

TVMM ACTUEEL



Dirk Van Peteghem VPD Transport & Logistics

Tweemansdistributie als service

PLUS



Erik Debruyne:
'Chauffeurs zijn zeer tevreden werknemers'



Bruno Nijs:
'Manoeuvreschade is makkelijk te voorkomen'



Alex Van Breedam:
'Fragmentatie in transport counteren met fysiek internet'



6

Transporteur van Zweeds design

Familiebedrijf VPD Transport & Logistics heeft zich gespecialiseerd in tweemansdistributie voor onder andere Ikea, en in homeserve delivery voor witgoedfabrikanten. Voor deze laatste klanten is ook de installatie van de toestellen inbegrepen. Of hoe transport evolueert naar service...



10

NIEUW: TVM MANOEUVREERTRAINING

TVM organiseert sinds kort unieke manoeuvreertrainingen bij haar klanten. Op maat in de firma zelf, met slechts drie chauffeurs per instructeur.



20

CARPOLEN VOOR CARGO

Concurrenten Nestlé en Pepsico bundelden hun logistieke flows. Het zijn de eerste concrete tekenen van het fysieke internet, waarvoor Tri-Vizor de knopen en verbindingen legt.

TVM actueel is een periodieke uitgave van TVM Belgium.
Eindredactie: Marie Durnez
Redactie: Marie Durnez, Jolanda Metselaar, Veerle De Graeve (Mindsetting)

Fotografie: Filip Van Loock, Frederick Van Grootel, Johan Van Droogenbroeck

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-7901 AW Hoozevee - KvK: 53388992 | Authorized by DNB, Westeinde 1, NL-1017 ZN Amsterdam

Een ongeval onderweg?

U kunt 24/7 bellen naar onze assistance nummers.

TVM Truck assistance / 24/7 ☎ +32 (0)78 151 163

Bellen bij ongeval (geen pechverhelping) in Europa binnen de verzekerde waarborgen omnium en C.M.R. van de Package vrachtwagen bestemd voor vrachtwagen, trekker, aanhangwagen, oplegger en bestelwagens.

TVM Car assistance / 24/7 ☎ +32 (0)800 24 690

Bellen bij ongeval of pech in België, G.H. Luxemburg en 30 km voorbij de landsgrenzen (facultatief ook Europa) binnen de verzekerde waarborg bijstand van de Package bedrijfswagen bestemd voor personenwagens.

☎ +32 (0)3 285 92 00 | ✉ info@tvm.be | ✉ information@tvm.lu

🌐 www.tvm.be | 🐦 @tvmbelgium

📘 www.facebook.com/tvmbelgium





TRUCKERS VOOR KINDEREN

Truckersrun in Turnhout viert 20e editie.



Love2Truck

Daisy Coudeville roeide tegen de stroom in, werd truckchauffeur en wint award.

ERIK DEBRUYNE VAN RANDSTAD

De sector moet flexibele en gecoördineerde oplossingen vinden voor het chauffeurstekort. En de gedrevenheid van chauffeurs nog meer inzetten voor de promotie van de job.

VAN DE ALGEMEEN DIRECTEUR



TVM is van oudsher een transportverzekeraar, maar zet zoals u weet ook sinds jaar en dag haar expertise in ten behoeve van de verkeersveiligheid. De psychologische en economische impact van ongevallen op chauffeurs en transporteurs kan moeilijk overschat worden. Om nog maar te zwijgen van de letselschades waar zij (en wij als verzekeraar) mee te maken krijgen. Het sterkt ons in onze overtuiging dat wij samen met onze makelaars en klanten moeten blijven werken aan een veiliger transport.

In die optiek lanceert TVM voor het eerst een oplossing die geen verzekeringsproduct is. We bieden onze klanten namelijk de TVM manoeuvreertraining aan. Het gaat om een unieke opleiding op maat van de transportfirma in kwestie, waarbij geoefend wordt op in totaal twaalf manoeuvres. De rode draad is dat we chauffeurs vooral bewuster maken voor het gevaar dat routinematig handelen inhoudt. Maatwerk vindt u niet alleen in onze gloednieuwe training. Ook in de transportsector zelf wordt het steeds

‘De manoeuvreertraining maakt chauffeurs bewust voor het gevaar van routine’

meer een noodzaak. In deze editie leest u bijvoorbeeld hoe de winnaar van de Truck Safety Award 2018, VPD Transport & Logistics, logistiek en transport op maat organiseert van klanten als Liebherr, Whirlpool en Ikea, compleet met installatie en advies inbegrepen. Daarbij wordt nagedacht over het zo efficiënt mogelijk opslaan en distribueren van goederen. Net zoals het internet datastromen bundelt, moet volgens Tri-Vizor het fysieke internet goederenstromen bundelen over bedrijfsgrenzen heen.

Een veiliger, vlotter en efficiënter verkeer zal een oplossing bieden voor het chauffeurstekort waarmee onze klanten te kampen hebben. Ongetwijfeld zal het ook bijdragen aan het welzijn van chauffeurs. Al blijken zij – ondanks alles – toch vooral heel fier te zijn op hun job. En dat doet ook ons plezier.

Geniet van een deugddoende vakantie,

Frank Van Nueten

TVM NIEUWS



PREVENTIEWIJZER LADINGZEKERING

TVM werkt aan een nieuwe Preventiewijzer Lading. Boordevol met tips om schade aan ladingen te voorkomen.



WE ARE TRANSPORT

Met haar aanwezigheid op de transportbeurs wilde TVM vooral haar betrokkenheid tonen met de transportsector, en meer bepaald met transportveiligheid en preventie.



SPIEGELAFSTELPLAATSEN

Onlangs werd een eerste TVM-spiegelafstelplaats geïnstalleerd bij Vervoer Transmet NV in Boutersem.



NIEUWE ALGEMENE VOORWAARDEN

Wat is de impact van de nieuwe voorwaarden van Febetra, UPTR en TLV op het wegvervoer?



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.

PLT
STOP



‘Waar vind je nog chauffeurs?’

Vrachtwagenbestuurder is een knelpuntberoep en daar komt voorlopig geen verandering in. Want de populatie vergrijsst en iedere chauffeur die wil rijden, heeft werk. Dus moet de sector creatieve, flexibele en gecoördineerde oplossingen vinden, meent Erik Debruyne van Randstad.

tekst: Veerle De Graeve
beeld: Filip Van Look

Vrachtwagens staan stil, truckers voelen de werkdruk stijgen en transportfirma's zien uitbreidingsplannen stranden of business naar buitenlandse firma's verhuizen omdat ze geen chauffeurs meer vinden. Ze stoppen er nochtans veel tijd en middelen in, maar de instroom van een paar honderd chauffeurs per jaar is ruim onvoldoende om het tekort op te vangen. Sommige bedrijven schakelen over op transport met bestelwagens, waarvoor chauffeurs geen rijbewijs-C nodig hebben, maar het is slechts een doekje voor het bloeden. Hier en daar worden pools van chauffeurs opgezet. “Dat kan werken”, zegt Debruyne, “maar de pools hebben ook hun beperkingen. Als een onafhankelijke instantie niet bepaalt wie waar en wanneer wordt ingezet, ontstaan daar vaak discussies over tussen de firma's onderling. Je loopt met een chauffeurspool ook het risico dat de chauffeurs op termijn toch kiezen voor een vast contract, en dan stopt het natuurlijk. Als de schaarste groot is, kan het gebeuren dat de chauffeurs van een pool overbevraagd worden, terwijl het vaak parttimers en bijverdieners zijn die bewust niet voltijds werken en afhaken als de druk te hoog wordt.”

Positieve vibe

De oplossingen die firma's zoeken, zijn zeker creatief, maar kunnen niet verhinderen dat de sector ook de komende tien jaar zal kampen met een structureel tekort aan chauffeurs. Het is niet dat het vak geen aantrekkingskracht meer uitoefent”, zegt Debruyne. “Chauffeurs horen bij de meest tevreden en meest gemotiveerde werknemers van de markt. De vrijheid, variatie en sociale contacten in hun job blijven aanspreken. Ondanks het feit dat er

naar mijn gevoel door de sector zelf te vaak gefocust wordt op de minder leuke aspecten van het beroep, bewijzen de mooie verhalen in Love2Truck dat heel veel chauffeurs echt houden van hun job. Die positieve vibe moet de sector wat mij betreft veel meer in de verf zetten. Ze biedt het potentieel om bijverdieners aan te trekken, vrouwen, parttimers, mensen die slechts een paar maanden per jaar kunnen werken en noem maar op.”

