

Risico voor havenarbeiders groeit sneller op de weg dan op de kade

Het aantal arbeidsongevallen in de haven blijft stabiel op de werkplek zelf, maar neemt fors toe op de weg ernaartoe. De oorzaak: de opmars van de elektrische fiets en de speedpedelec.

Verzekeringsmakelaar Vanbreda Risk & Benefits telde tussen 2020 en 2024 precies 5.345 ongevallen, of gemiddeld 1.071 per jaar, in de Vlaamse havens. Tussen 2013 en 2017 waren dat er 5.341 of 1.068 per jaar.

Dat is niet het volledige plaatje, maar het schets wel een algemeen beeld van de veiligheid en risico's van havenarbeid. Vanbreda heeft immers de helft van de erkende Vlaamse havenarbeiders in portefeuille en is daarmee de grootste makelaar van de Vlaamse havensector. Voor de tweede keer presenteert de verzekeringsmakelaar zijn havenbarometer van arbeidsrisico's in de haven. Ze doet dat in samenwerking met CEPA, de werkgeversorganisatie van Antwerpse havenbedrijven. CEPA staat ook in voor de erkenning van officiële Antwerpse havenarbeiders.

Uit de havenbarometer blijkt dus dat in absolute cijfers het aantal ongevallen op de werkvloer stabiel blijft. In relatieve cijfers is het zelfs stevig gedaald, want de arbeid en het aantal arbeiders in de haven is toegenomen. De loonmassa is met 60 procent gegroeid.

Veel valpartijen

Minder positief is echter de evolutie van het aantal ongevallen op weg naar en van de werkplaats. Die kende een stijging van 66 procent, van 343 in de periode 2013-2017 tot 569 in de periode 2020 tot 2024. De totale schadelast van die ongevallen is verdrievoudigd, van 4,27 miljoen euro tot 12,23 miljoen euro. De gemiddelde kostprijs van een arbeidsongeval op de weg ligt vandaag drie keer hoger dan bij een ongeval op de kade. De weg is met andere woorden gevaarlijker geworden. "De vooruitgang die we op de kades geboekt hebben, wordt deels tenietgedaan door de implosie van de schade op de weg", zegt Geert De Krem, expert arbeidsongevallen bij Vanbreda Risk & Benefits.

De oorzaak van die forse toename is de populariteit van de elektrische fiets en de speedpedelec. Deze groene vervoersmiddelen worden sterk gepromoot, maar verhogen dus ook het aantal valpartijen. Wat de havenbarometer niet uitklaart, is in welke mate die valpartijen veroorzaakt zijn door een slechte weginfrastructuur dan wel door sturfouten van de fietsers. Bij het gros van de fietsongevallen is geen tweede partij betrokken.

Stukgoed

Voor Vanbreda Risk & Benefits is de les dat de preventie uitgebreid moet worden naar de nieuwe vervoersmiddelen. Een betere zichtbaarheid, meer opleidingen en meer fietsvaardigheid zijn zaken waar meer op ingezet kan worden.

In de haven zelf zijn valpartijen, aanrijdingen en handletsels de meest voorkomende ongevallen. Vallen gebeurt doorgaans bij het betreden van de schepen, handletsels bij het behandelen van stukgoed. Dat is een van de gevaarlijkste activiteiten in de haven, omdat het veel minder geautomatiseerd is dan de containertrafiek. De relatieve verbetering van de veiligheid op de kade is deels te verklaren door de invoering van speciaal voor de havenarbeid ontwikkelde anti-impachhandschoenen.

Lieven Sioen

Bron: [De Standaard](#)

Datum publicatie: 26/1/2026