

TVM ACTUEEL

Van glasblazer tot vrachtwagenchauffeur

Els Dierckx

PLUS



Rik Kuipers (Alders):
'Dé chauffeur bestaat niet'



Erik Drenth (TVM):
'Beheerst verder groeien in Duitsland met International Desk'



Prof. dr. Tom Brijs:
'Hoe kan rijtechnologie de bestuurder het beste ondersteunen?'



6

Leven op het ritme van de industrie

De industrie vormt de levensader van Alders Transport & Logistics. De aard van de activiteiten stelt hoge en specifieke verwachtingen aan het preventie- en veiligheidsbeleid van de transporteur uit Pelt.



24

Op zoek naar de Safety Tolerance Zone

Wanneer en hoe kan rijtechnologie de bestuurder het beste ondersteunen? Hoe moet dat complexe samenspel idealiter verlopen? Prof. dr. Tom Brijs zoekt het uit in het onderzoeksproject 'i-DREAMS'.

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

Dringend bijstand nodig na ongeval, pech of ziekte?
 Bel naar TVM truck en car assistance en u wordt 24/7 onmiddellijk verder geholpen door een team specialisten.
 ☎ +32 (0)78 15 11 63
 Bekijk onze animatievideo op www.tvm.be/assistance voor een snel en duidelijk overzicht.

☎ +32 (0)3 285 92 00 | ✉ info@tvm.be | ✉ information@tvm.lu
 🌐 www.tvm.be | 📱 @tvmbelgium
 📺 www.facebook.com/tvmbelgium



10

LOVE2TRUCK
 Vijf sterke finalisten dingen naar de titel van 'meest gepassioneerde chauffeur van België'.



20

INTERNATIONAL DESK
 Goederenstromen stoppen niet bij de grens.



22

HERINNERINGEN
 Remitrans, meer dan een halve eeuw geschiedenis op de teller.



13

IN DE KIJKER
 Twee uitzonderlijke Ridder van de Weg.



14

NIEUW BIJ TVM
 TVM truck & car assistance en erkend schadeherstelnetwerk.



18

TROTS
 Bedankt aan alle chauffeurs van België!

VAN DE ALGEMEEN DIRECTEUR



Meer dan twee maanden geleden is het nu dat ons land in een lockdown light ging. Intussen worden de coronamaatregelen geleidelijk versoepeld – de piek ligt nu gelukkig achter ons. En hoewel de coronacrisis er in verschillende sectoren zwaar inhakt, ben ik er rotsvast van overtuigd dat er ook iets positiefs uit voort zal vloeien.

Ten eerste hebben onze klanten nog maar eens getoond hoe flexibel de transport- en logistieke sector wel is. Sommige bedrijven moesten tijdelijk voertuigen aan de kant zetten, andere dienden halsoverkop in extra capaciteit te voorzien om de cruciale goederenstroom op gang te houden. Deze veerkracht zal veel bedrijven helpen om ook post-corona de grote economische uitdagingen aan te gaan die ongetwijfeld nog op ons af komen.

Onze sector is overeind gebleven in zeer moeilijke omstandigheden. Meer zelfs, hij heeft nog maar eens bewezen hoe cruciaal transport en logistiek zijn om – letterlijk – ons voedsel op tijd en in overvloed in de rekken te krijgen. Het grote publiek had een serieuze crisis nodig om de inspanningen en het professionalisme te zien dat de vrachtwagenchauffeurs in vaak moeilijke omstandigheden aan de dag leggen en om deze helden eindelijk spontaan de erkenning te geven die ze verdienen. Hopelijk blijft iedereen zich hun inzet herinneren, ook als we straks weer met z'n allen ongeduldig in de file staan.

Wat die files betreft: gaan we het nog langer pikken dat we tijd staan te verdoen onderweg nu zo veel mensen ervaren én bewezen hebben – vaak ook in moeilijke omstandigheden met kleine kinderen thuis – dat thuiswerk werkt en zelfs voordelen oplevert qua productiviteit en work-life balans? Ik hoop en verwacht dat bedrijven en werknemers na de crisis zorgvuldiger met hun werktijd zullen omspringen en dat frequenter thuiswerk het nieuwe normaal zal worden. Beeld u eens in hoeveel rustiger en veiliger het verkeer zou kunnen worden voor vrachtwagenchauffeurs...

Het is wel duidelijk dat in het post-coronatijdperk niets nog wordt zoals voorheen. Maar het hoeft zeker niet allemaal slechter te zijn dan vroeger. Integendeel, met de nodige creativiteit, innovatie en flexibiliteit komen we er weer bovenop. Never waste a good crisis, zei Churchill, en hij kon het weten.

Ik wens u veel moed voor de best mogelijke doorstart na corona.