Debruyne is zich ervan bewust dat deze doelgroepen om een specifiek, flexibel aanbod vragen en dat het werken met parttimers voor transportfirma's vaak lastig is. “Toch is het zeker het proberen waard. Want als je het niet doet, mis je mogelijk veel super gemotiveerde mensen voor je bedrijf.”

Van de bouw naar het transport

Debruyne raadt transportfirma's aan om in andere vijvers te vissen dan gebruikelijk. “Hebben we een rijder nodig voor een vrachtwagen met oplegger, dan polsen we ook bij chauffeurs die gespecialiseerd zijn in tanktransport en vice versa. Want zelfs heel ervaren truckers weten vaak niet welke andere soorten transport er allemaal bestaan. Verder zetten we bij Randstad heel hard in op het toeleveren van nieuwe mensen via zogenoemde zij-instroom: kandidaten die in andere sectoren actief waren of zijn, maken we warm voor het goedertransport.”

Natuurlijk moet je dan intensief chauffeurs herscholen en nieuwe mensen opleiden. En riskeer je ze daarna kwijt te spelen aan de concurrentie. “Maar moet je ze om die reden niet meer opleiden? Dat is geen optie.” Debruyne pleit voor een systeem zoals het Nederlandse poldermodel, waarbij

verschillende partijen gecoördineerd samenwerken in een opleidingstraject van twee jaar. Uitzendbureaus brengen kandidaten aan, opleidingscentra leiden hen op en transportfirma's bieden hen stageplaatsen aan, met

‘Chauffeurs bij de meest tevreden werknemers van de markt’

uitzicht op vast werk. De kandidaat-chauffeurs stappen gratis in en betalen pas later hun opleiding geleidelijk terug. Tijdens hun opleidingstraject worden zij ondersteund met goed peterschap en de financiering gebeurt door een sociaal fonds. “Zo'n gecoördineerd initiatief creëert waarde voor iedereen die eraan meewerkt.”

Chauffeurs als verkoper?

“De vrachtwagenchauffeur heeft de afgelopen jaren altijd heel flexibel gereageerd op nieuwe vereisten en verwachtingen die op hem af kwamen. Ook in de toekomst zal dat hard nodig zijn, want het beroep van vrachtwagenchauffeur blijft evolueren. Truck platooning wordt al in de praktijk getest en ook de autonome vrachtwagen komt er vroeg of laat aan. Aan het vervoer van punt a naar punt b, worden ook steeds vaker extra services gekoppeld, waarvan verwacht wordt dat de chauffeurs ze zullen leveren. Van het plaatsen van wasmachines, tot het geven van advies of het verkopen van extra producten. Zo verandert zijn rol geleidelijk. Daarom is het des te belangrijker om de juiste kandidaten te vinden en hen goed op te leiden en te coachen.” <

Transporteur van Zweeds design + service



Familiebedrijf VPD Transport & Logistics heeft zich gespecialiseerd in tweemansdistributie voor onder andere Ikea, en in homeserve delivery voor witgoedfabrikanten zoals Liebherr, Whirlpool, Bauknecht en Candy-Hoover. “Voor deze laatste klanten is ook de installatie van de toestellen inbegrepen”, zegt zaakvoerder Dirk Van Peteghem. Of hoe transport evolueert naar service...

tekst: Veerle De Graeve

beeld: Johan Van Droogenbroeck



ok ons bedrijf is drie generaties geleden begonnen met transport van punt a naar punt b. Gaandeweg hebben we echter omwille van de moordende concurrentie nichemarkten opgezocht en zijn we ons gaan specialiseren in home deliveries. In

‘Voor homeserve delivery heb je mensen nodig die de toestellen kunnen installeren en een woordje uitleg kunnen geven’

ons magazijn in Lembeek staan bijvoorbeeld gemiddeld 9.000 huishoudtoestellen van Liebherr op

stock, waarvoor we de picking en distributie doen, inclusief de installatie bij klanten thuis. Deze services vereisen een specifiek personeelsbeleid, want je hebt chauffeurs nodig en technisch onderlegde begeleiders die ook nog eens capabel zijn om op een klantvriendelijke manier een woordje uitleg te geven bij het geleverde toestel. VPD besteedt veel aandacht aan coaching en opleiding van zijn medewerkers. Begeleiders – de tweede man in de vrachtwagen, zeg maar – krijgen bij ons de kans om hun rijbewijs-C te halen. Om de zoveel weken hebben we ’s ochtends vroeg voor hun rit een babbel met onze medewerkers, zodat we de vinger aan de pols kunnen houden.”

Enkele jaren geleden kwam VPD tijdens een tender in beeld bij Ikea. Ondertussen is de Zweedse meubelmaker al vier jaar klant. “Een bedrijf als Ikea is bijzonder veeleisend, maar anderzijds ook erg loyaal. Vroeger had Ikea zijn verdeelcentrum in Duitsland en werden alle goederen voor de Belgische markt vanuit ons magazijn in Lembeek verdeeld. Ter voorbereiding van hun e-commerce hebben we onze activiteiten voor Ikea gedeeltelijk naar Winterslag verplaatst waar we in hun pand onze activiteiten uitvoeren.” <

AWARD

VPD Transport & Logistics is winnaar van de Truck Safety Award 2018

Vanuit het Ikea-distributiecentrum in Winterslag transporteert VPD meubelen via een wisselbaksysteem naar zijn hub in Lembeek enerzijds en rechtstreeks naar Ikea-klanten anderzijds.





VPD verzorgt zelf de ritplanning. Rekening houdend met het tijdslot dat de klant kiest voor de levering. Een bijkomende uitdaging bij de planning zijn de lage-emissiezones en de circulatieplannen in de steden.



Picking in het Ikea-magazijn gebeurt door medewerkers van Ikea zelf.



Op de visgraten vooraan in het magazijn vindt de overdracht van de goederen plaats.



In de overdrachtszone checken VPD-teamleaders of de goederen volledig en schadevrij zijn. Ze worden gelabeld en pas daarna gecombineerd per vrachtwagen. Aan de keukens voegt VPD desgewenst ook de keukenbladen op maat toe, die door de leveranciers rechtstreeks in het Ikea-distributiecentrum geleverd worden.

Nadat de vrachten zijn samengesteld, worden ze in de wisselcontainers van VPD geladen. Elk pallet wordt gescand zodat track & trace mogelijk wordt.



De volgende dag komen de chauffeurs de geladen wisselcontainers oppikken. Eén chauffeur rijdt tweemaal per dag met twee bakken op en af naar het logistieke centrum van VPD in Lembeek.



Bij de eindklant laden chauffeur en begeleider de bestelling uit.



De Ikea-meubelen worden bij de klant naar binnen gebracht.



Meubels worden geleverd tot op de verdieping die de klant zelf heeft gekozen.



Jean-Marie en Hamid leveren samen Ikea-meubelen bij klanten thuis. Per dag brengen ze samen een tiental bestellingen naar hun bestemming. "Onze job is zeer gevarieerd, maar vergt ook veel fysieke inspanning."



Nieuw: unieke TVM manoeuvreertraining op maat

TVM organiseert sinds kort unieke manoeuvreertrainingen bij haar klanten. Op maat in de firma zelf, met slechts drie chauffeurs per instructeur. “Meer dan de helft van de schades ontstaat nog altijd door manoeuvreren, terwijl dit type schade eigenlijk makkelijk te voorkomen is.”

tekst: Veerle De Graeve

beeld: Frederick Van Grootel

|| E

er is veel nood aan maatwerk in opleidingen”, ondervonden TVM-preventieadviseurs Bruno Nijs en Marc Van Grootel. “Om Code 95-punten te halen hebben chauffeurs bij wijze van spreken al tien keer een opleiding over rij- en rusttijden gevolgd, maar zelden goed geoefend hoe je veilig manoeuvreert bij krappe doorgangen en onder tijdsdruk.

‘Ik dacht dat het net ging’, hoor je vaak na schade. Stap gewoon even uit en dan weet je zeker of het lukt’

Manoeuvreschades zijn nochtans niet niks voor een firma: de vrachtwagen moet gerepareerd worden, kan enige tijd niet rijden en de planning komt in het gedrang. Een gemiddelde schade

kost de transportfirma al snel tweeduizend vijfhonderd euro, directe en indirecte kosten inbegrepen. Dit zijn kosten voor eigen rekening. Dat betekent dat de vrachtwagen zo’n zes tot acht maanden moet rijden om dit weer terug te verdienen.”

Routine is gevaarlijk

Routine is de grootste vijand voor manoeuvreerfouten. Ze maakt chauffeurs nonchalant en minder alert. Veel schades gebeuren bijvoorbeeld bij het aandokken, nochtans niet het moeilijkste manoeuvre. Maar chauffeurs schatten vaak de afstand tussen de vrachtwagen en het dok verkeerd in, houden geen rekening met de laadklep of rijden verkeerd in.

