

TVM ACTUEEL



TVM verzekert ook scheepvaart

Van 'wielenverzekeraar' naar logistieke verzekeraar

PLUS



Peter Van Delm:

'Wie een duin oprijdt, moet er aan de andere kant ook af'



Christophe Duckers:

'De kwaliteit van het nieuws is cruciaal'



Gijs Derks van Renewi:

'Scheiden bij bron is logistiek een drama'



6

Het is erop én erover

“In het donker een rit uitrijden over de duinen is bijzonder spannend, maar tegelijk ook magisch.”
Peter Van Delm, zaakvoerder van het gelijknamige transportbedrijf in de Antwerpse haven, over zijn deelname aan de Dakar Rally.



24

Rijden zonder spiegels

Sinds begin 2019 is het mogelijk om de hoofdspiegels te vervangen door camera's. Mercedes-Benz is de eerste truckproducent die als optie camera's aanbiedt in plaats van spiegels. Het argument is vooral de belangrijke brandstof- en CO2-besparingen door de verbeterde luchtweerstand. Een eerste test.

TVM actueel is een periodieke uitgave van TVM Belgium.
Eindredactie: Marie Durnez
Redactie: Marie Durnez, Veerle De Graeve (Mindsetting)
Fotografie: Filip Van Look, Frederick Van Grootel, Gerlinde Schrijver
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



10

VIL LANCEERT CAMBION

Dit project van VIL, extrapoleert de deeleconomie naar de wereld van rollend materieel.
Filip Van Hulle en Karen Simons doen het project uit de doeken.



4
TRANSPORTMEDIA
Kwaliteitsvolle berichtgeving is cruciaal"



20
WAARDEVOL AFVAL
Renewi geeft materialen uit afvalstromen een nuttige toepassing.

VAN DE ALGEMEEN DIRECTEUR



Voor de pleziervaart breekt het hoogseizoen aan. En voor TVM in België een nieuw hoofdstuk. Als gespecialiseerde logistieke en transportverzekeraar bieden wij nu immers ook oplossingen aan voor plezier- en binnenvaart.

De transportsector zoekt alternatieven voor het door files geplaagde wegtransport en zet onder meer binnenvaartschepen in voor het vervoer van goederen. Omdat TVM mee-evolueert met haar klanten, verzekeren we vanaf nu ook dat luik van hun business. Inclusief onze gebruikelijke expertise en preventieadvies. Want onze scheepvaartverzekeringen zijn dan wel nieuw voor België, maar allerminst voor onze groep. TVM groep is al jarenlang ook een gerenommeerde scheepvaartverzekeraar en via ons netwerk van gespecialiseerde makelaars brengen we die ervaring graag tot bij onze Belgische klanten.

Ondernemend als onze sector is, ontstaan er her en der ook nog andere initiatieven om mensen en middelen optimaal in te zetten. Cambion van VIL bijvoorbeeld staat in de startblokken. Dit project introduceert de deeleconomie in de wereld van het rollend materiaal. Benieuwd of de sector klaar is voor het delen van opleggers om stilstand te vermijden en het potentieel van zijn goede chauffeurs maximaal te benutten.

Want al duiken er bij iets nieuws hier en daar bezwaren op, af en toe moet je gewoon uit je comfortzone durven springen. Transporteur Peter Van Delm doet het op zijn heel eigen manier. Hij overtuigde Ford Turkije om racetrucks te bouwen en trok er begin dit jaar mee naar de Dakar-rally. Met een pak ervaringen rijker, bereidt hij zich nu voor op een nieuwe deelname. Het is een voorbeeld van hoe je heel veel gedaan krijgt als je iets met passie doet.

Passie voor het vak is ook wat TVM drijft en wat wij ook in onze scheepvaartverzekeringen willen vertalen naar een doorgedreven expertise en uitstekende service voor u.

Veel leesplezier, en geniet van een zonnige zomer.

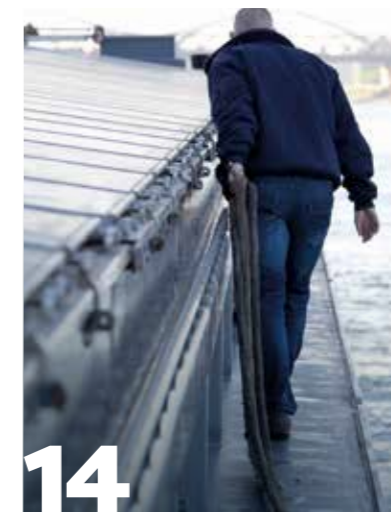
Frank Van Nueten,
algemeen directeur



13
NIEUW
TVM lanceert Preventiewijzer voor vervoer van goederen.



18
SPIEGELAFSTELPLAATSEN
TVM installeerde het afgelopen jaar elf spiegelfastelplaatsen bij klanten over heel België.



14
TVM VERZEKERT OOK SCHEEPVAART
TVM evolueert van 'wielenverzekeraar' naar logistieke verzekeraar om haar klanten een geïntegreerde oplossing te kunnen aanbieden. Voortaan horen daar ook verzekeringen voor binnenvaart en pleziervaart bij.



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.

Transport & Logistics Awards en zoveel meer

TRANSPORTMEDIA is een gevestigde communicatiespeler in de transport- en logistieke sector. “Kwaliteitsvolle berichtgeving is cruciaal voor de beslissingsnemers, maar ook voor het imago van onze sector bij het grote publiek.” Managing Director Christophe Duckers aan het woord.

tekst: Veerle De Graeve
beeld: Filip Van Look

Hoe belangrijk is informatie in de transport- en logistieke sector?

“Kwaliteitsvolle informatie over de sector helpt bedrijfsleiders om de juiste beslissingen te nemen voor hun organisatie. Bovendien is herhaalde communicatie nodig om de eerder negatieve perceptie van onze sector bij het grote publiek te corrigeren. Tenslotte zijn transport en logistiek

zowel qua bruto binnenlands product als qua werkgelegenheid een belangrijke pijler van de Belgische economie. Het is belangrijk om dat regelmatig in de verf te zetten.”

Wat is het motto achter al jullie berichtgeving?

“De kwaliteit van ons nieuws staat centraal. Onze hoofdredacteur Claude Yvens heeft al meer dan 25 jaar ervaring in het vak en wordt omringd

door een sterk team van interne en freelancejournalisten die stuk voor stuk geselecteerd zijn omwille van hun specialisatie in een welbepaald domein.”

Welke rol spelen adverteerders voor jullie publicaties?

“Aangezien wij niet met abonnementen werken, vormen adverteerders de kern van ons businessmodel.

Anderzijds bieden wij hen de gelegenheid om in de kijker te komen bij een groot publiek, op voorwaarde uiteraard dat het nieuws interessant genoeg is voor onze lezers.”

Hoe bepalen jullie wat er in het nieuws komt?

“We belichten voornamelijk twee aspecten: economisch nieuws met conjunctuuronderzoeken en bedrijfsportretten bijvoorbeeld, en technisch nieuws over nieuwe modellen. Daar komt ook lifestyle bij omdat we hoe langer hoe meer de chauffeurs willen aanspreken. Het is onze bijdrage aan een oplossing voor de schaarste waar onze lezers mee te maken krijgen. We brengen nu dan ook meer chauffeurs in beeld.”

Wat zijn de belangrijkste kanalen waar TransportMEDIA informatie verspreidt?

