

TVM ACTUEEL



Jo Van Moer Van Moer Logistics

Niet bang voor een risico meer of minder

PLUS



Werner De Dobbeleer:
'Waarom aanvaarden we dat er doden vallen op de weg?'



Lieven Brabanders:
'TVM-schadeteam ademt transport'



Wim Dekeyser:
'Fantoomvervoerders plegen diefstallen vanachter hun bureau'



6

Niet bang voor een risico meer of minder

Het koningsblauw van Van Moer Logistics kom je tegen in de haven, op de weg, het spoor en het water. "Onze expansie is zelden strak georkestreerd. En onze groei gaat met horten en stoten."



10

VEILIG OP WEG EDITIE 18

Voor de 18e keer al trekt TLV naar lagere scholen om leerlingen bewust te maken van het dodehoekgevaar.



20

DEKEYSER OVER TRANSPORTDIEFSTAL EN FRAUDE

Fantomvervoerders plegen diefstallen vanachter hun bureau. Digitale vrachtbeurzen maken het hen nog makkelijker.

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 Hoogeveen - 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 bestelwagen.

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





WERNER DE DOBBELEER VAN VSV

VSV sensibiliseert vrachtwagenchauffeurs om onderweg in 'automodus' te gaan en de aandacht bij de weg te houden.



DE WERKPAARDEN VAN DE FORMULE I

Maak kennis met de truckies van Mercedes.



HERINNERINGEN

Kintrans: van bloementransporteur naar autovervoerder

VAN DE ALGEMEEN DIRECTEUR



Het jaar zit er weer bijna op en het is opnieuw hard gegaan voor onze sector. Veel van onze klanten doen het goed, net als TVM zelf. Maar succes komt nooit vanzelf.

Dat leert het eerlijke en boeiende verhaal van Jo Van Moer in dit nummer. Hij verwoordt treffend dat je als transportfirma in deze uitdagende tijden een flinke dosis lef nodig hebt en dat je soms ook hard tegen de muur aan loopt.

Het afgelopen jaar hebben we opnieuw gefocust op verkeersveiligheid. Geen enkele beroepschauffeur die bij TVM verzekerd is, mag op termijn nog betrokken raken bij een dodelijk ongeval. Dat het kan, bewezen onze bronzen, zilveren en gouden ridders ook dit jaar opnieuw. Onder het motto 'jong geleerd, is oud gedaan', steunt TVM de Veilig op Weg-campagne, die dit jaar al voor de 18e keer langs lagere scholen trekt om kinderen aan te leren hoe ze kunnen wegblijven uit de gevarenczones van een vrachtwagen. Een leerrijk en indrukwekkend event – er staat immers niet elke dag een vrachtwagen op de speelplaats – dat kinderen hopelijk wapent voor een veilig gedrag in het verkeer.

Ook professionele vervoerders moeten alert blijven. Net als autobestuurders dienen ze zich nog meer bewust te worden van de gevaren van smartphonegebruik achter het stuur. Daarom is TVM ook partner van de nieuwe 'Belofd'-campagne van VSV. Ze helpt bedrijven en motiveert chauffeurs om tijdens het rijden in automodus te gaan en hun aandacht bij het verkeer te houden.

Aandacht moeten we met z'n allen ten slotte ook hebben voor de ladingen die vervoerd worden. Vooral als het transport van deze vrachten geregeld wordt via digitale vrachtbeurzen, is extra waakzaamheid voor fake carriers geboden.

Het zijn stuk voor stuk uitdagingen die we graag ook volgend jaar met onze klanten aangaan, om samen te groeien en tegelijk het verkeer weer een beetje veiliger te maken.

Voor nu wens ik u een gezellig en rustig jaareinde met familie en vrienden en een goede start van 2019.

Frank Van Nueten, algemeen directeur

TVM NIEUWS



GOUDEN RIDDER 2018 WERNER GEENS

Hij is 55 en vervoert voor zijn eigen bedrijf GP Trans fruit en groenten doorheen de Benelux.



RIDDERS VAN DE WEG

"In het gewone leven vind je vaak de grootste helden." TVM huldigde 100 bronzen, 46 zilveren en 9 gouden Ridders.



EXTRA SERVICE BIJ SCHADE

Snelle en goede schaderegeling verzekerd dankzij onze expertise als nicheverzekeraar en de betrokkenheid van onze medewerkers.



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.



Automodus voor vrachtwagenchauffeurs en transportfirma's

Dit najaar is een 'Beloofd!'-campagne rond gsm-gebruik achter het stuur, speciaal voor transportfirma's en chauffeurs. "Want smartphonegebruik is ook in vrachtwagens een aanzienlijk probleem", zegt Werner De Dobbeleer, woordvoerder van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV).

tekst: Veerle De Graeve
beeld: Daan Degroote



Eerder dit jaar lanceerde VSV een Belofd!-sensibiliserings-campagne rond smartphonegebruik achter het stuur. Automobilisten kregen tips om tijdens het rijden in 'automodus' te gaan en hun aandacht bij het verkeer te houden. Hoewel acht op de tien automobilisten hun eigen smartphonegebruik tijdens het rijden een probleem vinden, gebruiken drie op de vier hun mobieltje toch tijdens het rijden. Eén op de drie doet dat zelfs vaak tot erg vaak. "We beseffen dat het haast onmogelijk is om de telefoon helemaal uit de auto weg te denken", zegt Werner De Dobbeleer. "Daarom focust de campagne op het verantwoord omgaan met de gsm in de wagen. Automobilisten kunnen een 'automodus' kiezen die het best bij hun eigen smartphonegebruik past." 1. Gsm buiten handbereik; 2. Gsm op de

'We aanvaarden niet dat er doden vallen in het trein- en luchtverkeer, waarom zouden we dat wel doen voor het wegverkeer?'

'niet-storen'-functie waardoor je geen binnenkomende meldingen krijgt, maar wel nog oproepen van favorieten; 3. Gsm op stil zodat je niet afgeleid wordt door binnenkomende meldingen, maar gps en muziek kunt blijven gebruiken; 4. Gsm in handsfree via de carkit zodat je indien echt nodig, kunt bellen met de handen aan het stuur en de ogen op de weg.

Vervolg op Truckveilig-campagne

Hoewel er geen aparte cijfers zijn over het smartphonegebruik in vrachtwagens, blijkt uit veel andere onderzoeken dat het ook voor vrachtwagenchauffeurs moeilijk is om zich niet te laten afleiden door hun gsm. "Wie belt achter het stuur, zowel handenvrij als met de gsm in de hand, loopt vier keer meer risico op een ongeval. Wie tekstberichten leest, maakt en verstuurt, ziet het risico zes keer groter worden. Professionele bestuurders die aan het sms'en zijn, hebben 23 keer meer kans om in een ongeval of bijna-ongeval betrokken te raken. En ten slotte is aangetoond dat afleiding een rol speelt in 23% van de ongevallen en bijna-ongevallen." Om al deze redenen besloot VSV om ook transporteurs en vrachtwagenchauffeurs te sensibiliseren via een afgeleide van de 'automodus'-campagne. TVM is partner van dit initiatief.

"De campagne is een vervolg op onze Truckveilig-actie, waarmee we de afgelopen jaren aandacht gevestigd hebben op een zeer brede thematiek. Een honderdtal transportfirma's tekenden het Truckveilig-charter en maakten werk van realistische plannings, uitgeruste chauffeurs en chauffeurs met een gezonde levensstijl, enzovoort. Nu spitsen we de campagnes toe op concrete thema's. We willen daarmee ook kleinere transportbedrijven en eigen rijders bereiken."

Belofd!

"Net als bij automobilisten leeft bij beroepschauffeurs en hun werkgevers de bereidheid om zich veiliger te gedragen in het verkeer. Met de Belofd!-campagne helpen we hen om

het plechtig te beloven en de daad bij het woord te voegen." Chauffeurs krijgen van collega's-ambassadeurs meer uitleg over de automodus die het best bij hen past. Ze kunnen hun keuze en belofte ook delen via de sociale media en zelfs een gepersonaliseerde affiche, Facebook-banner of -bericht maken.

Ook werkgevers kunnen hun belofte delen via sociale media. Boegbeelden uit de sector inspireren andere firma's om chauffeurs te mobiliseren. Er zijn communicatiepakketten beschikbaar voor transportbedrijven en zij kunnen intekenen op een nieuwsbrief met tips en tricks.