“Chauffeurs doen vaak smalend over een collega die uitstapt bij een manoeuvre. Terwijl je dan net professioneel bezig bent. Want door de routine te doorbreken, rijd je minder schades voor je werkgever. Hoe vaak >



HIGHLIGHTS

Meer dan de helft van de schades ontstaat door manoeuvreren. Routine is dodelijk.

Een gemiddelde schade kost een bedrijf al gauw tweeduizend vijfhonderd euro.



hoor je een chauffeur na schade niet zeggen: 'ik dacht dat het net ging'. Gewoon even uitstappen en dan weet je zeker of het lukt."

Twaalf manoeuvres oefenen

De training behandelt in totaal twaalf manoeuvres, van het correct waarnemen en juist beslissen bij een dode hoek tot het positie kiezen en draaien bij krappe ruimtes. Waar op geoefend wordt, hangt af van de activiteit van de transportfirma, haar schadestatistieken, voertuigen en beschikbaar terrein. "De nascholingspunten zijn bijzaak, het gaat erom dat je professionele mensen traint, die willen leren om zich te verbeteren. Helemaal volgens de filosofie van TVM die hamert op preventie en goede voorbeelden graag op een voetstuk plaatst, vertrekt de training pedagogisch gezien vanuit wat goed gaat. In die positieve sfeer haal je

ook de kwetsbaarheden binnen de groep naar boven en leren de deelnemers nog het meest van de ervaring van hun collega's."

De opleiding, die erkend is door MOW Vlaanderen, wordt gegeven door WABCO-instructeurs en komt in aanmerking voor zeven Code 95-kredietpunten. Advance groep bewaakt

namens TVM de registratie van de deelnemers en de inhoud van de opleiding. Bedrijven kunnen via KMO-portefeuille en andere sectorgerichte subsidies financiële tussenkomsten aanvragen. Hierdoor wordt de effectieve opleidingskost voor de manoeuvreertraining van TVM met 50% à 60% verlaagd. <

Hoe manoeuvreerschade voorkomen?

1. Gebruik regelmatig een spiegelafstelplaats.
2. Hang of leg geen spullen voor het raam.
3. Blijf rustig en alert.
4. Stap uit bij twijfel.
5. Informeer collega's over de situatie bij laad- en losplekken.
6. Voor de transporteur: houd de planning haalbaar.

Deze en veel meer tips worden uitgebreid geoefend tijdens de TVM manoeuvreertraining.

Meer informatie over deze training is terug te vinden via www.tvm.be/manoeuvreertraining.



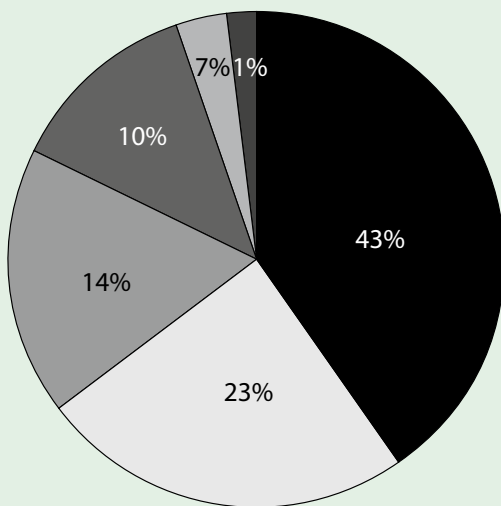
in samenwerking met
WABCO
ACADEMY

Nieuwe TVM Preventiewijzer Lading komt eraan

TVM werkt aan een nieuwe Preventiewijzer Lading. Die staat boordevol tips om de belangrijkste oorzaken van schade aan ladingen te voorkomen.

tekst: Veerle De Graeve

De drie belangrijkste oorzaken van schade aan ladingen zijn ontstuwung, goed voor 43% van alle ladingschades; laden en lossen (23%) en diefstal (14%).



Om ladingschade te voorkomen, geeft de Preventiewijzer concrete tips over het voorbereiden van een transport en zoomt hij in op het nemen van preventiemaatregelen bij het laden en aankoppelen, onderweg en bij het lossen en aanleveren. Uiteraard wordt hier rekening gehouden met de nieuwe algemene voorwaarden die sinds vorig jaar gelden voor het wegvervoer (zie ook p. 18). Er wordt in de Preventiewijzer daarnaast een hoofdstuk gewijd aan ladingdiefstal en ook de financiële gevolgen van ladingschade komen uitgebreid aan bod. In een apart hoofdstuk wordt er geadviseerd wat te doen bij schade. Het gaat dan met name om drie grote aandachtspunten: schade melden, schade documenteren en schade communiceren. Ten slotte bevat de Preventiewijzer ook een handige checklist.



Philip Hermans behandelde in zijn carrière bij TVM Belgium heel wat letselschades en legt uit wat je als chauffeur en transporteur het best kunt doen als je erbij betrokken raakt.

1 Wat zijn de meest voorkomende letselschades?

Andere weggebruikers lopen bij een ongeval met een vrachtwagen vooral kneuzingen, breuken en hersenletsel op. De whiplash is het vaakst voorkomende letsel bij inzittenden. Dikwijls is een truckchauffeur in shock na een ongeval met gewonden. We moeten dan ook voldoende aandacht hebben voor zijn verwerkingsproces.

2 Wat zijn de meest voorkomende oorzaken van letselschade?

Verstrooidheid blijft oorzaak nummer één. Ook de dode hoek maakt nog slachtoffers, ondanks de vele spiegels en camera's. Verder noteren we overdreven snelheid als risicofactor, kruispunten, invoegen op autosnelwegen en onvoldoende afstand houden van (brom)fietsers.

3 Wat moet een chauffeur doen bij letselschade?

Ter plaatse blijven, hulp bieden en/of de hulpdiensten bellen. Bij vluchtmisdrif wordt een chauffeur altijd vervolgd, ook al was het ongeval niet zijn fout. De politie moet ter plaatse komen. De chauffeur vraagt best meteen een kopie van zijn verklaring. Zo kunnen de slachtoffers sneller vergoed worden. Vaak willen chauffeurs nadien contact opnemen met slachtoffer of nabestaanden, maar dat wordt niet altijd geapprecieerd. Pols eerst via de verzekeraar, makelaar of advocaat van het slachtoffer of je er goed aan doet om contact te zoeken.

4 Wat kan een bedrijfsleider doen bij letselschade?

Het is belangrijk dat hij de chauffeur niet als dader benadert, maar steun biedt en bespreekt hoe een ongeval in de toekomst vermeden kan worden. Klanten van TVM kunnen hiervoor rekenen op gratis ondersteuning in het kader van het TVM veiligheidsplan.

5 Wat doet TVM bij letselschade? Hoe gaat de schaderegeling precies in z'n werk?

Lettselschades komen meteen bij onze gespecialiseerde afdeling terecht, die zo snel mogelijk zicht probeert te krijgen op de verwondingen. Bij zware kwetsuren komt er een raadsdokter aan te pas en volgt er vaak een minnelijke medische expertise. We vinden het belangrijk om slachtoffers snel en concreet uit te leggen waar ze zich aan mogen verwachten. TVM is een ruime regelaar. Ik ben blij dat ik mijn job altijd eerlijk en slachtoffervriendelijk heb mogen uitoefenen.

TVM installeert spiegelaafstelplaatsen bij klanten

Onlangs werd een eerste TVM-spiegelaafstelplaats geïnstalleerd bij Vervoer Transmet NV in Boutersem. Bij de afstelplaats horen ook een informatiebord en gebruiksaanwijzingen. TVM plant de komende twee jaar nog andere installaties bij klanten.

tekst: Veerle De Graeve

beeld: TVM

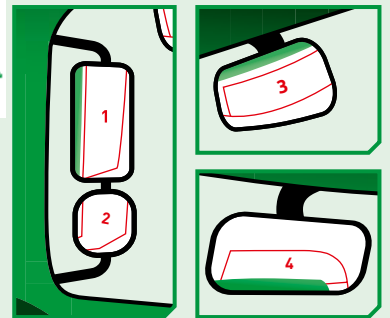
TVM verzekeringen wil vooroplopen in het veiliger maken van transport en een betekenisvolle bijdrage leveren aan veiliger vrachtvervoer. Want elke verkeersdode is er één te veel. “Wij streven naar nul verkeersdoden bij het vervoer over de weg”, verklaart TVM-preventieadviseur Bruno Nijs. “We zetten in op innovatie en slimme technieken die ongevallen voorkomen en tegelijkertijd besparingen opleveren voor de transportbedrijven. Eén van die technieken is het goed afstellen van de spiegels van een vrachtwagen. Want goed afgestelde spiegels verkleinen de dode hoek. De komende twee jaren zal TVM daarom bij haar klanten spiegelaafstelplaatsen (SAP) installeren.” Bij klanten die al een afstelplaats hebben, wordt een informatiebord geïnstalleerd zodat chauffeurs ze goed kunnen gebruiken. Dat gebeurde in juni reeds bij BE-Trans, Rovetra en Vlietra.

