

TVVM ACTUEEL



Schietse
SINCE 1120 BELGIUM
European Fine Food Traders

www.schietse.com

Bénédicte Schietse:

Belgisch familiebedrijf met rijke geschiedenis

'De eerste Parmaham in België kwam via Schietse ons land binnen'

PLUS



Aldo Peeters:

'De technologische evolutie gaat heel snel'



Kevin Fountain (MT&S):

'Onze chauffeurs zijn helemaal mee in het preventieverhaal'



Karolien Verbeek:

'Transportsector heeft vrouwelijke wind nodig'



4

PITSTOP

Al 19 jaar doet Karolien Verbeeck de job van haar leven.



18

DE PASSIE VAN TOM MUYS, XWIFT

Tom Muys, Director of Fleet en Facility bij XWIFT, over zijn passie voor muziek en ondernemen.



6

SCHIETSE: BELGISCH FAMILIEBEDRIJF MET RIJKE GESCHIEDENIS

Schietse is een succesvol familiebedrijf met een rijke geschiedenis die teruggaat tot het begin van de 20e eeuw. Wij spraken met Bénédicte Schietse, de derde generatie Schietse aan het roer.



10

OVERSTAP NAAR BATTERIJ-ELEKTRISCH VRACHTVERKEER

We praten met energie-expert Aldo Peeters over de overstap naar batterij-elektrisch vrachtovervoer.



14

RIJHULPSYSTEMEN VERBETEREN DE ALGEMENE VERKEERSVEILIGHEID

Rijhulpsystemen verminderen de kans op ongevallen, zijn kostenbesparend en verhogen het comfort. Maar hoe werken ze?



26

EUROPEES BELEID VOOR DE TRANSPORTSECTOR

De Europese Commissie over de speerpunten van hun transport- en logistiek beleid.

TVM Actueel is een periodieke uitgave van TVM Belgium.

Redactie: Marie Durnez, Dirk Mertens, Veerle De Graeve en Ena Bernaers (Mindsetting)

Fotografie: Frederick Van Grootel, Dorien Van der Eecken, Emma Bokken, Rijvers Festival, XWIFT, TVM verzekeringen

Vormgeving: Mindsetting.be

Redactieadres:

TVM Belgium | Berchemstadionstraat 78 | B-2600 Berchem

KBO 0841.164.105 | RPR Antwerpen - NBB 2796 | IBAN: BE86 3101 6010 4650 | BIC: BBRUBEBB | Branch of TVM verzekeringen N.V., Van Limburg Stirumstraat 250, NL-7901AW Hooogeveen - KvK: 53388992 | Authorized by DNB, Westeinde 1, NL-1017 ZN Amsterdam

Dringend bijstand nodig na ongeval, pech of ziekte?

Bel naar TVM truck en car assistance en u wordt 24/7 onmiddellijk verder geholpen door een team specialisten.

+32 (0)78 15 11 63

Bekijk onze animatievideo op www.tvm.be/assistance voor een snel en duidelijk overzicht.

+32 (0)3 285 92 00 | info@tvm.be | information@tvm.lu
www.tvm.be | [@tvmbelgium](https://twitter.com/tvmbelgium)
www.facebook.com/tvmbelgium





22

KLANT IN BEELD: MT&S

Transportmanager Kevin Fountain vertelt over MT&S, waar veiligheid en kwaliteit de hoogste prioriteiten zijn.

TVM NIEUWS



16

HET SCHADEPROCES BIJ LADINGSCHADE IN BEELD



20

DIAMANTEN RIDDER VAN DE WEG 2024



21

NIEUW IN ONS KLANTEN-PLATFORM TVM DRIVE



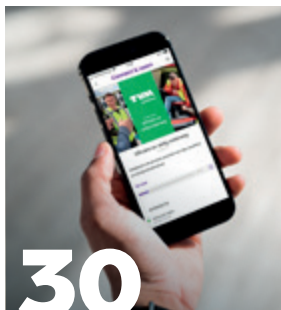
21

5 VRAGEN AAN MATTHIAS VERCAMMEN



24

NIEUWE PREVENTIE-WORKSHOP LICHTE VRACHT



30

TVM SOLUTIONS LANCEERT EERSTE E-LEARNING VIA APP

VAN DE ALGEMEEN DIRECTEUR



We naderen het einde van 2024. We mogen dus stilaan terugkijken op het afgelopen jaar. Het was een jaar met een lichte economische terugval, ook voor de transportsector. Er zijn echter steeds meer signalen dat de economie zich de komende tijd zal herstellen. We verwachten opnieuw mooie cijfers te kunnen neerzetten.

TVM Belgium is de afgelopen jaren sterk gegroeid. Onze schadefrequentie deed dat gelukkig niet. Onze preventie-inspanningen én die van de klant lonen en dat is een positieve evolutie waar we erg trots op zijn. We blijven dan ook verder inzetten op schadepreventie en verkeersveiligheid via ons klantenplatform TVM Drive en ons opleidingscentrum TVM solutions. Dit najaar lanceerden we nog een eerste e-learning via een app op de smartphone en een preventieworkshop voor lichte vracht. Ook rijhulpsystemen brengen we regelmatig onder de aandacht. Ze zijn een grote meerwaarde voor chauffeurs omdat ze het risico op ongevallen sterk verminderen. Mits ze uiteraard juist worden gebruikt.

‘Onze preventie-inspanningen én die van onze klanten lonen’

Er is nog steeds een tekort aan vrachtwagenchauffeurs. Als je dan weet dat amper 5% van alle beroepschauffeurs een vrouw is, is er duidelijk werk aan de winkel. De sector moet dringend actie ondernemen om het beroep aantrekkelijker te maken. Dat haalt ook Karolien Verbeeck aan in de Pitstop. Beter sanitair en veilige parkings onderweg zouden al een verschil maken. Ook Europa begrijpt dat er nog werk aan de winkel is om de transportsector te verbeteren. We spraken met de woordvoerder transport van de Europese Commissie over de speerpunten van het Europese transportbeleid. De komende jaren worden er belangrijke stappen gezet op vlak van veiligheid en duurzaamheid, met de transitie naar hernieuwbare energie. Energie-expert Aldo Peeters praat in deze editie over batterij-elektrisch vrachtvervoer. De technologische evolutie gaat heel snel, en maar goed ook, want het rijbereik van elektrische vrachtwagens is voor veel transporteurs nog een heikel punt.

Het is een evolutie die ook Schietse op de voet volgt. Al meer dan honderd jaar zijn ze een toonaangevende speler in de import en export van charcuterie. Het bedrijf heeft de tand des tijds doorstaan en is klaar voor een groenere en slimmere toekomst. Het is leuk om te lezen dat zo'n nichespelers blijven voortbestaan in een continu veranderend transportlandschap.

Frank Van Nueten, algemeen directeur



Overname van (delen van) artikelen is toegestaan met schriftelijke toestemming van de redactie en mits de bron wordt vermeld. Overname van foto's en/of illustraties is niet toegestaan.

Karolien Verbeeck blaast vrouwelijke wind door transportsector

Al van kinds af aan wist Karolien Verbeeck dat ze later als ze groot was vrachtwagenchauffeur wilde worden. Ondertussen doet ze negentien jaar met veel passie de job van haar dromen. Al is de combinatie met haar gezinsleven en twee jonge kinderen niet altijd gemakkelijk. “De transportsector heeft een vrouwelijke wind nodig.”

tekst: Mindsetting

beeld: Frederick Van Grootel

Kinderdroom
Haar liefde voor de vrachtwagen is Karolien met de paplepel ingegeven. Ze was vier jaar oud toen ze haar ouders vertelde dat ze vrachtwagenchauffeur wilde worden, net zoals haar papa. “En daar ben ik nooit vanaf geweken. Alles stond ik het teken van ‘chauffeur worden’. Toen ik zestien was, startte ik aan de opleiding Vrachtwagenchauffeur in Genk. Op mijn achttiende haalde ik mijn CE-rijbewijs en begon ik meteen te rijden.”

‘Alles stond in het teken van chauffeur worden.’

Met de walking floor naar Frankrijk

“Ik rij voornamelijk met de walking floor trailer (met hydraulisch aangedreven vloer) naar agrarische bedrijven in Frankrijk en de Benelux. Het één-op-één contact met de mensen, het puzzelwerk om met je camion op de boerderij te geraken, de kleine weggetjes onderweg, bij de boeren lossen op het erf ... Dat is voor mij het leukste aan de job. Frankrijk is en blijft ook een prachtig land dat

me telkens opnieuw weer weet te boeien. De zon zien opkomen of ondergaan, een ver uitzicht hebben op unieke landschappen, mooie plekken bezoeken ... daar kan niets aan tippen.”

Stoelendans voor vrachtwagens

“Veilige vrachtwagenplaatsen vinden onderweg is een groot probleem. Je kan het vergelijken met een stoelendans. Soms stopt de muziek en heb je geen plaats. Dan moet je een creatieve oplossing zoeken om je toch ergens te kunnen parkeren. En dat is zeker niet altijd veilig. Noch is het fijn voor je persoonlijke verzorging. Je hebt geen stromend water, toilet, douche ... Ik merk wel dat er hard aan het probleem gewerkt wordt, wat tijd kost.”

Lady Trucker

Vier jaar geleden was Karolien te zien in het eerste seizoen van het VTM-programma Lady Truckers. “We wisten op voorhand nog niet goed wat ons te wachten stond, maar ik kijk toch tevreden terug op het programma. Ik heb op een mooie manier kunnen tonen dat je borstvoeding kan blijven geven wanneer je terug aan het werk gaat, zelfs met een job als de mijne. Ik wilde jonge mama’s binnen en buiten de transportsector echt inspireren dat kolven terwijl je

aan het werk bent, kan.