Ambitieuze doelstelling

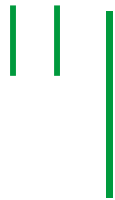
Maximaal 200 verkeersdoden tegen 2020, dat is de doelstelling van Vlaanderen. Ook in de rest van Europa wordt hard gewerkt om het verkeer veiliger te maken. Werner De Dobbeleer: "Rond dit belangrijke maatschappelijk thema staan de neuzen nu in dezelfde richting. We aanvaarden niet dat er doden vallen in het trein- en luchtverkeer, waarom zouden we dat wel doen voor het wegverkeer? De doelstelling is ambitieus, maar binnen bereik. Tussen 2000 en 2010 is het aantal verkeersdoden gehalveerd en de afgelopen tien jaren lukte ons dat opnieuw. Nu hebben we een daling van 12% à 13% nodig om tegen 2020 het aantal verkeersdoden tot maximaal 200 te herleiden. Wat het globale aantal ongevallen met vrachtwagens betreft zagen we de afgelopen jaren een lichte verbetering, maar in het aantal dodelijke ongevallen met vrachtwagens tekent er zich nog geen duidelijke neerwaartse trend af. Met een zeer gerichte campagne rond gsm-gebruik in de vrachtwagen willen we alvast de 6.000 transportbedrijven in Vlaanderen sensibiliseren en oproepen om de volgende stap te zetten naar een veiliger wegtransport." <

Niet bang voor een risico meer of minder

Er lijkt geen maat te staan op het Zwijndrechtse Van Moer Logistics. Het koningsblauw van het bedrijf kom je tegen in de haven, op de weg, het spoor en het water. “Onze expansie is zelden strak georkestreerd. En onze groei gaat met horten en stoten.” Jo Van Moer over durf en risico’s nemen.

tekst: Veerle De Graeve

beeld: Van Moer Logistics



Ik kom uit een kleine landbouwersfamilie, leerde op school lassen en mijn droom was om met mijn oudere broer mee in het familiebedrijf te stappen. Maar mijn vader stak daar een stokje voor: er kwam volgens hem alleen maar ruzie van. Dus kocht ik twee oude vracht-

‘We zijn gegroeid door altijd exact datgene te gaan doen waar onze klanten behoefte aan hadden’

wagens die ik oplapte tot één rijwaardig exemplaar en ging rijden voor klanten in de buurt. Aan het loket bij Riga Natie ontmoette ik mijn toekomstige vrouw Anne Verstraeten. Al gauw begon ze nieuwe klanten voor onze zaak te zoeken, voornamelijk expeditiebedrijven. Van toen af zijn we niet meer gestopt: nieuwe klanten, nieuwe activiteiten, nieuwe opportuniteiten. Zij is daarin nog ‘zotter’ dan ik.”

Groeien met de klanten

Dankzij de ligging van zijn bedrijf surfte Van Moer mee op de havenuitbreiding op Linkeroever. Hij bouwde magazijnen, startte met laden en lossen, cleaning, ADR, enzovoort. Nu is het bedrijf incontournable in de Antwerpse haven, maar Jo heeft er veel tijd en energie in gestoken om als ‘boerke van over ’t water’ het vertrouwen van het gesloten havenwereldje te winnen. “Ik heb de werking van de naties en de douane grondig leren kennen en veel tijd geïnvesteerd in het uitbouwen van een netwerk. Het hielp dat wij altijd enorm flexibel geweest zijn. Dat was heel anders dan wat men in de havenwereld met zijn stugge organisatie gewoon was.”

Er zat dan wel geen strak plan achter de expansie, maar wel een duidelijke strategie. Van Moer Logistics heeft altijd heel sterk ingespeeld op de behoeften van zijn klanten. Door exact datgene te gaan doen waar klanten om vroegen. “We genoten veel vertrouwen om als logistiek dienstverlener met onze klanten mee te groeien. En daar

vloeien dan weer nieuwe kansen uit voort. Toen in 1998 een klant van ons een spooraansluiting vroeg en dat niet mogelijk was bij onze toenmalige magazijnen in Temse, openden we magazijnen in Kallo, met spooraansluiting. Zo ontstond Van Moer Rail, dat niet veel later ook de aandacht trok van Arcelor Mittal. Toen een klant geen raad wist met tanks die vuil terugkeerden, startten we voor hen onze cleaning op. Al snel dienden we die elders uit te breiden omdat onze installatie te klein werd. Toen Umicore verplicht was om een modal shift te maken, dachten ze aan onze binnenschepen die ze elke dag zagen passeren vanuit onze terminal in Vilvoorde en ze klopten bij ons aan om hun multimodale logistieke lijnen uit te zetten en te organiseren. In het begin charterden we schepen, later namen we ze in eigen beheer. Volgend jaar wordt ons vijfde schip geleverd. Toen Ineos een werkbaar alternatief zocht voor just-in-time laden, wat steeds moeilijker werd omdat chauffeurs gewoon niet op tijd ter plekke geraken, installeerden we op hun site een hub waar nu 25 van onze mensen werken. De transporteurs droppen er hun container op

HIGHLIGHTS

Van Moer Logistics stelt een kleine 1.300 mensen tewerk. Het bedrijf werkt voor klanten als Delhaize, BASF, Indaver, Umicore, Caterpillar.

Van Moer Logistics beschikt over 22 locaties, 400.000 m2 magazijnen, 10 cleaning-straten, 420 vrachtwagens, 5 binnenschepen en het draait een jaarlijkse omzet van ruim 160 miljoen euro.

Actief in wegtransport, multimodaal transport, opslag en behandeling van goederen in magazijnen en behandeling van tanks.



Jo Van Moer,
eigenaar van Van Moer Logistics



voorhand, wij laden die just-in-time en de transporteur hoeft hem alleen nog maar op te pikken.”

Jo Van Moer is zelf altijd met de vrachtwagen blijven rijden. “Het moet ronken onder mijn gat. Onze chauffeurs lachen met het baasje als ik op zaterdag een rit voor mijn rekening neem. Maar ze appreciëren het ook. Bovendien helpt het mij bij de aankoop van materiaal en om voeling te houden met de klanten. Als ik met een supermarktketen aan tafel zit, kan ik hen uit eerste hand vertellen hoe gevaarlijk het is om met een vrachtwagen achteruit te rijden

‘Het moet ronken onder mijn gat’

op hun parkings terwijl de klanten hun winkelkar voortduwen. Ik ken de pijnpunten van onze klanten en kan hen helpen om ze weg te werken. Dat goede contact en het meedenken met je klanten is absoluut nodig. Want je krijgt er ook iets voor terug. Dit jaar moet ik hen gaan vertellen dat onze prijzen omwille van toenemende kosten met 10 tot 15% stijgen. De

meeste klanten volgen ons daarin. Stilaan merken ze zelf ook natuurlijk dat transport moeilijker en duurder wordt. Het is een groeiende bekommernis om hun goederen bij hun klanten te blijven krijgen.”

Risico's nemen en tegen de muur lopen

Van Moer geeft toe dat hij soms heel veel risico's neemt. En af en toe gaat het ook goed fout. In 1997 legde een brand de burelen, magazijnen en privéwoning van Van Moer volledig in de as. Maandenlang woonde hij met zijn gezin in een caravan. “De

verzekeraar kwam ons vertellen dat we ons maar beter konden voorbereiden op het einde van onze zaak. Ze bereikten het omgekeerde effect bij mijn vrouw en mijzelf: er een kruis over trekken? Over mijn lijk! Toen

we in 2008 pas naar onze huidige locatie langs E34 verhuisd waren en 24 miljoen euro hadden geïnvesteerd in de zaak, brak de economische crisis uit. Onze omzet dook met 40% omlaag, dertig nieuwe vrachtwagens stonden werkloos op de site en de banken eisten een kapitaalsverhoging. Ik moest 2,5 miljoen euro vervroegd terugbetalen en dacht dat we alles

kwijt waren. Ondertussen bleef een grote logistieke speler mij stalken om mijn boeltje te verkopen. Het gebeurde meer dan eens dat ik 's nachts langs ons bedrijf reed en niet kon stoppen met huilen. Twee jaar lang belde ik klanten op om voorschotten te kunnen krijgen. We verkochten ons nieuwe huis om alles in de zaak te stoppen. Het leedvermaak van concurrenten was groot.”

Van Moer ontdekte echter dat er zelfs in de diepste crisis lichtpuntjes zijn. Zo stortte een klant een half miljoen op de rekening van het bedrijf, als voorschot, en als dank omdat hij dankzij Van Moer zelf was kunnen groeien. Volvo hield bestelde vrachtwagens in, DAF niet. “Toen DAF later aanklopte voor de vernieuwing van ons wagenpark, deden we de deur niet open en werkten we enkel nog maar met Volvo samen.” En Willy Naessens, die zelf met zijn bedrijf in het verleden ook zwarte sneeuw had gekend, werd de steun en toeverlaat van Jo Van Moer. “Wanneer ik in de put zat, mocht ik 's ochtends spek met eieren gaan eten bij Willy en Marie-Jeanne. Ik kwam er in zak en as binnen en reed een paar uren later vol goede moed terug naar kantoor.”