Op 21 juni vond in aanwezigheid van algemeen directeur Frank Van Nueten de ceremoniële opening plaats van de eerste TVM-afstelplaats, bij het bedrijf Vervoer Transmet NV in Boutersem. “Veiligheid is cruciaal in ons bedrijf”, zegt ADR-veiligheidsadviseur Karl Debruyne van Transmet. “Onze vrachtwagens zijn uitgerust met de modernste rijkhulpsystemen, onze chauffeurs worden regelmatig

bijgeschoold en bijgestuurd en elk jaar gaan we in een school in de buurt bewustwording creëren rond de dode hoek. De spiegelaafstelplaats past dus perfect in het veiligheidsplaatje van ons bedrijf. We hebben ze trouwens aan de buitenkant van onze terreinen geïnstalleerd zodat ook chauffeurs van concullega's er gebruik van kunnen maken. TVM voorziet bijhorende instructies in heel wat talen, maar als dat nodig is, zullen wij zelf nog extra taalversies maken. We willen namelijk dat ál onze chauffeurs goed weten hoe je de spiegelaafstelplaats moet gebruiken. We zullen hen er ook regelmatig aan herinneren via lichtbakken in ons bedrijf en via de boardcomputers.”

Instructies en advies

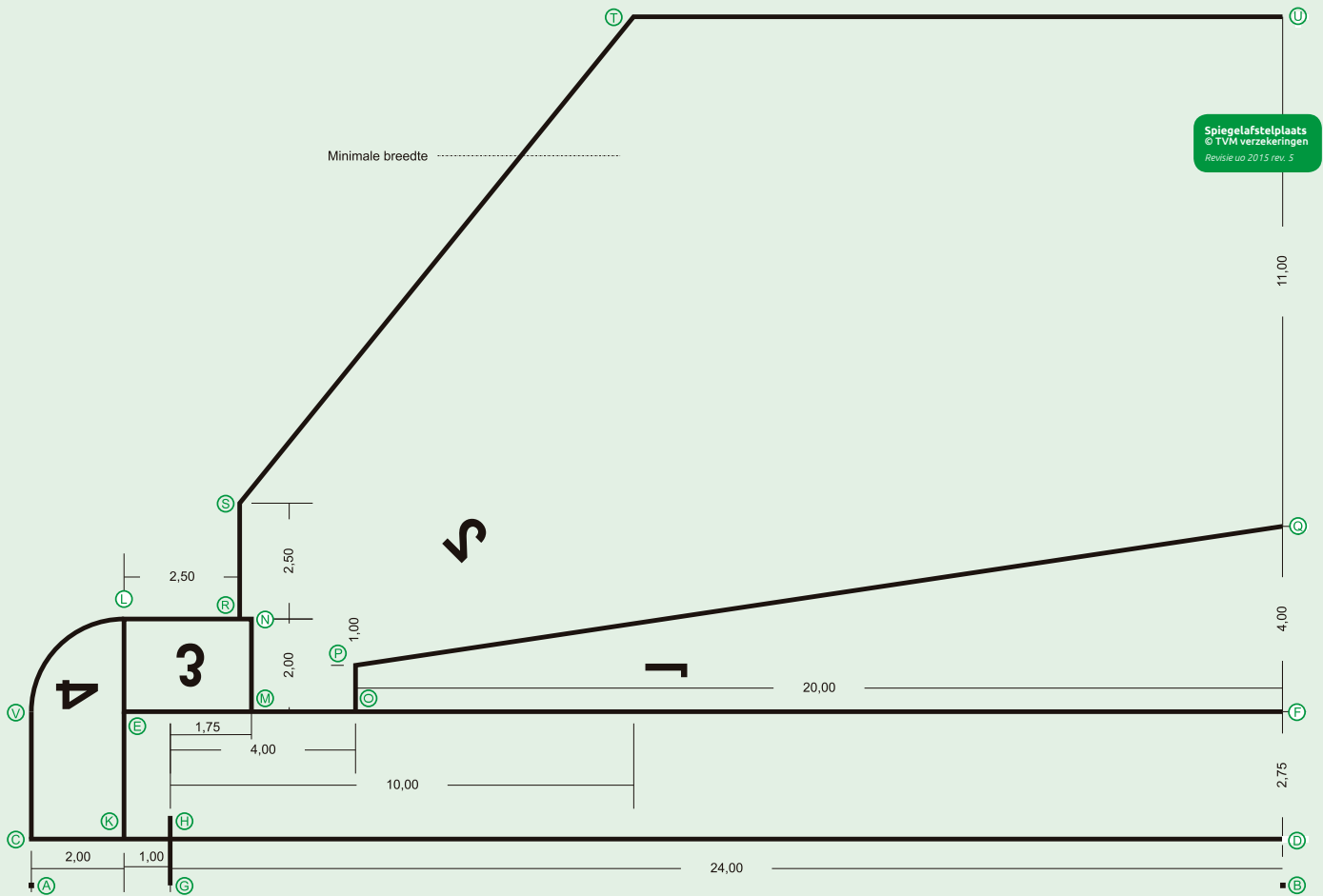
De TVM-afstelplaats komt samen met instructies en advies. Er wordt in eerste instantie geadviseerd waar de spiegelaafstelplaats het best komt en er worden instructies gegeven voor de aanleg ervan (voor bedrijven die dat zelf willen doen). Is het terrein groot genoeg? Rijden er veel vrachtwagens langs? Hoe teken je het meetvlak voor de frontspiegel, enzovoort. Bij de afstelplaats hoort ook een informatiebord en een handleiding voor chauffeurs om de spiegelaafstelplaats goed te gebruiken.



Karl Debruyne: “De SAP past perfect in het veiligheidsplaatje van Transmet”

TIP VOOR CHAUFFEURS

Maak geen extra grote dode hoek door materiaal op het dashboard van uw vrachtwagen te plaatsen. Een nummerbord van nauwelijks 10 cm hoog zal uw dode hoek voor de bumper met ongeveer een meter doen toenemen!



TIPS VOOR UW SPIEGELAFSTELPLAATS (SAP)

Waar plaatsen?

Leg de spiegelafstelplaats aan op een overzichtelijke plek op het terrein. Houd er rekening mee dat deze plek regelmatig door vrachtwagens gebruikt gaat worden en ook echt vrij gehouden moet worden. De afmeting van een SAP is 27 meter lang en 18 meter breed.

Opvallen en bereikbaarheid

Zijn de lijnen van het verkeersplan wit, neem dan geel voor de SAP. Is het verkeersplan geel, neem dan wit. Zorg dat het object eenvoudig te benaderen is en gemakkelijk verlaten kan worden. Is er bewijzing op uw terrein aanwezig? Voeg de SAP hier aan toe.

Handleiding

Zorg voor een handleiding voor de chauffeurs met handige tips.