De sector kon zeker ook extra vrouwen gebruiken en daar heeft het programma voor gezorgd. Al is het beroep zeker niet alleen maar rozengeur en maneschijn. Je bent veel weg van huis en klopt lange dagen. Het moet echt wel je roeping en passie zijn, anders hou je het moeilijk vol.”

Vrouwelijke wind nodig

De transportsector heeft een vrouwelijke wind nodig. “We hebben extra chauffeurs nodig, dus er moet echt met een open blik gekeken worden hoe de job flexibeler ingevuld kan worden en zo aantrekkelijker wordt, zeker naar vrouwen toe. Op drie jaar tijd zijn er dubbel zo veel vrouwen in de transportsector aan de slag gegaan, maar velen van hen haakten ook snel weer af. Zeker met een gezin is de balans tussen werk en privé heel moeilijk.

Er wordt rekening gehouden met de rij- en rusttijden, openingsuren van de klant, files ... maar amper met jonge ouders die op vrijdagavond graag zo snel mogelijk naar hun kinderen willen. Elke werkgever zou regelmatig evaluatiegesprekken moeten inplannen om te kijken of elke chauffeur nog op de juiste plek zit. Doorheen je carrière veranderen je prioriteiten en dan is het fijn dat daar gehoor aan wordt gegeven. Voor

de één is het geld dat aan het einde van de maand op zijn rekening staat het belangrijkste. Voor de ander is de balans tussen werk en privéleven belangrijker dan het loon. Die gesprekken aangaan, kan heel erg de moeite lonen.”

Minder vooroordelen

“Ik merk wel dat er minder en minder vooroordelen zijn over vrouwelijke vrachtwagenchauffeurs. Daar zijn de laatste jaren echt wel grote stappen gezet. Er blijven natuurlijk hier en daar mannen zeggen dat vrouwen niet achter het stuur van een camion thuishoren, maar de hartstochtelijke seksisten zijn er gelukkig veel minder dan vroeger (*lacht*). Hoe ouder je wordt, hoe meer je die kritiek ook naast je neer kan leggen.”

‘De transportsector kan zeker extra vrouwen gebruiken.’

Blijf dicht bij jezelf en durf gesprekken aangaan

“Mijn twee belangrijkste adviezen voor vrouwen die in de transportsector willen werken zijn: blijf trouw aan jezelf en durf het gesprek aan te gaan. Hoe kan je je job kneden naar iets wat je op lange termijn graag blijft doen? Spreek je baas aan en ga samen op zoek naar oplossingen.

Laat je vooral niet tegenhouden. Ga je dromen achterna en probeer het. Dat is de enige manier om erachter te komen of het iets voor jou is.”

Nieuwe uitdaging

“Dat advies volg ik nu zelf ook op. Na negentien jaar achter het stuur, vind je mij binnenkort aan de andere kant van het transportverhaal als planner. Een leuk, maar spannend vooruitzicht!” <

Belgisch familiebedrijf met rijke geschiedenis

Schietse is een succesvol familiebedrijf met een rijke geschiedenis die teruggaat tot het begin van de 20e eeuw. Ze vervoeren charcuterie, kazen en traiteurproducten uit heel Europa naar retail, detailhandels, grossiers en cateraars in binnen- en buitenland. Vandaag staat de derde generatie Schietse aan het roer van het bedrijf: Bénédicte Schietse. We spraken haar over haar bedrijf en haar passie voor het ondernemerschap.

tekst: Mindsetting

beelden: Emma Bokken

Import en export charcuterie

Het verhaal van Schietse begint in 1904 toen de drie zussen Clara, Céline en Rachel Schietse een kruidenierszaak overnamen in het hartje van Brussel. In 1946 richtte hun broer Robert

‘Als familiebedrijf zijn we flexibel en kunnen we snel schakelen.’

Schietse – de grootvader van Bénédicte – een groothandel voor charcuterie op in Molenbeek. “In de beginjaren was de import van charcuterie onze belangrijkste activiteit”, vertelt Bénédicte Schietse.

“Gaandeweg is ook export een rol beginnen spelen en breidden we ons assortiment uit met andere delicatessen: kazen en traiteurproducten. Onder de merknaam St-Hubert produceren we ook onze eigen smaakvolle vleeswaren in het hartje van de Belgische Ardennen. Ons aanbod evolueert constant volgens de tendensen van de markt, zodat we steeds kunnen inspelen op de behoeften van onze klanten. Ondertussen hebben we zo’n 5.000 producten in ons gamma. We zetten met plezier die extra stap voor onze klanten. Op maat gemaakte producten, verpakkingen en leveringen... Bij Schietse kan het allemaal.”

Food brings people together

Zo luidt de slogan van Schietse. Eten is dé verbindende factor tussen het

bedrijf en zijn medewerkers, klanten en leveranciers. “Onze missie is mensen verbinden door middel van kwalitatief en smaakvol eten. Vanuit een gedeelde passie voor voeding, zet ons team zich daarvoor in. Open communicatie, samenwerking en persoonlijke groei staan bij onze 65 medewerkers centraal. Zij zijn het hart van ons bedrijf. We vinden het dan ook belangrijk om continu te investeren in hun welzijn en ontwikkeling, zodat ze zich gewaardeerd voelen en hun volledige potentieel benut wordt. Zij zijn immers onze ambassadeurs die klanten en leveranciers met passie en warmte over onze producten moeten kunnen vertellen. Ons personeelsbeleid lijkt ook wel te werken, want er zijn een heel aantal medewerkers die hun volledige carrière bij Schietse hebben gewerkt. Een hele eer vind ik dat.” >



Fleur des Ardennes

St. Hubert

ST-HUBERT

Merci Superje



Vijftien chauffeurs in dienst

“We hebben een eigen vloot van negentien vrachtwagens, trailers en bestelwagens. Die rijden dagelijks rond in binnen- en buitenland. We hebben daarvoor vijftien chauffeurs in dienst, maar werken ook met zelfstandige chauffeurs samen. Als er een chauffeur ziek is of een vrachtwagen in panne valt, dan moeten we snel een oplossing vinden om de goederen alsnog op tijd bij de klant te

Academy, ons opleidings- en inspiratieprogramma, workshops, trainingen en degustaties. Het succes van onze klanten is ook ons succes.”

Traditie en passie

“De traditie die er is en de passie die je als familie voor het bedrijf voelt, is echt iets unieks. Dankzij een langetermijnvisie kunnen we duurzaam groeien en langdurige relaties opbouwen met medewerkers,

klanten en leveranciers. Daarnaast is het volledige bedrijf in eigendom van de familie. We zijn financieel stabiel en opereren volledig

onafhankelijk. Dat geeft ons een groot concurrentieel voordeel. We zijn flexibel en kunnen snel schakelen om in te spelen op marktveranderingen. Dat vereist natuurlijk lef, want je draagt de volledige verantwoordelijkheid als er iets misgaat. Komen er interessante investeringen op ons pad? Dan moet je durven springen.

Anderzijds zullen wij nooit over dezelfde budgetten en hetzelfde aantal medewerkers als grote multinationals beschikken. We kunnen daardoor niet mee met elke verandering, maar moeten echt bekijken wat voor ons de meeste meerwaarde biedt.”

Duurzaamheid centraal

Duurzaamheid is een kernwaarde voor Schietse. “We hebben al serieuze stappen gezet richting een duurzamer bedrijfsmodel. Ons gebouw is extra geïsoleerd en op het dak liggen 280

zonnepanelen, die ervoor zorgen dat we bijna-energie neutraal opereren. Ook aan duurzame verpakkingen en de vermindering van voedselverspilling besteden we veel aandacht. Om voedselverspilling zo veel mogelijk tegen te gaan, werken we samen met verschillende lokale partners zoals de voedselbank en ‘Too Good to Go’. Zo maken we mensen nog blij met voedsel dat anders weggegooid zou worden.

De overgang naar zero-emissie vrachtovervoer is een logische volgende stap in ons duurzaamheidsverhaal, maar is vandaag helaas nog niet aan de orde. Gekoeld transport heeft veel energie nodig, wat het bereik van elektrische voertuigen sterk beperkt. We hebben al enkele testen gedaan, maar voorlopig is de autonomie nog te klein. We houden de markt zeker in de gaten, zodat we kunnen omschakelen wanneer de technologie wel zover is. Ook op andere vlakken blijven we zoeken naar manieren om onze ecologische voetafdruk verder te verkleinen.”

Evolutie van de sector

De transportsector is in volle evolutie. “Er zijn diverse trends die het transportlandschap aan het veranderen zijn. Zo staat de sector in het teken van overnames. Veel kleine bedrijven kunnen niet meer mee door de steeds strenger wordende regelgeving en verkopen hun zaak of klantenportefeuille aan grote spelers. Er is ook veel concurrentie uit het buitenland, waardoor de druk op de Belgische bedrijven toeneemt. Het is oneerlijke concurrentie, waar je als Belgische onderneming onmogelijk

‘Problemen los je vandaag op, niet morgen.’

krijgen. Op dat moment zijn zelfstandige chauffeurs handig. Om dezelfde reden hebben we de laatste jaren ook geïnvesteerd in bestelwagens. Ze zijn flexibeler inzetbaar dan vrachtwagens.”

'Fine food consultants'

“Door een combinatie van meer dan 100 jaar ervaring, een breed assortiment van exclusieve en hoogwaardige producten en een sterke klantgerichte aanpak, onderscheiden wij ons van onze concurrenten. We zijn 'fine food consultants', die onze klanten niet alleen voorzien van producten, maar ook van advies en ondersteuning. Ons team is goed geïnformeerd over het aanbod en helpt onze klanten om het maximale uit ons assortiment te halen. We gaan bijvoorbeeld met chef-koks rond de tafel zitten om samen een nieuw menu samen te stellen en organiseren via de Schietse

tegenop kan. De regelgeving moet hier echt beter, al moeten we als maatschappij ook naar onszelf kijken. Velen staan niet stil bij de impact van hun online koopgedrag op de maatschappij.