De crisis was in zekere zin ook louterend. “Onze investeringen net

voor de crisis legden een zware hypotheek op ons bedrijf. Maar toen de economie opnieuw aantrok, zat Van Moer wel in polepositie om er opnieuw volop tegenaan te gaan, terwijl veel concurrenten hun investeringen hadden uitgesteld. Bij het begin van de crisis waarschuwde mijn bank mij dat er moeilijke tijden aanbraken en ze gaf me de raad om ons goed te omringen. We hebben toen voor het eerst een professionele structuur opgezet voor ons bedrijf, met een raad van advies, een CEO, CFO en HR-manager. Nu, ik had in het verleden ook nooit gearzeld om mensen aan te trekken die meer konden dan ik. Ik weet nog dat we een klant kregen die import-export deed. Ik kende daar niets van en sprak bovendien mijn talen niet. Toen hebben mijn vrouw en ik een zware discussie gehad over een dure gast die ik wou aannemen om ons te helpen, maar hij is er gekomen en het heeft geloond.”

Zien wat de toekomst brengt

Jo Van Moer houdt zich in zijn bedrijf vooral bezig met de multimodale ontwikkeling, strategie en acquisities. Vorig jaar nam het bedrijf bijvoorbeeld een belang in de ATO-terminal op rechteroever en verwierf zo voor het eerst een kade. Dit jaar nam Van Moer ADR-specialist KVG-Trans over en opende het een nachthub in Arendonk, waar containers en trailers buiten de spitsuren geladen worden en 's nachts naar de haventerminals en supermarkten rijden. Op die manier worden files en lange wachttijden vermeden en kan een 24/5-service worden gegarandeerd.

Wat de toekomst brengt, staat nog niet vast, net zoals ook de expansie in



het verleden vaak zonder strak plan verliep. “Maar het is duidelijk dat we enkele belangrijke keuzes moeten gaan maken, voor ons bedrijf en voor ons privé. Het is een uitdaging om in een groeiend bedrijf grip te houden op de zaken en tegelijk een aantal zaken los te laten.

Zoals het er nu naar uitziet, hebben we geen familiale opvolging. Mijn oudste zoon Jens blijft liever gewoon chauffeur in ons bedrijf en de jongste, Brent, stopt momenteel al zijn ambitie in de uitbouw van zijn wielercarrière.” Brent Van Moer behaalde onlangs zilver op het WK tijdrijden voor beloften. “Later zou hij graag in de zaak komen, maar ik weet niet of ik dat wel wil. Het is geen cadeau om in het bedrijf van je ouders te stappen en de sector is zwaar en hard. We hebben

problemen om gemotiveerde mensen te vinden en de kosten voor opleidingen, ladingzekering, regelgeving, enzovoort blijven stijgen.”

Van Moer Logistics blijft ondertussen wel de kansen grijpen die op zijn pad komen. Jo zorgt er nauwgezet voor dat hij niet al te afhankelijk wordt van één of enkele klanten en dat zijn bedrijf altijd en overal heel herkenbaar is. Het blauw van Van Moer komt altijd terug: op de vrachtwagens uiteraard, maar ook op heftrucks, vlaggen, schepen en containers. “Onze marketing kost ons behoorlijk wat geld, maar ik ben ervan overtuigd dat het ook oplevert.” Verder blijft transport altijd het cement tussen de bouwstenen van zijn bedrijf. “Multimodaal transport uiteraard, want dat is de toekomst.” <



Veilig op Weg aan 18e editie toe

Begin dit schooljaar trok de Veilig op Weg-campagne van Transport & Logistiek Vlaanderen (TLV) zich opnieuw op gang. Ook chauffeur Erik Scharmin ging op pad om kinderen aan te leren hoe ze kunnen wegblijven uit de gevarenczones van een vrachtwagen.

tekst: Veerle De Graeve

beeld: Frederick Van Grootel



HIGHLIGHTS

Veilig op Weg: theorie, filmpje en dodehoek in de praktijk, met een vrachtwagen op de speelplaats.

De 'Veilig op Weg'-campagne is aan haar 18e schooljaar toe, met de steun van Volvo, Van Hool, Randstad, BP en TVM.

134.928 leerlingen in 1.838 scholen leerden de afgelopen jaren over de gevaren van de dodehoek.

Het maakt indruk, zo'n vrachtwagen op de speelplaats. De kinderen van basisschool De Wassenaard in Varsenare lopen er nieuwsgierig omheen, onderzoeken elk detail en stellen de chauffeur rake vragen. "Mag ik straks met je meerijden? Heeft de politie ooit al mensen in je vrachtwagen ontdekt?" Maar ook: "Heb je ooit al iemand omver gereden?"

Erik beantwoordt alle vragen geduldig. Hij is 43 jaar chauffeur en werkt voor Gheeraert Transport. Daar wordt hij naar eigen zeggen vaak ingezet voor 'lastige' opdrachten. Adressen die moeilijk te vinden zijn of ritten met veel wegomleiding. "Ik trek mijn plan", zegt Erik.

Dat blijkt ook op de speelplaats. De



'Zo raar dat de chauffeur ons niet kan zien'

kinderen zijn uitgelaten, maar al gauw weet Erik hen te boeien. Zeker wanneer ze één voor één in de cabine mogen kruipen. Hun vriendjes staan

voor en rechts van de vrachtwagen.

En dan komt het besef: we zien ze NIET staan! Nog een stapje opzij en nog een stapje naar voor, verder van de vrachtwagen weg, maar nog altijd niets te zien... Pas als de vriendjes op veilige afstand staan, kunnen ze naar elkaar zwaaien. En zo begint het bij de kinderen te dagen hoeveel afstand ze moeten houden om gezien te worden "Ben je met de fiets of te voet, blijf dan áchter de vrachtwagen", drukt Erik hen meermaals op het hart. <



Veilig op Weg, met de steun van TVM

Voor de 18e keer al trekt de verkeersveiligheids campagne van TLV naar leerlingen uit het derde tot en met het zesde leerjaar. Ze leert hen hoe zij verkeersveilig moeten omgaan met vrachtwagens. Er wordt daarbij speciale aandacht geschonken aan de gevarenczones. De campagne loopt in partnerschap met vrijwillige transportfirma's en hun chauffeurs, gemeente- en stadsbesturen, politiezones en

Rotaryclubs. Ze wordt gesponsord door Volvo Trucks Belgium, Van Hool, Randstad, BP en TVM. "Deze sponsoring past perfect in ons streven naar meer verkeersveiligheid", zegt algemeen directeur Frank Van Nueten van TVM. "Via schadepreventie en risicobeheer bij onze klanten zet TVM daar al sinds jaar en dag op in."

1.838 scholen | 134.928 leerlingen

“Zoveel spiegels en toch ziet de chauffeur ons niet altijd”, zeggen Jules en Matteo verbaasd. “Dus moeten we zelf ook goed opletten. Oogcontact maken en achter de vrachtwagen blijven.”



De tips die de kinderen op de speelplaats krijgen van Erik, hebben ze ook gezien in een filmpje met Marijn Devalck, alias Balthazar Boma. De kinderen krijgen ook een taakje mee. “Laat mama en papa de vragen ook maar eens oplossen”, zegt Erik. “Iedereen die zijn rijbewijs haalt, zou eens in een vrachtwagen moeten meerijden om te beseffen wat de gevaren zijn.” “Herhaling is zó belangrijk”, zegt juf Ingrid Standaert van 5C. “Onze oudste leerlingen fietsen binnenkort naar het middelbaar. We willen hen zo goed mogelijk voorbereiden.

Daarom is onze school vragende partij voor dit initiatief. Zo'n chauffeur die het komt uitleggen, dat maakt toch meer indruk dan wanneer de juf iets zegt. Met een echte vrachtwagen wordt het ook meteen veel duidelijker voor de kinderen. Tijdens de verkeersveilige dag later op het schooljaar hamert de politie nog eens op dezelfde problematiek. Zelf trekken we er zo vaak mogelijk met de fiets op uit. Het is een stressmoment voor de leerkrachten, maar heel waardevol om onze leerlingen een goede fietsattitude aan te leren.”



Fran, Josephine en Ise zitten in het vijfde leerjaar. “Zo raar dat de chauffeur ons niet kan zien”, vinden ze. “Dat wisten we niet. Maar we wisten wel dat een vrachtwagen gevaarlijk kan zijn. Soms hoor je op het nieuws dat er iemand gestorven is door een dodehoekongeval.”