“Wij zetten alle kanalen in, behalve radio. Van oudsher hebben we drie papieren tijdschriften: TRUCK & Business voor grote transportbedrijven, TRANSPORT Management voor kmo's en LINK2LOGISTICS Management voor de beslissingsnemers in logistiek. Met TRANSPORT&VAN.TV, LOGISTICS.TV en BOUW.TV hebben

we daarnaast per jaar tien uitzendingen van een halfuur op Kanaal Z. Daarmee bereiken we niet alleen beslissingsnemers in de sector, maar deels ook het brede publiek. De uitzendingen van Kanaal Z plaatsen we ook op ons eigen YouTube-kanaal, waar ze vaak meer dan 100.000 keer bekeken worden. Onze website trekt gemiddeld 50.000 unieke bezoekers per maand en elke donderdag vertrekt onze aan de actualiteit gelinkte nieuwsbrief naar zo'n 12.000 personen. Op de sociale media zijn we actief op Twitter, waar we het meest gevolgde account uit de transport- en logistieke sector zijn. Op LinkedIn hebben we meer dan 1.000 volgers. Onze activiteiten op Facebook breiden we de laatste tijd stelselmatig uit, opnieuw met de bedoeling steeds meer chauffeurs te bereiken.”

Jullie organiseren ook al 27 jaar de Transport & Logistics Awards. Hoe belangrijk is dit evenement?

“Met 1.500 deelnemers is het in de loop der jaren uitgegroeid tot hét netwerkevent en een mooi moment

van erkenning voor onze sector. De awards die er worden uitgereikt, krijgen veel aandacht en zetten opmerkelijke bedrijven in de kijker bij het grote publiek. De professionele beoordeling van de kandidaten door een jury van specialisten vergroot de geloofwaardigheid.”

‘De kwaliteit van ons nieuws staat centraal’

Hoe zijn de Transport & Logistics Awards de afgelopen jaren geëvolueerd en wat zijn de toekomstplannen?

“De grotere rol die veiligheid en milieu spelen in onze sector, heeft zich ook weerspiegeld in ons event. Zo reiken we intussen ook een Green Truck Award uit en de Safety Award, waarvan TVM al jaren trouwe sponsor is. In 2020 breiden we het avondspektakel uit met een namiddagsymposium met lezingen van nationale en internationale specialisten. Zo leggen we nog meer nadruk op de kwaliteit die TRANSPORTMEDIA in al zijn kanalen hoog in het vaandel draagt.”



'Het is erop én erover, anders kun je zand scheppen'

Aan het woord is Peter Van Delm, zaakvoerder van het gelijknamige transportbedrijf in de Antwerpse haven, maar ook tweevoudig Dakar Rally-rijder. "In het donker een rit uitrijden over de duinen is bijzonder spannend, maar tegelijk ook magisch."

tekst: Veerle De Graeve

beeld:Photos Dakar.com

M

ijn passie begon 25 jaar geleden in het autorace-circuit. Ik reed wedstrijden als de 24 uur van Zolder en Belcar, maar deed ook

Rutten. Samen overtuigden ze Ford Trucks in Turkije om racetrucks te bouwen voor Dakar. "Ford was meteen enthousiast, maar het duurde een hele tijd voor het contract rond was. Daarna hadden we nog maar een jaar om twee trucks en twee assistentie-trucks helemaal van nul op te bouwen."

Het werd een race tegen de klok. De vrijwilligers van het privéraceteam van Peter en Yves - VDR Truck Racing - waren er dag en nacht mee bezig. Ford Turkije ontwikkelde de motor en bood ook veel technische ondersteuning op het vlak van cooling, aandrijving, ophanging, enzovoort.

"Wat je bouwt voor Dakar zijn prototypes, niets is standaard. Je start van een gehomologeerde basisvrachtwagen omdat je nu eenmaal een chassisnummer nodig hebt, maar vanaf dan wordt die helemaal opgebouwd met onderdelen die vrij in de handel verkrijgbaar zijn, zoals het Dakar-reglement het voorschrijft. Ongeveer elk stuk moet wel op maat worden aangepast. Het startmodel van de truck en het eindresultaat

liggen dan ook mijlenver uit elkaar."

Onvoorspelbare duinen

Anderhalve maand voor de start verscheept de rally-organisator het materiaal van alle deelnemers naar Zuid-Amerika. Enkele weken later landt ook het team van Peter in Peru om de administratieve en technische keuringen in orde te brengen en de vrachtwagens klaar te maken voor de wedstrijd. En dan, op 6 januari 2019 trekt de caravaan zich op gang...

"De duinen van Peru zijn nog grilliger dan die in Afrika", vertelt Peter. "Rijden in een duinlandschap valt in niets te vergelijken met rijden op de weg, zelfs niet in de bergen. Je moet eerst en vooral de duinen leren lezen. Hoe ze zich opbouwen en verplaatsen naargelang je met de wind mee of tegen de wind in rijdt. Dat was in Zuid-Amerika nog minder voorspelbaar dan in pakweg Marokko. Angst is echter een slechte copiloot. Want wie schrik krijgt achter het stuur blokkeert, letterlijk en figuurlijk. Als je op een duin omhoog rijdt en plots alleen maar blauwe lucht voor je ziet, móet je gewoon die duintop over en weer naar beneden. Eén moment van

'Als je een duin oprijdt, kun je er aan de andere kant ook altijd weer af. Maar niet per se comfortabel'

mee aan truckraces. Daar werd al eens gefantaseerd over een Dakar-deelname en in 2009 lukte dat een eerste keer met het MAN truck team. Maar toen kwam de crisis en was het dag en nacht knokken om het hoofd boven water te houden." De rallydroom verdween in de kast.

Uitdoven deed hij echter nooit helemaal. Want in 2015 sloeg Peter de handen in elkaar met zijn oude rallykameraad en Ford-ingenieur Yves

HIGHLIGHTS

De 41e editie van de Dakar woestijnrally werd volledig gereden in Peru en bestond uit 10 loodzware etappes, goed voor in totaal 5.000 km.

In 2020 trekt de Dakar Rally voor het eerst naar het Midden-Oosten. In Saudi-Arabië zullen twaalf etappes afgelegd worden.

De motor van de Ford-truck van Van Delm werd ontwikkeld in Turkije, de vrachtwagen zelf werd gebouwd in Opglabbeek.





'We gaan ook meer testrally's rijden in Marokko'

© Duda Bairros

Peter Van Delm



1. Kocht dertig jaar geleden zijn eerste vrachtwagen voor containertransport.
2. Stuurt met zijn bedrijf per dag gemiddeld 140 trucks (waarvan 80 eigen wagens) de baan op vanuit het hoofdkantoor in de Antwerpse haven en de vestiging in Slovakije.
3. Stelt 10 bedienden en 35 chauffeurs tewerk.
4. Alle nieuwe klanten en elke nieuwe trafik rijdt hij eerst nog zelf om de situatie goed in te schatten.
5. Prijst zich gelukkig met trouwe klanten en loyale medewerkers.
6. Is trots dat zijn correcte afspraken en een goede service de redenen zijn waarom klanten blijven.

twijfel en je ligt op je kant of zit hopeloos vast. En dan kun je uren zand staan scheppen. 's Nachts wordt het

Tijd voor sightseeing is er niet in de woestijn, zo gefocust zijn de deelnemers om zich een weg te banen door het ruige landschap. "Toch ervaar je onbewust ook de grootsheid van de natuur om je heen."

Twee uurtjes slaap

En dan is er nog de vermoeidheid. "Hoe meer pech je hebt, hoe langer de ritten duren. Maar de wedstrijd wacht niet en dus moet je het vaak stellen met twee uurtjes slaap. Dankzij de adrenaline

voel je het niet, tot je op de rustdag stilvalt en alleen nog maar wilt slapen."

De vermoeidheid, de duinen, het zand... het waren voor Peter niet eens de grootste uitdagingen. "We kregen al snel in de rally te maken met technische problemen. Dat viel te verwachten aangezien we maar een jaar aan onze trucks hadden kunnen bouwen en er geen tijd meer overgebleven was om ze ook grondig te testen. In het begin ben je nog naïef en hoop je de rally uit te rijden. Maar zodra we onderweg waren, beseften we hoe zwaar de wedstrijd zou worden en hoe belangrijk het is om je materiaal op voorhand goed te testen. De pech die we hadden was natuurlijk heel jammer, maar we hebben er ook veel uit geleerd voor de volgende keer. Sowieso was het voor iedereen een heel zware Dakar-editie. Van de 44 trucks die waren gestart, haalden er maar 11 de eindmeet."