Nog een belangrijke evolutie is de opkomst van direct-to-consumer modellen. We merken dat sommige van onze klanten onze directe concurrenten worden. Het wordt voor ons dus nog belangrijker om constant te innoveren en onze toegevoegde waarde als groothandel, logistieke speler en 'fine food consultant' te blijven bewijzen. Samenwerken en sterke partnerships zijn hier essentieel.”

Innovatie troef

“Als bedrijf moet je constant innoveren om je marktpositie te behouden. Je moet leergierig blijven en continu op zoek gaan naar nieuwigheden die een mooie meerwaarde kunnen creëren”, aldus

Bénédicte Schietse. “Daarom zijn we op vlak van dienstverlening met verschillende innovaties bezig. We hebben recent een eigen webshop ontwikkeld, zodat klanten hun producten nog eenvoudiger en sneller kunnen bestellen. Daarnaast investeren we ook in een innovatief Warehouse Management System (WMS). Het systeem optimaliseert onze interne processen en biedt

‘De eerste Parmaham op Belgische bodem kwam via Schietse ons land binnen.’

klanten meer transparantie en controle. Het laat hen toe om orders op te volgen en geeft hen inzicht in leverdata en ontbrekende producten.

Artificiële intelligentie (AI) zal de logistieke en transportsector binnen een aantal jaren sterk veranderen. Voorlopig ben ik nog voorzichtig om grote investeringen te doen, omdat de technologie zo snel evolueert.”

Plannen de komende jaren

“Ook na 100 jaar doen we er nog elke dag alles aan om onze klanten de best mogelijke service te bieden. Er zijn nog veel ideeën en ambitie. We blijven onze bedrijfsprocessen optimaliseren. We passen ons productassortiment doorlopend aan met nieuwe producten en versterken onze logistieke mogelijkheden. Op persoonlijk vlak wil ik mezelf als ondernemer elke dag blijven uitdagen.

Ik wil de komende jaren veranderen, verbeteren en vereenvoudigen om zo de bouwstenen voor de volgende 100 jaar Schietse te leggen.” <



Bénédicte Schietse, voorzitter van de raad van bestuur en haar rechterhand Michel van der Beken, CEO.

Aldo Peeters,
energie-expert en medeoprichter
en -zaakvoerder van Enersangi



Overstap naar batterij-elektrisch vrachtverkeer

Aldo Peeters is medeoprichter en -zaakvoerder van Enersangi, een team van ingenieurs dat voornamelijk werkt voor industriële en logistieke bedrijven, maar hun kennis en ervaring eveneens ter beschikking stelt voor het ontwikkelen van nieuwe beleidskaders. Hun klanten vertrouwen op het team van experts voor praktisch en strategisch advies over energie en decarbonisatie met als doel het energiebeheer te verbeteren en de energietransitie op de meest kostenefficiënte manier te realiseren. Niet alleen hier bij ons, maar ook in onze buurlanden tot zelfs in China is Enersangi actief.

tekst: Mindsetting

beelden: Enersangi en TVM

De eerste vonken
“Ik groeide op in de werkplaats van mijn grootvader, waar hij als scheepshersteller mijn interesse voor techniek aanwakkerde. In mijn tienerjaren, eind jaren '80, raakte ik geboeid door de klimaatverandering. Later in mijn studententijd fascineerden opkomende energietechnologieën zoals warmtepompen en warmtekrachtkoppelingen me enorm. Ik reed toen ook voor het eerst met een elektrische auto. Kort na de geboorte van mijn dochter in 2009 botste ik op een krantenkop die stelde dat we tegen 2050 de

klimaatverandering heel sterk zouden voelen. Voor mij een ver-van-mijn-bedshow, maar bijzonder relevant voor mijn dochter die tegen 2050 in de

‘De technologische evolutie gaat heel snel.’

fleur van haar leven zal zijn. Vanaf dan heb ik van de aanpak van de klimaatproblematiek mijn missie gemaakt,” aldus Aldo Peeters.

Een duurzame omschakeling
“In 2021 begonnen we met een project

rond batterij-elektrische vrachtwagens voor het VIL (Vlaams Innovatieplatform voor de Logistieke sector), maar we botsten initieel op weerstand. In het buitenland was men toen wel al volop bezig om de komst van de elektrische vrachtwagen voor te bereiden, dus we mochten in Vlaanderen echt niet achterblijven. In 2024 staan we nog steeds aan het begin van de duurzame omschakeling in de sector, maar het thema is wel op gang aan het komen. De technologie voor vergroening van ons vrachtvervoer is op korte tijd ook >

sterk geëvolueerd, waardoor de kaarten gunstig liggen voor een blijvende groei.”

‘Voor de transportsector is het aanpassen of verdwijnen.’

Elektrificatie van het wagenpark

“Gezien het thema nog niet vlot over de tong rolde, hebben we zoveel mogelijk aspecten van batterij-elektrisch vervoer onderzocht. Zo ontwikkelden we bijvoorbeeld een tool om de total cost of ownership van een elektrische vrachtwagen te berekenen, bestudeerden we het toenmalig aanbod en de praktische inzetbaarheid van de vrachtwagens

en bekeken we hun integratie in het hele IT-gebeuren van de logistieke sector. Verder hebben we de brandveiligheid van de batterijen en praktische aspecten onder de loep genomen. De batterij heeft een slechte reputatie, maar in de praktijk valt het brandrisico goed mee.

Intussen zijn we weer een aantal jaar verder en heeft de wereld niet stilgestaan. De voertuigen zijn fors verbeterd en alleen al in België zijn er ruim dertig laadplaatsen voor batterij-elektrische vrachtwagens in ontwikkeling, waarvan er een aantal operationeel zijn. Ook in het buitenland stijgt het aantal laadplaatsen snel.”

Competitieve technologie

“De kost van batterijen daalt gestaag en de prestaties nemen toe. Een

eventueel gebrek aan netcapaciteit kan ook opgevangen worden. Ik haal graag het voorbeeld van de periode tussen 1982 en 2000 aan: ons elektriciteitsverbruik is toen met ruim 70% toegenomen. Destijds hebben we die sterk stijgende vraag kunnen opvangen door meer kabels te leggen en meer elektriciteitscentrales te bouwen. We staan opnieuw voor een periode van een stijgende vraag naar elektriciteit. Vandaag kunnen we rekenen op twee belangrijke bijkomende elementen om deze uitdaging opnieuw het hoofd te bieden: enerzijds kunnen we dankzij batterijen terugvallen op verspreide opslag, anderzijds zorgt het IT-luik ervoor dat we ons verbruik kunnen (laten) aansturen om de beschikbare capaciteit beter te benutten.

Of ik verwacht dat we tegen volgend jaar de hele vloot zullen elektrificeren? Zeker niet. Dat is ook





niet haalbaar. Wel neem ik de doelstellingen van Europa als leidraad: in 2030 moet de vloot die op dat moment verkocht wordt 45% minder CO₂-emissies hebben. Kijk naar China en je zal zien dat we dat tempo zeker aankunnen. Daar worden tegenwoordig meer wagens met een stekker verkocht dan puur verbrandingsmotoren. Hier bij ons houden we die trend nog af door onder meer importtarieven. De fundamentele tendens is dat batterijen steeds krachtiger, kleiner, lichter en vooral goedkoper worden. Tegelijk kunnen ze dezelfde prestaties neerzetten terwijl hun levensduur toeneemt. Een batterij-elektrische aandrijving springt bovendien zeer efficiënt om met energie en is onderhoudsarm, wat ook weer de kosten drukt. Ik zie andere technologie niet datzelfde kostenniveau halen om competitief te kunnen zijn.”

Durf te experimenteren

“Voor tal van toepassingen zijn er inmiddels geschikte voertuigen. De gepaste laadinfrastructuur op logistieke knooppunten zit in de lift, dus dan is het louter een kwestie van de logistieke puzzel op de juiste manier te leggen. Denk maar aan rij- en rusttijden van chauffeurs, venstertijden, openingsuren van magazijnen, levertermijnen... Mijn

insteek is: laat ons volop experimenteren en een aantal projecten opstarten waar er mogelijkheden zijn, waar de logistieke flow het toelaat en waar de klant een voordeel in zero-emissie ziet. Focus hierbij niet op de beperkingen van vandaag, maar op de mogelijkheden van morgen.

Aan nieuwe technologie zitten altijd nog haken en ogen. Voor een efficiënt gebruik moeten we ze dus beter leren kennen en onze omgeving eraan aanpassen. In het geval van de elektrische truck is de energievoorziening en laadstrategie een cruciale succesfactor. Het kost tijd om de juiste inzichten te verwerven in een complex en snel veranderend energiesysteem, en ook om de infrastructuur en partnerschappen te bouwen. Op tijd beginnen is van levensbelang. Maak als transporteur ook zeker gebruik van de overheidssteun die nu nog voorhanden is. Het leergeld wordt als het ware gesubsidieerd. Zo krijgen we de technologie alvast onder de knie en is de sector voorbereid op de golf van verandering die op ons afkomt. Het geeft ons de kans om te leren op welke tekortkomingen we vandaag nog botsen, zodat we weten hoe we het morgen beter kunnen aanpakken,” onderstreept Aldo Peeters.