Werner Geens is dé Gouden Ridder van de Weg van 2018

Op een avond in september maakte Werner Geens zich zoals altijd klaar voor een rit met een lading groenten en fruit. Maar die avond liep niets zoals hij had verwacht...

tekst: Veerle De Graeve

beeld: Frederick Van Grootel

Bonheidenaar Werner Geens is 55 en al meer dan twintig jaar beroepschauffeur. Hij rijdt voor zijn eigen bedrijf GP Trans. In zijn DAF vervoert hij fruit en groenten doorheen de Benelux. Ook die avond in september meldt hij zich bij zijn opdrachtgever Andiprim in Sint-Katelijne-Waver om een vracht op te pikken. Maar in plaats van groeten en fruit treft hij daar zijn vrouw aan, samen met ex-triatleet Marc Herremans, een delegatie van TVM en een heel persleger. Werner wordt die avond namelijk uitgeroepen tot Dé Gouden Ridder 2018. De sticker die bij deze prestigieuze titel hoort, wil hij echter liever niet op zijn vrachtwagen. "Ik vind stickers eigenlijk een beetje marginaal", zegt hij categoriek.

"Alleen wanneer een auto met een 'L' een stommeit begaat, kan ik rustig blijven"



Met zeven op een vijfvaksaan

Als vervoerder van fruit en groenten komt Werner op de drukste plekken, zelfs midden in de stad. Jaarlijks maakt hij om en bij de 100.000 km. Toch rijdt hij al tien jaar zonder schuldshade. "Het is een kwestie van geluk", zegt hij zelf, maar zijn vrouw vertrouwt de pers toe dat haar man het verkeer 'leest' als geen ander. "Hij heeft alles gezien en weet precies wat de andere automobilisten gaan doen." Werner heeft ook nooit schrik in het verkeer: "Op de vijf rijvakken van de ring rond Milaan rijd je in de praktijk met zéven naast elkaar. Ik doe dat gewoon alsof ik er elke dag kom." Werner rijdt zonder schrik, maar durft zich al eens op te jagen in het verkeer. "Vooral als mensen denken dat de autosnelweg van hen alleen is. Als zelfstandige moet ik op tijd bij mijn klanten zijn. Het is zo al moeilijk genoeg om geen vertragingen op te lopen. Als automobilisten dan plots dertig gaan rijden waar je vijftig mag, dan wordt er al eens gevloekt in mijn cabine. Alleen voor auto's van de rijtschool kan ik geduld opbrengen. Die jonge automobilisten moeten alles nog leren."



TVM vraagt transportfirma's om het gebruik van smartphones achter het stuur actief tegen te gaan. Arjan Bos, CEO van TVM groep, legt uit waarom en hoe we dat doen.

1 Waarom lanceert TVM deze oproep naar transportbedrijven?

Omdat bellen vier keer meer kans geeft op een ongeval. Bij sms'en of appen heb je zelfs 23 keer meer kans. Uit onderzoek van het Vias Institute blijkt bovendien dat mensen bij een handenvrije telefoon ook afgeleid zijn en minder naar verkeersborden en andere weggebruikers kijken. De meest voorzichtige schattingen gaan ervan uit dat 5% van alle verkeersongevallen waarbij iemand gewond raakt of sterft, te wijten is aan het gebruik van de mobiele telefoon achter het stuur. Dat zorgt jaarlijks voor minstens dertig doden en 2.500 gewonden in België.

2 Hoe ernstig is de situatie bij beroepschauffeurs?

Gelukkig zien we dat heel veel chauffeurs hun verantwoordelijkheid nemen. Laten we niet vergeten dat vrachtwagenchauffeurs ook vaak ongelukken weten te voorkomen, juist door goed en tijdig te anticiperen. Desondanks is er nog veel werk aan de winkel. Vrachtwagenchauffeurs zijn professionals en dienen zich op die manier te gedragen.

3 Hoe willen jullie transportfirma's helpen om de gsm te bannen achter het stuur?

Een 100% waterdichte oplossing is er niet. Temeer omdat transportbedrijven als werkgever niet altijd een zicht hebben op het gebruik van privétoestellen door hun vrachtwagenchauffeurs. Sensibilisering en bewustwording zijn cruciaal.

4 Waarom is die bewustwording zo belangrijk?

Het is de eerste stap naar gedragsverandering. Bij meer dan 90% van de ongevallen met dodelijke afloop speelt menselijk falen een rol. Dat geeft aan dat er achter het stuur een wereld te winnen valt. Aandacht voor de risico's van gsm-gebruik achter het stuur verdient de hoogste prioriteit.

5 Kunnen transportfirma's nog iets anders doen tegen gsm-gebruik achter het stuur?

Er bestaan technologische hulpmiddelen die ervoor zorgen dat de telefoon alleen bij stilstand volledig te gebruiken is. Het is aan de politiek om te beslissen of dergelijke hulpmiddelen verplicht moeten worden, maar wat ons betreft is er niets belangrijker dan verkeersveiligheid."

Lichting 2018: 155 Ridders van de Weg

“In het gewone leven vind je vaak de grootste helden”, zei triatleet Marc Herremans tijdens de huldiging van de Ridders van de Weg eind oktober. Daarom zette TVM dit jaar 155 schadevrije beroepschauffeurs in de bloemetjes: 100 bronzen, 46 zilveren en 9 gouden Ridders.

tekst: Veerle De Graeve

beeld: Frederick Van Grootel

In de Dockx Dome in Brussel verwelkomde TVM-algemeen directeur Frank Van Nueten die avond chauffeurs, partners en transportfirma's. Ook de drie beroepsfederaties waren van de partij. “Onze Ridders van de Weg slagen erin om op een verstandige, hoffelijke en rustige manier om te gaan met de drukte op onze verzadigde wegen. Zij zijn de ambassadeurs van onze sector.” Dat vond ook Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts. In een filmpje sprak hij zijn bewondering en steun uit voor de beroepschauffeurs. “Normaal gezien heb ik het niet zo voor koningen en prinsen, maar voor deze Ridders van de Weg maak ik graag een uitzondering. Met het aantal kilometers dat beroepschauffeurs afleggen, hebben ze in verhouding minder ongevallen dan gewone chauffeurs. Zij verdienen het niet om in een negatief daglicht geplaatst te worden, maar moeten kunnen rekenen op ons respect en onze appreciatie.”

Helden

De Ridders kregen hun ereteken uit handen van Marc Herremans. De geroemde ex-triatleet, sportpersoonlijkheid van het jaar 2002 en stichter van To Walk Again zei in zijn organisatie veel geconfronteerd te worden met jongeren die na een verkeersongeval hun leven lang moeten revalideren. “Gelukkig kom je dan af en toe helden tegen zoals deze chauffeurs, die erin slagen drie, vijf of tien jaar schadevrij te rijden en een zegen zijn voor onze verkeersveiligheid.”



Gino Seys (zilver), William Urbain (brons) en Roger Keen (brons) vertegenwoordigden koeltransportbedrijf Acutra uit Zeebrugge. Zaakvoerder Seys rijdt zelf ook nog met de vrachtwagen, vooral korte ritten 's avonds, wanneer zijn chauffeurs aan hun maximumuren zitten. “Er komt veel koppelen en wisselen bij kijken, dus ik ben blij dat ik deze zilveren medaille gehaald heb.” Acutra mag elk jaar enkele ridders afvaardigen en dat is volgens Seys geen toeval. “Preventie is goedkoper dan schade. Daarom hebben wij een 52 bladzijden tellend chauffeurshandboek opgesteld en rusten wij al onze voertuigen uit met extra veiligheidstechnologie.” In Zeebrugge is het probleem met transmigranten ook voor Acutra prangend. “We transporteren levensmiddelen. Zodra er iets verdachts wordt opgemerkt aan een lading, is ze gecontamineerd en dat kost ons handenvol geld. We hebben dan ook extra maatregelen moeten nemen de afgelopen maanden: een extra verzekering, extra sloten op de pallettenbalk, een alarm op onze vrachtwagens en geen reclame meer op onze opleggers zodat het minder opvalt dat we op Engeland rijden.”





Na enkele jaren van tegenslag op het vlak van schades vaardigde Transport Coudron-Gallant uit Moeskroen dit jaar vier Ridders af en daar is zaakvoerder Yves Coudron blij om. Christ Bouve en Peter Lux mochten zilver opspelden, Stéphane Caudron en Thomas Magry brons. “Het is een opsteker in deze tijden waarin transport organiseren moeilijker en duurder wordt. De lonen, het rekeningrijden, de registraties om steden en tunnels te mogen inrijden,... er komt steeds meer bij kijken.”



Zeger Porteman, Jurgen Versyp, Jean-Pierre Vantorre en Lorenzo-François Verbrugghe zijn de vier bronzen Ridders van Middlegate Europe. Hun geheim om drie jaar aan één stuk schadevrij te rijden? “Veel verlof nemen”, grappen ze, maar eigenlijk bedoelen ze “defensief rijden, goed opletten en in alle omstandigheden rustig blijven.”