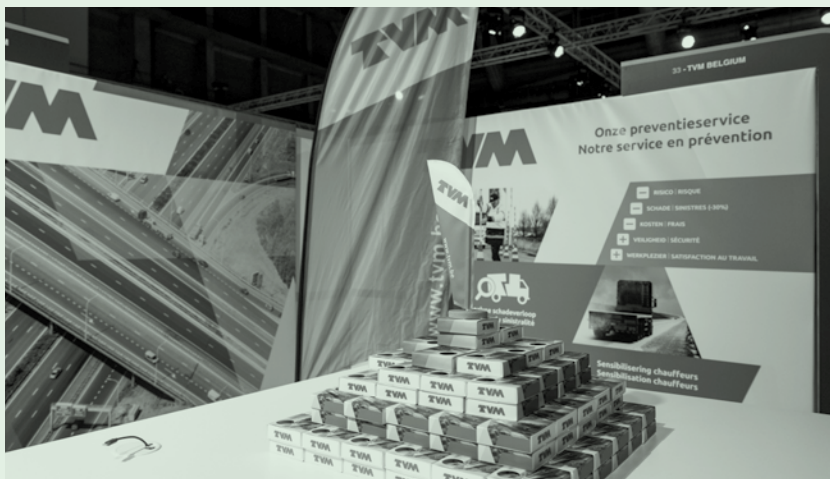
De SAP onder de aandacht houden

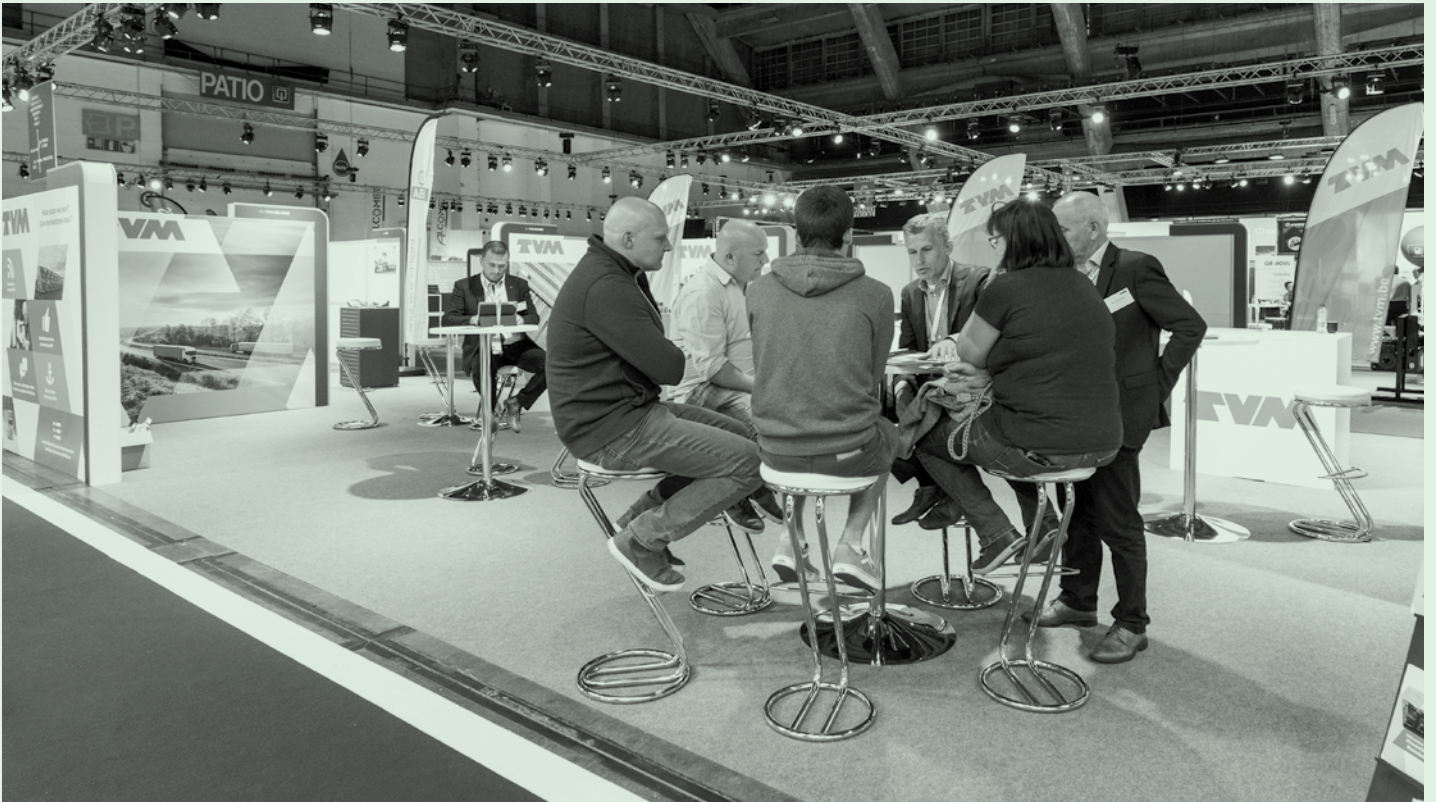
Creëer op een informatiebord of televisiescherm, op een plek waar chauffeurs frequent komen, een gedeelte voor mededelingen. Steeds als er een bericht in de pers verschijnt met als onderwerp 'de dode hoek' toont u dit aan de chauffeurs zodat zij regelmatig herinnerd worden aan het belang van goed afgestelde spiegels.

TVM op We Are Transport



TVM was erbij op de transportbeurs 'We Are Transport' in Brussels Expo. "Met onze aanwezigheid wilden we vooral onze betrokkenheid tonen met de transportsector, en meer bepaald met transportveiligheid en preventie", zegt Jan van Waterschoot. Zo zetten we onze Package Vrachtwagen in de kijker en lanceerden we onze gloednieuwe TVM-opleiding 'Manoeuvreren en dode hoek' (zie p. 10). Uiteraard was het treffen ook een mooie gelegenheid om bij te praten met makelaars en klanten. Tijdens de beurs werd ook de winnaar van de Love2Truck-award bekendgemaakt (zie p. 24).







Nieuwe algemene voorwaarden voor het wegvervoer

De drie transportfederaties Febetra, UPTR en TLV brachten in het najaar van 2017 nieuwe algemene voorwaarden voor het wegvervoer op de markt. Ze zijn sindsdien van toepassing op internationaal wegvervoer waarbij de CMR-vrachtbrief van één van de drie federaties gebruikt wordt. Wat zijn de opvallendste punten en wijzigingen?

tekst: Bart Van Acker
beeld: Filip Van Look

Vroeger hadden de federaties elk hun eigen voorwaarden en welke voorwaarden bij een transport van toepassing waren, hing dus af van wie de CMR-vrachtbrief had uitgegeven. De nieuwe voorwaarden zijn gezamenlijk en ook in overeenstemming met de gewijzigde vervoerswetgeving en de nieuwe regels inzake ladingbeveiliging.

Dit zijn enkele opvallende punten en

wijzigingen in de nieuwe voorwaarden:

De afzender respectievelijk geadresseerde is verantwoordelijk voor het laden en lossen. Zelfs indien de chauffeur deze handelingen zelf uitvoert, gebeurt dit onder toezicht, controle en verantwoordelijkheid van de afzender of geadresseerde.

De stuwning wordt uitgevoerd door de vervoerder op basis van de instructies van de afzender. De nieuwe voorwaarden lopen op dit vlak nu min of meer gelijk met de nieuwe regels inzake ladingbeveiliging.

Bij opslag is er nu een begrenzing van 8,33 STR (Speciale Trekkingsrechten) per kilogram, met een maximum van 25.000 euro. Alle gevolgschade wordt uitgesloten. Dit is in overeenstemming met de Algemene Logistieke Voorwaarden.

Er geldt voortaan eveneens een beperking van aansprakelijkheid voor schade aan andere dan de te vervoeren goederen. De beperking ligt op maximaal 8,33 STR voor elke bruto kilogram gewicht van de vervoerde lading. Hiermee wordt voor alle andere schade dan aan de vervoerde

goederen de gewichtsbepanking van het CMR-Verdrag toegepast.

Van sommige artikelen kan schriftelijk afgeweken worden, bijvoorbeeld door middel van een contract tussen vervoerder en afzender of opdrachtgever. Het gaat onder meer over de artikelen inzake laden, lossen en stuwning.

Meer slagkracht

De nieuwe voorwaarden zijn duidelijker en dat geeft de vervoerder een zekere en betere bescherming ten aanzien van opdrachtgevers, verladers en geadresseerden. Ongetwijfeld zullen een aantal bepalingen in de praktijk nog voor discussies en controverse zorgen. Denk maar aan het beperken van de aansprakelijkheid voor schade aan andere dan de te vervoeren goederen. In elk geval zorgen de vernieuwing van deze algemene voorwaarden en de gewijzigde wetgeving dat de vervoerder meer slagkracht krijgt. Dat versterkt voor hem alleen maar het effect van de positieve economische conjunctuur.

File rond Lyon

Nog even, en dan vertrek ik met de auto op vakantie. Voor dag en dauw opstaan, bagage en slaperige kinderen in de auto laden en hop, de drukte tegemoet. Schuiven we dit jaar al aan op de Brusselse ring of komen we 'pas' rond Dijon de eerste files tegen? Hoeveel tijd verliezen we aan de péage? Wanneer krijgen de kinderen het op hun heupen en waar in Frankrijk barst de eerste discussie met de wederhelft los? Want die komt er, dat kan ik u garanderen. Vroeger – voor de gps was uitgevonden – steeg de temperatuur in de wagen meestal omdat ik (naar zijn mening) bij een nakende file niet snel genoeg een alternatieve route van de kaart kon aflezen. Nu – ondanks de gps – gaat de woordenwisseling meestal over het feit dat hij, de wederhelft, (naar mijn mening) te laat invoegt

‘Met de auto op vakantie. Collectieve waanzin die ons telkens opnieuw in de greep krijgt zodra de rapporten zijn uitgedeeld en bouwwerken stilvallen’

en zo bijna onze afrit mist. In Frankrijk rijd je namelijk niet zomaar eventjes om! Gezellig toch, met de auto op vakantie... Collectieve waanzin die ons telkens opnieuw in de greep krijgt zodra de rapporten zijn uitgedeeld en bouwwerken overal te lande stilvallen. En toch kijk ik er elk jaar weer naar uit. Ik hou van die lichte spanning voor het vertrek. De slapende kroost op de achterbank doet me smelten (zolang ze slapen) en de eerste straffe koffie en croissant in een smoezelig Frans wegrestaurant smaken écht naar vakantie. In een niet al te proper toilet wissel ik blikken van verstandhouding met de mama wiens kleuter een scene maakt. Been there, done that. Die van mij zeuren nu de oren van mijn kop om snoep. En de vraag 'is het nog ver' blijft onderweg weerklinken, of ze nu twee zijn of twaalf. Maar ach, het hoort erbij, toch? Dat tellen van de uren en dat uitkijken naar je bestemming.