Op-en-top voorbereid naar 2021

In 2020 trekt de Dakar-caravaan naar weer een ander continent, naar Saudi-Arabië meer bepaald. Maar Peter en zijn team slaan een jaartje over. "We hebben met Ford beslist dat we het de volgende keer nog veel professioneler willen aanpakken en vooral meer tijd zullen nemen om al het materiaal uitvoerig te testen.

We gaan ook meer testrally's rijden in Marokko. Er moet op basis van onze ervaringen in Peru nog heel wat gesleuteld worden aan de trucks – er is bijvoorbeeld een volledig nieuwe aandrijflijn nodig – maar tegen 2021 willen we er helemaal staan om, wie weet, de Dakar-rally dan wel volledig uit te rijden."

'In 2021 willen we nog beter voorbereid aan de start komen van de Dakar Rally in Saudi-Arabië'

allemaal nog spannender omdat je dan quasi blind rijdt. Maar tegelijk is het ook fantastisch en ongelooflijk magisch."



© Duda Bairros



Cambion: deeleconomie vindt ingang voor trailers

VIL, het innovatieplatform voor de logistieke sector, lanceert Cambion. Daarmee doet de deeleconomie zijn intrede in de wereld van de trailers. VIL-projectmedewerkers Filip Van Hulle en Karen Simons doen het project uit de doeken.

tekst: Veerle De Graeve

beeld: iStock

Goederen of middelen delen die tijdelijk niet worden gebruikt of over zijn: dat is het principe van de deeleconomie. Het kan gaan om een auto, een logeerkamer of zelfs vrijetijd die aangeboden wordt om te klussen of bijles te geven. De deeleconomie wordt makkelijker gemaakt door handige online deelplatformen waarop geïnteresseerde partijen met elkaar in contact komen en de praktische zaken van hun afspraken regelen.

Het fenomeen werkt niet alleen voor particulieren, maar ook voor bedrijven. In de logistieke sector is het delen van opslagruimte bijvoorbeeld al goed ingeburgerd.

Trailers efficiënter benutten

Toch blijft er bij transportbedrijven nog veel capaciteit onderbenut. In dalperiodes bijvoorbeeld, wanneer het aanbod groter is dan de vraag naar transport, staan trailers vaak gewoon stil. De piek- en dalperiodes kunnen trouwens sterk verschillen van bedrijf tot bedrijf. Daarnaast is het voor alle transportfirma's cruciaal om, in tijden

van schaarste, de goede chauffeurs die ze vinden optimaal in te zetten. Deze twee streefdoelen – materiaal en mensen zo goed mogelijk laten renderen – wil VIL faciliteren via het Cambion-project, dat de deeleconomie extrapoleert naar de wereld van het rollend materieel. “Het idee ontstond onder de VIL-leden vanuit hun streven naar winstoptimalisatie”, vertelt Filip Van Hulle. “We kregen van onze adviesraad en onze Raad van Bestuur groen licht om dit innovatieve project te lanceren. Tien transportbedrijven erkennen het probleem en werken hieraan mee.” Vier firma's zullen het systeem binnenkort ook

effectief gaan testen: Eutraco, Remitrans, Transport Lux en Snel Logistics (zie kaderstuk). Het bedrijf Suivo staat in voor de track-and-trace hardware. TVM levert expertise over het verzekeringstechnische aspect van fleetsharing (zie kaderstuk). Tot slot werd ook het juridische gedeelte door VIL bij monde van mr. Borghijs onder de loep genomen. Dit resulteerde in een stevige kaderovereenkomst waarin rechten en plichten van alle partijen vervat zitten.

Twee firma's geholpen

Hoe werkt Cambion concreet? Van Hulle: “Stel dat een chauffeur zijn

Hoe zit het met de verzekering?

Hoe wordt de schade vergoed die optreedt tijdens de uitbesteding van een oplegger? Dat is volgens TVM-productspecialist Katrien Raeymakers het grootste aandachtspunt bij het delen van opleggers. “Het is belangrijk voor alle partijen om goed in beeld te krijgen wie voor wat verzekerd is. Voor de partij die tijdelijk een oplegger gebruikt van een andere transporteur, kan TVM voorzien in aansprakelijkheids- en omniumverzekeringen om deze behoefte in te vullen.”

HIGHLIGHTS

Het Cambion-project extrapoleert de deeleconomie naar de wereld van rollend materieel.

Cambion biedt een oplossing voor de tijdelijke onderbenutting van opleggers als gevolg van een gebrek aan opdrachten of chauffeurs.

De uitwisseling van trailers wordt geregeld via een webplatform en een track-and-trace systeem.

lading van Limburg naar West-Vlaanderen brengt, zijn slot mist en vijf uren moet wachten voor zijn vrachtwagen gelost kan worden. Dan kan hij twee dingen doen: ofwel gewoon

'Cambion wil geen nieuw verhuurbedrijf voor opleggers worden'

wachten, ofwel terugrijden, met eventueel fileleed. Met Cambion is er een derde oplossing mogelijk: hij kan zijn volle oplegger afkoppelen bij de klant en ergens in de buurt een oplegger oppikken van een ander transportbedrijf dat is ingestapt in Cambion. Door tussendoor een kleinere opdracht uit te voeren met een oplegger van een concullega, zijn twee firma's geholpen: het bedrijf dat zijn chauffeur optimaal kan inzetten door een kleinere opdracht tussendoor

snel uit te voeren en het bedrijf dat de kost van stilstand op dat moment dekt door zijn trailer te delen.

"De twee partijen stemmen eerst telefonisch af of en hoe ze elkaar kunnen helpen", legt Karen Simons uit. "De verdere afhandeling verloopt via een webplatform waar ze zich op voorhand al met elkaar hebben geconnecteerd in een groep. Alle informatie over chauffeur en opdracht

wordt in het systeem geregistreerd en beide partijen ontvangen een bevestigingsmail. Op het moment dat de chauffeur de oplegger oppikt, ondertekenen hij en de eigenaar van de trailer een controleformulier dat bestaande schade inventariseert. De chauffeur krijgt ook een tracker mee, die in het webplatform aan de nummerplaat van de oplegger gelinkt wordt. Voor de privacy stopt de tracker met signalen uitzenden nadat de oplegger bij zijn eigenaar is teruggebracht."

Betere benutting van materieel

Bedrijven die een oplegger uitbesteden aan een concullega, ontvangen hiervoor 25 euro, zijnde de gemiddelde kostprijs van een dag leegstand en de administratieve verwerking van de transactie. "Cambion wil geen nieuwe verhuurmaatschappij voor opleggers worden", zegt Filip Van Hulle. "Er is geen derde partij betrokken die aan dit deelconcept verdient. Alleen de twee rechtstreeks betrokken bedrijven halen er voordeel uit. Cambion faciliteert gewoon de samenwerking tussen partijen met als ultieme doel de flexibiliteit van transporteurs te verhogen en stilstand te verminderen. De hogere benutting van het materieel en de gedeelde kosten kunnen ook kortere afschrijvingsperiodes mogelijk maken en op die manier toegang bieden tot het nieuwste en meest duurzame rollend materieel. Op termijn kunnen bovendien overal in België hubs van opleggers ontstaan." <



Gert Snel: "Minder kilometers, positief effect voor rendement en milieu"

Gert Snel van Snel Logistics is een van de transporteurs die mee zijn schouders zet onder het Cambion-project. "Vernieuwingen moet je omarmen en niet zien als een bedreiging, daar maken wij met ons bedrijf een punt van. Ook dit deeleconomieproject willen we alle kansen geven. Soms hebben we te veel en dan weer te weinig trailers omdat steeds meer klanten ons opleggerspark als tijdelijke opslag voor hun voorraad zien. De vraag is grillig en als transporteur kun je dan drie dingen doen: ofwel zwaar investeren; ofwel bijhuren, maar daar wordt vooral een ander blij van; ofwel delen met je collega's."

