmiskenbaar signaal dat de werkplaats structureel beter presteert op het vlak van risicobeheersing. Ondanks een hogere absolute schadelast is de relatieve kost per euro loon dus substantieel gedaald. Deze significante verbetering is de sterkste hefboom voor het onderhandelen van gunstigere verzekeringsvoorwaarden. Het toont aan dat de jarenlange preventie-inspanningen en de professionalisering op de werkvloer hun vruchten afwerpen en een meetbaar financieel rendement opleveren.

#### Technische kostprijs arbeidsongevallen - Havensector

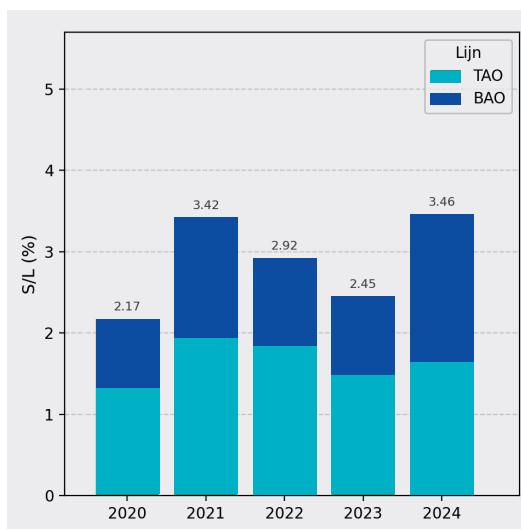
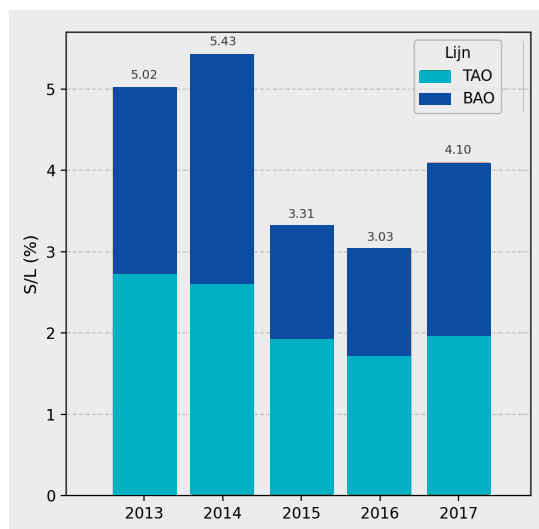


Bron: Vanbreda Risk & Benefits

### 2.4 Arbeidsongeschiktheid

De totale schadelast is opgebouwd uit twee cruciale componenten: tijdelijke arbeidsongeschiktheid (TAO) en blijvende arbeidsongeschiktheid (BAO). De verhouding tussen deze twee geeft een dieper inzicht in de ernst van de ongevallen. Een verschuiving van BAO naar TAO is daarbij een positief teken.

#### S/L-decompositie (TAO + BAO) - Technische kostprijs (%)



Bron: Vanbreda Risk & Benefits

#### 2.4.1 Tijdelijke arbeidsongeschiktheid (TAO)

Tijdelijke arbeidsongeschiktheid omvat de dagvergoedingen en medische kosten voor ongevallen zonder blijvende gevolgen. Daarnaast vertegenwoordigt het de 'frequentiecomponent' van de schadelast.

- In **periode 1** bedroeg de TAO-schadelast **€ 19,22 miljoen**, wat neerkwam op een gemiddelde technische kostprijs (S/L) van **2,20%**.
- In **periode 2** steeg de absolute TAO-schadelast naar **€ 24,64 miljoen**. De relatieve technische kostprijs (S/L) daalde echter naar een gemiddelde van **1,66%**.

De absolute stijging is, net als bij de totale schadelast, logisch te verklaren door de hogere verzekerde loonmassa. De daling van de premievoet van de technische kostprijs (S/L) voor TAO is echter zeer positief gebleven. Het toont aan dat de kost van de meer frequente, lichtere letsels wordt teruggebracht en risico's beter worden beheerst.

#### 2.4.2 Blijvende arbeidsongeschiktheid (BAO)

Blijvende arbeidsongeschiktheid, bestaande uit de kapitalen en reserves voor ongevallen met blijvende gevolgen of overlijden, toont de ernst van de ongevallen aan. Deze dossiers hebben vaak een disproportionele en volatiele impact op de totale kostprijs. Hoe lager de frequentie, hoe minder de kans op ernstigere ongevallen.

Voor de meest recente jaren betekent dit weliswaar dat er een aantal reserves in rekening worden genomen die later vermoedelijk zullen worden afgesloten. De reden hiervoor is dat in sommige gevallen zal blijken dat er geen blijvend letsel is. Het aandeel van de reserves ten opzicht van de kapitalen is dan ook in de meest recente jaren veel belangrijker.

In de evolutie van de schadelast in blijvende arbeidsongeschiktheid stellen we dezelfde trend vast als in de totale schadelast.

- In **periode 1** was de BAO-schadelast **€ 17,30 miljoen**, met een gemiddelde technische kostprijs (S/L) van **1,98%**. Jaren zoals 2014 en 2017 kenden duidelijke pieken die de premievoet van de technische kostprijs (S/L) omhoog dreven.
- In **periode 2** steeg de absolute BAO-last slechts licht naar **€ 18,42 miljoen**. De premievoet van de technische kostprijs (S/L) daalde spectaculair naar **1,23% (38%)**.