Zouden vrachtwagenchauffeurs die 'vakantiesensatie' ook soms nog voelen onderweg, vraag ik me

Veerle De Graeve (Gent, 1975) is professioneel schrijver, columnist en moeder van drie. Houdt van lange (rustige) autoritten en vriendelijke mensen in het verkeer.



af. Dat 'uitkijken naar', dat heerlijke gevoel van onderweg te zijn? Genieten zij er ook nog van om de zon te zien opkomen vanuit hun truck en geeft een vriendelijk gebaar onderweg hen ook zo'n blij gevoel? Ik mag hopen van wel, al was het maar ter compensatie van alle files, stress, ongevallen en negatieve reacties die ze over zich heen krijgen. Ik denk ook wel dat truckers alles bij elkaar genomen graag op de baan zijn. Cijfers bevestigen het: chauffeurs zijn bij de meest tevreden en meest gemotiveerde werknemers die er zijn. Maar je merkt het vooral wanneer je met hen praat. Ze zeggen het meestal niet met zoveel woorden, maar hun vrachtwagen is hun leven en ze zouden hem voor geen geld ter wereld willen ruilen.

Vrachtwagenchauffeurs gaan de baan op om onze pakjes te leveren en onze economie draaiend te houden. Dat alleen al zorgt voor overvolle wegen. Je kan je dan de vraag stellen of ik (en duizenden andere reizigers) tijdens onze jaarlijkse vakantie-uittocht daar überhaupt mijn auto nog tussen moet wringen. Of ik niet beter voor het alternatief ga van een vliegreis of een vakantie-dicht-bij-huis. Dat is natuurlijk een terechte vraag, waar ik best over na wil denken. Na mijn vakantie. Ondertussen beloof ik dat ik de komende maanden even geen pakjes meer online shop. Om het goed te maken...

Carpoolen voor cargo

Concurrenten Nestlé en Pepsico bundelden hun logistieke flows. Belgische retailers en fabrikanten zetten een gemeenschappelijk ‘koekjesplatform’ op. Het zijn de eerste concrete tekenen van het fysieke internet, waarvoor Tri-Vizor de knopen en verbindingen legt.

tekst: Veerle De Graeve

beeld: Filip Van Loock

Jaren geleden concludeerde de IT-wereld dat het dataverkeer te omvangrijk is om via individuele lijnen te kunnen verlopen. Uit dat besef ontstond het internet, dat datastromen bundelt, over bedrijven en sectoren heen.

Gefragmenteerder dan ooit

Vandaag groeit het besef dat fragmentatie van goederenstromen veel (maatschappelijke) hinder veroorzaakt. “Nochtans is dat exact wat er nu gebeurt”, zeggen Alex Van Breedam en Bart Vannieuwenhuysse van Tri-Vizor. “Terwijl andere sectoren consolideren om efficiënter en duurzamer te werken, evolueert de transport- en logistieke sector net in tegenovergestelde richting en wordt hij steeds gefragmenteerder. Niet omdat de consumptie zo spectaculair gestegen is, maar wel omdat de consument zich anders gedraagt. Hij gaat niet één keer, maar meermaals per week naar de supermarkt en laat tussendoor ook nog boodschappen en pakjes aan huis bezorgen. Er zijn daardoor frequentere leveringen nodig, en er worden daardoor steeds kleinere hoeveelheden vervoerd. Gevolg: in 2009 reed al één vrachtwagen op vier leeg over onze wegen. De gemiddelde beladingsgraad bedroeg toen 57%. Sindsdien is het alleen maar erger geworden. Met meer files, meer vertragingen en transporteurs die

noodgedwongen nog meer vrachtwagens inzetten om klanten op hun wensen te kunnen blijven bedienen. Terwijl anderzijds de files aanzwellen en chauffeurs steeds schaarser worden.”

Clusteren en bundelen

Hoe geraak je uit die negatieve draaikolk en hoe doorbreek je de paradox dat er enerzijds te weinig capaciteit is en anderzijds te veel vrachtwagens leeg over onze wegen rijden? “Net zoals in IT destijds kunnen we de fragmentatie counteren door het clusteren van logistieke activiteiten en het bundelen van goederenstromen over bedrijfsgrenzen heen”, legt Vannieuwenhuysse uit. De creatie van een fysiek internet betekent de intrede van de deeleconomie in de logistiek. Capaciteiten worden maximaal gedeeld door afspraken te maken over processtandaarden, data-uitwisseling, dimensies van laa eenheden, transportequivalent, infrastructuur... afspraken die via globale, maatschappijbrede protocollen verankerd worden. Zo zou het fysieke internet, in navolging van het data-internet, het ideale eindbeeld kunnen zijn voor ons multimodale transportsysteem.

Sporadisch zoeken transportbedrijven zelf manieren om capaciteit te delen en transportstromen en logistiek te collectiviseren. “Maar

vaak hebben ze daar marge noch tijd voor. Plus, welke klant vindt het ok dat je je transport plots anders organiseert om een vracht van een andere klant te kunnen meenemen? Eigen vracht eerst, redeneren ze. Als individuele transporteur is het niet makkelijk om je huidige businessmodel te doorbreken en bestaande contracten ineens anders in te vullen.

Onze ervaring leert dat het deelmodel levensvatbaarder is wanneer het co-operatief is. Wanneer de vraag en het engagement uit gaan van verschillende bedrijven en iedere partij die actief participeert er ook aantoonbare winst uit haalt. Voor transportfirma's betekent dit bijvoorbeeld dat ze hun investeringen veel efficiënter kunnen gaan inzetten.

Momenteel test men ook met nieuwe verpakkingsvormen en bepaalde standaarden in ladingdragers. Zo kunnen aparte netwerken van vandaag, als het full truck load-, groupage- en koerierennetwerk, ook beter in elkaar gepast worden en zijn er nog meer en efficiëntere combinaties mogelijk.

Concurrenten werken samen

De Europese Unie heeft zich achter het fysieke internet geschaard en grote bedrijven gaan ermee aan de slag. Tri-Vizor slaagde erin om de eerste embryo's van het fysieke internet te creëren, in de vorm van

HIGHLIGHTS

Fragmentatie van goederenstromen veroorzaakt veel (maatschappelijke) hinder.

Het fysieke internet clustert logistieke activiteiten en bundelt goederenstromen.

Het deelmodel is alleen levensvatbaar als elke partij er aantoonbare winst uit haalt.



Alex Van Breedam en Bart Vannieuwenhuysse

concrete, echt werkende samenwerkingsverbanden. Een van hun projecten is intussen wereldwijd bekend. Het Wereld Economisch Forum riep het uit tot een van de dertig duurzaamste projecten ooit in de logistiek.

“Nestlé en Pepsico hebben dezelfde logistieke problemen én grotendeels hetzelfde cliënteel. Maar het blijven ook concurrenten van elkaar. Toch zijn we erin geslaagd om voor hen een goed draaiende samenwerking op te

gefragmenteerd dus. Tijdens het pilootproject werden alle koekjes eerst in een centraal magazijn verzameld en van daaruit samen naar de retailers vervoerd. Resultaat: volle vrachten, minder levermomenten, minder vrachtwagens, minder kilometers en een duurzamer en goedkoper transport. Tri-Vizor zette dit horizontale logistieke samenwerkingsverband op, voorlopig nog als piloot. Dat er veel interesse voor bestaat, bewijst het feit dat de

chocoladeleverancier van de koekjesfabrikanten zich geïnteresseerd toonde om ook zijn goederen op het platform te zetten en zo mee het bestaand transport te gebruiken. Ondertussen tekenen er zich nog nieuwe

projecten af, onder meer waarbij vloten van schepen worden samengevoegd. “Ons concept is generiek en kan op vele plaatsen in de wereld toegepast worden, zolang er maar een belangrijk bundelingspotentieel van goederenstromen aanwezig is.”