Sceptici zien dan volgens Snel vooral problemen opduiken met de verhuur, de verzekering, het materiaal, enz. of hebben schrik dat klanten naar de concurrent overstappen als die met hun trailer komt aangereden. "Maar laat ons

eerlijk zijn: dat zijn toch de klanten die sowieso springen zodra het elders goedkoper is? Echte klanten zijn diegenen waarvoor het niet uitmaakt welke kleur de trailer heeft, als hun goederen maar vlot en tegen een redelijke prijs vervoerd worden. Trouwens, transportfirma's hebben het Cambion-project echt niet nodig om te weten wie de klanten van hun concurrent zijn. Dat weten ze heus ook zo wel."

"De kans bestaat dat we vroeg of laat een mindere ervaring hebben met het delen van opleggers. Maar dat weegt niet op tegen het feit dat we de afgelegde kilometers kunnen reduceren met een positieve impact op ons rendement en het milieu. Met Cambion werken we zo veel mogelijk obstakels weg en bieden we een modus operandi aan die optimaal kan werken."

Preventiewijzer voor vervoer van goederen

TVM heeft een lange traditie in preventieadvies voor de transport- en logistieke sector. Onze beste tips bundelen we in overzichtelijke Preventiewijzers. Gloednieuw is nu onze Preventiewijzer voor het vervoer van goederen.

tekst: Veerle De Graeve

beeld: TVM

Bij het vervoer van goederen komt heel wat kijken. Nog voor de chauffeur goed en wel vertrekt, maakt hij zich best een routine eigen: 1. trekker, oplegger en laadruimte checken; 2. vrachtbrieven en douanedocumenten controleren; 3. De staat en de ladingzekering van de goederen nazien; 4. verzegeling en sloten inspecteren; 5. bijzondere instructies nakijken.

Tijdens de uitvoering van zijn opdracht zijn drie fases cruciaal: het moment dat hij de goederen in ontvangst neemt, de rit zelf (inclusief vertragingen, parkeren, rusten en overnachten) en ten slotte het moment waarop hij de goederen aflevert. Voor elk van deze drie fases bevat de Preventiewijzer heel concrete tips die voor iedere chauffeur eenvoudig toepasbaar zijn.

De Preventiewijzer besteedt daarnaast een hoofdstuk aan ladingzekering, de CMR-vrachtbrief en hoe die zelf in te vullen, en de financiële gevolgen van schade. Ook wat te doen bij diefstal en schade komt aan bod. Tot slot bevat de Preventiewijzer een handige checklist waarmee de chauffeur één voor één alle preventietips naloopt.

De TVM preventiewijzers

- Preventiewijzer vrachtwagen
- Preventiewijzer personenwagen
- Preventiewijzer lading
- Preventiewijzer binnenvaart
- Preventiewijzer pleziervaart (binnenkort)



Heeft u een waarborg Transportaansprakelijkheid lopen bij TVM Belgium?

Vraag dan eenvoudig uw preventiewijzer lading aan door een mailtje te sturen naar cmr@tvm.be met vermelding van uw TVM-polisnummer en het aantal gewenste exemplaren.



In de schadeafdeling van TVM wordt materiële schade voortaan afgehandeld door een front- en een backoffice. Lieven Brabanders, manager schade, legt uit wat de voordelen zijn.

1 Hoeveel dossiers over materiële schade verwerken jullie gemiddeld per jaar?

Vorig jaar waren het er in totaal 18.000, eind april zaten we al op 5.050 dossiers. TVM groeit jaar na jaar en dat vertaalt zich ook in het aantal schades dat bij ons binnenloopt.

2 Waarom is de schadeafdeling nu opgedeeld in een back- en een frontoffice?

Ondanks het groeiende aantal dossiers willen we onze klanten een snelle en vlotte regeling van hun schades blijven garanderen. De nieuwe organisatie is bedoeld om de schadelast te beheersen: sommige schades die in de frontoffice terechtkomen, worden bijvoorbeeld afgehandeld op basis van foto's en een bestek. Daar komt geen expert meer aan te pas. Verder willen we de doorlooptijden inkorten – van gemiddeld twee naar één maand – en de klanttevredenheid nog verbeteren.

3 Welke impact heeft de nieuwe organisatie voor de medewerkers?

De wijzigingen zijn op voorhand heel goed met hen door- gesproken. Collega's die houden van afwisseling en graag snelheid maken in hun werk, kwamen in de frontoffice terecht. Medewerkers die zich liever vastbijten in complexe dossiers met buitenlandschade, verhaal, diefstal of vermoeden van fraude, werken nu in de backoffice. In elk geval is het werk dat beide teams verrichten evenwaardig. Want het draagt allebei bij aan onze doelstellingen.

4 Wat merkt de klant van de omschakeling?

Wat de 'eenvoudige' schades betreft zien we een kentering: nu moeten we vaker op informatie van de klant wachten dan dat de klant op ons moet wachten. Complexe schades worden veel grondiger en professioneler beheerd en proactiever opgevolgd. Het is nog een beetje zoeken, maar we zijn op de goede weg.

5 Wat als de klant of de makelaar niet tevreden is?

Eerlijk gezegd blijven echte klachten uit. Wij proberen een goede verstandhouding te hebben met de makelaars waarin open over ongenoegens en problemen wordt gediscussieerd. Dankzij deze proactieve aanpak kunnen we klachten voor zijn.

TVM verzekert ook scheepvaart

TVM evolueert van ‘wielenverzekeraar’ naar logistieke verzekeraar om haar klanten een geïntegreerde oplossing te kunnen aanbieden. Voortaan horen daar ook verzekeringen voor binnenvaart en pleziervaart bij.

tekst: Veerle De Graeve

beeld: Gerlinde Schrijver en Paul van der Heyde

“Transportbedrijven worden hoe langer hoe meer multimodaal”, zegt commercieel directeur Jan van Waterschoot. “Ze vervoeren goederen niet alleen meer via de weg, maar ook per spoor en per boot. Wij willen hen in alle facetten van hun activiteiten ondersteunen met gespecialiseerde oplossingen en daar horen voortaan ook verzekeringen voor binnenvaartschepen en plezierboten bij.”

Jarenlange ervaring

De specialistische scheepvaartwaarborgen zijn nieuw voor TVM Belgium, maar allerminst voor de TVM groep. Want die verzekert deze risico's al bijna een decenniumlang en haar expertise gaat zelfs nog veel verder terug, vertellen Alex Jansen en Marco van der Wal, beide relatiebeheerder scheepvaart bij TVM verzekeringen. “De knowhow werd opgebouwd binnen twee onderlinge scheepvaartverzekeraars – Noord Nederland schepenverzekering en Schepen

Onderlinge Nederland (SON) – die TVM in 2012 overnam. Vandaag is de scheepvaartafdeling een winstgevendende tak binnen TVM, met een gezonde premiegroei en een mooi rendement.”

Alex Jansen: “De twee voormalige labels hebben altijd alleen maar op scheepvaartverzekeringen gefocust. We kennen de materie en de doelgroep dus door en door. Heel onze organisatie is erop gericht om hen een zeer gedegen product en een uitstekende service te bieden.”

“Want zo zien wij ons scheepvaartaanbod: als een extra service voor onze klanten”, zegt Jan van Waterschoot. “Onze Nederlandse collega's hebben de knowhow in huis, wij een netwerk van zeshonderd actieve makelaars die de producten tot bij onze transportklanten brengen.”