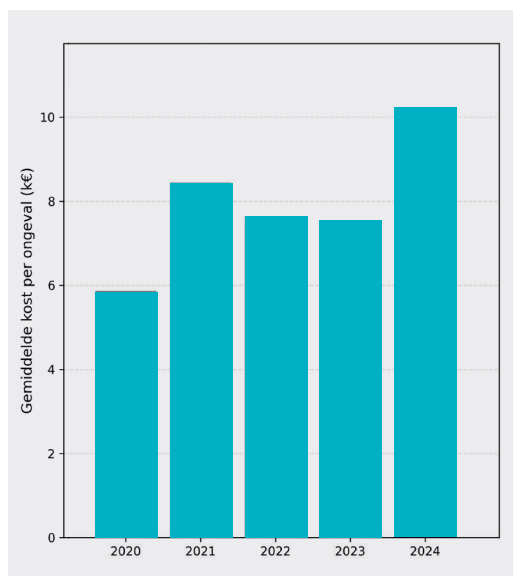
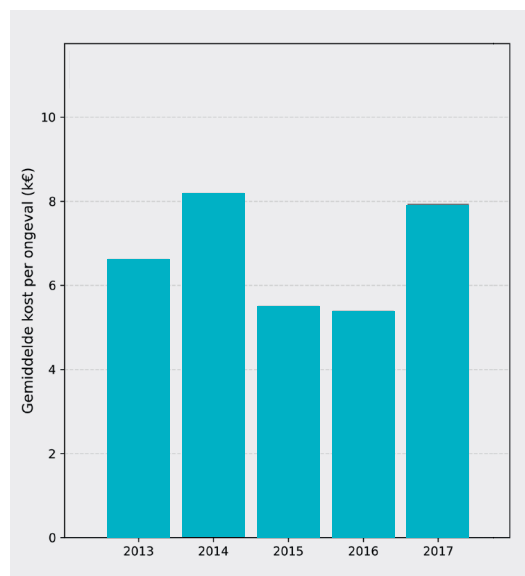
De relatieve financiële impact van de zwaarste ongevallen is met andere woorden afgenomen. Hoewel één enkel zwaar dossier, zoals te zien is in de cijfers van 2024, de premievoet van de technische kostprijs (S/L) nog steeds merkbaar kan beïnvloeden, is de systematische druk van BAO-dossiers in periode 2 significant lager. Dit wijst op een betere beheersing van de risico's met minder ongevallen en ook minder potentieel ernstigere ongevallen.

### 2.5 Evolutie van de gemiddelde kost per ongeval

De gemiddelde kost per ongeval is gestegen. Hoewel dit op het eerste zicht de positieve trend lijkt tegen te spreken, is het een logisch gevolg van het stabiel gebleven aantal ongevallen in combinatie met de toegenomen schadelast.

- **Periode 1:** De gewogen gemiddelde kost per ongeval bedroeg circa **€ 6.818**.
- **Periode 2:** Dit gemiddelde steeg met 18% naar circa **€ 8.062**.

#### Gemiddelde kost per ongeval - Havensector



Bron: Vanbreda Risk & Benefits

### 3. Schade-analyse per havenactiviteit

Onze havens beschikken over een uitstekende infrastructuur om alle soorten van goederen en transporten te behandelen. Vijf soorten van goederen en transporten kunnen worden onderscheiden:

- container
- stukgoed
- vloeibare bulk
- roll-on/roll-off (RoRo)
- droge bulk

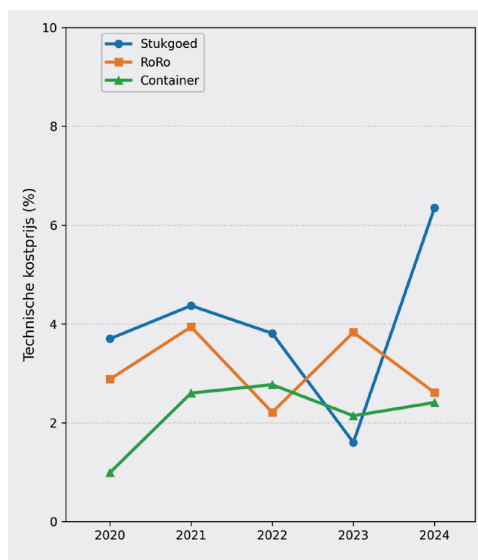
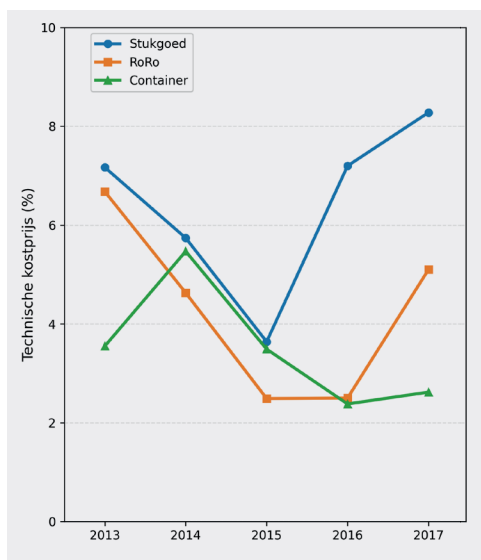
In onze analyse hebben we dit teruggebracht tot 3 activiteiten:

- stukgoed/bulk
- roll-on/roll-off (RoRo)
- containers

We beperken ons niet tot gemiddelde resultaten maar belichten ook 3 onderscheiden sectoren binnen de haven omdat niet alle havenactiviteiten niet hetzelfde risicoprofiel dragen. Elke sector kent specifieke uitdagingen en successen die zich vertalen in verschillende resultaten. Dit laat toe om je risicobeheer en preventie-inspanningen als havenbedrijf nog effectiever in te zetten.