Frank Van Nueten,
 algemeen directeur



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

Van glasblazer tot vrachtwagenchauffeur

Els Dierckx (41) maakte in een vorig leven glasinstrumenten voor labo's. Intussen heeft ze deze frêle voorwerpen ingeruild voor een stoere kipper vol beton. Van een carrière-switch gesproken.

tekst: Veerle De Graeve
beeld: Filip Van Loock



Els had wat met glas: ze studeerde voor glasinstrumentenmaker en leerde daarna nog een andere stiel in een bedrijf dat glas-in-loodramen restaureerde. Toen dat ophield te bestaan en het duidelijk werd dat maar weinig firma's zaten te wachten op een glaswerker, besloot Els zich om te scholen. "Eigenlijk hoefde ik niet lang na te denken over wat ik wou. Thuis op ons landbouwbedrijf reden we vaak met de tractor en

'Het allermooiste moment als vrachtwagenchauffeur: een zonsopgang vanuit de cabine.'

mijn zus Maggie was van haar 21e al vrachtwagenchauffeur. Ik had het altijd al een aantrekkelijke job gevonden, maar toen ik zonder werk viel, kwam het er ook echt van om dat te gaan doen."

Vlotte start

Els stuitte op een lange wachttijd voor de omscholing, tot iemand haar vertelde dat ze ook gratis een veel kortere Individuele Beroepsopleiding (IBO) kon gaan volgen. "Ik heb echt keiveel geluk gehad! Zo'n opleiding

krijg je op de werkvloer en het eerste bedrijf dat ik vroeg om mijn werkgever te worden, ging onmiddellijk akkoord." Groep Van Pelt is nu nog steeds Els' werkgever. Els was trouwens de tweede persoon ooit die in een IBO-traject stapte en de eerste die effectief afstudeerde. De eerste week reed er nog een collega met Els mee, maar de tweede week al trok ze alleen de baan op met haar oplegger. "Dat was super

spannend: het rijden zelf, maar ook het feit dat ik vanaf dan alleen beton moest prepareren en dus perfect moest weten hoeveel superplast ik moest toevoegen om het beton vloeibaar te houden. Gelukkig kon ik bij vragen of problemen altijd bellen met de centrale." Els' vrienden en familie reageerden allemaal heel positief op haar carrièreswitch.

Vooral haar vader en zus vinden het geweldig. De klanten hebben ook helemaal geen probleem met een vrouw achter het stuur. "Er is op de werven altijd wel iemand die mij te hulp schiet om de buis van mijn vrachtwagen te halen. Ik kan het uiteraard ook alleen, maar het is wel tof."

Hoffelijk voor voordrangers

Els noemt zichzelf een rustige chauffeur, die altijd haar snelheid aanpast aan de omstandigheden. "Als

een automobilist zich er per se tussen wil wringen, dan laat ik hem voor. Voor de rode lichten staan we toch weer gewoon naast elkaar." Els heeft nooit schrik in de vrachtwagen, maar wanneer er voetgangers of fietsers in de buurt zijn, is ze extra alert. "Als je de Meir moet kruisen en die voetgangers vlak voor je cabine gewoon zonder kijken oversteken, dan houd ik wel altijd mijn hart vast want ze beseffen niet dat ik hen niet zie."

Tot aan het pensioen

Na 2,5 jaar gaat Els nog altijd elke morgen met heel veel plezier gaan werken. "Er zijn veel aspecten die ik leuk vind aan de job", vertelt ze. Het feit dat elke dag er anders uit ziet: je komt 's ochtends toe, maakt je vrachtwagen rijklaar en krijgt dan je dagschema in handen. Dan zijn er ook de collega's met wie ze een goede band heeft en regelmatig een praatje slaat wanneer ze naar de betoncentrale terugkeert voor een nieuwe lading. Maar het allermooiste moment vindt Els de zonsopgang vanuit haar cabine. "Ik heb jaren in een magazijn gewerkt waar geen daglicht binnenviel, dus nu geniet ik des te meer van dat spektakel. Ik zou deze job graag tot aan mijn pensioen doen." <

De industrie als levensader

De aard van de activiteiten van Alders Transport & Logistics stelt hoge en specifieke verwachtingen aan het preventie- en veiligheidsbeleid van de transporteur uit Pelt. Het bedrijf richtte er zelfs een eigen Academy voor op.

tekst: Veerle De Graeve
beeld: Filip Van Look

Alders Transport & Logistics werd in de jaren '30 opgericht door Henrik Alders en in 1964 voortgezet door zijn zoon Albert. Toen in 2008 extern consultant Roel Smets het familiebedrijf overnam, telde het 90 wagens. Sindsdien is de transportfirma in omvang verdrievoudigd, onder meer dankzij een nieuwe vestiging in Hongarije en binnen- en buitenlandse overnames. De activiteiten verbreedden en omvatten nu ADR-transport en huif-, bulk- en silovervoer van grondstoffen en (half)afgewerkte producten. Zeer recent nam Alders nog sectorgenoet Vandenbroeck NV uit Herent over, dat gespecialiseerd is in ADR-goederenvervoer.