Een hoopvolle blik vooruit

“Elektrische vrachtwagens zijn onontkoombaar en alles wijst erop dat ze straks de standaardkeuze worden. Er moeten nog een aantal hinderpalen uit de weg geruimd worden, maar er zijn al belangrijke stappen gezet. Er zit heel mooie technologie aan te komen. De gevestigde constructeurs zijn zeker mee in het batterij-elektrische

‘Focus niet op de beperkingen van vandaag, maar op de mogelijkheden van morgen.’

verhaal, en ook van niet-conventionele constructeurs en andere spelers in het veld verwacht ik verrassende nieuwigheden. De transportsector zal qua aandrijftechniek over tien tot vijftien jaar volledig op z'n kop worden gezet. Afsluiten doe ik graag met een citaat van de Nederlander Jan Rotmans, hoogleraar en wetenschapper op het vlak van transitie: ‘We leven niet in een tijdperk van verandering, maar in een verandering van tijdperk.’ <

Rijhulpsystemen verbeteren de verkeersveiligheid

Uit onderzoek blijkt dat de kans om betrokken te raken bij een ongeval dankzij rijhulpsystemen met 30 tot 40% verminderd kan worden. Daarnaast werken rijhulpsystemen ook kostenbesparend en verhogen ze het comfort van de chauffeur. Door ze juist in te zetten, kunnen we niet alleen schade en letsel verminderen, maar ook een belangrijke bijdrage leveren aan de verbetering van de algemene verkeersveiligheid.

tekst: Mindsetting
beelden: TVM

Wat zijn rijhulpsystemen?

Rijhulpsystemen of Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) helpen chauffeurs tijdens het rijden. Ze zijn als het ware een persoonlijk assistent voor de chauffeur en zijn ontworpen om hem of haar te ondersteunen. Bij een juist gebruik zorgen ze ook voor een betere doorstroming van het verkeer.

We maken een onderscheid tussen twee soorten rijhulpsystemen:

1. Systemen die waarschuwen bij mogelijk gevaarlijke situaties.
2. Systemen die zelf ingrijpen als de bestuurder niet voldoende reageert.

Uitdagingen en beperkingen van rijhulpsystemen

Om een werkelijke verbetering van de verkeersveiligheid te realiseren, is

een juiste training en een goed beleid essentieel. Het is immers belangrijk dat de chauffeur weet hoe de systemen werken en dat hij of zij ze juist gebruikt. Daarom adviseren we om de aanwezige rijhulpsystemen in het voertuig te inventariseren en op te nemen in het veiligheidsbeleid. Bovendien kunnen specifieke opleidingen chauffeurs helpen om de systemen correct en efficiënt in te zetten.

Tegelijkertijd mag de chauffeur nooit blindelings vertrouwen op de rijhulpsystemen. Ze dienen als ondersteuning, maar nemen geen taken over. Hij of zij moet altijd alert blijven voor het geval dat de systemen niet of verkeerd werken. De chauffeur moet in een fractie van een seconde kunnen ingrijpen en passend reageren om een ongeluk te

voorkomen. In het begin is het zeker een gewenningsproces voor de chauffeur om hier een juist evenwicht in te vinden.

Toekomstperspectief

Vrachtwagenleveranciers verwachten steeds meer waardevolle inzichten uit de data van rijhulpsystemen te halen, zodat ze de systemen verder kunnen optimaliseren. Daardoor zullen er in de toekomst steeds meer autonoom ingrijpende hulpsystemen in voertuigen komen.

Ook transportbedrijven zelf kunnen het gebruik van de rijhulpsystemen verbeteren door de data te analyseren. De data over het rijgedrag geven u immers een waardevol middel in handen dat u kunt inzetten tijdens coachinggesprekken met chauffeurs en tijdens opleidingen. <



Welke rijhulpsystemen zijn er?

Snelheid

- **Forward collision warning**
Waarschuwt wanneer u een langzamer rijdende voorligger of een stilstaand voertuig te dicht nadert.
- **Advanced emergency braking system**
Als de kans op een botsing groot is, voert het systeem na negeren van een waarschuwing zelf een noodstop uit.
- **Adaptive cruise control**
Houdt een vooraf ingestelde snelheid aan en neemt snelheid terug wanneer u een voorligger te dicht nadert.

Monitoren bestuurder

- **Vermoeidheidsdetector**
Waarschuwt als de sensoren tekenen van vermoeidheid detecteren.
- **Afleidingsdetector**
Herkent en waarschuwt wanneer de chauffeur niet voldoende aandacht aan de weg besteedt (bv. als de ogen te lang van de weg afgewend zijn).
- **Alcoholslot**
Het voertuig start alleen wanneer het gemeten alcoholgehalte van de chauffeur onder de toegestane limiet ligt.

Sturen

- **Lane departure warning**
Waarschuwt als het voertuig onbedoeld buiten de rijstrook dreigt te gaan.
- **Lane keeping system**
Stuurt het voertuig automatisch weer naar het midden van de rijstrook als het onbedoeld buiten de rijstrook dreigt te gaan.
- **Dodehoekwaarschuwing**
Waarschuwt als er zich een voertuig, voetganger of fietser in de dode hoek bevindt.
- **Dodehoekcamera**
De chauffeur ziet op een scherm in de cabine beelden van de dode hoek.

Ondersteuning bijzondere manoeuvres

- **Achteruitrijcamera en parkeersensoren**
Helpen de chauffeur objecten achter het voertuig te ontdekken bij het achteruitrijden.



Meer weten over rijhulpsystemen?

Lees dan zeker de greenpaper op onze website.

Ladingschade, wat nu?

Als u te maken krijgt met schade, verlies of vertraging van uw vervoerde goederen, wilt u natuurlijk dat de kosten zo snel mogelijk vergoed worden. Een snelle en volledige aangifte bij de makelaar is cruciaal voor een vlotte afhandeling van uw schadedossier. In dit artikel brengen we het schadep proces in beeld, zodat u precies weet hoe TVM Belgium uw ladingschade afhandelt en wat wij daarvoor van u en uw makelaar nodig hebben.

tekst: Mindsetting

beeld: TVM

Wat te doen bij ladingschade?

- 1** Verzamel alle gegevens van de partijen die belang hebben bij uw lading.
- 2** Noteer duidelijk hoe de schade ontstaan is en wat ze inhoudt.
- 3** Maak voldoende foto's van de beschadigde goederen in hun omgeving op het moment van de schade.
- 4** Vermeld de locatie waarop een eventuele expertise kan plaatsvinden en waar de beschadigde goederen zich bevinden.
- 5** Doe bij ladingschade door diefstal, inbraak of vandalisme aangifte bij de politie en bewaar het pv of aangiftewijs.

Het is belangrijk om alle info zo volledig mogelijk te bezorgen. Enkel dan kunnen we een vlotte schadeafhandeling garanderen.



Ladingschade: van schadeaanfite tot afhandeling

1

Meld de schade vervolgens zo snel mogelijk aan uw makelaar en stuur hem/haar alle beschikbare documenten en info in één keer door:

- verklaring chauffeur;
- vervoersopdracht;
- vrachtbrieven;
- gewicht beschadigde goederen;
- handelsfacturen;
- ingebrekestelling;
- claimfacturen;
- foto's;
- pv of aangiftebewijs politie.

2

Afhankelijk van het type transport, zijn er bijkomende documenten nodig:

- tank/bulk: reinigingscertificaat en weegnota;
- koel- of vriesvervoer: temperatuuruitdraai en foto's temperatuur bij aflevering;
- uitzonderlijk vervoer: vergunning uitzonderlijk vervoer, reiswegennetwerk en afmetingen vervoerde lading;
- vervoer levende dieren: verslag dierenarts;
- kaai container: EIR IN/OUT;
- uitbesteed vervoer: verzekeringsattest onderaannemer en dubbele vervoersopdrachten.

3

Is er sprake van een totaal verlies? Dan is er ook een vernietigingsattest nodig.

4

Uw makelaar bezorgt uw schadeaanfite vervolgens aan TVM Belgium via schade.cmr@tvm.be.

5

Wanneer de schadeaanfite binnenkomt bij TVM Belgium, wordt het dossier toegewezen aan een van onze schadebeheerders. Die voert een eerste screening uit, opent het dossier in ons systeem en checkt of de waarborg(en) onderschreven zijn. Beschikt de beheerder meteen over een volledig dossier, dan zorgt dit voor een snellere afhandeling. Op werkdagen bevestigen we binnen de 24 uur aan de makelaar dat het dossier geopend is en stellen we indien nodig een expert aan.

6

In de verdere stappen van het schadeproces maken we een onderscheid tussen 'Aansprakelijkheid vervoerder ligt vast' en 'Aansprakelijkheid vervoerder wordt (deels of volledig) afgewezen'.

Aansprakelijkheid vervoerder ligt vast

- Binnen het kader van het CMR-verdrag en de polisvoorwaarden wordt de schade bepaald.
- Wanneer er een schriftelijke vordering gericht aan de verzekerde voorligt, wordt de schadevergoeding betaald (mits aftrek van de vrijstelling).

Aansprakelijkheid vervoerder wordt (deels of volledig) afgewezen

- Wanneer er een mogelijke ontheffing van aansprakelijkheid is, vragen we de makelaar of zijn klant wenst dat wij de tegenpartij hiervoor rechtstreeks aanschrijven.
- Wij gaan vervolgens de discussie aan met de tegenpartij.
- We controleren het schadebedrag en onderhandelen waar nodig over een correct bedrag of regelingsvoorstel.
- Zodra er een akkoord is en er een schriftelijke vordering gericht aan de verzekerde voorligt, wordt de schadevergoeding betaald (mits aftrek van de vrijstelling).



Heeft u een vraag over uw schadedossier? Contacteer uw makelaar.

Bent u makelaar en heeft u vragen of opmerkingen over een lopend schadedossier?