- Stukgoed : transport van individuele eenheden
- Bulk: transport van grote hoeveelheden, vaak onverpakt
- RoRo: transport van wheeled cargo (vracht op wielen)

#### Technische kostprijs per havenactiviteit - Havensector



Bron: Vanbreda Risk & Benefits



### 3.1 Stukgoed: aanhoudende volatiliteit

Stukgoed bevestigt zijn reputatie als de meest uitdagende en volatiele activiteit op het vlak van risicobeheersing. De technische kostprijs (S/L) evolueert als volgt:

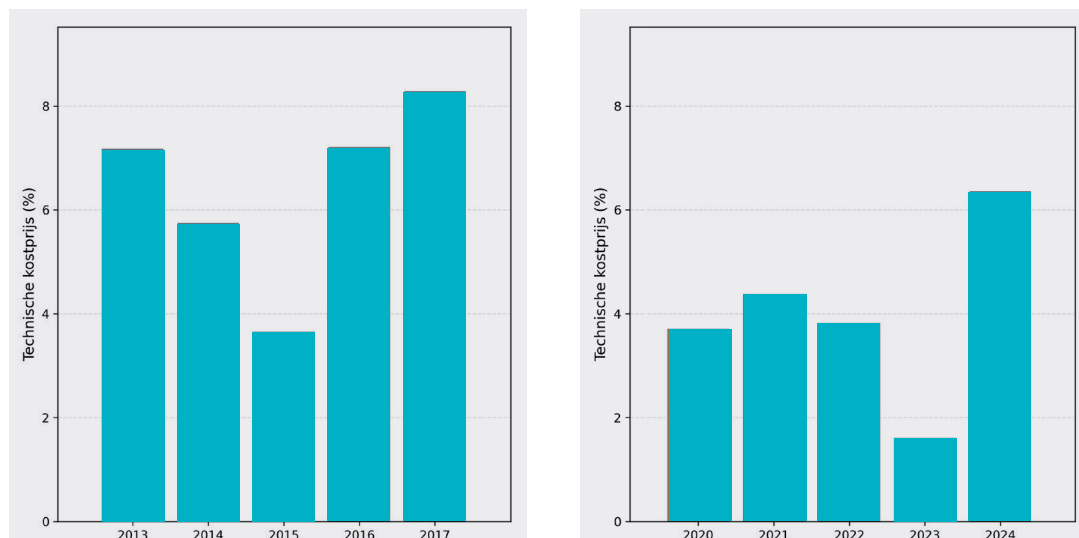
- **Periode 1 (2013-2017):** De technische kostprijs (S/L) steeg van 7,17% naar een piek van 8,28%, met een gemiddelde van **6,41%**. De trend was duidelijk stijgend, wat wees op een toenemende en moeilijk te beheersen risicokost.
- **Periode 2 (2020-2024):** Hoewel het gemiddelde daalde naar **3,97%**, zagen we een forse en zorgwekkende stijging binnen de periode, van 3,70% naar 6,35%. Een uitzonderlijk lage technische kostprijs (S/L) in 2023 (1,60%) werd onmiddellijk gevolgd door een explosieve stijging in 2024 (6,35%), wat de onderliggende instabiliteit illustreert. Twee ernstige arbeidsongevallen in 2024 verklaren deze sterke stijging.

Niettemin vertoont deze sector toch een positieve evolutie.

Het risicoprofiel van stukgoed wordt niet zozeer gekenmerkt door frequentie, maar door een hoge **volatiliteit**. De sterke afhankelijkheid van manuele handelingen, de enorme variatie in type ladingen en de minder gestandaardiseerde werkmethoden maken dit segment gevoelig voor enkele zware schadegevallen die de jaarcijfers volledig kunnen domineren.

We adviseren om je risicobeheer vooral te focussen op het **temperen van deze spreiding**. Dit vraagt om doorgedreven **standaardisatie van hef- en verplaatsingsprocedures** voor verschillende ladingtypes, het verplicht inzetten van mechanische hulpmiddelen en consequente taak-risico-analyses voor niet-routinetaken. Continue coaching op de werkvloer rond ergonomie en houding is eveneens essentieel.

#### Technische kostprijs Stukgoed - Havensector



Bron: Vanbreda Risk & Benefits

### 3.2 RoRo

De RoRo-activiteiten tonen een stabiel en bemoedigender beeld. Dit segment lijkt een maturiteit in risicobeheer te hebben bereikt.

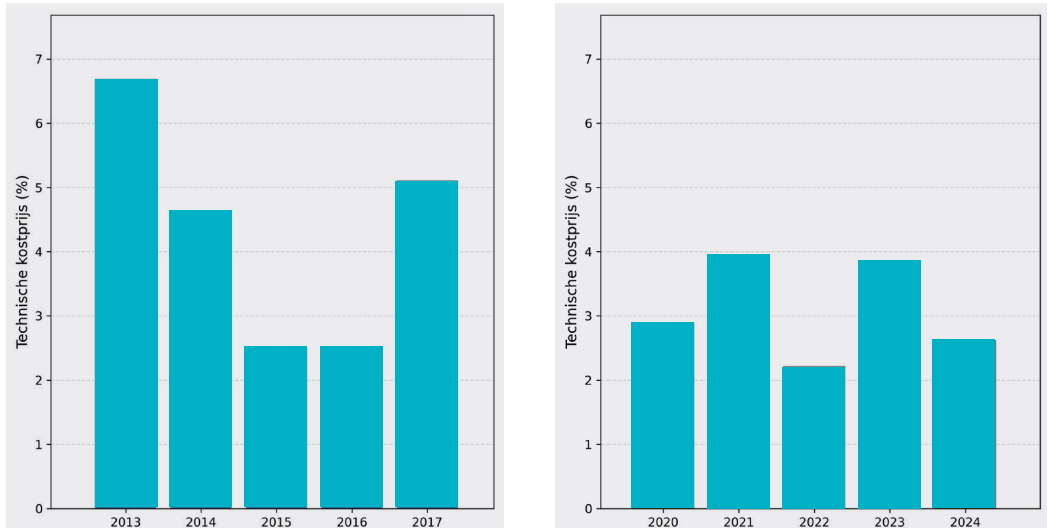
- **Periode 1 (2013-2017):** De technische kostprijs daalde al significant van 6,68% naar 5,10%, met een gemiddelde van **4,28%**.
- **Periode 2 (2020-2024):** De dalende trend zette zich verder door, resulterend in een zeer stabiel en laag risiconiveau. De technische kostprijs (S/L) bewoog binnen een nauwe bandbreedte van 2,88% naar 2,61%, met een laag gemiddelde van **3,09%**.