Vlotte service en preventie

Het aanbod voor plezier- en binnenvaart bestaat uit verzekeringen voor casco, aansprakelijkheid en



HIGHLIGHTS

Er varen in ons land om en bij 1.250 binnenvaartschepen waarbij er reeds een 250-tal bij TVM verzekerd zijn.

TVM wil haar multimodale transportklanten een geïntegreerde oplossing aanbieden, inclusief binnenvaartverzekeringen.

De TVM-cascoverzekering voor binnenschepen gaat tot een verzekerde waarde van 7,5 miljoen euro. Hogere bedragen zijn mogelijk op aanvraag.

ladingaansprakelijkheid. Zoals onze transportklanten dat van TVM gewend zijn, kunnen zij ook bij onze scheepvaartverzekeringen rekenen op een snel beheer van hun dossier en een strakke opvolging bij schade. Alex Jansen: "Voor pleziervaart hebben wij een online tool waarmee onmiddellijk offertes kunnen worden berekend. Maar ook voor de binnenvaart – waar altijd maatwerk aan te pas komt – leveren wij binnen 24 uur een offerte aan. Schade kan 24/7 gemeld worden."

Naast de vlotte service is ook het preventieadvies van TVM goed gekend bij transporteurs. Marco van der Wal: "Dat advies trekken we door naar onze scheepvaartverzekeringen. Zo geven we tips voor preventief onderhoud, registreren we het onderhoud van motoren en sturen we alerts uit als er noodweer op komst is. Eigenaars van plezierboten krijgen van ons regelmatig tips om hun boot klaar te maken voor het vaarseizoen en daarna weer voor te bereiden op de

winter. Ten slotte hebben we net als voor vrachtwagens ook een Preventiewijzer voor binnenvaartschepen en binnenkort ook voor pleziervaartuigen."

Multimodaal potentieel voor Belgische transportsector

Volgens cijfers van de FOD Mobiliteit en Vervoer was de binnenvaart in 2016 goed voor 14,6% van het goederenvervoer in ons land. Eurostat maakt gewag van 15,6% in 2017. Ter vergelijking: goederenvervoer per spoor was in datzelfde jaar goed voor 10,7% en wegtransport besloeg 73,3%. België staat qua binnenscheepvaart op de vierde plaats in Europa, na Nederland, Roemenië en Bulgarije.

In het tweede kwartaal van 2018 werden op de Belgische binnenscheepvaartwegen meer dan 52 miljoen ton goederen vervoerd, blijkt uit cijfers van Statbel. Dat was 5,6% meer ten opzichte van het eerste kwartaal 2017. Het containervervoer door binnenschepen

bedroeg 9,3 miljoen ton, een stijging van 2,25% op jaarbasis.

Marco van der Wal: "Naargelang het type – gaande van een spits tot een verlengd groot Rijnschip – kan een boot 14 tot zelfs 160 vrachtwagens vervangen. Op een klein containerschip kunnen 16 containers, en op een standaard containerschip zo'n 100. Dat zorgt niet alleen voor minder files op de weg, maar ook voor een aanzienlijke verhoging van de capaciteit van logistieke bedrijven."

"Transport over het water is ook in België een wezenlijk onderdeel van de economie. Zo is Luik bijvoorbeeld de derde grootste binnenhaven van Europa. Voorts wordt er geïnvesteerd in de verdere uitbouw van het Albertkanaal. Maar er bestaat relatief weinig financiële dienstverlening voor de binnenscheepvaart en nog veel minder gespecialiseerde dienstverleners", aldus Alex Jansen. Jan van Waterschoot is ervan overtuigd dat TVM hier een mooie rol in kan spelen.<



Jan van Waterschoot:

'We zien onze scheepvaartverzekeringen vooral als een extra service voor onze klanten.'



Marco van der Wal:

'Zoals klanten dat van ons gewend zijn, geven we ook preventietips voor scheepvaart.'



Preventiewijzer
Tips voor onderweg



Alex Jansen:

'Voor pleziervaart hebben wij een online offertetool. Maar ook voor de binnenvaart leveren we binnen 24 uur een offerte aan.'

Overzicht waarborgen Binnenvaart

- casco
- aansprakelijkheid
- protection & indemnity (P&I)
- vaartuigenhulp

Optionele waarborgen

- uitgebreide motordekking
- rechtsbijstand
- ongevallenverzekering opvarenden
- bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering

Overzicht waarborgen Pleziervaart

- wettelijke aansprakelijkheid
- casco

Optionele waarborgen

- rechtsbijstand
- ongevallenverzekering opvarenden
- protection & indemnity (P&I)
- vaartuigenhulp

In de Preventiewijzer voor de binnenvaart staat onder meer:

- de procedure voor de afhandeling van eenzijdige kleine aanspraken.
- vijf vuistregels voor het stuurhuis.
- vijf vuistregels die zorgen voor een veilig zoekklaar schip bij slecht weer of groot vaarwater.
- de financiële gevolgen van schade.
- informatie over vermoeidheid en alcoholgebruik.

Elf nieuwe spiegelfafstelplaatsen op één jaar tijd

Een jaar geleden gaf TVM de aftrap voor haar spiegelfafstelplaats-campagne. De eerste afstelplaats werd geïnstalleerd bij Vervoer Transmet NV in Boutersem, ondertussen staat de teller op elf.

tekst: Veerle De Graeve
beeld: Frederick Van Grootel

Als gespecialiseerd transportverzekeraar ziet TVM het ook als haar taak mee te helpen aan veiliger wegvervoer. Een van de concrete actiepunten daarin is het installeren van spiegelfafstelplaatsen op de bedrijfsterreinen van onze klanten.

Zo'n spiegelfafstelplaats wordt best geïnstalleerd op een overzichtelijke, goed aanrijdbare plek en neemt een oppervlakte in van 27 meter in de lengte en 18 meter in de breedte. De

afstelplaats bestaat uit lijnen en vakken op de grond. De chauffeur rijdt binnen die vakken loodrecht aan, gaat in de juiste houding zitten en checkt dan een voor een zijn grote spiegel rechts, de breedhoekspiegel, de trottoirspiegel en de vooruitspiegel. Zodra hij in elke spiegel het juiste vak helemaal te zien krijgt, mag hij er zeker van zijn dat zijn spiegels optimaal zijn afgesteld.

Instructiebord en handleidingen

TVM installeerde het afgelopen jaar elf van dergelijke spiegelfafstelplaatsen. Bij klanten die er al een hadden, plaatsten we een instructiebord voor de chauffeurs en boden we handleidingen aan voor diezelfde chauffeurs. Er is ook een handleiding voor de transportfirma's ter beschikking met zaken waarop zij moeten letten als ze een spiegelfafstelplaats willen en tips om ze op de juiste manier te installeren.

Op tv

TVM wil naast deze concrete installaties bij haar klanten ook zoveel mogelijk ruchtbaarheid geven aan het belang van goed afgestelde spiegels. In die optiek zijn we dit jaar ook te zien in de rubriek 'Expert aan het Woord' van de Transport & Van TV op Kanaal Z. Voorts staan ook de komende maanden nog nieuwe spiegelfafstelplaatsen gepland. TVM wil ten slotte binnenkort de mogelijkheden voor een publieke spiegelfafstelplaats in Wallonië onderzoeken. <



TVM spiegelfafstelplaatsen in België



COLUMN

De boot op

Ik woon in een dorp langs de Schelde. Niet het meest idyllische dorp, maar wel de plek waar de rivier een elegante bocht maakt in het landschap en overspannen wordt door een 343 meter lange brug van Gustave Eiffel. De brug wordt dezer dagen - en de komende vijftien maanden! - weer eens opgelapt en is daardoor mikpunt van hoogoplopende filefrustraties. Het dorp aan de Schelde kreunt onder het sluisverkeer van automobilisten die - zonder succes - de file willen omzeilen. Het dorp aan de Schelde slipt dicht.