Markt kan het niet alleen

Van Breedam en Vannieuwenhuysse geloven niet dat de vrije markt het fileprobleem en de daaruit voortvloeiende schade voor onze economie op korte termijn kan oplossen. Zij menen dat ook de overheid een actieve rol moet spelen, willen we een logistieke topregio blijven. “Via incentives, ruimtelijke ordening en een

doordacht ontwikkelings- en investeringsbeleid kan de overheid resoluut kiezen om de grote logistieke stromen te kanaliseren vanuit havens, clusterparken en logistieke knopen. Een logistieke keten begint in de haven en eindigt in de stad. Havenautoriteiten moeten hun voor- en achterland op orde brengen, stadsbesturen moeten nadenken over de organisatie van distributie in hun steden.”

De rol van de overheid is ook om governance modellen op te stellen voor de dataplatformen die het fysieke internet aansturen. Want als dat niet gebeurt, zullen grote spelers zoals het Chinese e-commerce bedrijf Alibaba elk hun eigen standaarden opleggen en hun greep op het transport en de logistiek verstrakken.

Beren op de weg

De eerste signalen wijzen erop dat het clusteren van logistieke activiteiten en het bundelen van goederenstromen winst oplevert voor alle betrokken partijen. Waarom wordt carpoolen voor cargo dan nog niet meer toegepast? “Waarom carpoolen mensen nog niet meer?”, kaatst Van Breedam de bal terug. Vannieuwenhuysse: “Omdat ze vooral de beren op de weg zien, de bezwaren en de aanpassing die carpoolen vergt.” Van Breedam: “De beestenboel is nog niet groot genoeg om het mentale probleem dat we hebben met carpoolen, opzij te schuiven. Bij Tri-Vizor counteren we alvast de bezwaren met knowhow en focussen we op kansen.” <

‘Capaciteit delen lukt moeilijk onder de bestaande transportcontracten’

zetten. Als externe, neutrale regisseur onderzochten we welke klanten best samen geleverd konden worden met gedeeld transport vanuit een gedeelde opslag. In dit soort concepten is het heel belangrijk dat je de bundelingswinst voor beide partijen kunt identificeren en in de juiste verhouding terug uitkeert. Ook dat doen wij”

Koekjesplatform

Een ander voorbeeld van carpoolen voor cargo is het koekjesplatform dat retailers en koekjesbedrijven uittestten. Tot het pilootproject startte, leverde iedere koekjesproducent afzonderlijk zijn koekjes aan een honderdtal afleverpunten. Heel

20 jaar Truckers voor Kinderen

Een stralende zon, uitgelaten kinderen en een indrukwekkende colonne toeterende vrachtwagens kleurden op 25 en 26 mei de straten in en rond Turnhout voor 'Truckers voor Kinderen'. Een initiatief dat dit jaar aan zijn twintigste editie toe is.

tekst: Veerle De Graeve

beeld: Frederick Van Grootel



"De sfeer is vrolijk en ontspannen. Kinderen en hun ouders kijken zoals elk jaar erg uit naar hun ritje in de vrachtwagen. En de truckers zo mogelijk nog meer! Hun vrachtwagens blinken in de zon. Naarmate het vertrek nadert, klinkt op het terrein steeds luider uitgelaten getoeter. "Dit is voor ons een groter feest dan Kerstmis of Pasen", zeggen Stef, Willem en Geert Janssen van het gelijknamige transportbedrijf uit Beerse. Gunter De Beuckelaer van Rijoko uit Malle treedt zijn collega's bij. "Als de rit er straks op zit, noteer ik meteen de datum voor volgend jaar met rood in mijn agenda. Die dag mogen klanten vragen wat ze willen, ik werk niet."

Eén dag stressvrij rijden

De chauffeurs beleven duidelijk plezier aan het enthousiasme van de kinderen en toeschouwers langs het parcours, maar net zo veel aan de ontmoetingen met hun collega's. "Dit is de enige dag van het jaar dat we stressvrij met de vrachtwagen rijden en dat we eens tijd hebben voor een babbel met collega's. Tijdens het werk

komt het er niet van om bij te praten en blijft het meestal bij lichten trekken of claxonneren. Hier zien we mekaar terug in een ontspannen sfeer." Chauffeurs Ludo Temysen en Kris Reyniers van PWT Thermo uit Laakdal denken er net zo over: "Wij vragen zelf aan onze werkgever om erbij te mogen zijn. Het is leuk om de kinderen zo te zien genieten."

Zoals Quinten Verhaegen bijvoorbeeld, die gek is op tractoren en trucks. "Als hij straks in de vrachtwagen zit, weet hij met zijn enthousiasme geen blijf", vertelt zijn papa. "Hij heeft er erg veel zin in." Nicole Stoops maakt er met haar vrienden van Het Giels Bos een leuke daguitstap van. Ze rijden mee in een vrachtwagen, maar gaan ook gezellig frietjes eten en van een ijsje genieten. "Ik vind meerijden met de vrachtwagen plezant want we kunnen luid toeteren en de mensen wuiven naar ons."

Gestroomlijnde organisatie

Drijvende kracht achter 'Truckers voor Kinderen' is sinds jaar en dag Herman Swaanen. Wegens

gezondheidsproblemen kan hij er op het event zelf maar eventjes bij zijn, maar alles is tot in de puntjes voorbereid. Het hele event loopt gesmeerd, dankzij het bestuursteam en 250 vrijwilligers voor en achter de schermen. Zoals Fons Bosch, gepensioneerd technicus, die de vrijwilligers bevoorraadt die rond de feesttent aan de slag zijn in het warme weer. Gert Swaanen helpt kinderen in de vrachtwagens die niet zelfstandig kunnen instappen en houdt hun rolstoelen bij. Nick Van

'Mensen beschouwen een vrachtwagen meestal als een obstakel. Met dit initiatief tonen we dat we meer in onze mars hebben.'

Looy reed twintig jaar geleden als kind mee met de vrachtwagens. "Nu hebben mijn vrouw en ik zelf een dochtertje met ADHD. Om haar school te steunen, reed ik eerst zelf mee in de truckrum (n.v.d.r. Nick is chauffeur bij Hermans Heftruck) maar om meer te kunnen doen ben ik nu bestuurslid van de organisatie."

HIGHLIGHTS

Een impressionante colonne vrachtwagens rijdt voor deze feesteditie uitzonderlijk nog eens door het centrum van Turnhout.

Kinderen genieten van hun vrachtwagenrit. Het geld van sponsors gaat naar instellingen voor kinderen met een beperking.

Chauffeurs markeren de truckrum met stip in hun agenda. Ook zij willen deze hoogdag niet missen.



- 2 dagen feest
- 6 ritten
- 250 vrijwilligers
- 275 vrachtwagens
- 1.800 mensen die meerijden

Mooi bedrag dankzij sponsors

Truckers voor Kinderen gaat inderdaad om meer dan kinderen een leuke dag bezorgen. Elk jaar zamelt de organisatie dankzij sponsoring geld in voor instellingen voor kinderen met een beperking. “Vorig jaar hebben we 24.000 euro geschenken aan instellingen langs het parcours die interesse hebben”, vertelt Herman Swaanen. “Het mag hen niet alleen om het geld gaan, maar het moet ook draaien om het plezier van de kinderen. Daar kijken we streng op toe. We sponsoren geen bakstenen, het is aan de Staat om daarvoor te zorgen, maar geven bijvoorbeeld middelen voor nieuw turnmateriaal, een fiets voor mindervaliden of een snoezelruimte. Ook het Rode Kruis kreeg een gift. Tenslotte kunnen wij elk jaar bij onze truckrun rekenen op hun vrijwillige steun, daar wilden we graag iets voor terugdoen. Alle kinderen krijgen op het einde van de rit ook een verrassingspakket met artikelen van sponsors. De mannen van het buitengewoon secundair onderwijs van Sint-Job-in-’t-Goor helpen om die pakketten in te pakken.” Het event leeft duidelijk in Turnhout en omstreken. Ook de lokale brandweercorpsen en gemeentediensten rijden bijvoorbeeld mee. Het leeft zeker ook bij de chauffeurs, die vaak van veel verder komen. “We zouden dit voor geen geld ter wereld willen missen”, luidt het vaak. <



Herman Swaanen
Mede-organisator



Daisy Coudeville loves2truck

Gepassioneerde vrachtwagenchauffeurs zocht Love2Truck. 83 kandidaten meldden zich aan, uiteindelijk inspireerde Daisy Coudeville (31) het publiek en de jury het meest van allemaal. Zij kreeg tijdens de beurs We Are Transport de award uit handen van minister Ben Weyts.

tekst: Veerle De Graeve

beeld: Frederick Van Grootel

Vrachtwagenchauffeurs hebben vaak veel passie voor hun job. Ze zouden met niets of niemand willen ruilen. Laten we hun enthousiasme gebruiken om andere mensen te inspireren, dacht men bij Love2Truck, en zo een steentje bijdragen om het chauffeurstekort in te vullen. Het was ook de drijfveer van

houden”, zegt algemeen directeur Frank Van Nueten. “Bovendien zijn wij ervan overtuigd dat gepassioneerde vrachtwagenchauffeurs alert, gefocust en veilig rijden en zo bijdragen aan de grotere verkeersveiligheid waar ook wij met onze preventiebegeleiding naar streven.”