De standaarddeviatie was in deze periode veel kleiner, wat wijst op een voorspelbaar risico.

De risico's bij RoRo zijn voornamelijk verkeers- en manoeuvreer gerelateerd. De gestage daling en de lage volatiliteit in periode 2 wijzen op een **volwassen en effectief veiligheidsbeleid**. Investerings van havenbedrijven in verkeersplannen en snelheidsbeperkingen hebben duidelijk hun vruchten afgeworpen.

Daarnaast adviseren we blijvend aandacht te besteden aan de lashing activiteiten. De focus ligt hier op het **bestendigen en verder verfijnen** van de bestaande, succesvolle maatregelen.

### Technische kostprijs RoRo (havensector)



Bron: Vanbreda Risk & Benefits

### 3.3 Containers

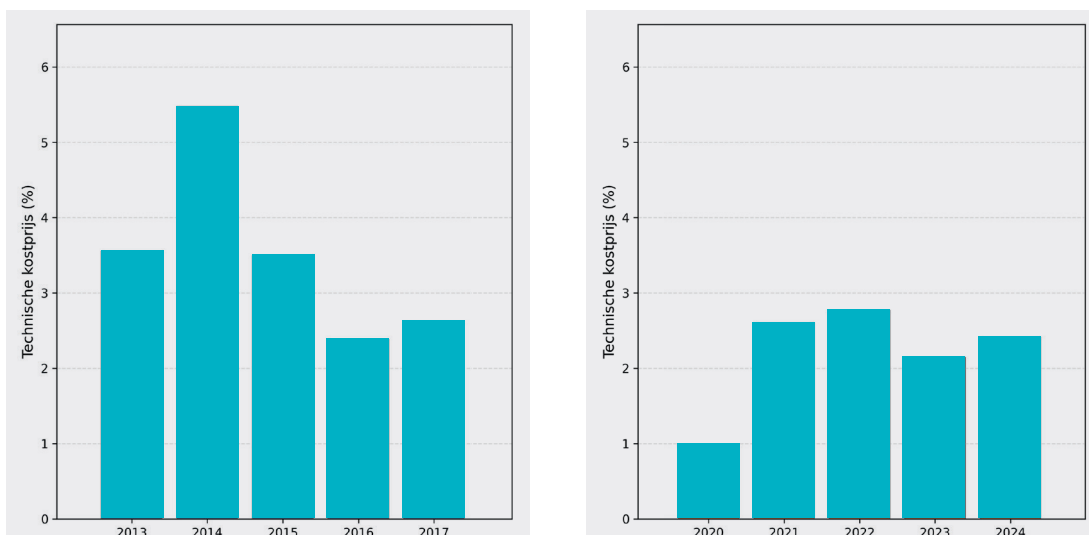
De containerbehandeling, vaak gezien als sterk geautomatiseerd, vertoont eveneens een positieve evolutie. Tijdens de eerste observatieperiode scoorden zij al het best en dit beeld wordt nogmaals bevestigd in de tweede periode.

- **Periode 1 (2013-2017):** Er was een sterke verbetering zichtbaar, met een overtuigende daling van de technische kostprijs (S/L) van 3,55% naar 2,62%, met een gemiddelde van **3,50%**.
- **Periode 2 (2020-2024):** Vertrekkend van een uitzonderlijk laag niveau in 2020 (0,99%), klom de technische kostprijs (S/L) naar **2,41%** in 2024. Het gemiddelde over de periode bedroeg **2,18%**.

Containerlogistiek is dan wel sterk geautomatiseerd, maar risico's blijven aanwezig bij piekdruk en hoge densiteit op de kaai (kraanoperaties, lashing, verkeer tussen straddle carriers en trucks). De stijgende trend na 2020 is hier een **belangrijk waarschuwingssignaal**. Dit kan te maken hebben met een herstel van de volumes na de pandemie, schaarste op de arbeidsmarkt en de instroom van minder ervaren medewerkers, waardoor de cruciale **procesdiscipline onder druk** komt te staan.

We adviseren om de aanpak te richten op het **garanderen van deze discipline, juist wanneer de druk het hoogst is**.

### Technische kostprijs - Container (havensector)



Bron: Vanbreda Risk & Benefits

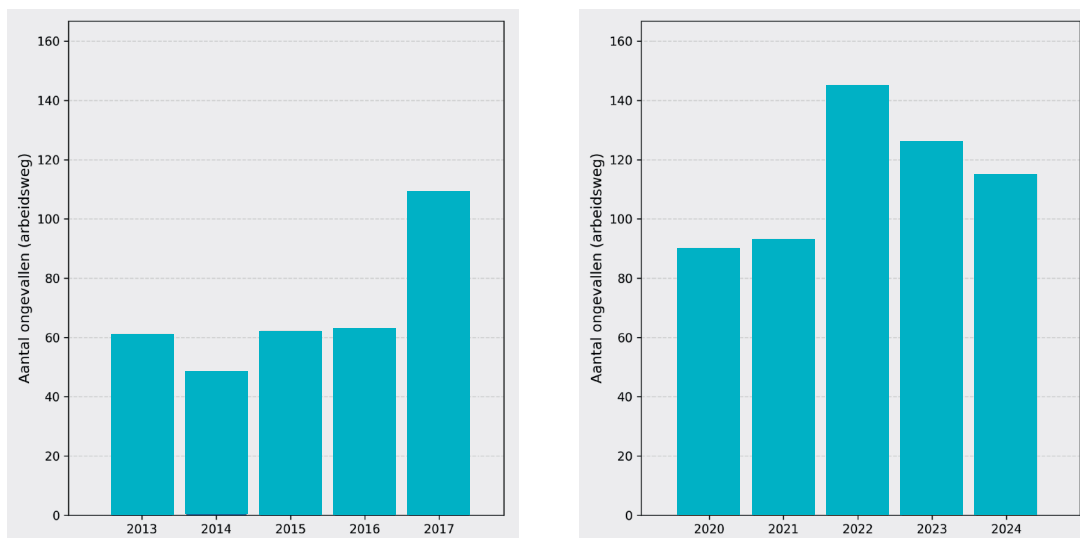
## 4. Schade-analyse arbeidswegrisico

Terwijl het risicoprofiel op de werkplaats een positief beeld schetst, toont de analyse van de ongevallen op de arbeidsweg een totaal ander en zorgwekkend beeld. Dit domein is het nieuwe zorgenkind geworden in het beheersen van je totale risicokost. Het is een factor die de positieve resultaten van de werkvloer dreigt te neutraliseren.

