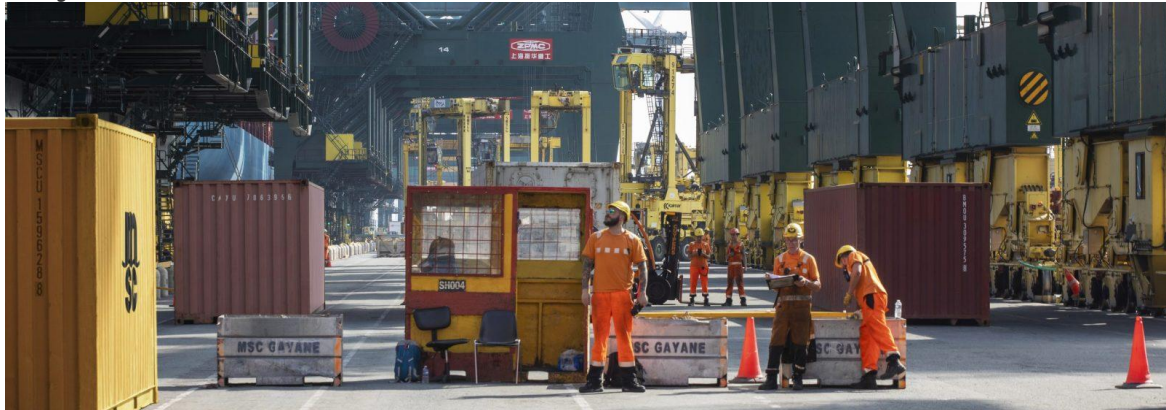


Arbeidsongevallen: winst op kade, verlies voor woon-werkverkeer

Dirk Diels

26 jan 2026 om 08:08



Arbeiders op terminal bij MSC Belgium © MSC

De Havenbarometer 2026 van verzekeringsmakelaar Vanbreda Risk & Benefits schetst een dubbel beeld voor de Vlaamse havensector: arbeidsongevallen op de werkvloer dalen significant in relatieve kostprijs, maar op de arbeidsweg exploderen de schadekosten.

De nieuwe Havenbarometer biedt een uitgebreide analyse van data over meer dan 50% van de erkende havenarbeiders en reikt cruciale inzichten aan voor risicobeheer en verzekeringsstrategieën van arbeidsongevallen in de Vlaamse havens. De barometer 2026 geeft de evolutie over de afgelopen 5 jaar weer en zet die af tegen de vorige barometer van 2019.

Dalende frequentie en kosten op kade

De Vlaamse havens blijven een motor voor de economie, met jaarlijks meer dan 300 miljoen ton verhandelde goederen. Ondanks een stijging van de verzekerde loonmassa met 68% (van 885 miljoen euro in 2013-2017 naar 1,49 miljard euro in 2020-2024), bleef het aantal ongevallen op de werkplaats stabiel: 5.355 versus 5.341. Die stabiliteit wijst op een relatieve daling van de frequentie, gedreven door inspanningen van de hele havengemeenschap, zijnde Cepa, de havenbedrijven en de sociale partners.

« De inspanningen op de kade leiden tot spectaculaire verbeteringen »

De technische kostprijs is voor een verzekeraar de maatstaf voor tarifiering en meet de verhouding van de schadelast op de totale loonmassa. Die kostprijs daalde met 31%, van 4,11% naar 2,85%. De absolute schadelast steeg licht van 36,51 miljoen euro naar 43,06 miljoen euro, maar weegt relatief minder zwaar door de gegroeide activiteit.

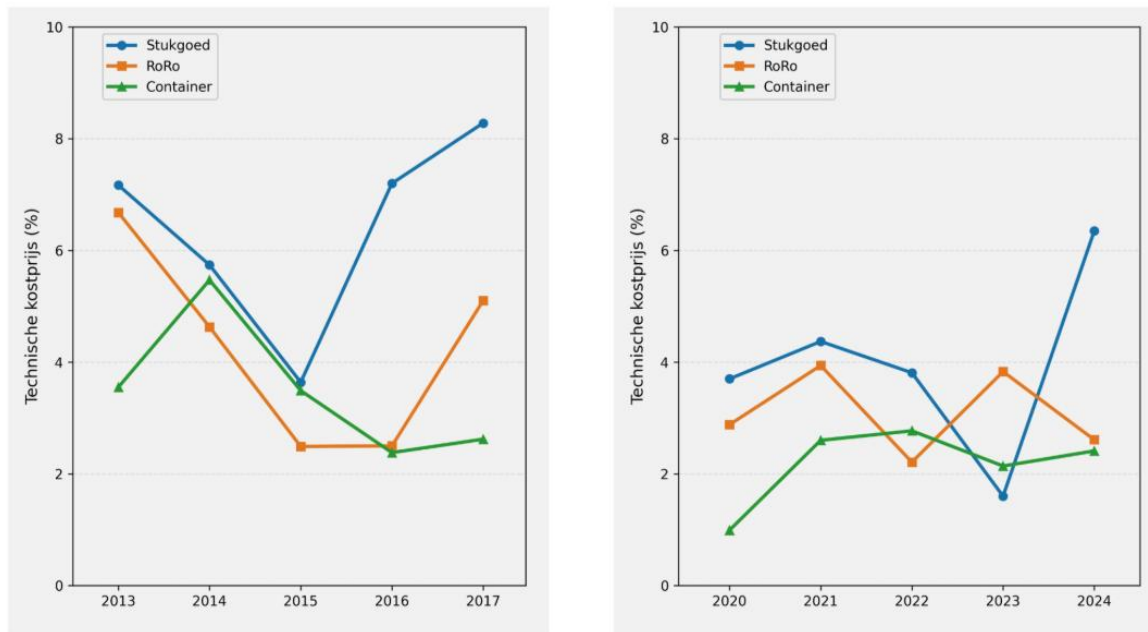
Ernstige arbeidsongevallen die resulteren in blijvende arbeidsongeschiktheid (BAO) nemen af: hun aandeel in de totale last daalt, met een relatieve kostreductie van 38%. “De inspanningen op de kade leiden tot spectaculaire verbeteringen,” zegt Geert De Krem, expert arbeidsongevallen bij Vanbreda Risk & Benefits. “Dat positieve bilan vertaalt zich direct in lagere premievoeten voor arbeidsongevallenverzekeringen.”