Onze schadeafdeling is bereikbaar op +32 (0)3 285 92 00 van maandag t.e.m. donderdag van 08.30 tot 17.00 uur en op vrijdag en tijdens schoolvakanties van 08.30 tot 16.30 uur. Of mail ons via:

- schade.cmr@tvm.be voor aangifte van een nieuw ladingschadegeval en contact over een bestaand ladingschadedossier.

Meer info over wat te doen bij letselschade en blikschade vindt u op onze website www.tvm.be.

De passie van Tom Muys, XWIFT

Tom Muys is Director of Fleet en Facility bij transportbedrijf XWIFT in Nazareth. Naast zijn voltijdse job in de transport- en logistieke sector, heeft hij een passie voor muziek en ondernemen. Sinds 2016 combineert hij zijn job en passies en organiseert hij samen met zeven jeugdvrienden Rijvers Festival in Lievegem. Wat begon als een lokaal passieproject, is ondertussen uitgegroeid tot een succesvolle formule met meer dan 50.000 bezoekers van over het hele land en daarbuiten. Ze behoren zelfs tot de top 20 festivals in België!

tekst: Mindsetting

beelden: XWIFT, Rijvers Festival





Tom Muys,
Director of Fleet
en Facility bij XWIFT

Director Fleet en Facility bij XWIFT

"Ik heb bij XWIFT een dubbele functie. Als Fleet Director ben ik samen met mijn team verantwoordelijk voor de aankoop, verkoop en het onderhoud van alle wagens in onze vloot", zegt Tom Muys. "Dat gaat dan van bedrijfswagens en heftrucks tot opleggers en vrachtwagens. De laatste twee jaar hebben we zes overnames gedaan, waardoor de vloot sterk uitgebreid is. Momenteel hebben we zo'n 1.000 nummerplaten en dat aantal zal in de toekomst nog stijgen. Daarnaast ben ik als Facility Director de eindverantwoordelijke voor het beheer van onze gebouwen. XWIFT beschikt momenteel over ongeveer tien gebouwen, zowel in eigendom als in huur. In 2025 starten we met de bouw van een gloednieuwe site van circa 17.000 m² in Lokeren.

Met meer dan 17 jaar ervaring in de transportsector heb ik in de loop der jaren flink wat kennis opgebouwd. Ik ben dan ook met plezier een klankbord voor veel collega's, ook buiten mijn afdeling."

Passie voor de eventsector

"Al sinds mijn tienerjaren heb ik een passie voor de eventsector. In mijn jeugd was ik voorzitter van het lokale

jeugdhuis en organiseerde ik samen met vrienden onder andere Q-Party's en andere evenementen. In 2015 stak ik samen met zeven vrienden de koppen bij elkaar om voor het eerst een nationaal event op poten te zetten. Zo kwamen we op het idee van Rijvers Festival."

Organisator Rijvers Festival

"We kozen een uniek concept, dat je in België niet vaak zal tegenkomen. Ons land kent veel dance- en rockfestivals, maar er zijn maar weinig festivals waar er voor elke generatie iets te beleven valt. Ons programma is dan ook bijzonder divers: Pommeliën Thijs, Portland, Noordkaap, Joost Klein, K3 en Average Rob, je kan hen allemaal op één van de podia van Rijvers Festival zien. Die grote diversiteit aan artiesten is meteen ook onze grootste troef.

Daarnaast zetten we maximaal in op beleving. We creëren een leuke setting in een idyllische omgeving en zorgen voor heel wat randanimatie, zodat het ook gewoon fijn vertoeven is op het festivalterrein. Met meer dan twintig standjes voor eten en drinken, is er voor ieder wat wils. Zo blijft niemand met honger of dorst zitten.

En we merken dat het concept

aanslaat. Steeds meer mensen weten de weg naar Rijvers Festival te vinden. Waar we de eerste editie in 2016 nog 8.000 mensen mochten verwelkomen, waren dat er in 2024 al meer dan 50.000."

Boekhouding en financiën

"Het duurt een volledig werkjaar om een festival van deze omvang te organiseren. Een aantal bestuursleden, waaronder ikzelf, maken wekelijks een dag vrij om aan het festival te werken. Iedereen heeft zijn eigen verantwoordelijkheden. Voor mij betekent dat het bewaken van het financiële plaatje, B2B-partnerships tot stand brengen, het onderhouden van onze sociale media en het boeken van artiesten."

Verantwoordelijk en sociaal

"Mijn werk voor Rijvers Festival verschilt totaal van mijn functie bij XWIFT, maar juist die variatie maakt het zo boeiend. Toch zijn er een aantal eigenschappen die in beide rollen essentieel zijn. Denk bijvoorbeeld aan verantwoordelijkheid, communicatieve vaardigheden, probleemoplossend denken, stressbestendigheid en het vermogen om goed met mensen te kunnen omgaan." <

Portret van Joachim Tack, Diamanten Ridder van de Weg

Joachim Tack (46) uit Oeselgem is door TVM Belgium bekroond tot Diamanten Ridder van de Weg. Deze erkenning kreeg hij door 20 jaar ongevalvrij te rijden. Joachim rijdt sinds 2000 voor Snel Logistic Solutions in Deinze. Binnen het bedrijf is hij al de tweede vrachtwagenchauffeur die slaagt in deze toch wel buitengewone prestatie.

tekst: Mindsetting

beelden: Frederick Van Grootel



Het zit in de genen

Sinds zijn zesde gaat Joachim mee de baan op met zijn vader, die een eigenrijder was. Ondertussen is vader Tack al drie jaar met pensioen, maar het is duidelijk dat het leven als vrachtwagenchauffeur Joachim van jongs af aan is meegegeven. Eerst ging hij nog aan de slag in een autogarage, maar zodra hij oud genoeg was om zijn rijbewijs C te behalen, ging hij vol voor zijn doel: met de vrachtwagen rijden. Zo gezegd, zo gedaan. Sinds zijn 21e rijdt Joachim voor de firma Snel Logistic Solutions uit Deinze.

Snel Logistic Solutions

Bij Snel Logistics Solutions viert Joachim binnenkort zijn 25-jarig jubileum. Hij doet er internationaal transport en verblijft van maandag tot vrijdag in het buitenland.

Frederique Van Landuyt, transportplanner bij Snel Logistic Solutions,

regelt de dagelijkse planning voor Joachim: "Joachim is niet alleen een goede chauffeur, maar ook een zeer aangename medewerker. Hij is bij iedereen graag gezien, al zien we hem door het internationaal transport niet zoveel op kantoor natuurlijk. Het is het type chauffeur én mens dat in alle situaties kalm blijft, een fantastische gave en niet te miskennen voordeel in de transportsector."

Internationaal transport

Joachim rijdt niet alleen in de Benelux, maar doet ook wekelijkse trajecten richting Bretagne en af en toe ook richting Duitsland. Hij rijdt zo'n 110.000 km per jaar, omgerekend ongeveer 500 km per dag. Voor Joachim zijn deze lange afstanden richting Frankrijk de zaligste ritten: "Ik heb glijdende uren en probeer elke dag tussen 5.00 en 22.00 uur mijn job te doen. Als ik vroeger begin, heb ik ook vroeger gedaan, en zo brengt elke dag wel iets nieuws. Ik vervoer PVC-profielen voor vaste klanten waardoor de trajecten me

niet onbekend zijn. Rijden in Frankrijk is zoveel rustgeverder dan in België. De files zijn daar niet wat ze hier bij ons zijn."

Mooie erkenning

De bekroning van Diamanten Ridder van de Weg is voor Joachim een mooie erkenning, maar hij blijft er verder heel kalm onder. Joachim: "Ik vind het een hele eer en ben ook super blij met de erkenning, maar verder probeer ik gewoon zo goed mogelijk mijn job te doen. Twintig jaar ongevalvrij rijden met de vrachtwagen is inderdaad een hele prestatie maar die erkenning op zich geeft weinig garanties voor de toekomst. Het is vooral belangrijk om geconcentreerd te blijven rijden en te allen tijde kalm te blijven, ook al word je soms horendol van het alsmaar drukker verkeer. Mijn motto is dan ook om beter eens uit te stappen en de situatie te bekijken, dan op goed geluk door te rijden. Ik ben ervan overtuigd dat ik met deze preventieve rij-attitude al veel onheil heb voorkomen." <



458 RIDDERS VAN DE WEG IN 2024

TVM Belgium huldigt dit jaar maar liefst 458 Ridders van de Weg. Opnieuw een erg succesvolle editie, want we mogen 1 Diamanten, 15 Gouden, 199 Zilveren en 243 Bronzen Ridders in de bloemetjes zetten.

Nieuw in ons klantenplatform TVM Drive

TVM Drive is het online platform van TVM Belgium, waarop al onze klanten toegang hebben tot onze preventieservice. Het platform geeft transportbedrijven inzicht in hun preventietraject en identificeert risico's en verbeterpunten. Met deze inzichten kunnen klanten hun plan van aanpak op vlak van preventie opstellen. Om onze preventieservice te optimaliseren, breiden we ons aanbod op TVM Drive regelmatig uit.



Onze klanten kunnen vanaf nu ook kant-en-klaar campagne-materiaal en handige preventiedocumenten in vier talen (Nederlands, Frans, Engels en Duits) downloaden of vragen om deze per post op te sturen. Ze hoeven daarvoor dus niet langer hun preventieadviseur te contacteren. We werken ook volop aan een systeem dat klanten automatisch een melding stuurt wanneer er een nieuw document of campagne-materiaal beschikbaar is.

De flyers en affiches helpen de bedrijven bij interne campagnes rond specifieke thema's, zoals ergonomie of gsm-gebruik achter het stuur. Deze kunnen ze dan onder de chauffeurs verdelen of ophangen in het bedrijf om meer bewustwording te creëren rond deze thema's. Daarnaast vinden klanten ook greenpapers en instructievideo's op het platform. Wat is de juiste zithouding voor chauffeurs? Hoe stellen ze de spiegels of camera's juist af aan de hand van een spiegelafstelplaats?