De cijfers spreken voor zich, bij de vergelijking van periode 1 met periode 2 zien we een dramatische verslechtering:

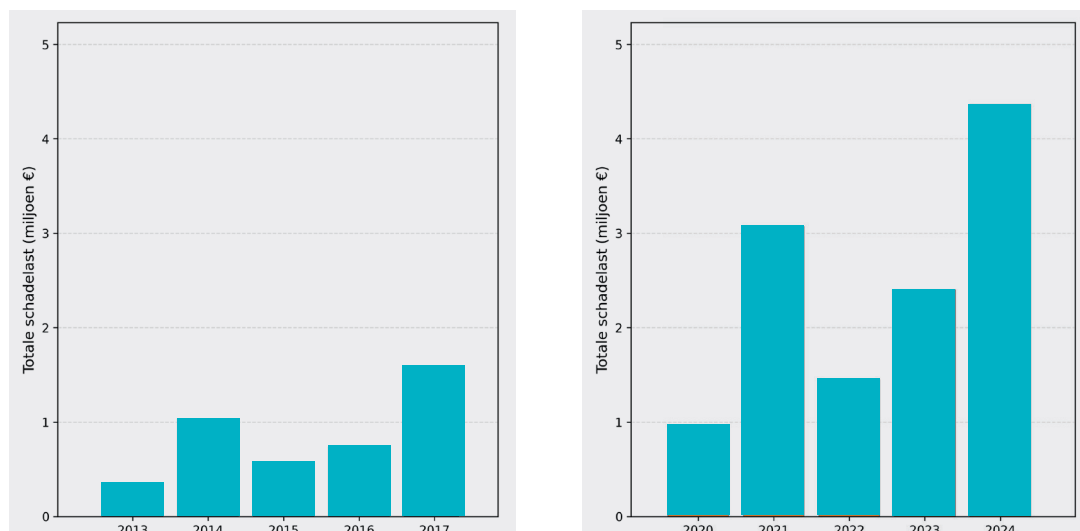
- Het **aantal arbeidswegongevallen** steeg van 343 naar 569, een toename van **66%**.
- De **totale schadelast** gerelateerd aan de arbeidsweg explodeerde van € 4,27 miljoen naar € 12,23 miljoen, bijna een **verdrievoudiging** van de kost.
- De **technische kostprijs (AW-S/L)**, de relatieve impact op de loonmassa, steeg van een gemiddelde van 0,38% naar 0,65%. Dit is een forse stijging van maar liefst **70%**.

### Arbeidswegongevallen - Havensector



Bron: Vanbreda Risk & Benefits

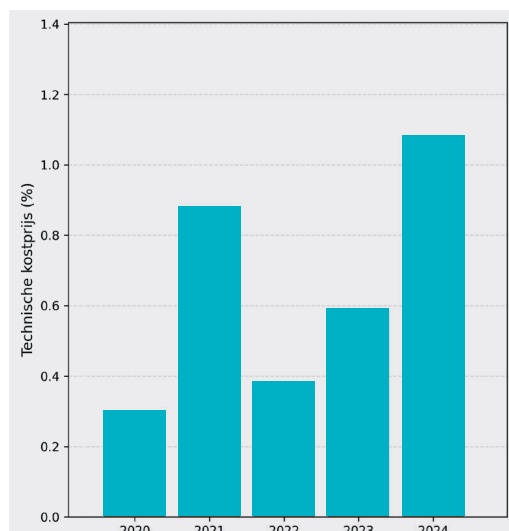
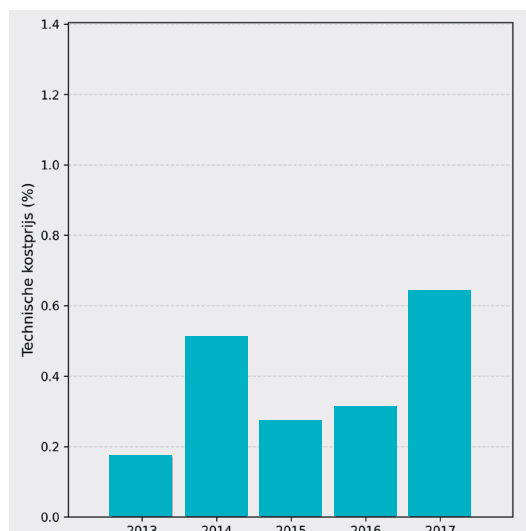
### Totale schadelast arbeidswegongevallen - Havensector



Bron: Vanbreda Risk & Benefits



#### Technische kostprijs bij arbeidswegongevallen - Havensector



Bron: Vanbreda Risk & Benefits

- De **gemiddelde kostprijs** van een arbeidswegongeval in de haven is gestegen van 14.034 EUR (eerste periode) naar 21.490 EUR (tweede periode).
- De **gemiddelde kostprijs** van één arbeidswegongeval kost tot 3 maal meer dan één arbeidsongeval op de kade.