De gekste dingen zie je daar gebeuren in zo'n file. Bestuurders die halsstarrig bumperkleven zodat ritsende lotgenoten niet kunnen invoegen. Automobilisten die zonder oog voor voetganger of fietser door de zones-50 racen in de hoop enkele

minuten voorsprong te nemen. Chauffeurs die nog net door het oranje glippen om een paar meters verderop het hele kruispunt te blokkeren. Getoeter, middelvingers en vuisten. U kent het wel, u hebt zelf in uw leven wellicht nog veel meer in de file gestaan dan ik.

Maar terug naar de rivier die dus door mijn dorp stroomt. Ze laat zich het fileleed en de brugperikelen niet aan het hart komen.

Ze wast en krimpt met de getijden, verandert van kleur met het licht. Een grijze dame die parmantig en onverschrokken verder stroomt.

Het zal u wellicht vreemd lijken, maar tot een paar jaar geleden wist ik niet dat die rivier ook een drukke verkeersader is. Hoe dat kan? Het zit zo: het dorp had jarenlang een vreemde haat-liefdeverhouding met de rivier. Het verstopte het water achter een grijze kademuur en een nog lelijker parking. Pas toen er een wandelpromenade met terrasjes werd aangelegd leek het dorp de rivier te omarmen. En toen zag ik - voor het eerst dus - al die schepen vanuit het binnenland naar de Antwerpse haven varen. En de plezierbootjes die in de zomer aanmeren met dat vleugje vrolijkheid dat bij vakantie hoort.

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



Ik vind het mooi, die bedrijvigheid op het water. Mooier dan de drukte op de weg, dat in ieder geval. Het heeft iets mysterieus hoe die zwaarbeladen schepen met hun ronkende motoren majestueus voorbijglijden. Dat ze precies weten hoe ze verraderlijke zandbanken moeten vermijden en veilig onder de (beruchte) brug door varen. Ik heb er wellicht een te romantisch beeld van, maar het schippersleven spreekt tot de verbeelding. Anderzijds zijn er vast ook nadelen: je moet je kinderen een week aan wal laten en klopt lange en soms eenzame dagen om de kost te verdienen. Ook op het water ontsnap je al lang niet meer aan de druk van de voortrazende maatschappij. De lading moet op tijd worden geladen en gelost. Want ook hier geldt: time is money. Op dat vlak hebben de schipper en de vrachtwagenchauffeur volgens mij veel met elkaar gemeen. Een leven onderweg, met zijn nadelen maar ook zijn vrijheid.

Ik zou wel willen meevaren met een binnenvaartschip. Dan zwaai ik naar de files op de brug en ga ik aan boord voor een mooie tocht over de Schelde. De fiets op het dek en de vlag wapperend in de wind. Goede vaart!

Wondere wereld vol waardevol afval

Waste-to-product-bedrijf Renewi wil een belangrijke verbinder zijn in het realiseren van de circulaire economie. Zo veel mogelijk materialen uit afvalstromen moeten een nuttige toepassing krijgen. Gesprek met Gijs Derks, commercieel directeur van Renewi Nederland, over de wondere wereld vol waardevol afval.

tekst: Gerard den Elt, herwerkt door Veerle De Graeve

beeld: Francois Wieringa



Met ongeveer 1.700 trekkende eenheden waarop het bedrijfslogo van Renewi prijkt, twijfelt Gijs Derks er niet aan dat zijn onderneming behoort tot de grootste vervoerders van Nederland. In elk geval zit de afvalverwerker in de hoogste regionen, in de buurt van andere multinationals als DHL. "Er zullen niet veel bedrijven zijn met een groter wagenpark", zegt hij, als hij de logistieke data bekijkt van de onderneming die in de Benelux en zes andere landen zo'n 8.000 medewerkers tewerkstelt en 200 vestigingen telt. Het bedrijf is bezig met de laatste loodjes van een enorme rebranding, na de fusie van Shanks en Van Gansewinkel in februari 2017. Alle inzamelcontainers, vuilniswagens en ander materieel moeten gaandeweg dezelfde blauwgroene uitstraling krijgen, maar zo'n karwei is met ettelijke duizenden eenheden een flinke klus die niet op een-twee-drie geklaard is.

Samenwerken met concurrenten

De nieuwe bedrijfsnaam is al behoorlijk goed ingeburgerd, sinds de krachtenbundeling. Je ziet het bedrijfslogo overal op de wegen. Moeilijker is het om alle kralen in het uitgestrekte bedrijf als een ketting aaneen te rijgen. Met zo veel vestigingen en zo veel sorteerlijnen en productieprocessen is het zaak om zo slim mogelijk te opereren. Op de verschillende bedrijfsterreinen rijden auto's af en aan, onder meer om gebruikt (sloop)hout aan te voeren. Ook collega-concurrenten zijn welkom, van harte zelfs. Alles draait om vergroening, dus doen Renewi en andere afvalbedrijven hun best om kilometers zo efficiënt mogelijk af te leggen. Derks: "Natuurlijk zijn we concurrenten, maar we maken wel gebruik van elkaars voorzieningen. Dat geldt voor Suez en andere bedrijven." Samenwerking is volgens hem noodzakelijk om onnodige

kilometers te voorkomen. 'Practice what you preach', zeggen ze bij Renewi. Als we onze milieudoelstellingen willen halen, dan is samenwerking onvermijdelijk.

Terug in de huiskamers

Het aangevoerde hout wordt door Renewi tot spaanders vermalen en vervolgens per schip afgevoerd. De houtspaanders worden daarna vervoerd naar de spaanplaatindustrie. En zo komt het afvalhout als grondstof voor nieuwe meubelen weer terug in de woonkamers. Dat is de kern van wat Renewi doet: zo veel mogelijk afvalstromen scheiden en sorteren, zodat vrijwel alles een nieuwe bruikbare bestemming of nuttige toepassing krijgt. Zo'n 66 procent van het afval dat ze inzamelen wordt gerecycleerd en geven ze een tweede leven. Zoals papier dat kan tot wel zeven keer worden hergebruikt. Derks looft de manier waarop glas wordt hergebruikt, onder meer door

dochterbedrijf én specialist Maltha Glasrecycling. "Glas is het meest circulaire product dat er is. Je kunt het eindeloos blijven recycleren." Andere stoffen in de afvalketen vinden na het definitieve afscheid een

een beetje te laten stijgen", aldus Derks. Voorwaarde is wel dat alle afvalstoffen zo proper mogelijk worden aangeleverd. Scheiding bij de bron, zoals in de speciale containers voor wit, groen of bruin glas, maar ook voor papier en plastic, biedt de beste garantie voor een kwalitatief goed hergebruik.

Steeds slimmer

"Logistiek is dat natuurlijk een drama", geeft Derks volmondig toe. "Je moet met meerdere vrachtwagens naar dezelfde plek om dan weer glas, dan weer papier en dan weer andere ingezamelde goederen op te halen. Maar omwille van de kwaliteit zijn er nog weinig geschikte logistieke alternatieven. Papier in een grijze vuilnisbak is eigenlijk niet meer te recyclen. Alles moet zo proper en zuiver mogelijk zijn." De wondere

'Als we onze milieudoelstellingen willen halen, dan is samenwerking onvermijdelijk'

zogenoemde nuttige toepassing waarbij ze als brandstof worden gebruikt voor de productie van elektriciteit. Zo krijgt in totaal 89 procent van het ingezamelde afval een nuttige toepassing. "Het is onze ambitie om dat percentage elk jaar

Financiering op basis van groene prestaties

Renewi is een van de eerste bedrijven die beloond wordt voor zijn eigen milieuprestaties. Hoe meer groene doelstellingen worden bereikt, hoe minder rente het concern hoeft te betalen op een in mei 2018 afgesloten lening bij de banken. Met een internationaal bankenconsortium is een zogenoemde Green Loan Deal gesloten. Worden afgesproken duurzaamheidsdoelen gehaald, dan wordt het rentepercentage op een lening van 550 miljoen euro verlaagd. De afspraken gelden onder meer voor vergroening van het wagenpark en het opvoeren van het percentage van hergebruik voor ingezameld afval. Renewi zegt een van de eerste en grootste ondernemingen te zijn die op die basis zijn financiering regelt. Philips heeft vergelijkbare afspraken gemaakt. Met de afspraken zegt Renewi te willen onderstrepen dat het streven naar duurzaamheid 'de kern van onze onderneming is en een belangrijke waarde binnen onze bedrijfsvoering'.