Dertien zilveren en gouden Ridders dit jaar bij Vervoer Van Dievel. Mentor-trainer John De Vocht vertelt dat zware ongevallen gelukkig uitbleven het afgelopen jaar, maar dat meer dan de helft van de schades in het bedrijf te wijten was aan manoeuvres en dodehoekongevallen. “We focussen nu extra op preventie door manoeuvreer- en dodehoektrainingen in te richten in onze Transport Academie. Verder verplichten we onze chauffeurs om drie uren defensief rijden te volgen in het kader van Code 95. Tegen eind volgend jaar willen we twintig opleiders in ons bedrijf hebben om nog meer in te zetten op preventie en veiligheid.”

“Beroepschauffeurs hebben naar verhouding minder verkeersongevallen dan gewone chauffeurs”



TVM-schadeteam ademt transport

Elke minuut dat een vrachtwagen stilstaat met schade, lijdt een transportfirma verlies. Dat beseft TVM als transportverzekeraar maar al te goed. Een heel team schadespecialisten zorgt dan ook voor een snelle en goede schaderegeling.

tekst: Veerle De Graeve
beeld: Johan Van Droogenbroeck

TVM is niet toegetreden tot de RDR-conventie, de afspraken die gemaakt zijn tussen verzekeraars om bepaalde voertuigschades snel te regelen. “Dat is heel bewust”, zegt Lieven Brabanders, manager Schade bij TVM. “Het plafond om in RDR te

kunnen regelen gaat maar tot 8.500 euro. Schades aan vrachtwagens zijn meestal duurder. Hoewel we dus niet RDR-geconventioneerd zijn, kunnen wij onze klanten even snel en even goed – en zelfs beter – helpen. “Het verschil zit hem in onze expertise als nicheverzekeraar en in de kennis en betrokkenheid van onze medewerkers.”

Snelle schaderegeling

“Onze schadebeheerders bedenken oplossingen met en voor de klant. Bestaat de lading uit voeding en moet ze snel overgeladen worden? Is er een vervangtrekker nodig? Hoe complex zijn de takelwerken en welk materiaal

is ervoor nodig? Zulke zaken kunnen wij dankzij onze specialisatie goed inschatten. Zo gaat er geen kostbare tijd verloren en kan onze klant zo snel mogelijk opnieuw de weg op. Vanaf 2019 zullen transportfirma's boven-

“Er zijn geen schadedossiers die we samen niet kunnen oplossen”

dien terecht kunnen bij ons eigen erkend netwerk van vrachtwagenherstellers voor nog snellere herstellin-

HIGHLIGHTS

Voor schades onder de 2.500 euro is er in omnium geen expertise nodig. Een bestek en enkele foto's van de schade volstaan.

Het TVM-schadeteam weet wat stilstand betekent voor een transportfirma en is het gewend om niets anders dan vrachtwagenschades te regelen.

Een goede oplossing vinden voor onze klanten is altijd onze uitdaging, ook als het technisch of juridisch wordt.



gen aan scherpere tarieven.”

Zodra een transportfirma een schade meldt aan zijn makelaar en ze in omnium verzekerd is bij TVM, kan de makelaar meteen een expert aanstellen. “Maar voor kleine schades – onder de 2.500 euro – is er sinds kort zelfs geen expertise meer nodig. De klant stuurt zijn makelaar gewoon het bestek en enkele foto's van de schade. Als de informatie volledig is, betalen wij de schade binnen één dag uit.”

Voor grotere schades wordt wel een expert aangesteld. Zijn verslag wordt binnen vijf dagen na ontvangst behandeld. “Wanneer onze klant volledig in zijn recht is en de vrachtwagen hersteld wordt, betalen wij naast de materiële schade (incl. vrijstelling) na herstelling ook de gebruiksderiving in de ruime zin van het woord. Want wanneer een vrachtwagen ongewild aan de kant staat, moet de transporteur vaak extra kosten maken omdat de opdracht later of niet wordt uitgevoerd. Er kan sprake zijn van loonverlies en standgeld, of er moet een vervangvoertuig ingeschakeld worden.”



Schade aan de personenwagen of lichte vracht?

WAT NU?



GA NAAR ÉÉN VAN ONZE ERKENDE HERSTELLERS EN WORD VOLLEDIG ONTZORGD!

TVM werkt samen met de erkende schadeherstelbedrijven van Go Smart en Carglass Carrosserie (allen aangesloten bij de VZW Duurzaam Repareren). Via deze herstellers geniet de klant verschillende voordelen:



Een kwalitatief en veilig schadeherstel en een goede service



Er moet geen expert aangesteld worden! Expertise en herstelling worden in één keer geregeld. Dit scheelt in tijd.



Korting van € 150 op de vrijstelling bij een smart repair of een traditionele herstelling. + Geen vrijstelling bij een spot repair.



Gratis vervangwagen tijdens de volledige duur van de herstelling.



De factuur wordt rechtstreeks door TVM betaald. De klant hoeft alleen de vrijstelling (indien van toepassing) te betalen aan het herstelbedrijf. Btw-plichtigen dienen ook de btw te regelen.



Gratis ophalen en brengen van de personenwagen (inclusief reiniging) bij een smart repair of traditionele herstelling.

ALLES OP EEN RIJ

VOOR KLANTEN VERZEKERD IN OMNIUM

Schade kleiner dan € 2.500?

Geen aanstelling expert, maar duidelijke foto's + bestek. Op basis hiervan: directe uitbetaling

In recht? TVM betaalt alles uit aan de klant (de schade + de franchise)

In fout? TVM betaalt de schadevergoeding uit aan de klant, maar de klant dient de franchise zelf te betalen

Gebruiksderiving? TVM betaalt, enkel na ontvangst herstellfactuur, de gebruiksderiving uit BIJ SCHADEGEVAL IN RECHT (bij enkel vergoeding in omnium is er geen gebruiksderiving voorzien).

VOOR KLANTEN MET RECHTSBIJSTAND (RB), MAAR NIET VERZEKERD IN OMNIUM

Altijd aangifte bij RB-verzekeraar

In recht of indien betwisting fout of recht? Makelaar of TVM mogen zelf RB-expert gelasten in bepaalde gevallen.

Indien in recht? Euromex schiet voor: hoofdsom + niet-recupereerbare BTW. Wordt niet uitbetaald: huurkosten + gebruiksderiving

In fout? Geen regeling mogelijk

VOOR KLANTEN ZONDER OMNIUM EN ZONDER RB

geen regeling mogelijk

Gedreven schadeteam

TVM beschikt over een team gedreven schadebeheerders die gewend zijn om vrachtwagenschades te regelen en zich vastbijten in complexere schades.

Els Vanleene is afdelingsassistent. “Door de groei van TVM en van onze schadeafdeling was er iemand nodig die allerlei praktische zaken opvangt en oplost. Die uitdaging is mij op het lijf geschreven, want ik vind het tof om mij ergens in vast te bijten en dan uiteindelijk resultaten te boeken. Ik vang IT-issues op, begeleid stagiairs, maak de permanentielijsten, monitor de voortgang van onze schadedossiers, enzovoort.”

Irene Van Staey, Natascha van der Veer en **Elena Weyts** zorgen ervoor dat alle inkomende mails, post en telefoongesprekken bij de juiste dossierbeheerder terechtkomen. “Elke week nemen we er om beurt nog een andere taak bij, zoals het verdelen van nieuwe schades onder de dossierbeheerders. Dat geeft afwisseling in onze job.”

“Druk of minder druk: hier kan altijd gelachen worden”, vertellen schadebeheerders **Nadine Stoop, Wendy Vercammen** en **Elke Theeus**. “De sfeer is goed, we helpen elkaar en nemen het werk van onze collega’s over als dat van ons klaar is. Dossiers blijven niet liggen wanneer er iemand met vakantie is. Die goede sfeer straalt ook uit in onze contacten met makelaars.”

Myriam Meskens, Lies Van Reusel en **Inge Wijnen** houden van de specialisatie van hun werk. “De schades zijn veel gevarieerder dan bij een algemene verzekeraar en de oplossingen die je kunt bieden zijn ook veel meer op maat.”