Deze negatieve trend staat niet op zichzelf, maar sluit naadloos aan bij de bredere maatschappelijke evoluties in mobiliteit. Meer specifiek speelt de “modal shift”, met een sterkere vertegenwoordiging van (elektrische) fietsverplaatsingen, hier een cruciale rol. Fiets gerelateerde ongevallen hebben, zoals in de vorige barometer al werd aangehaald, vaak een hogere gemiddelde kost door de ernst van de letsels. Daarnaast dragen weersinvloeden en de algemene verkeersdrukke (congestie) rond de haven bij tot een permanent verhoogd risico.

De conclusie is hard maar duidelijk: de uitstekende en structurele vooruitgang die op de werkplaats is geboekt, wordt financieel deels tenietgedaan door de verslechtering op de arbeidsweg. Dit risico groeit uit tot een “swing factor” die de totale premievoet van de technische kostprijs (S/L) in toenemende mate bepaalt. Dit vraagt om een specifieke en proactieve aanpak die verder gaat dan de poorten van de terminal. Een integraal arbeidswegprogramma is niet langer een optie, maar een strategische noodzaak om de totale risicokost structureel te verlagen.

## 5. Inzichten en aanbevelingen voor de toekomst

Deze diepgaande, data-gedreven analyse biedt niet alleen een terugblik, maar vooral een strategisch kompas voor de toekomst. De data onthullen duidelijke patronen, hardnekkige risico's en concrete opportuniteiten om je risicobeheer verder aan te scherpen en je financiële resultaten te optimaliseren. Ook werkgeversorganisatie Cepa heeft uiteraard de afgelopen jaren samen met haar leden-havenbedrijven en de sociale partners, belangrijke stappen gezet en hard gewerkt aan veiligheid en preventie. Haar bevindingen en toekomstplannen en -acties worden hier ook toegelicht.

### 5.1 Belangrijkste conclusies: werkplaats vs. arbeidsweg

Je risicoprofiel kent vandaag twee sterk contrasterende gezichten, die elk een andere aanpak vereisen.

1. **Op de werkplaats:** Je hebt een structurele en aantoonbare verbetering gerealiseerd. De frequentie (FG) en de relatieve kostprijs (S/L) zijn significant gedaald. Dit is het directe, meetbare resultaat van doorgedreven professionalisering, investeringen in technologie, standaardisatie van werkmethodes en een versterkte veiligheidscultuur. De uitdaging hier is om deze positieve trend vast te houden, te consolideren en verder te verfijnen.
2. **Op de arbeidsweg:** Hier ligt je grootste actuele uitdaging en het belangrijkste aandachtspunt voor de komende jaren. Een sterke stijging in frequentie, een explosie in schadelast en een stijgende S/L-voet maken dit tot het dominante restrisico. De maatschappelijke trends in mobiliteit hebben een directe en negatieve impact op je cijfers, wat een bredere, meer community-gerichte aanpak vereist.

### 5.2 Strategische aanbevelingen voor risicobeheer

Op basis van deze inzichten, reiken we volgende praktische en gerichte aanbevelingen aan, opgesplitst per domein:

#### A. Werkplaats: van goed naar uitmuntend

- **Standaardiseer kritieke taken:** Focus op de risicovolle handelingen zoals lashing, RoRo-manoeuvres en het (ont)koppelen. Ontwikkel visuele werkinstructies en implementeer een verplicht 'Last Minute Risk Assessment' (LMRA) en take 5 voor elke ploegstart.
- **Focus op 'low-energy' near misses:** De analyse van incidenten zonder letsel (bijna-ongevallen) is cruciaal. Hierin schuilt vaak 60-70% van het potentieel om ernstige letsels te voorkomen met een beperkte investering. Gebruik je data om leading indicators, zoals de ratio bijna-ongeval/ongeval, te voeden en te sturen.
- **Beperk TAO via een proactief return-to-work beleid:** Implementeer een gestructureerd re-integratiepad met vroege medische triage, de mogelijkheid tot aangepast werk en duidelijke afspraken met externe revalidatiepartners. Dit reduceert niet alleen de uitkeringen en medische kosten, maar verkleint ook de kans op een langdurige uitval en instroom in BAO.
- **Beheers BAO-risico's met gerichte maatregelen:** Maak een periodieke top-analyse van je BAO-dossiers. Voer systematische file reviews uit met je preventiedienst en verzekeraar en in samenspraak met Vanbreda. Zet vervolgens in op gerichte engineering controles zoals anti-collision technologie, 'no walk zones' en telematica op rijdend materieel.

#### B. Arbeidsweg: bouw een integraal programma

De groeiende impact van dit risico vraagt om een gestructureerd en meerjarig programma met drie pijlers:

1. **Veilige infrastructuur:** Werk samen met de havenautoriteiten om te investeren in veilige en goed verlichte fietsroutes, duidelijke signalisatie en een degelijk winterplan (strooidiensten) op de haventerreinen.
2. **Gedrag & Awareness:** Organiseer campagnes en trainingen rond defensief rijden en fietsen, het belang van zichtbaarheid (fluohesjes, verlichting) en de risico's van afleiding (smartphonegebruik), alcohol en drugs.
3. **Beleid & Incentives:** Ontwikkel een coherent beleid. Koppel bijvoorbeeld een fietsvergoeding aan een helmplicht en ontwikkel een doordacht parkeerbeleid dat veilige keuzes stimuleert en onveilige situaties (bv. parkeren op fietspaden) ontmoedigt.



### 5.3 Financiële optimalisatie en verzekeringsstrategie

Je sterk verbeterde risicoprofiel op de werkvloer in combinatie met een proactief plan voor de arbeidsweg, biedt concrete financiële opportuniteiten.

- **Gebruik de lagere S/L als hefboom:** In je onderhandelingen met verzekeraars en in samenspraak met Vanbreda is de structurele daling van de S/L op de werkplaats je sterkste argument.
- **Maak de business case voor preventie:** Houdt een gedetailleerde lijst bij van je preventie-investeringen en koppel deze aan de (geschatte) impact op de S/L. Dit helpt om de return on investment van veiligheid zichtbaar te maken binnen je organisatie en versnelt de goedkeuring van nieuwe, noodzakelijke projecten.
- **Differentieer je aanpak per risicoprofiel:** De analyse per activiteit toont aan dat een gedifferentieerde retentiestrategie zinvol kan zijn.