HIGHLIGHTS

Renewi ontstond in 2017 door de fusie van de Britse onderneming Shanks Group en de afvalverwerker Van Gansewinkel.

Renewi heeft het volste vertrouwen in een grote toekomst voor de circulaire economie. Wat hergebruik betreft staan we nog maar aan het begin.

wereld van het hergebruik staat nog maar in de kinderschoenen. Het is aan bedrijven als Renewi, dat de marktleider is, om steeds slimmere toepassingen te vinden voor herge-

‘Scheiding bij de bron is het beste, maar logistiek is het natuurlijk een drama’

bruik. Goed voorbeeld is biodiesel. Welke chauffeur had twintig jaar geleden kunnen denken dat zijn auto deels op ingezameld frituurvet zou

rijden? Of dat het vet vanwege de gunstige calorische opbrengst gebruikt zou worden als biobrandstof voor energieopwekking of in de glastuinbouw? De mogelijkheden voor hergebruik zijn talrijk. Er moet alleen een goede economische basis voor worden gevonden. Derks verwijst naar de supermarkten waar klanten tegenwoordig hun versgeperst sinaasappelsap in flesjes kunnen vullen. Een bedrijf, Peel Pioneers, verwerkt de schillen tot etherische oliën en citruspulp, die onder meer worden gebruikt als ingrediënt voor zeep, schoonmaakmiddelen en veevoeder. Het bedrijfje, waarmee Renewi samenwerkt, schat dat er jaarlijks zo'n

250 miljoen citrusschillen worden weggegooid. Afval met een waarde, dus. In weggegooid incontinentiemateriaal uit verzorgingstehuizen en babyluiers zit eveneens veel waarde. Jaarlijks wordt er zo'n 400 kiloton gebruikte luiers weggegooid. Renewi is samen met partners de uitdaging aangegaan om die te recyclen zodat een deel van het materiaal kan worden hergebruikt. Er wordt cellulose teruggewonnen, wat weer inzetbaar is als 'nieuwe' grondstof. Maar er zijn ook problemen: in de incontinentieluiers van ouderen zitten ook medicijnen en die moeten zorgvuldig uit de restmaterialen gezuiverd worden. En dat is dan weer een klusje dat het hergebruik wat moeilijker maakt.

Heel praktisch

“Het is allemaal geen rocket science”, stelt Derks over het samenbrengen en scheiden van de afvalstromen. “Maar het is wel heel complex en je moet heel praktisch te werk gaan.” Een ander voorbeeld? Jaarlijks wordt 700.000 kiloton aan bouw- en sloopmateriaal in specialistische bedrijven uitgesorteerd naar steen, plastic, metalen, isolatiemateriaal, hout, papier, karton en glas. In logistiek opzicht worden zo heel wat vrachtwagens met afval en ander afgedankt materiaal heen en weer gereden. Het wagenpark wordt bij vervanging meteen aangepast aan de laatste milieunormen, zoals Euro6. Verwacht van Renewi trouwens geen ondoordachte experimenten met vrachtwagens op elektriciteit. “Daar hebben we in het verleden mee geëxperimenteerd en dat was niet erg succesvol”, legt Derks uit. “We hadden elektrische vuilniswagentjes voor in de steden, de Binkeys. Er waren veel kinderziektes zoals het ontbreken van een goede infrastructuur voor het opladen.” Momenteel zijn de elektrische alternatieven duur en bedrijfs-economisch nog niet interessant. Renewi wil zeker verduurzamen en denkt na over alternatief vervoer op bijvoorbeeld waterstof, maar er moeten ook een goede infrastructuur



en voldoende oplaadpunten zijn. “Kijk naar de Binkeys: daar waren we te vroeg mee.” Toch heeft hij het volste vertrouwen in de grote toekomst voor de circulaire economie. “Elke keer als we hier bezoek krijgen, gaat er een wereld open voor de bezoekers. En dan staan we wat hergebruik betreft nog maar aan het

begin. Het is aan onze branche om de cirkel in die circulaire economie te sluiten. Het groeit alleen nog maar, deze business.” Dan: “Weet je wat het mooie is? We werken hier dagelijks met reële milieuproblemen. Elke dag leer je weer wat bij en zie je dat onze aanpak werkelijk impact heeft op de milieuproblematiek.” <



Renewi geeft afval een tweede leven

De naam Renewi is amper twee jaar oud, maar is nu al een bekende naam in de verwerking en het hergebruik van (bedrijfs-) afval. Het bedrijf ontstond formeel op 28 februari 2017 door de fusie van de Britse onderneming Shanks Group en de afvalverwerker Van Gansewinkel. De nieuwe naam Renewi (spreek uit: Rie-Noe-Wie) van de gefuseerde bedrijven verwijst naar zowel hergebruik als iets nieuws maken van iets ouds. Renewi streeft ernaar het toonaangevendste bedrijf te worden dat uit bedrijfsafval nieuwe producten maakt, als onderdeel van een circulaire samenleving waarin de

grondstoffen in een volgende fase steeds weer een nieuw leven of nieuwe toepassing krijgen. ‘Waste-to-product’, noemen ze dat in goed Engels. Van de 14 miljoen ton afval die bij Renewi jaarlijks wordt verwerkt, wordt 89 procent gerecycleerd of gebruikt voor energiewinning. Als voorbeeld noemt het bedrijf de verwerking van mobiele telefoons, waarvan de meeste mensen er een flink aantal hebben versleten. Uit 200 van die mobieltjes haalt Renewi voldoende goud voor schaatsmedailles. “Een mobiele telefoon is voor ons dus geen afval. Het is een product met daarin waardevolle

grondstoffen. We doen er daarom alles aan om producten als deze te verzamelen en de onderdelen opnieuw te gebruiken door middel van recycling”, benadrukt Renewi. “Voor ons is een mobieltje geen afval, maar een waardevol product.” Dat terugwinnen gebeurt met tal van afvalstromen, zoals onder meer glas, bouw- en sloopafval, papier en karton, frituurvet en groenafval, zoals van groenten, fruit, planten en bomen. Bedrijven als Renewi zoeken naar mogelijkheden tot hergebruik van afgedankte producten. Hoe meer wordt hergebruikt, des te minder terechtkomt in de afvalketen.