Door dit alles gratis aan te bieden aan ál onze klanten, zorgen we er samen voor dat chauffeurs gezond en veilig de baan opgaan.



Scan de QR-code en ontdek de nieuwigheden op het TVM Drive klantenplatform.

5 VRAGEN



Matthias Vercammen is de junior in onze salesploeg. Hij werkt sinds 2018 bij TVM Belgium en heeft op zes jaar tijd een mooi traject afgelegd binnen onze organisatie. Nu is hij regionaal commercieel verantwoordelijke voor Oost- en West-Vlaanderen.

1 Hoe ben je bij TVM Belgium terechtgekomen?

Ik heb Financiën en Verzekeringswezen gestudeerd aan Karel de Grote Hogeschool en deed daarna een eerste ervaring op als productiebeheerder bij een verzekeringsmakelaar. Ik stond er voor onze particuliere en ondernemingsklanten in voor BOAR (Brand, Ongevallen en Allerlei Risico's). Begin 2018 was het tijd voor een nieuwe uitdaging en heb ik gesolliciteerd bij TVM Belgium. Er was langs beide kanten een positief gevoel en ik mocht beginnen.

2 Welk traject heb je hier al doorlopen?

Op zes jaar tijd heb ik veel kansen en doorgroeimogelijkheden gekregen bij TVM Belgium. Ik ben begonnen als productiemedewerker voor Oost- en West-Vlaanderen. Nadien stond ik in voor de onderschrijving van kmo's in dezelfde regio en een stukje Wallonië. In 2021 heb ik dan de kans gekregen om regionaal commercieel verantwoordelijke te worden voor Oost- en West-Vlaanderen. Jan Peeters en ik zijn verantwoordelijk voor zo'n 250 makelaars van Kruibeke tot De Panne.

3 Wat houdt je functie juist in?

Als regiomanager zijn we een tussenpersoon tussen de maatschappij en de makelaar. Wij zijn hét aanspreekpunt voor makelaars binnen onze organisatie voor zowel hun bestaande als nieuwe klanten. Als gespecialiseerde nicheverzekeraar in transport en logistiek is het persoonlijke contact met onze makelaars één van onze grootste troeven.

Daarnaast sta ik ook in voor de prospectie. Ik neem contact op met makelaars, leg hen uit hoe TVM Belgium werkt en welke producten en diensten we aanbieden. Als commercieel verantwoordelijke is het mijn taak om de behoeften en verwachtingen van de makelaar te analyseren, en te kijken hoe we hen hierin kunnen ondersteunen.

4 Hoe heb je de kneepjes van het salesvak geleerd?

De kneepjes van het vak heb ik dankzij mijn collega's van de commerciële cel snel opgepikt. Als onderschrijver werkte ik dagelijks samen met Jan Peeters. Zo heb ik veel van hem kunnen leren. Het stond al een tijdje vast dat ik commercieel verantwoordelijke ging worden, waardoor ik me goed heb kunnen voorbereiden. Begin 2021 hebben Jan en ik samen een aantal makelaars bezocht om mezelf te introduceren en te analyseren hoe hij de commerciële gesprekken aanpakt. Aangezien ik al bij TVM werkte, kende ik al een aantal makelaars. Dat maakte het allemaal gemakkelijker. Door ervaring op te doen, leer je gaandeweg bij en ontwikkel je je verder in je functie.

5 Welke trends zie jij opkomen in het transportlandschap?

Het principe van een *one-stop-shop* wordt alsmaar belangrijker. Door overnames willen transporteurs een breder cliënteel bedienen en hun klanten nog beter ontzorgen. Daarnaast schuiven grote transportbedrijven ook meer en meer op richting logistieke dienstverlening. Verder is er een opmerkelijke toename van het aantal leasingvoertuigen. Startende transporteurs hebben steeds meer moeite om een voertuig zelf te financieren. Constructeurs spelen hierop in door pakketten aan te bieden die, naast het voertuig, ook onderhoud, banden en een verzekering omvatten.

Transport met focus op veiligheid

MT&S is een transport- en servicebedrijf met eigen wagenpark, dat de distributie van metalen verzorgt voor zusterbedrijf Testas in Wommelgem. Ze vervoeren non-ferrometalen op verschillende manieren naar België, Luxemburg, Noord-Frankrijk en Zuid-Nederland. We spraken met transportmanager Kevin Fountain over het bedrijf, waar veiligheid en kwaliteit de hoogste prioriteiten zijn.

tekst: Mindsetting
beelden: MT&S





Kevin Fountain,
transportmanager MT&S



Distributie van halffabricaten

MT&S is het transportluik van Testas, een groothandel in metalen. “Wij verzorgen voor hen de distributie van halffabricaten in aluminium, roestvast staal en koperlegeringen”, vertelt Kevin Fountain. “Er is een breed assortiment aan platen, staven en buizen,

Onze chauffeurs rijden regelmatig dezelfde routes en leren zo de klanten ook echt kennen. Elke chauffeur heeft bij ons ook zijn ‘eigen’ vrachtwagen. Dat verhoogt niet alleen hun comfort, maar draagt ook bij aan de veiligheid. Alles is al naar hun voorkeur ingesteld en ze kennen de truck door en door. Naast de zeven vrachtwagens die we in eigen beheer hebben, werken we ook nog met externe partners samen. Het is de ideale mix die ons de nodige flexibiliteit geeft.”

Preventie voorop

Preventie is belangrijk bij MT&S. Ze plaatsten onlangs een spiegelfstelpplaats op hun bedrijfsterrein en volgen regelmatig opleidingen en workshops, vaak op vraag van de chauffeurs zelf. “Ze zijn echt volledig mee in het preventieverhaal, wat natuurlijk heel fijn is. Daarnaast proberen wij niet te veel tijdsdruk op onze chauffeurs te leggen. Als ze vertraging hebben, mogen ze ons altijd opbellen en dan gaan we samen op zoek naar een oplossing. Zo willen we een gezonde cultuur creëren, waarin de veiligheid van onze chauffeurs voorop staat”, zegt Kevin. “Zolang de klanten tevreden zijn en het transport kostenefficiënt verloopt, zijn wij heel flexibel.”

Zero-emissievrachtvervoer

Kevin staat momenteel nog twijfelachtig tegenover de omschakeling richting zero-emissievrachtvervoer voor MT&S. Elektrische vrachtwagens zijn gemiddeld drie keer duurder dan de dieselvariant. Daarbij komt ook de

onzekerheid over de batterijcapaciteit en de rij- en rusttijden. “De chauffeurs ervaren soms nu al stress over hun rij- en rusttijden. Als je daar de zorgen over het batterijvermogen aan toevoegt, wordt het een lastige zaak. Zeker met de zware materialen die we vervoeren, is de batterijcapaciteit onzeker. Chauffeurs die hun dag in Veurne starten, zullen gespannen zijn om zonder problemen thuis te geraken. En dat moeten we vermijden. We blijven de ontwikkelingen in de markt volgen, zodat we op het juiste moment de stap naar zero-emissievrachtwagens wel kunnen zetten. Want ik hoop absoluut dat dit de toekomst wordt.”

Toekomstige groei

“MT&S doet het goed, maar natuurlijk streven we altijd naar meer”, aldus Kevin. “De huidige economische situatie is onzeker, toch zou het mooi zijn als we de vloot op termijn kunnen uitbreiden met twee vrachtwagens.”

‘Veiligheid en kwaliteit zijn onze hoogste prioriteiten.’

die we in ons servicecenter op maat verzagen volgens de specificaties van onze afnemers. Ons klantenbestand is heel divers en gaat van kleine zelfstandigen tot grote bedrijven. Denk aan trappenbouwers, veranda-bouwers, machinefabrikanten... Het type transport dat we uitvoeren, is best bijzonder. Het zware gewicht in combinatie met de grootte van de materialen komt niet vaak voor.”

Transport in eigen beheer

Pas in 2022 besliste Testas om het transport in eigen handen te nemen en richtten ze MT&S op. “Veiligheid en kwaliteit zijn onze hoogste prioriteiten. Door ook het transportluik in eigen beheer te nemen, konden we dit intern beter opvolgen. Het liet ons ook toe om de klantenervaring verder te verbeteren. We rijden nu met onze eigen, op maat gemaakte trailers die uitgerust zijn met extra veiligheidsvoorzieningen.

‘Onze chauffeurs zijn helemaal mee in het preventieverhaal.’

Of MT&S ooit het volledige transport in eigen beheer wil nemen? “Nee, Testas heeft altijd iets van flexibiliteit nodig. Het is interessant om partners te hebben die drukke dagen mee kunnen opvangen. Een gezonde balans vinden wordt hier de opdracht.” <

Lancering nieuwe preventieworkshop lichte vracht

Het aandeel lichte vrachtauto's op onze Belgische wegen is de laatste twee jaar enorm gegroeid en dat brengt enkele extra uitdagingen met zich mee. Om ook bij chauffeurs van bestelwagens bewustwording te creëren op vlak van verkeersveiligheid, hebben we een nieuwe preventieworkshop gelanceerd voor lichte vracht. Armina Kucukovic, adviseur Preventie en Risicobeheer bij TVM Belgium, vertelt er alles over.

tekst: Mindsetting

beelden: TVM





Armina Kucukovic, adviseur
Preventie en Risicobeheer



Groei aandeel lichte vracht

“Door de enorme boom van e-commerce tijdens de coronacrisis, zien we de laatste jaren een sterke stijging van het aantal bestelwagens”, vertelt Armina Kucukovic. “In tegenstelling tot vrachtwagenchauffeurs, hebben chauffeurs van lichte vrachtauto’s geen speciaal rijbewijs nodig en missen ze dus ook de opleiding die daarbij hoort. Dat resulteert in een hoger aantal schadegevallen.