### 5.4. Werkgeversorganisatie Cepa

Samen met bedrijven en sociale partners heeft werkgeversorganisatie Cepa de voorbije jaren onafgebroken gewerkt aan een veiligere haven met een duidelijke ambitie: de fundamentele verstevigen die de Antwerpse havengemeenschap sinds 2013 stap voor stap heeft opgebouwd.

De inspanningen renderen. Ondanks een complexe context – economische schommelingen, veranderende logistieke processen en een stijgende druk op de operatie – zette de haven opnieuw belangrijke stappen vooruit. De ernstgraad van de arbeidsongevallen daalde merkbaar en ook het totaal aantal ongevallen volgt een dalende trend. Tegelijk herinneren enkele dodelijke ongevallen pijnlijk aan de risico's van havenarbeid en blijft veiligheid onze absolute prioriteit.

De afronding van het eerste strategische meerjarenplan in 2020 was een mijlpaal. De scherpe doelstelling om de frequentiegraad te verlagen tot 50 werd niet alleen gehaald, maar zelfs overtuigend overtroffen. Samen met onze ledenbedrijven werd aansluitend een nieuw strategisch plan uitgewerkt met als ambitie om tegen 2025 de veiligheidsperformance met minstens 25% te verbeteren. Deze ambitie tekende de rode draad van vier jaar intensief samenwerken.

Die samenwerking kreeg concreet vorm via een reeks projecten en initiatieven die rechtstreeks impact hebben op veiligheid op de kaai. Zo werd de meerderheid van de mobiele toestellen uitgerust met sensoren en camera's om dodehoekongevallen drastisch terug te dringen. Met de VOOM+-opleiding verdiepten leidinggevendenden hun kennis over veiligheidscultuur en leiderschap. In samenwerking met de Universiteit Antwerpen werd een ergonomieprogramma voor containerkuipers opgezet, dat leidde tot nieuwe trainingsmethodes én een gepatenteerde lashingtool die internationaal belangstelling wekt.

Werkgeversorganisatie Cepa investeerde daarnaast in een reeks gerichte veiligheidsinitiatieven: studienamiddagen over gevaarlijke stoffen en het veilig betreden van containers; het versterken van het gemeenschappelijk PBM-gamma met impacthandschoenen en nieuwe veiligheidsschoenen; de havenbrede campagne 't Is zo gebeurd', gericht op slip- en tripongevallen; en de introductie van innovatieve hoge veiligheidsschoenen via de campagne 'Sterk in je schoenen'.

Ook op organisatorisch vlak werd vooruitgang geboekt. Dankzij nauwe samenwerking met de vakbonden werd een CAO 90 afgesloten die veiligheidsgedrag en gemeenschappelijke doelstellingen centraal plaatst. De raad van bestuur besliste bovendien om een organisatorische norm te implementeren om veiligheid structureel te verankeren in alle ledenbedrijven.

Hoewel de ambitie voor het veiligheidsplan 2025 niet volledig gerealiseerd werd, toont de structureel dalende evolutie van de veiligheidscijfers dat de ingezette koers werkt. De havengemeenschap heeft de voorbije jaren bewezen dat vooruitgang mogelijk is wanneer iedereen vanuit zijn rol verantwoordelijkheid neemt: bedrijven, vakbonden, leidinggevendenden en de duizenden havenarbeiders die dagelijks het verschil maken.

Intussen lopen de voorbereidingen voor het Strategisch Veiligheidsplan 2030 op volle snelheid. De kern daarvan is helder: veiligheidscultuur ontstaat pas echt wanneer leidinggevendenden actief sturen op veiligheid, het goede voorbeeld geven, en wanneer kennis en dialoog over veiligheid structureel ingebed raken in de dagelijkse praktijk. De komende jaren zal daarom nog sterker worden ingezet op leiderschap in de operationele ketting en op tools, opleidingen en kaders die dit leiderschap versterken.

Werkgeversorganisatie Cepa blijft, samen met alle partners, bouwen aan een haven waar veiligheid vanzelfsprekend is. Een haven waar veiligheid en productiviteit hand in hand gaan, waar innovaties snel hun weg vinden naar de vloer en waar een gedragen veiligheidscultuur niet alleen een ambitie is, maar een realiteit.



## 6. Nawoord door Vanbreda Risk & Benefits

In onze eerste Havenbarometer zagen we een gunstige evolutie voor de schaderesultaten in arbeidsongevallen in de periode 2013–2017. We bleven de resultaten de voorbije jaren monitoren waardoor we ze nu kunnen vergelijken met de periode 2020-2024 en zo een nog completer beeld kunnen schetsen van de evolutie.

De cijfers in deze nieuwe Havenbarometer tonen een nog krachtiger beeld. Een succesverhaal, maar ook van nieuwe en groeiende uitdagingen. De daling van de frequentiegraad (minder vastgestelde schadegevallen) en vooral de daling van de totale schadelast, vertaald in de technische kostprijs op de werkplaats, is een prestatie waar de hele havengemeenschap trots op mag zijn. Het is het directe en meetbare bewijs dat een aanhoudende, gezamenlijke investering in een cultuur van veiligheid, technologische hulpmiddelen en gestandaardiseerde processen daadwerkelijk loont.

In alle drie de sectoren (Container, Stukgoed en RoRo) stellen we deze verbetering vast. Vanzelfsprekend blijft Stukgoed de sector met de hoogste schadelast, maar ook hier zien we een duidelijke positieve trend.