De transporteur uit Pelt groeide op het ritme van de industrie, vertelt Kristof Smets, Group Operations

Manager. Het begon met grondstoffenvervoer voor Union Minière, dat vandaag onder de namen Umicore, Nyrstar en Aurubis nog altijd klant is. Ook ArcelorMittal en Sibelco behoren tot de klantenportefeuille. "Het transport van uitgaande industriële producten is een zeer concurrentiële markt", zegt Kristof Smets, "Maar wat de aanvoer van grondstoffen betreft, spelen de fabrieken op zeker met vertrouwde transportfirma's en zijn ze eerder loyaal. Voor hun full continue productieproces kunnen zij zich immers geen vertragingen of haperingen veroorloven en moeten ze kunnen rekenen op een transporteur met voldoende capaciteit, deskundigheid en flexibiliteit. Wij staan dan ook 24/7 stand-by en zijn zeer kritisch op onze goede service."

Service, dat betekent bij Alders onder andere ook veel aandacht voor

veiligheid en preventie. Mobility Manager Rik Kuipers: "Als je staalrollen laadt, moet je goed weten waar je mee bezig bent. Onze chauffeurs kunnen niet alleen hun vrachtwagen veilig door het verkeer loodsen, maar weten ook alles af van gewichtsverdeling en ladingzekering. Onze klanten zien ons dan ook als een gewaardeerde preventiepartner. En die gedeelde bekommernis en expertise is de beste garantie op veiligheid op plekken waar geladen en gelost wordt."

Alders Academy

Nieuwe chauffeurs krijgen een peterchauffeur mee op pad: ervaren mensen die ter plekke bij de klant tonen waar er wordt aan- en afgemeld en hoe er wordt geladen en gezekerd. Alders heeft zo'n zes à zeven peters per locatie. Verder spitst de Alders

Kristof Smets en Rik Kuipers

'Als je staalrollen laadt, moet je goed weten waar je mee bezig bent.'



HIGHLIGHTS

'Dé chauffeur' bestaat niet. De sector moet de verscheidenheid aan mogelijkheden als chauffeur meer promoten.

Alders Transport groeit mee met de industrie. Wat de aan- en afvoer van grondstoffen betreft, zijn industriële spelers loyale klanten.

Niet de jongste chauffeurs veroorzaken het vaakst ongevallen, maar eerder de meer ervaren mensen.

Academy zijn chauffeurstrainingen toe op de eigen noden. “In de opleiding Code 95 bijvoorbeeld besteden we meer aandacht aan het laden van staalrollen dan aan het laden van paletten. We leggen het

Kristof Smets: ‘Al vanaf het tweede accident in een jaar sturen we de chauffeur bij. Zelfs een afgereden spiegel telt mee.’

principe van de asdruk uit aan de hand van schaalmodellen en wandelen al eens de deur van het leslokaal uit om de theorie in de praktijk te illustreren.”

De Alders Academy werd volgens Kristof Smets niet opgericht om winst te maken, maar wel om de chauffeurs specifiek en daardoor beter op te leiden voor de opdrachten die ze bij Alders uitvoeren. “Dankzij de Academy kunnen we ook sneller reageren als onze risicoanalyses bepaalde pijnpunten aan het licht brengen. Chauffeurs met een hoge schadefrequentie en/of -kost sturen we meteen bij: vanaf het tweede accident in een jaar, hoe klein het ook moge zijn. Zelfs een afgereden spiegel telt mee. Ik vind het trouwens heel waardevol dat TVM Belgium ons daarbij ondersteunt. We hebben een overeenkomst die ons allebei verplicht onze kunde toe te passen om onze veiligheidsdoelstellingen te halen.”

Soms brengen de risicoanalyses verrassende zaken aan het licht, die niet overeenkomen met het buikgevoel. “Zo zijn het niet onze jongste chauffeurs die het vaakst ongevallen veroorzaken, maar eerder onze

ervaren mensen. We denken dat het enerzijds te maken heeft met verminderde alertheid omwille van de routine die in de job geslopen is, en anderzijds met het feit dat de job fysiek en mentaal zwaarder gaat wegen naarmate je ouder wordt. Want er is niet alleen het laden en lossen, maar ook het hoge werkritme en het verkeer dat steeds jachtiger wordt.” Het is niet makkelijk om ervaren chauffeurs te overtuigen dat ze best wat bijsturing kunnen gebruiken, geeft Rik Kuipers toe. “Ze zien zichzelf als de beste van de klas. Maar als de cijfers van zowel verzekerde als eigen schades iets anders laten zien, dan staan ze open voor opvolging via gesprekken en extra training.”