Door actief in te zetten op preventie voor deze specifieke doelgroep, willen we dit aanpakken. Met onze nieuwe preventieworkshop voor lichte vracht maken we chauffeurs bewust van de risico’s tijdens een rit en willen we de schadecijfers terugdringen. Om echt een service op maat te kunnen aanbieden, splitsen we de preventieworkshop nog op in bestelwagens

voor koeriers enerzijds en voor bedrijven die bestelwagens gebruiken voor hun eigen beroepsactiviteiten anderzijds. Denk bijvoorbeeld aan loodgieters, bouw- en landbouwbedrijven, meubelmakers ...”

Specifieke risico’s

“Chauffeurs van lichte vrachtauto’s worden geconfronteerd met specifieke risico’s. Bij koeriers speelt het grote aantal stops een belangrijke rol. Ze verliezen hun focus door de routine, vergeten hun gordel opnieuw aan te doen, raken afgeleid door mobiele toestellen of minitables om de orders te bekijken ... Tel daar nog eens bij dat de levering van pakjes zich vaak in drukke dorps- en stadskernen afspeelt en je begrijpt dat een ongeval snel gebeurd is.

Weinig mensen weten dat bestel-

wagens, net als vrachtwagens, een dode hoek hebben. Zowel voor de chauffeur als voor fietsers en wandelaars is dat iets om rekening mee te houden. Tijdens onze workshop waarschuwen we chauffeurs voor deze gevaren en reiken we hen tips aan om zo veilig mogelijk de baan op te gaan.”

Welke thema’s komen aan bod?

- de impact van schade op de chauffeur en het bedrijf;
- de gevaren van de dode hoek en de juiste spiegelfstelling;
- de belangrijkste oorzaken van schade;
- de fysieke en mentale gezondheid van de chauffeur en de invloed van alcohol en drugs;
- hoe het Europees aanrijdingsformulier correct ingevuld moet worden. <



Meer weten over deze opleiding?

Scan de QR-code of ga naar het TVM Drive klantenplatform om deze incompany workshop aan te vragen.



Europees beleid voor transport en logistiek

In juni kozen de Europeanen een nieuw Europees parlement. Drie maanden later stelde Ursula von der Leyen haar nieuwe Europese Commissie voor. Het uitgelezen moment om de commissie aan de tand te voelen over de speerpunten van hun transport- en logistiek beleid de komende jaren. Adalbert Jahnz, woordvoerder Transport van de Europese Commissie, beantwoordde onze vragen.

tekst: Mindsetting

beelden: TVM, Europese Commissie en Dorien Van der Eecken



Waar zal de focus van het Europese transport- en logistieke beleid de komende jaren liggen?

Transport draagt bij aan de vorming van de Europese Unie tot wat ze vandaag is. Het verbindt mensen uit verschillende regio's en landen, creëert nieuwe kansen en zorgt voor eenheid en samenhang. Het zorgt er ook voor dat mensen, diensten en goederen vrij kunnen bewegen en vormt de ruggengraat van de interne markt. Transport is een belangrijke motor voor zowel het concurrentievermogen als de groene en de digitale transitie.

Maar er is zeker nog ruimte om het transport in Europa competitief, veilig, toegankelijk en betaalbaar te maken voor iedereen. Om de klimaatdoelstellingen van de EU voor 2030 te halen, én die van de Green Deal om tegen 2050 klimaatneutraal te zijn, zal dat immers van cruciaal belang zijn.

Nu de Commissie een reeks voorstellen aangenomen heeft die gericht zijn op duurzamer transport, zal de focus de komende jaren vooral liggen op de ondersteuning van de sector en de lidstaten bij de invoering ervan. Dat zal leiden tot een sterkere interne markt voor transport, een snellere overgang naar duurzaam transport en een snellere uitrol van de trans-Europese infrastructuur. Daarnaast zullen we ook optimaal gebruikmaken van digitale hulpmiddelen, nieuwe technologieën en innovatie.

Welke maatregelen wil de EU nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren?

De Europese wegen zijn de veiligste ter wereld en de verkeersveiligheid is er de afgelopen decennia enorm op vooruitgegaan. Toch is het aantal doden en gewonden nog steeds veel te hoog en boeken we vandaag minder snel vooruitgang. In 2023 lieten in de EU om en bij de 20.400 mensen het leven in een verkeersongeval, een lichte daling met 1% tegenover 2022. Als die trend zich voortzet, lopen we het risico dat we onze EU-doelstelling om het aantal verkeersdoden tegen 2030 te halveren, niet halen. Daarom zijn er op Europees, nationaal en lokaal niveau verdere inspanningen nodig.



© European Union, 2022 - Jennifer Jacquemart

Adalbert Jahnz,
woordvoerder Transport
van de Europese Commissie

De aanpak van de EU om de verkeersveiligheid te verbeteren en verkeersdoden en zwaargewonden op de Europese wegen te voorkomen, is gebaseerd op 'Vision Zero' (nul doden en zwaargewonden op de Europese wegen tegen 2050) en de 'Safe System'-benadering. Die benadering stelt dat doden en zwaargewonden in het verkeer geen onvermijdelijke prijs zijn die betaald moet worden voor mobiliteit. Aanrijdingen zullen blijven plaatsvinden, maar doden en zwaargewonden kunnen voorkomen worden.

De Europese Commissie werkt nauw samen met de autoriteiten van de lidstaten op het gebied van verkeersveiligheid. Het doel is om voort te bouwen op nationale initiatieven, doelen te stellen en alle factoren aan te pakken die een rol spelen bij ongevallen. De Commissie ondersteunt voorlichtingscampagnes voor het publiek en helpt lidstaten en andere spelers op het gebied van

verkeersveiligheid om relevante ervaringen te delen. Daarnaast verstrekt ze financiering en neemt uiteraard ook relevante wetten aan.

De Commissie steunt ook initiatieven van niet-gouvernementele partners om de verkeersveiligheid te bevorderen, zoals initiatieven van werkgevers om de veiligheid van hun chauffeurs te waarborgen. Goede praktijken kunnen gedeeld en uitgewisseld worden via het Europees handvest over de verkeersveiligheid. Uitzonderlijke initiatieven kunnen genomineerd worden voor de jaarlijkse Excellence in Road Safety Award.

Het tekort aan voldoende veilige parkeerplaatsen voor vrachtwagens langs de Europese snelwegen is een groot probleem. Hoe wil de EU dat aanpakken?

In 2019 voerde de Commissie een studie uit naar het aantal parkeerplaatsen op de Europese snelwegen. Die studie bracht aan het licht dat >



er een tekort is van 100.000 parkeerplaatsen voor zware bedrijfsvoertuigen om 's nachts te parkeren, alsook een algemeen gebrek aan veilige en beveiligde parkeerplaatsen. Bovendien bevonden er zich van de 300.000 beschikbare parkeerplaatsen maar 7.000 op een gecertificeerd beveiligd parkeerterrein. In een tweede studie die dit jaar opgestart is, zullen die cijfers geactualiseerd worden. Het eindrapport zal een lijst met aanbevelingen bevatten om het aantal en de kwaliteit van veilige en beveiligde parkeerterreinen verder te vergroten.

De Commissie heeft inmiddels initiatieven genomen om het tekort aan te pakken. Dat gebeurt met name door de ontwikkeling van veilige en beveiligde parkeerterreinen langs het trans-Europese transportnetwerk (TEN-T) te financieren via de Connecting Europe Facility voor transport (CEF). Tot nu toe heeft die CEF 110 parkeerterreinen en ongeveer 13.500 parkeerplaatsen medegefinancierd met een bedrag van 162 miljoen euro. Op grond van de herziene TEN-T-regelgeving moeten de lidstaten ervoor zorgen dat er op het kern- en uitgebreide kernnetwerk van het TEN-T tegen 2040 gemiddeld om de 150 km een

beveiligd parkeerterrein beschikbaar is.

Ook de overbelasting van het wegennet door eindeloze files is voor veel transporteurs een heikel punt. Wat is uw mening daarover?

Files vormen inderdaad een groot probleem voor transporteurs. Om dat probleem aan te pakken is een veelzijdige aanpak nodig. In de eerste plaats is het essentieel om het verkeersbeheer te optimaliseren. Het wettelijke kader van de EU voor intelligente transportsystemen (ITS) is ontworpen om de verkeersstromen, de veiligheid en de efficiëntie van de activiteiten op de Europese wegen te verbeteren. ITS-technologieën bieden realtime-informatie, wat kan helpen om files te verminderen en het verkeer beter te beheren. Er is ook het Greening Freight Transport Package. Dat pakket aan wetsvoorstellen benadrukt het belang van een efficiënter beheer van de spoorweginfrastructuur en meer intermodale transportsoplossingen. Door het gebruik van spoor- en waterwegen te stimuleren, kunnen we de druk op ons wegennet verlichten en tegelijkertijd de CO₂-uitstoot verminderen.

Ook de lopende herziening van de EU-richtlijn inzake het gewicht en de

afmetingen van zware bedrijfsvoertuigen maakt deel uit van dat pakket. Die herziening heeft onder andere tot doel energiezuinigere en operationeel betere oplossingen, zoals Europese modulaire systemen, te stimuleren. Dankzij die systemen kan hetzelfde volume goederen met minder voertuigen vervoerd worden, waardoor het aantal vrachtwagens op het wegennet afneemt. Samen kunnen die inspanningen het fileprobleem helpen aanpakken en tegelijkertijd zorgen voor een groener en efficiënter goederentransport.