“Er zijn geen schadedossiers die we samen niet kunnen oplossen”, zeggen schadebeheerders **Mieke Mols, Evelyn Carleer, Inge Jerusalem** en **Alexey Tairian**. “Een goede oplossing vinden voor onze klanten is altijd een uitdaging. Elke situatie is anders en nooit zwart-wit. Soms worden dossiers heel technisch of juridisch, maar als we er dan samen uitkomen, geeft dat veel voldoening.” <



1. Nadine Stoop 2. Elke Theeus 3. Alexey Tairian 4. Lies Van Reusel
5. Myriam Meskens 6. Els Vanleene, Lieven Brabanders en Inge Jerusalem
7. Evelyn Carleer 8. Elena Weyts 9. Inge Jerusalem en Inge Wijnen
10. Mieke Mols 11. Irene Van Staey 12. Natascha Van der Veer
13. Wendy Vercammen en Hilde Kestelyn

Nachtmerrie

“Weet je wat mijn ergste nachtmerrie is in het verkeer?”, vroeg een vriendin mij onlangs. Ik dacht meteen aan files, of een wilde achtervolging door agenten omdat ze haar richting was vergeten aan te geven. Maar dat was het niet, zo bleek. “Mijn ergste nachtmerrie is vertrekken op een helling”, vertelde ze ietwat gegeneerd.

Alsof dat iets is om je over te schamen... Ik begrijp haar maar al te goed. Meer zelfs, ik maak die nachtmerrie zelf ook mee. Nu moet je weten dat zij en ik zijn opgegroeid op het Vlaamse platteland. Tussen de biljartvlakke polders, waar je met je auto hoogstens een flauw brugje over moet. Vertrekken op een helling, dat hebben wij nooit écht geleerd. Laat staan dat we het vaak hebben geoefend.

Totdat je dan met je auto in Brussel komt en de

ene na de andere claustrofobische tunnel in – en dus ook weer uit moet. Geen probleem als je kunt doorrijden, maar wanneer is dat ooit het geval in Brussel? En terwijl je daar staat aan te schuiven in zo’n tunnel, angstvallig het plafond in de gaten houdend dat elk moment naar beneden kan komen, slaat de paniek je

om het hart. Want straks moet je vanuit stilstand die ‘enorme’ berg op rijden. Bij het idee alleen al word je zenuwachtiger en zenuwachtiger. Wanneer het dan aan jou is, lukt het natuurlijk niet. Je geeft overdreven veel gas en laat de koppeling te vroeg los. En daar sta je dan stil, met een toeterende file achter je. Je zou er voor minder levenslang een trauma aan overhouden.

“Het is zelfs al gebeurd dat mijn passagier het stuur moest overnemen omdat ik een helling echt niet op geraakte”, vertelt de vriendin me, nu ze toch bezig is zich volledig bloot te geven. “Een man, uiteraard, om de hele situatie nog wat erger te maken.” Het verscherpt ons trauma alleen maar dat mannen er helemaal geen moeite mee lijken te hebben om op een helling te vertrekken. Ze vertrouwen op de techniek, denken niet te veel na en doen het gewoon. Ons, vrouwen, bekijken ze meewarig en lacherig. ’t Is weer een... En zo bevestigen mijn vriendin en ik het cliché dat vrouwen niet met de auto kunnen rijden.

‘Paniek als ik in Brussel de ene na de andere claustrofobische tunnel in – en ook weer uit moet’

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



Maar dat, beste mannen, klopt niet! Enkele dagen na haar bekentenis stuurde de vriendin me een artikel van VIAS door. “Ik moest aan je denken...”, schreef ze erbij. De titel van dat artikel: ‘Vrouwen achter het stuur: minder boetes, minder ernstige ongevallen’. Vrouwen scoren in het verkeer over de hele lijn beter dan mannen: minder gewonden, minder doden, minder boetes, minder positieve alcoholtests, minder gsm-gebruik achter het stuur en ga zo maar door. Kortom, vrouwen nemen minder risico’s in het verkeer en rijden daardoor veiliger. Take that!

’t Is natuurlijk leuk om mannen af en toe eens lachend op hun plaats te kunnen zetten. Maar eigenlijk is de problematiek van verkeersongevallen te ernstig om er lichtzinnig over te gaan. Laat ons daarom het volgende afspreken: mannen, neem net als wij wat meer jullie verantwoordelijkheid op in het verkeer, waan jullie wat minder onaantastbaar en rijd voorzichtiger. Vrouwen, luister naar al die goedbedoelde tips van de mannen. En koop dan een auto die je vlot elke helling op helpt en zelf parkeert. Probleem opgelost!

PS voor de vriendin: laat je mannelijke passagiers nooit meer smalend doen over je rijkunsten. Op het moment dat ik dit schrijf, zet jij je tweede kind op de wereld. I rest my case.



De stille krachten van de Formule 1

Ze zijn de werkpaarden van de Formule 1, dagenlang met hun kostbare vracht kriskras onderweg door Europa en naast chauffeur nog opbouwwerker en bewaker. Truckies zijn in de Formule 1 onmisbaar, de stille krachten. “Mijn vrienden vinden dat ik de mooiste baan ter wereld heb.”

tekst: André Venema (hoofdredacteur Formule 1)

beeld: Peter van Egmond

Bij alle Europese Grands Prix zie je het imposante wagenpark van veraf al glimmen: honderden blinkende trucks overspoelen jaarlijks de circuits wanneer circus Formule 1 op bezoek komt. De tijd dat een paar trailers met materieel voor raceteams volstonden is een schim uit het grijze verleden. De hogesnelheidssport is geëvolueerd, gecommmercialiseerd en onder leiding van oud-rechtenhouder Bernie Ecclestone geworden tot een miljardenbedrijf. Het vrachtvervoer voor de opbouw van de motorhomes, de garage en de mobiele ruimtes voor de ingenieurs en coureurs vereist tegenwoordig nogal wat man- én paardenkrachten.

Neem Mercedes-AMG Petronas F1 Team, sinds de invoering van het hybridetijdperk in 2014 trendsetter en viervoudig wereldkampioen bij zowel de coureurs als de constructeurs. Voor elke voorstelling in Europa - dit jaar tien - heeft de renstal naast een groot aantal busjes voor het transport van personeel liefst 27 volgepakte trucks nodig om alle noodzakelijke vracht op de plaats van bestemming te krijgen. Negen daarvan vervoeren 45 ton aan race-uitrusting, achttien het materieel

voor het drie verdiepingen tellende motorhome die tijdens Grands Prix op het oude continent als Mercedes' tijdelijke luxeonderkomen dient.

Kostbare lading

Andrew Tait is truckie op de RT3, Race Truck 3 van de renstal. De 45-jarige Engelsman is naar eigen zeggen 'een van de eersten' die vanaf de uitvalsbasis in Brackley op pad gaat. “Ik zit alleen op de truck”, vertelt de Brit, die een kostbare lading (uitrusting voor de garage) vervoert en die ook met een groot verantwoordelijkheidsgevoel als een relikwie koestert. Sommige trucks bij collega-teams worden door twee chauffeurs bemand, hij stuurt zijn oplegger in de zomermaanden solo rond. “Het kan een heel eenzaam beroep zijn”, meent Tait. Om er met een glimlach aan toe te voegen: “Je hebt veel tijd om na te denken.”

“Maar dit is” vervolgt Tait, “de baan van mijn leven. “Ik ben een van de weinige mensen die oprecht van zijn werk houdt, van zijn hobby zijn beroep heeft gemaakt. Ik ben nu 25 jaar truckchauffeur, maar belandde in het paradijs toen ik een jaar of zeven

geleden in de Formule 1 terecht kwam. Ons bedrijf kreeg een contract om het vervoer van teams te gaan verzorgen, vervolgens werd mij gevraagd of ik daar zin in had: nou, graag. Zo is het begonnen.”

Echte werk

“Of je voor dit werk een speciaal karakter nodig hebt? Denk ik niet”, antwoordt Tait. “Al moet ik er wel bij zeggen dat van een truckie in de Formule 1 iets meer geëist wordt. Kijk, een truck van A naar B rijden kan iedereen. Maar als je bij B bent, begint voor ons het echte werk pas en moet je de garage opbouwen. Als Formule 1-truckie ben je veel meer dan alleen truckchauffeur. Het is niet zo dat we beter dan andere truckchauffeurs zijn, het werk is alleen iets anders, meer omvattend. Neem een van onze nieuwe trailers, met een medische ruimte en privévertrekken voor de coureurs. Die kostte ongeveer een miljoen euro. Wij moeten ervoor zorgen dat die in dezelfde staat van de ene naar de andere bestemming komt.”

Binnen de Formule 1-gemeenschap is het grote leger truckies een zeer



gewaardeerde soort. Het zijn de stille krachten. Zwegers, onmisbare schakels. Ze vervoeren niet alleen het materieel, ze bouwen ook de garages en motorhomes op. Lang voordat het rennerskwartier wordt overspoeld door de rest van het teampersoneel,

we met de opbouw van de teamgarage, 's avonds moet die helemaal gebruiksklaar zijn. Als team kunnen en mogen we niet falen. Zo simpel is het. We kunnen niet tegen Toto (Mercedes' teambaas Wolff, red) zeggen dat de spullen deze keer iets later aankomen. Is volstrekt ondenkbaar.”