Sectorale verschillen

De daling is merkbaar in alle activiteiten, ondanks specifieke uitdagingen. Bij containers zakte de kostprijs van 3,50% naar 2,18% (-38%). Roro daalde van 4,28% naar 3,09% (-28%),

gesteund door onder meer betere verkeersplannen. Stukgoed toont de grootste verbetering: van 6,41% naar 3,97% (-41%), maar blijft volatiel door zware incidenten.

Technische kostprijs per havenactiviteit - Havensector



Bron: Vanbreda Risk & Benefits

Technische kostprijs per havenactiviteit (c) Vanbreda Riks & Benefits

Veel voorkomende oorzaken op de kade zijn verkeerde bewegingen bij manuele handelingen, zoals lashing, en slip- en tripping-gevallen (struikelen over kabels of in laadruimen). Gezamenlijke preventie-inspanningen van de volledige havengemeenschap zoals gerichte opleidingen, veiligheidscampagnes en nieuwe beschermingsmiddelen, werpen hun vruchten af.

Explosie ongevallen op werkweg

Het contrast met de werkweg is scherp. Het aantal ongevallen steeg met 66% van 343 naar 569. De schadelast voor de verzekeraar verdrievoudigde van 4,27 miljoen euro naar 12,23 miljoen euro. De technische kostprijs klom 70% naar een gemiddelde van 0,65%. De gemiddelde kost per ongeval op de weg bedraagt nu 21.490 euro – bijna drie keer hoger dan op de kade (rond 8.000 euro).

Die stijging is volgens de onderzoekers goeddeels toe te schrijven aan elektrische fietsen. Vooral speedpedelecs veroorzaken meer dan de helft van de ongevallen. Vaak zonder dat er een tegenpartij is. Moto's en auto's volgen op grote afstand. "De werkweg neutraliseert deels de winsten op de werkvloer," waarschuwt De Krem. "De shift naar groene mobiliteit is positief, maar brengt nieuwe risico's mee. Havenbedrijven moeten preventie uitbreiden naar woon-werkverkeer, met focus op awareness, betere zichtbaarheid en veilige uitrusting."

Aanbevelingen risicobeheersing

Om de positieve trend op de kade verder te versterken, raden experts aan om preventie nog breder aan te pakken.

Op de werkvloer is het belangrijk om risicovolle taken te standaardiseren, zoals het vastzetten van lading met spanbanden en kettingen (lashing). Het is eveneens belangrijk systematisch 'near misses' te analyseren – dat zijn bijna-ongevallen die nét niet tot letsel

leidden – en return-to-work-programma's uit te bouwen voor een snellere en veiligere re-integratie van havenarbeiders.

« Veiligheid moet vanzelfsprekend worden door structurele inbedding in de hele organisatie. »

Voor de arbeidsweg moeten havenbedrijven investeren in een integraal veiligheidsprogramma zoals campagnes opstarten rond helmplicht en specifieke training voor e-bikes en speed pedelecs. Daarnaast kunnen incentives voor duurzaam vervoer helpen om het gebruik van risicovolle alternatieven te verminderen.

De havengemeenschap bereidt momenteel een nieuw meerjarenplan voor tot 2030 voor, met extra aandacht voor leiderschap, open dialoog en een diepgewortelde veiligheidscultuur binnen de hele havengemeenschap. "Veiligheid moet vanzelfsprekend worden door structurele inbedding in de hele organisatie," zegt Dries Elsen, directeur bij Cepa. "De havenbarometer is een strategische tool voor havenbedrijven. Data-gedreven inzichten versterken de onderhandelingspositie bij verzekeraars", besluit hij.

Bron: [Flows](#)

Datum publicatie: 26/1/2026