Rijden zonder spiegels

Het was sinds 1 juli 2018 al toegestaan om nieuwe voertuigen te homologeren met camerasystemen als vervanging voor de traditionele spiegels. Sinds begin 2019 is het ook mogelijk om achteraf de hoofdspiegels te vervangen door camera's. Een eerste test.

tekst en beeld: Iep van der Meer
herwerkt door: Veerle De Graeve

Mercedes-Benz is de eerste truckproducent die als optie camera's aanbiedt in plaats van spiegels. Het argument is vooral de belangrijke brandstof- en CO2-besparingen door de verbeterde luchtweerstand. Maar belangrijker is misschien wel het grotendeels verdwijnen van de beruchte dodehoek. Doordat de grote spiegelhuizen geen direct zicht meer wegnemen, heeft de chauffeur veel beter direct zicht op zijn omgeving. Daarmee vormt de invoering van dit systeem een belangrijke verbetering voor de veiligheid. Tegelijkertijd is het zicht naar achteren ook uitstekend in de camera's. Opmerkelijk is alleen dat Mercedes er voor gekozen heeft om de trottoir- en de vooruitspiegel niet te vervangen door camera's. Opmerkelijk, want ook dat is inmiddels mogelijk met het Europees goedgekeurde 'Cornereye'-systeem van Orlaco. Doordat de monitors op de A-stijlen gemonteerd zijn, is het kijkgedrag van de chauffeur vergelijkbaar met dat in een truck met conventionele spiegels. De beelden komen helder over en de monitors kregen een voor de hand liggende plek. Desgevraagd geeft Mercedes aan nog niet gekozen te hebben voor het 'Cornereye'-systeem voor de directe dodehoek rechts naast en voor het voertuig omdat er dan nog een

monitor bij komt. Mercedes wil eerst onderzoeken wat dat doet met het kijkgedrag van de chauffeur. Het Duitse truckmerk heeft wel een actieve signalering van zwakke verkeersdeelnemers in de dodehoek.

Spiegels kijken

Zodra er iets opduikt in de gevaarlijke zone rechts naast of vlak voor de truck, licht er een oranje of rode driehoek op in de monitor. Tegelijkertijd klinkt er een claxonsignaal. Dat is belangrijk, want een chauffeur kan niet constant in de spiegels kijken. Hij moet namelijk ook aandacht houden voor het overige verkeer en de situatie op de weg. Zo kan het gebeuren dat er vlak na het op de monitor kijken ineens iets opduikt in de dodehoek. De Actros signaleert dat keurig. Een andere slimme mogelijkheid van de camera's op de Actros is de spionfunctie. Vanuit het bed kan de chauffeur het systeem inschakelen waardoor hij night-vision beeld krijgt van wat er rond zijn vrachtwagen gebeurt. De monitors zijn zodanig gemonteerd dat het gordijn erachter valt. Op 1 juli 2018 werd het rijden met camerasystemen legaal mogelijk in Europa. Het was ook exact op die dag dat wij als eerste de weg op gingen met een touringcar zonder spiegels. De Neoplan die we gebruikten voor onze eerste ervaring met zo'n systeem was

nog een prototype. Net als bij de nieuwe Actros vervangen ook hier twee kleine spoelertjes met camera's de spiegels. Bij zo'n touringcar worden die spiegels tot nu toe gemonteerd op armen die voor de bus uitsteken. De voordelen zijn duidelijk: het camerasysteem is veel compacter. We hebben te maken met het Franse Vision Systems, één van de inmiddels gehomologeerde systemen. De beeldkwaliteit is redelijk, maar met name de scherpte is voor verbetering vatbaar. Verder is er een oranje zweem. Toch functioneert het prima en eigenlijk voelt het meteen vertrouwd. Er blijkt uitstekend mee te werken in de enorme touringcar. Ook op kleinere wegen met veel bomen is de breedte-inschatting uitstekend met de camera's. Achteruit rijden en manoeuvreren is nog even wennen, maar met name het nachtzicht van de infrarood camera's is veel beter dan met conventionele spiegels.

Verschillende filters

Ook het systeem in de Mercedes-Benz Actros kent een kleurzweem, maar het beeld is net als bij het Orlaco-systeem waarmee we reden veel scherper dan dat van het Franse product. Overigens gebiedt de eerlijkheid te zeggen dat we ook daar te maken hadden met een prototype. In de Orlaco DAF leren we dat er

verschillende filters te kiezen zijn voor verschillende omstandigheden. Voor de bediening is er een fraaie console ontwikkeld door Orlaco. Daarmee kan ook de richting van de camera's aangepast worden. Uniek is dat de Orlaco-vleugels met de camera's zelfs elektrisch ingeklapt kunnen worden. Dat is erg handig, bijvoorbeeld op de boot, de trein of in de truckwash. De Mercedes-vleugeltjes kunnen ook ingeklapt worden, maar dat moet manueel gebeuren op een hoogte die niet erg handig is. Het Orlaco-systeem was nog niet voorzien

van een actieve signalering van objecten en personen in de dodehoek, maar daar wordt wel aan gewerkt. Een

'Vanuit het bed kan de chauffeur zien wat er rond zijn vrachtwagen gebeurt'

touringcar is een voertuig uit één stuk, net als een bakwagen. Het merendeel van de vrachtwagens is echter van het type trekker-oplegger en dat stelt andere eisen aan de systemen. Handig zijn de lijntjes op de



Achter het stuur in de Actros valt de grote display op.





het kan voor schades zorgen. Ter vergelijking: het Orlaco-systeem had die functie niet ingeschakeld, en daar voelde het achteruitrijden veel natuurlijker.

Bijzonder argwanend

Chauffeurs reageren bijzonder argwanend op de nieuwe systemen en dat is logisch. De spiegels vormen een belangrijke veiligheidsvoorziening en omschakelen betekent wennen. Toch lijken de voordelen groot, al blijft het directe contact met zwakkere weggebruikers het lastige punt. Het systeem 'Zie jij de chauffeur, dan ziet hij jou ook' werkt niet met camera's, en om die reden is een actieve signalering met radar of sensors belangrijk. Verder hebben de systemen uiteraard hun kostenplaatje, maar Mercedes-Benz geeft aan dat de vervanging van een arm met camera niet duurder is dan die van een complete spiegelunit. Andere aanbieders zullen naar verwachting ook rond dat prijsniveau zitten. <

monitor die aangeven waar de achterkant van de oplegger zich bevindt. Dat is handig bij het aandocken, maar ook bij het inhalen. Het Mercedes-systeem werkt zodanig dat het beeld in bochten meebeweegt met de oplegger. Daar is wat voor te zeggen, want daardoor blijft de

achterkant altijd in beeld. Het heeft echter ook een nadeel, zo blijkt. Als we achteruit manoeuvrerend naar rechts willen afslaan blijft de achterkant keurig in beeld, maar daarmee is de chauffeur zijn referentie kwijt hoe scherp er ingestuurd is. Dat is echt een aandachtspunt, want

1. De Orlaco-truck op een vervaagde spiegelafstelplaats.
2. Hier wordt duidelijk wat het aan direct zicht scheelt als de spiegels weg zijn.
3. De bediening van de Orlaco-camera's op een keurige dashboardunit.
4. Deze touringcar is uitgerust met het Franse Vision-systeem.
5. Monitor op de A-stijl, met op deze truck ook nog de traditionele spiegels.
6. Het elektrisch inklapbare armpje met camera van Orlaco.
7. Achter het stuur van de Neoplan went het erg snel.
8. Ook MAN is aan het testen met camerasystemen in plaats van spiegels.
9. De nieuwe Actros, nog met frontspiegel maar zonder zijspiegels.

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

MET ONZE NIEUWSTE PREVENTIEWIJZER LADING GEVEN WIJ U GRAAG TIPS.



TVM PREVENTIEWIJZER VOOR VERVOER VAN GOEDEREN NU BESCHIKBAAR!



Bij het vervoer van goederen komt heel wat kijken. Waar moet u bijvoorbeeld op letten bij de inontvangstneming van goederen? Welke ladingcontroles voert u uit bij een tussenstop? En hoe vult u correct een CMR-vrachtbrief in? Met onze nieuwste preventiewijzer geven wij u graag tips en advies specifiek rond dit thema.

Heeft u een waarborg **Transportaansprakelijkheid** lopen bij TVM Belgium?

Vraag dan eenvoudig uw preventiewijzer lading aan door een mailtje te sturen naar cmr@tvm.be met vermelding van uw TVM-polisnummer en het aantal gewenste exemplaren.