Heel zwaar

Het vervoer tijdens Europese Grands Prix is een logistieke megaklus. Zeker wanneer er twee races achter elkaar zijn of drie in drie weken tijd, zoals dit jaar voor het eerst

in de geschiedenis van de Formule 1 het geval was. Het circus sloeg de tenten eerst op in Zuid-Frankrijk (Circuit Paul Ricard), vertrok op maandagochtend vervolgens in sneltreinvaart voor een rit van 14 uur naar de Red Bull Ring in het Oostenrijkse Spielberg en besloot de drieweekse tournee na een volgende non-stop tocht van 24 uur in Engeland op Silverstone.

“Die periode was ook voor ons echt heel zwaar”, meent Tait. “De meeste circuits zijn eigenlijk niet zo moeilijk om aan te rijden. Maar die tripleheader was eerlijk gezegd een van de lastigste klussen die ik in de laatste

vijf jaar heb meegemaakt. Want het maakt niet uit hoe, we moeten altijd op tijd op de baan zijn.” Om de chauffeurs de noodzakelijke rust te gunnen werd veel extra personeel ingezet. Zowel met de opbouw als in de rijderscabine, anders was de klus niet te doen. De trucks mogen onderweg geen minuut stilstaan, tijd is kostbaar. “Maar het verkeer in Europa is veel beter dan in Engeland”, stelt Tait. “Minder druk. Dus dat ging goed.”

Altijd plezier

De vrijheid die hij onderweg ervaart en de kameraadschap met zijn collega's maken het werk volgens de Brit zo mooi en uniek. “We hebben altijd plezier”, beweert Tait. “De relatie met andere truckies is heel goed. Weet je, we zijn hier allemaal om dezelfde reden: het maakt niet uit of je nou voor Mercedes, Ferrari of Force India werkt. We doen allemaal hetzelfde werk, hebben allemaal hetzelfde doel. De strijd wordt op het circuit gevoerd, niet daarbuiten. Als een ander team iets nodig heeft, dan helpen we elkaar. Natuurlijk. We zijn één grote familie, een hechte gemeenschap. We brengen net zoveel tijd door met de collega's van andere teams als met ons eigen team. Wij lenen spullen uit, soms lenen we zelf iets van een ander team. En dat gebeurt op dagelijkse basis. Als er bij ons een compressor stuk gaat, lenen we er een van Ferrari of Force India. Andersom gebeurt precies hetzelfde. Ik voel me”, bekent Tait, “bevoorrecht dat ik dit werk kan doen. Niet omdat ik nu voor wereldkampioen Mercedes werk, maar omdat ik deel uitmaak van deze grote familie. Mijn vrienden vinden dat ik de mooiste baan ter wereld heb.

Ik ook.” <

‘Als we op de bestemming zijn, begint voor ons, het echte werk pas’

media en coureurs, de sterren van de show. Truckies knappen het vuile werk op, in weer en wind en altijd met een zeer strakke deadline.

Doel bereiken

In de week voor de Grand Prix komt de karavaan al in beweging, afhankelijk van de bestemming en of het een zogenaamde stand-alone race of een double- of tripleheader is. Zodra de trucks op het circuit arriveren begint het uitladen, opbouwen en worden de vrachtwagens gepoetst. “Het maakt niet uit hoe, maar voor woensdag moeten we ons doel bereiken”, legt Tait uit. “Woensdagochtend beginnen



Kintrans: van bloementransporteur naar autovervoerder

“Als ik dan toch altijd aan het werk ben, kan ik maar beter zelfstandige worden.” Met dat idee kocht vader Daniël Kint in 1970 een vrachtwagen waarmee hij stookolie en bitumen ging vervoeren. Zonen Danny & Herman waren toen respectievelijk elf en acht jaar oud.

tekst: Veerle De Graeve

beeld: Filip Van Look

“Ik herinner mij dat mijn vader altijd rond één uur ’s nachts vertrok. In de vakanties reed ik altijd met hem mee.” Toch werd Herman later niet meteen vrachtwagenchauffeur. Maar toen hij met zijn diploma lichamelijke opvoeding niet direct werk vond, koos hij, na wat omzwervingen in de tuinbouw en als vertegenwoordiger van groenteconserven, definitief voor het transport. Een jaar later stapte broer Danny mee in de zaak. Hij had automechanica gestudeerd, maar in die eerste jaren reed ook hij met de vrachtwagen.

“In het begin vervoerden we bloemen en planten naar Italië. Kunnen jullie ook auto’s naar het

was toch meer iets voor de grote jongens? Toch voelden we op de een of andere manier aan dat we deze vraag niet zomaar naast ons neer mochten leggen. En dus gingen we eens praten met Volvo. Het was snel beklonken...”

In allerijl huurde Kintrans twee nieuwe vrachtwagens en begon het met shunting of de overvoer van wagens vanop de Volvo-site naar andere plekken binnen de Gentse haven. Zes maanden later telde het bedrijf al vier vrachtwagens en toen Volvo vroeg om ook het pooltransport in Nederland op te starten, kocht Kintrans er ineens acht exemplaren bij. “Op dat moment is onze pa uit de zaak gestapt. Hij wou het risico van die zware investering niet meer lopen.”

De sprong in het onbekende is uiteindelijk goed uitgedraaid. “Per jaar vervoeren we 350.000 wagens van de schepen naar de yards en we zijn distributeur voor dealers in België en Luxemburg. We mogen dan wel tot de kleinere transporteurs van Volvo behoren, maar we hebben wel een van de grootste contracten. Het recept? Flexibel zijn – we hebben onze systemen volledig op die van hen afgestemd –, géén steken laten vallen en drive tonen. In de bloemensector waren onze klanten ook onze

vrienden, in de autowereld gaat het er zakelijker aan toe. Maar wij zijn niet veranderd: we werken even gedreven en zijn even betrokken als destijds bij de telers. Daar krijgen we ook in de ‘hardere’ autosector veel appreciatie voor.”

Herman en Danny rijden intussen al een tijdje niet meer zelf met de vrachtwagen. Danny is hoofd van de garage, samen met zijn twee zonen. Herman houdt zich bezig met het financiële en het commerciële luik van Kintrans. Zijn vrouw Katty staat mee in voor de boekhouding, verloning en kwaliteit. Samen leiden ze hun bedrijf, dat is uitgegroeid tot een transporteur met 2 bedienden, 1 dispatcher, 44 chauffeurs en 43 vrachtwagens, Volvo’s uiteraard. “Pooltransport is een echte niche. We kregen de afgelopen jaren veel vragen om andere dingen te gaan doen, maar we hebben tegen heel veel zaken ‘neen’ gezegd. We zijn goed in wat we doen en willen dat ook blijven. Bovendien is het niet meer zo vanzelfsprekend om gemotiveerd personeel te vinden. Medewerkers leken vroeger vanzelf meer betrokken bij het bedrijf van hun werkgever en dat was fijn werken. Ik ben altijd fier geweest om mensen werk te kunnen geven, maar dat gevoel ben ik jammer genoeg een beetje kwijt. Volgend jaar viert Kintrans zijn vijftigste verjaardag. De volgende stap is nu om er stilaan voor te zorgen dat het bedrijf ook zonder ons blijft draaien. Daar wordt aan gewerkt.” <

“Of wij ook auto’s naar Italië konden brengen? Met veertien bloemencombinaties was dat moeilijk, maar we hebben het toch gedaan”

zuiden brengen, vroegen de burens van Esdic (Volvo Cars Gent) ons op een bepaald moment. Zo eenvoudig was dat natuurlijk niet met een wagenpark dat alleen maar uit bloemencombinaties bestond. Bovendien, Volvo, dat



De broers Herman (l.) en Danny Kint

Fantomvervoerders houden van digitale vrachtbeurzen

Minstens 8,3 miljard euro omzet gaat in Europa jaarlijks verloren door transportdiefstallen. Zogenaemde fantomvervoerders of fake carriers blijven inventief toeslaan. “Ze plegen diefstallen vanachter hun bureau. Digitale vrachtbeurzen maken het hen nog makkelijker”, zeggen Wim en Frederik Dekeyser.

tekst: Veerle De Graeve

beeld: Filip Van Loock



Het cijfer van 8,3 miljard euro transportdiefstallen dateert al van tien jaar geleden, maar het is één van de zeldzame beschikbare cijfers in Europa”, aldus vader en zoon Dekeyser. Er worden op Europees niveau weinig statistieken bijgehouden over deze problematiek. Het kantoor Dekeyser, gespecialiseerd in diefstal- en fraudeonderzoek voor de transportsector, verzamelt zelf al jaren cijfermateriaal. “Overall in Europa zien we het aantal gevallen van transportdiefstal toenemen. Vooral in Frankrijk, Duitsland en Oost-Europa is het probleem groot. In Duitsland alleen al werd het verlies vorig jaar tussen 1,3 en 2,2 miljard euro geschat.”