Hoe kunnen we intelligente transportsystemen gebruiken om ons transportsysteem efficiënter te maken? En welke rol spelen automatisering en AI daarbij?

Zoals uiteengezet in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit van de Commissie, helpt digitalisering ons om een echt efficiënt en onderling verbonden multimodaal transportsysteem op te zetten. Datagestuurde innovatie speelt hier een belangrijke rol. Denk bijvoorbeeld aan realtime-informatie over vertragingen en alternatieve verbindingen. De Europese Commissie heeft een mededeling over de Europese ruimte voor mobiliteitsdata

goedgekeurd. Zo willen ze de toegang tot en de bundeling en uitwisseling van transport- en mobiliteitsgegevens vergemakkelijken.

AI heeft een enorm potentieel voor de automatisering van transport in al zijn vormen. De Commissie beoogt een AI-ecosysteem waarin zowel uitmuntendheid als vertrouwen centraal staan en waarbij onderzoek, innovatie en implementatie gefinancierd worden via de programma's Horizon Europa en Digitaal Europa.

Naast het verduurzamen van vrachtwagens kijken we ook naar een intermodaal transportmodel. Hoe ziet dat er volgens u uit in een ideaal scenario?

In november 2023 lanceerde de Commissie een voorstel om goederen-transport duurzamer te maken door intermodaal goederen-transport concurrentiëler te maken dan transport dat uitsluitend over de weg plaatsvindt. Het richt de steun op activiteiten die de negatieve externe effecten met minstens 40% verminderen in vergelijking met activiteiten die uitsluitend over de weg verlopen.

Momenteel lijkt de focus vooral op elektrificatie te liggen. Worden parallel daarmee ook andere pistes verkend?

Volgens de Europese Green Deal en de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit moeten we de emissies in de transportsector met minstens 90% verminderen om onze doelstelling van CO₂-neutraliteit tegen 2050 te bereiken. Van alle vervoersmethodes is wegtransport verantwoordelijk voor de meeste uitstoot. Dat betekent dat de sector een grote bijdrage kan leveren aan het terugdringen van de totale transportemissies. Dat zal voornamelijk gebeuren door een geleidelijke overstap van voertuigen met een verbrandingsmotor naar emissievrije voertuigen. Daarbij hanteert de Commissie een technologie-neutrale aanpak: er wordt geen onderscheid gemaakt tussen technologieën en marktspelers kunnen de oplossingen kiezen die het beste aansluiten bij hun doelstellingen.

Er is voldoende laad- en tankinfrastructuur nodig voor alternatieve brandstoffen. Hoe gaat u die infrastructuur uniform en toegankelijk maken voor grensoverschrijdend transport?

Dankzij de Alternative Fuel Infrastructure Regulation zal het aantal laad- en tankstations langs de Europese wegen de komende jaren

sterk toenemen. Vanaf 2025 moeten er langs de belangrijkste transportcorridors in de EU om de 60 km snellaadstations voor personenauto's, bestelwagens en zware bedrijfsvoertuigen geïnstalleerd worden. De consequente uitvoering van deze verordening in de hele EU is een belangrijke stap naar naadloos emissievrij vervoer van personen en goederen over de weg. Hiermee worden handelsbarrières doorbroken en krijgen producenten en beheerders van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen schaalvoordelen.

Welke stappen moeten er in de toekomst gezet worden om het transport duurzamer te maken?

Er bestaat geen wondermiddel om dat te bereiken. Door een overstap naar alternatieve, emissiearme of emissievrije brandstoffen mogelijk te maken, moeten we alle vervoersmiddelen verduurzamen. Tegelijkertijd moeten we ook digitale oplossingen ontwikkelen en vervoersstromen optimaliseren. We moeten duurzame alternatieven zoals het spoor, de binnenvaart en fietsen breed aantrekkelijk en beschikbaar maken in een multimodaal transportsysteem. <



TVM solutions lanceert e-learning Efficiënt en veilig onderweg

Eerder dit najaar lanceerde TVM solutions een eerste e-learning: Efficiënt en veilig onderweg. De e-learning is een onderdeel van de gelijknamige code 95-opleiding die we aanbieden via TVM solutions. Als eerste speler op de markt bieden we het theoretische gedeelte van de opleiding aan via microlearning op een app. Dankzij hybride leren moeten chauffeurs minder tijd in een klaslokaal doorbrengen. Door een combinatie van offline en online leren, kunnen ze kennis opdoen op momenten die voor hen passen. Kurt Vandevelde, manager van TVM solutions vertelt ons alles over de nieuwe e-learning.

tekst: Mindsetting

beelden: TVM

Digitalisering opleidingen “We nemen bestaande code 95-opleidingen onder handen en kneden het theoretische deel tot een e-learning”, vertelt Kurt Vandevelde. “Door de theorie digitaal aan te bieden, in dit geval via een app op de smartphone of tablet, willen we onze opleidingen toegankelijker maken. Chauffeurs verliezen zo geen of minder tijd om zich naar een opleidingslocatie te begeven.

Van een opleiding van zeven uur, mag er maximaal drie uur digitaal verlopen. Omdat de opleiding Efficiënt en veilig onderweg al is opgesplitst in een stuk theorie en een stuk praktijk, hoeven chauffeurs voor het theoretische deel al niet meer naar het klaslokaal te komen. Ideaal dus!”

Microlearning

De e-learning is opgebouwd volgens de principes van microlearning, zodat chauffeurs de opleiding op hun eigen tempo kunnen afronden. “Ze

kunnen hun opleiding in stukjes van zo’n tien à vijftien minuten volgen op momenten die hen goed uitkomen. Dat maakt de materie veel beter te begrijpen. Het is ook eenvoudiger om je concentratie erbij te houden. De e-learning moet afgewerkt zijn vooraleer het tweede deel van de opleiding start. We zijn de eerste speler op de markt om een code 95-opleiding via microlearning aan te bieden. Daar mogen we terecht trots op zijn!

Via de app kunnen we ook gemakkelijk checken of de deelnemer de materie begrijpt door de geïntegreerde tests. Via zelfreflectie wordt de deelnemer gevraagd om over een bepaald standpunt na te denken en hierover zijn of haar idee te geven. Op latere momenten kunnen chauffeurs de lessen trouwens gewoon herbekijken om de leerstof op te frissen.”

Belang defensief rijden

“De code 95-opleiding Efficiënt en



Kurt Vandevelde,
manager TVM solutions



veilig onderweg bestaat uit een halve dag theorie, die chauffeurs nu dus via de app kunnen volgen, en een halve dag praktijk achter het stuur. De opleiding gaat onder andere dieper in op de oorzaken van ongevallen, afleiding en stress, snelheid en afstand houden en rijhulpsystemen.

Chauffeurs zijn de technische snufjes vaak niet gewoon en voelen zich niet comfortabel om ze te gebruiken. Daarom is het belangrijk dat ze tijdens een opleiding leren om de rijhulpsystemen correct te gebruiken. Ze kunnen het werk van vrachtwagenchauffeurs immers aanzienlijk vergemakkelijken.”

Voorlopig is de e-learning Efficiënt en veilig onderweg enkel in het Nederlands beschikbaar. <



Scan de QR-code en kom meer te weten over de e-learning Efficiënt en veilig onderweg.

Contact

Indien u een vraag heeft over het productaanbod van TVM of over een schadegeval, laat uw makelaar dan contact met ons opnemen.



+32 (0)3 285 92 00



@TVMBelgium



info@tvm.be



@TVMBelgium



www.tvm.be



@TVMBelgium

Hieronder vindt u een overzicht van onze commerciële aanspreekpunten.



Jan Peeters

Commercieel aanspreekpunt voor de regio Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen

+32 (0)473 75 58 76

j.peeters@tvm.be



Matthias Vercammen

Commercieel aanspreekpunt voor de regio Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen

+32 (0)474 43 61 46

m.vercammen@tvm.be



Peter Luyckx

Commercieel aanspreekpunt voor de regio Antwerpen

+32 (0)478 40 42 32

p.luyckx@tvm.be



Bert Goovaerts

Commercieel aanspreekpunt voor de regio Limburg, Vlaams-Brabant en Antwerpse Kempen

+32 (0)497 48 85 63

b.goovaerts@tvm.be



Renaud Renard

Commercieel aanspreekpunt voor de regio Henegouwen, Waals-Brabant, Namen, Brussel

+32 (0)475 44 16 46

r.renard@tvm.be



Laurent Otte

Commercieel aanspreekpunt voor de regio Luik, Luxemburg, G.H. Luxemburg

+32 (0)495 51 04 96

l.otte@tvm.be



Maak kennis met TVM solutions

Uw partner voor een veilig en efficiënt wegverkeer

Bij TVM solutions, het opleidingscentrum van TVM Belgium, staan uw behoeften centraal. Met ons uitgebreide aanbod aan erkende code 95-opleidingen, workshops en trainingen helpen we u schade te voorkomen en kosten te verlagen.

We passen onze opleidingen aan op basis van uw schadedata, zodat u altijd kunt rekenen op een aanbod dat perfect is afgestemd op uw bedrijf.



Benieuwd wat TVM solutions voor u kan betekenen?

Scan de QR-code en ontdek ons volledige opleidingsaanbod.

TVM
solutions



TVM solutions BV | Berchemstadionstraat 78 | BE-2600 Berchem ☎ +32 (0)3 285 90 20 ✉ solutions@tvm.be 🌐 www.tvmsolutions.be
KBO/BCE 0472.210.351 | RPR Antwerpen/RPM Anvers | IBAN: BE95 4365 0484 6158 | BIC: KREDBEBB | OC-176 | Dienstverlener kmo-portefeuille DV.0237803 | VOV OBD-1002258