De haven blijft weliswaar één van de meest risicovolle sectoren en de kans op ernstige ongevallen blijft dus ook vandaag aanwezig. Toch bewijzen deze cijfers dat er elke dag hard wordt gewerkt aan een veiligere werkomgeving.

Tegelijkertijd toont de analyse onmiskenbaar aan dat risico's zich kunnen verplaatsen en evolueren. De arbeidsweg blijft een belangrijk aandachtspunt. Deze evolutie werd al vastgesteld in onze eerste Havenbarometer maar escaleert in deze nieuwe Havenbarometer. De arbeidsweg volgt een bredere, maatschappelijke trend in mobiliteit met een directe impact op de schadelast van je havenbedrijf. Dit vraagt dus om een verbreding van de focus van je preventie-inspanningen: van de werkplaats naar het volledige traject van en naar het werk.

Een veilige haven blijft ook in de toekomst primordiaal. Een vooruitziend risicobeheer is de onmisbare sleutel tot een veilige, veerkrachtige en performante haven. Het vertaalt zich niet alleen in minder menselijk leed, maar leidt ook rechtstreeks naar een sterkere onderhandelingspositie met je arbeidsongevallenverzekeraar, een lagere (in)directe kost voor je bedrijf en een grotere weerbaarheid tegen onverwachte schade.

Als jouw partner in risicobeheer willen we je niet alleen inzicht geven in deze complexe evoluties, maar je, samen met werkgeversorganisatie Cepa en de arbeidsongevallenverzekeraars, ook de strategische tools en concrete aanbevelingen aanreiken om ze te beheersen. Wij staan aan je zijde om je op deze weg te begeleiden, met expertise, data en een onwrikbaar geloof in partnerschap.

## 7. Over Vanbreda Risk & Benefits

Met meer dan 85 jaar ervaring is Vanbreda Risk & Benefits de grootste Belgische verzekeringsmakelaar en risicoconsultant. Onze missie is helder: bedrijven, ondernemers en organisaties in de publieke en sociale sector gerust laten ondernemen door hun risico's proactief te beheren en de best mogelijke verzekeringsoplossingen te bieden. Dit doen we niet als een leverancier, maar als een duurzame partner die meegroeit met jouw organisatie.

Onze diepe verankering in de havensector is historisch en strategisch. We verzekeren meer dan 50% van de totale loonmassa van de Antwerpse havenarbeiders, wat ons een ongeëvenaarde onderhandelingspositie en een uniek inzicht in de specifieke risico's van de sector geeft. Deze expertise vertaalt zich in polisvoorwaarden op maat, een doelgerichte aanpak en een efficiënte schaderegeling die het verschil maakt.

### Waarom kiezen voor Vanbreda?

- **Verzekeringsooplossingen op maat:** Wij nemen de tijd om te luisteren en de unieke noden van jouw organisatie te doorgronden. Dit resulteert in maatwerkoplossingen die ervoor zorgen dat je risico's optimaal gedekt zijn, aan uiterst scherpe en correcte premies.
- **Proactief risicobeheer:** Onze rol gaat verder dan verzekeren alleen. We helpen je bij risicopreventie, delen inzichten zoals deze Havenbarometer, en zetten in op een methodologische, no-nonsense aanpak. Bij schade reageren we snel en adequaat, altijd in jouw belang.
- **Snelle en efficiënte schaderegeling:** Onze gespecialiseerde teams zetten alles op alles om schade correct en vlot te regelen. Dankzij ons internationaal partnership met Lockton Global verzekeren we bovendien wereldwijde expertise op lokaal niveau.
- **Investeren in technologie:** We investeren continu in digitale tools zoals ons online platform VanbredaConnect, waarmee je 24/7 toegang hebt tot je polissen en schadedossiers. Zo versnellen we de afhandeling en bieden we oplossingen voor de verzekeringsuitdagingen van morgen.

Als onafhankelijke makelaar in handen van familiale aandeelhouders bouwen we aan duurzame relaties, gebaseerd op vertrouwen en een diepgaand verantwoordelijkheidsgevoel. Onze meer dan 800 experts staan elke dag voor je klaar, met een passie voor hun vak en een focus op jouw business.

## 8. Bijlage – kerncijfers per periode

| Indicator                      | Periode 1 (2013–2017)  | Periode 2 (2020–2024)  | Evolutie    |
|--------------------------------|------------------------|------------------------|-------------|
| Verzekerde loonmassa           | € 885,35 miljoen       | € 1.485,96 miljoen     | +68%        |
| Aantal ongevallen (werkplaats) | 5.355                  | 5.341                  | -0,3%       |
| Frequentiegraad (FG)*          | Gemiddeld 6,11         | Gemiddeld 3,61         | -41%        |
| Totale schadelast (werkplaats) | € 36,51 miljoen        | € 43,06 miljoen        | +18%        |
| Technische kostprijs (S/L)     | <b>Gemiddeld 4,11%</b> | <b>Gemiddeld 2,85%</b> | <b>-31%</b> |
| • TAO S/L                      | Gemiddeld 2,20%        | Gemiddeld 1,66%        | -25%        |
| • BAO S/L                      | Gemiddeld 1,98%        | Gemiddeld 1,23%        | -38%        |
| Gemiddelde kost / ongeval      | ~€ 6.818               | ~€ 8.062               | +18%        |
| Aantal ongevallen (arbeidsweg) | 343                    | 569                    | +66%        |
| Schadelast (arbeidsweg)        | € 4,27 miljoen         | € 12,23 miljoen        | +186%       |
| AW technische kostprijs (S/L)  | <b>Gemiddeld 0,38%</b> | <b>Gemiddeld 0,65%</b> | <b>+70%</b> |

\* Op basis van de loonmassa

**Ontvang je graag ons advies  
op maat van jouw havenbedrijf?**

**An Debaene**

[an.debaene@vanbreda.be](mailto:an.debaene@vanbreda.be)

**Geert De Krem**

[geert.dekrem@vanbreda.be](mailto:geert.dekrem@vanbreda.be)