Delokalisering en digitalisering ideaal voor fake carriers

In België gaat het in 8% van de belangrijke diefstallen om fraude door fake carriers. “Dat percentage daalt in ons land dankzij een grotere bewustwording bij transporteurs en verzekerders. De lijsten met verdachte bedrijven circuleren goed bij planners en het aantal Belgische bedrijven dat rechtstreeks in de fout gaat, verkleint. Maar fantoomvervoerders blijven een moeilijk uitroeibaar probleem door de delokalisering en de digitalisering van het transport. Vroeger kende je het bedrijf waar je een transport aan uitbesteedde, nu is dat niet altijd meer het geval. En zelfs als je het wel nog kent, kan die firma de opdracht weer doorgeven aan een andere onderaannemer in weer een ander land. Zo wordt het koffiedik kijken wie uiteindelijk het transport uitvoert.” Digitale vrachtbeurzen zoals Tele-route, Timocom of Wetrans.net vormen een makkelijk werkterrein voor fantoomvervoerders. “Deze beurzen zijn het eBay van het transport”, aldus Dekeyser. “Iedereen met een account kan er een transport aanbieden of aannemen. De beurzen beweren dat ze dankzij hun uitvoerige screenings de afgelopen jaren veel veiliger geworden zijn, maar in de praktijk is dat niet zo. Je kán nu eenmaal niet alles screenen. Vroeger gebruikten fraudeurs de gegevens van bestaande transportbedrijven. Met

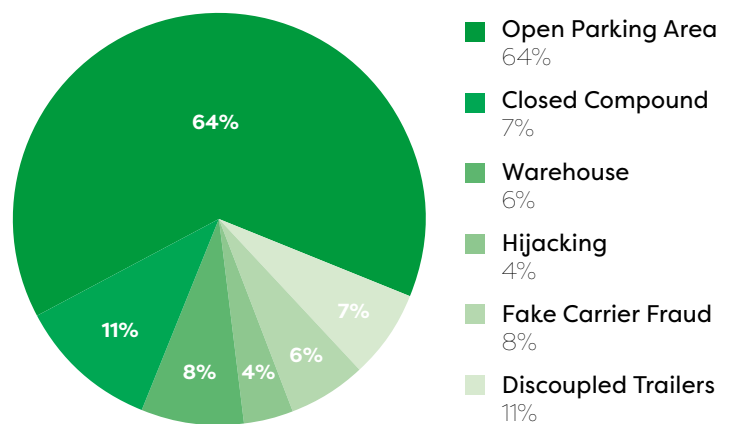


een beetje gezond verstand kon je merken dat er een letter was toegevoegd aan het e-mailadres, dat het vaste nummer was vervangen door een mobiel nummer of dat papieren waren vervalst. Nu gaan fraudeurs veel subtieler tewerk.

In Oost-Europa verkeren veel kleine transportbedrijven in financiële moeilijkheden. Fraudeurs nemen

deze firma's over voor een appel en een ei en hebben zo meteen een geldig btw-nummer, een CMR-polis én een account voor digitale vrachtbeurzen. Tegen de tijd dat de overname in het handelsregister verschijnt of dat er fraude wordt opgemerkt, hebben de fraudeurs het bedrijfje al weer opgedoekt en nemen ze er gewoon een ander over om hun ladingdiefstallen

Modus operandi 2017



HIGHLIGHTS

Belgische bedrijven zijn zich bewust van de risico's van digitale vrachtbeurzen, maar fake carriers gaan steeds subtieler tewerk.

In Duitsland alleen al werd het verlies door transportdiefstallen vorig jaar tussen 1,3 en 2,2 miljard euro geschat.

Fraude via digitale vrachtbeurzen is nooit helemaal uit te sluiten. Bedrijven moeten hun gezond boerenverstand gebruiken.

praktijk voort te zetten. Gewoon vanachter hun bureau, ze hoeven er zelfs geen vrachtwagens voor open te breken op een parking langs de snelweg.”

Zo kwam een Belgisch bedrijf er pas na een hele tijd achter dat er af en toe ladingen koper verdwenen. Wat bleek: het transportbedrijf waar het al geruime tijd mee samenwerkte, was zonder enige ruchtbaarheid overgenomen. Sindsdien werden de meeste vrachten nog wel naar de juiste bestemming gebracht, maar af en toe werd er ook een afgeleid naar een schroothandelaar. Dat gebeurde heel onopvallend en kwam pas aan het

‘Lichtzinnig transporten uitbesteden via digitale vrachtbeurzen is zoals je autosleutels meegeven aan een volslagen onbekende’

licht dankzij gps-tracking op de huurtrailers. “Dit soort fantoomvervoerders steelt om het even wat. Ze proberen eerst het vertrouwen van hun opdrachtgevers te winnen en slaan hun slag zodra er een interessante lading tussen zit.”

Verantwoordelijkheid vrachtbeurzen

“Wat de vrachtbeurzen ook beweren, fantoomvervoerders zijn zeer moeilijk te detecteren omdat het nu eenmaal onhaalbaar is om alle informatie voortdurend te checken. Nochtans is dat wel het businessmodel waar de vrachtbeurzen mee uitpakken. Ze beloven een grondige check van alle accounts. Eind 2014 al hebben wij hen een voorstel gedaan om in een financiële compensatie te voorzien wanneer fraude het gevolg is van een gebrekkige screening. Maar deze oproep bleef zonder respons, behalve dan dat één digitale vrachtbeurs

dreigde met een schadeclaim tegen ons omdat we haar reputatie zouden schaden. Ondertussen hebben we in een specifieke oplichtingszaak een rechtszaak aangespannen tegen een beurs. Ze beweerde ook hier dat ze het bedrijf in kwestie grondig gescreend had, maar als je alleen nog

maar het adres bekeek via Google Street View, werd al duidelijk dat hun bewering niet klopte. De Belgische procedure tegen de vrachtbeurs loopt nog, maar in Frankrijk heeft het Hof van Beroep in Lyon, gevolgd door het Franse Hof van Cassatie, in een



gelijkaardige procedure onze redenering volledig gevolgd en werd de digitale vrachtbeurs in kwestie aansprakelijk gesteld.”

Gezond boerenverstand

Wim en Frederik Dekeyser beseffen dat fake carriers altijd een probleem zullen blijven. “We weten hoe het gaat: op vrijdagmiddag loopt op de planning een dringende opdracht binnen. Er is sowieso al een capaciteitsprobleem en als planner sta je onder enorme druk om snel een oplossing te vinden. Dan biedt een digitale vrachtbeurs een mooie uitweg, aan een goede prijs bovendien. Maar het is alsof je je autosleutels aan een onbekende meegeeft. Fraudeurs kennen de gevoeligheden van de sector en spelen er gretig op in. Bovendien gaat het meestal om georganiseerde misdaadbendes, die niet zelden ook banden hebben met maffia, drugs- en wapensmokkelaars en zelfs terroristen.

Jammer genoeg is dit soort fraude geen prioriteit in Europa. Door een gebrek aan middelen, mensen en internationale samenwerking wordt 99% van de klachten geseponeerd.” En dus komt het erop aan om als bedrijf vooral zelf aandachtig te blijven. “Een lading koper of champagne geef je niet aan om het even wie mee. Dat is een kwestie van gezond boerenverstand.” <





5 tips van TVM voor opdrachten via digitale vrachtbeurzen

1. Bied geen goederen van categorie drie aan via een digitale vrachtbeurs. De consequenties bij diefstal kunnen enorm zijn en wegen niet op tegen de marges op het transport.
2. Check actief de naam van de vervoerder, bijvoorbeeld via een zoekmachine als Google.
3. Check de website van de vervoerder en controleer de adresgegevens. Heeft de vervoerder geen eigen website, dan is dat een reden om extra alert te zijn. Het gaat dan mogelijk om een commissionair-vervoerder of expediteur zonder eigen voertuigen. In de meeste gevallen van diefstal/verduistering is er sprake van een commissionair-vervoerder/expediteur die opdrachten van het platform binnenhaalt en doorzet naar – vaak nietsvermoedende – vervoerders.
4. Vraag altijd om registratiegegevens (bv. het KBO-nummer of ander bewijs van inschrijving in het lokaal handelsregister) en om een kopie van de vervoersvergunning.
5. Wees extra alert voor partijen die opdrachten vinden op het platform maar rechtstreeks, en buiten de geëigende paden om, contact zoeken.

Meer tips vindt u op www.tvm.be onder de rubriek Nieuws

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.