Maar liefst 83 truckers deden hun verhaal voor Love2Truck. Vijf van hen schopten het tot in de finale: Peter Schockaert, Nico Van Herreweghe, Kurt De Bouvre, Daisy Coudeville en Gino De Keuster.

De winnaar

Als enige vrouw in de running en ook de jongste finalist, ging Daisy Coudeville met de trofee aan de haal. Ze scoorde heel goed in de publieksstemmen en ook de jury van Love2Truck was unaniem overtuigd van haar doorgedreven passie voor de job. “Ze wist ons te overtuigen met haar sterke verhaal, eentje dat het cliché

doorbreekt, want ze moest werkelijk tegen de stroom in varen. We zijn ervan overtuigd dat Daisy onze sector op een voortreffelijke manier zal vertegenwoordigen en potentiële nieuwkomers warm kan maken voor de job van vrachtwagenchauffeur.”

Daisy: “Deze erkenning doet zo veel deugd, vooral omdat het niet zo evident was om mijn droomjob na te jagen.” De ouders van Daisy zagen het namelijk niet zitten dat hun enige dochter vrachtwagenchauffeur zou worden. Maar ze zette door en rijdt ondertussen al tien jaar met de truck. Haar huidige werkgever is Transport De Rese in Brugge. Dankzij haar beroep leerde Daisy de liefde van haar leven kennen en binnenkort verwacht ze samen met haar man, die ook vrachtwagenchauffeur is, hun eerste kindje.

Chauffeur zijn is helemaal geen eenzaam beroep, vindt Daisy. “Je bent meer een zwerver die altijd nieuwe mensen ontmoet en geniet van elke mooie zonsopgang of

Daisy Coudeville:
‘Tegen de stroom in
om mijn droomjob te
kunnen doen’

TVM, dat haar steun toezegde aan het initiatief. “In de nauwe contacten met onze klanten komt de problematiek van het chauffeurstekort zo vaak ter sprake, dat wij ons als gespecialiseerde dienstverlener voor de transportsector niet afzijdig konden

HIGHLIGHTS

Een vrachtwagenchauffeur is als een zwerver die altijd nieuwe mensen ontmoet en geniet van elke mooie zonsopgang.

Daisy zal de transportsector op een voortreffelijke manier vertegenwoordigen en potentiële nieuwkomers warm maken voor de job.

TVM is overtuigd dat gepassioneerde vrachtwagenchauffeurs alert, gefocust en veilig rijden en zo bijdragen aan een grotere verkeersveiligheid.



LIMITED

EXCLUSIVE

SEE US AT THE 2008
PHILADELPHIA, PA



-ondergang. Die momenten doen je alle stress vergeten. Dat, en het feit dat je mooi in één ruk parkeert terwijl de klant met argusogen afwacht of je wel even goed kunt manoeuvreren als je mannelijke collega's. Dat blijft een klassieker."

DE MEDEFINALISTEN

Ook Daisy's vier medefinalisten hebben stuk voor stuk een warm en inspirerend verhaal te vertellen. Zij worden in september als VIP uitgenodigd op de Truck Grand Prix in Zolder.

Voor het leven

"Trucker ben je niet voor even, maar voor het leven", vindt Peter Schocckaert. Hij kreeg in ieder geval de microbe te pakken toen hij als kind bij zijn vader in de vrachtwagen klom en ze tijdens schoolvakanties samen de baan op gingen." Peters zoon is nu al even enthousiast en dat maakt Peter "zo fier als een gieter". Ook op het feit dat hij al 26 jaren zonder ongevallen rijdt, is Peter heel trots. Hij maakt er een erezaak van om veilig te rijden – voor zichzelf, maar vooral voor de andere weggebruikers – en om zorgzaam om te springen met zijn

vrachtwagen en de goederen die hij vervoert. Peter koestert de waardering die hij van veel klanten krijgt, de vrienden die hij maakte in zijn job en de mooie plekken waar hij komt.

Elke dag een nieuw avontuur

Nico Van Herreweghe houdt van de vrijheid in zijn job. "Elke dag brengt weer een nieuw avontuur. Je ontdekt nieuwe plekken en leert nieuwe mensen kennen." De twintig jaren dat Nico al achter het stuur van zijn vrachtwagen zit, voelen dan ook eerder aan als een hobby dan als een job. "Dit is mijn leven, ik zou niets anders willen doen." Het mag dan wel een hobby lijken, maar Nico neemt zijn job wel heel ernstig. "Qua veiligheid bijvoorbeeld moet je goed weten waar je mee bezig bent en ernaar handelen."

Veiligheid is héél belangrijk

"Veiligheid gaat voor alles als je op de baan bent", vindt Kurt De Bouvre. Daarom probeert hij altijd te anticiperen op het gedrag van andere chauffeurs. "Als ze dan iets fout doen, heb je het zien aankomen en kun je vaak nog ingrijpen." Waar zijn passie voor het vak vandaan komt? "Daar bestaat geen

geheim ingrediënt voor, je hebt het of je hebt het niet. Bij mij zit het enthousiasme er al van kindsbeen af in." Kurt vindt het fijn om die passie ook bij anderen te zien. "Ik vind het altijd een hele belevenis om het stuur van mijn vrachtwagen over te laten aan jonge gasten die stage doen en hen te tonen hoe ze tot aan een laad- of loskaai moeten rijden."

Elke dag op reis

Voor Gino De Keuster voelt elke dag in zijn vrachtwagen nog altijd een beetje aan als op reis gaan. Hij ging nog nooit een dag tegen zijn zin werken. "Ik heb dan ook diesel in mijn bloed. Ik ben geboren in een familie van chauffeurs en als ukkepuk reed ik door heel Europa mee in die grote vrachtwagen. Ik bouwde mijn gocart om tot truck en speelde de hele dag chauffeurkje." Hoe een vrachtwagen eruit ziet, leert je veel over de chauffeur vindt Gino. Zijn truck zal je dan ook altijd proper zien. En ook qua verkeersveiligheid neemt hij zijn verantwoordelijkheid. "Als iedereen dat doet raken we af van het slechte imago van 'cowboys' en worden we allemaal ridders van de weg" <



Applaus voor de laureaten van minister Ben Weyts.

Contact

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



+32 (0)3 285 92 00



info@tvm.be



www.tvm.be



Wilt u een overzicht van al uw TVM contactpersonen? Ga dan naar www.tvm.be/nl/contactpersonen. Hieronder vindt u alvast 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



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



Directie

Jan van Waterschoot

Commercieel directeur

+32 (0)3 285 92 24

j.vanwaterschoot@tvm.be



ROUTINE IS DE GROOTSTE VIJAND VOOR MANOEUVREERFOUTEN.



UNIEKE TVM TRAINING OP MAAT: MANOEUVREREN EN DODE HOEK

'Ik dacht dat het net ging...', hoor je vaak na een schade. Meer dan de helft van de schades bij onze klanten ontstaat nog altijd door manoeuvreren, terwijl dit type schade eigenlijk makkelijk te voorkomen is.

TVM organiseert, in samenwerking met WABCO Belgium bvba, een unieke opleiding Manoeuvreren en dode hoek bij haar klanten. Op maat, in de firma zelf, met een theoretisch en een praktisch gedeelte en met slechts drie chauffeurs per instructeur. Zet in op preventie en volg deze training; zo daalt uw schadefrequentie en zorgt u voor meer veiligheid en werkplezier!

De opleiding is erkend door MOW Vlaanderen onder het nummer OCF/156 – MPM-009 en geeft recht op 7 kredietpunten i.k.v. code 95.

Wilt u meer weten?

Neem een kijkje op www.tvm.be/manoeuvrertraining of neem rechtstreeks contact op via e-mail naar topdriver.belgium@wabco-academy.com.

TVM Belgium | Berchemstadionstraat 78 | BE-2600 Berchem ☎ +32 (0)3 285 92 00 ✉ info@tvm.be 🏠 www.tvm.be

TVM

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