Na een lange zoektocht heeft Alders Transport sinds kort ook een chauffeursmentor in dienst, een persoon met veel rijervaring, maar ook pedagogische capaciteiten, die

bovendien nog eens goed moet liggen bij de chauffeurs en met data overweg kan. “Zijn taak is om data te interpreteren, evoluties op te volgen en grote en kleine incidenten te voorkomen. Samen met de chauffeurs en peterchauffeurs maakt hij onze preventie-cirkel rond.”

Dé chauffeur bestaat niet

Veiligheid en preventie begint eigenlijk bij de selectie van je chauffeurs: je werft de mensen aan die het beste rijden. Dat vinden Smets en Kuipers ook, maar in de praktijk loopt het niet zo simpel. “Om überhaupt aan chauffeurs te geraken, moet je ze tegenwoordig ook zelf opleiden. Daarom is Alders betrokken bij twee opleidingstrajecten, het Fast Track CE-traject en de Limburgse Transportpool. Het is vaak een lang en traag proces, zonder garantie op succes”, zegt Smets. Chauffeurs aanwerven is dan ook voor Alders een grote uitdaging. Smets ziet wel één lichtpuntje: “Het beroep van

chauffeur biedt zoveel mogelijkheden dat het mensen met heel uiteenlopende interesses kan aanspreken. Staaltransport is fysiek zwaar omwille van het laden en lossen, terwijl je voor silotransport vooral veel geduld moet hebben om te wachten tot je aan de beurt komt. Met een kipper is je vracht op tien minuten geladen en op twintig minuten weer gelost. Kipperchauffeurs leggen dus vooral veel kilometers af. Je hebt nacht- en shiftchauffeurs, en mensen die liever alleen overdag rijden. Je hebt regionaal en internationaal transport, enz. Zulke zaken vermelden wij heel uitdrukkelijk in onze vacatures en ook de sector zou deze verscheidenheid aan mogelijkheden veel meer in de kijker moeten zetten. Dé chauffeur bestaat niet!”

Naast het vinden van de juiste mensen, is ook veiligheid volgens Smets een blijvende uitdaging voor de transportsector. “Want het verkeer wordt alleen maar hectischer. Daarom vind ik het jammer dat Europa gestopt



Alders Transport draagt verkeersveiligheid uit.

is met het verplichten van nieuwe, extra rijkhulpsystemen in vrachtwagens. Het noodremsysteem en de rijstrookassistentie bewijzen hun nut en er zijn nog meer systemen beschikbaar. Maar die zijn duur: zolang ze op Europees niveau niet verplicht worden, zullen ze geen brede ingang vinden.” <

Chauffeur van Alders wint DAF Driver Challenge 2019

Peter Jacobs haalde het in de internationale finale van de DAF Driver Challenge 2019 van 18 kandidaten uit Europa. Tijdens de wedstrijd voerde hij moeilijke manoeuvres met allerlei soorten voertuigen, maar bij Alders rijdt hij stevast met een DAF XF 450 FTG gekoppeld aan een binnenlader van Faymonville.

Bron: DAF in Action, najaar 2019/lente 2020



Erik Leysen



Ron Vaesen



Didar Omar



Danny Meertens



Caroline Baugniet



Wie wint Love2Truck 2020?

Voor het tweede jaar op rij gaat 'Love2Truck' op zoek naar de meest gepassioneerde vrachtwagenchauffeur van België. Opnieuw leverde die zoektocht vijf sterke finalisten op die allemaal trucker zijn in hart en nieren. Een kennismaking.

tekst: Veerle De Graeve
beeld: Elke Kraemer

Erik Leysen

Erik levert met zijn kraanwagen dakpannen op bouwerven. Maar hij duikt ook regelmatig op in de media. Zijn passages in onder meer Kijk Uit en de Beloofd!-campagne van VSV stonden allemaal in het teken van verkeersveiligheid, het stokpaardje van Erik. Hij vindt het zijn taak om zeer defensief te rijden – nooit meer dan 85 km/u – en zo medeweggebruikers te behoeden voor ongelukken. Erik zorgt er ook voor dat het zicht vanuit zijn cabine altijd optimaal is en overdag houdt hij zich niet met zijn smartphone bezig. Hij is driver instructor voor zijn collega's bij Van

Moer. Geen wonder dat Erik intussen trotse bezitter is van het Truckveilig label en dat hij ooit de vierde plaats behaalde in de Renault Optifuel Challenge voor zuinig rijden.

Ron Vaesen

Ron is de oudste finalist en de microbe voor vrachtwagens zit er al van jongsaf aan in. Op zijn fietsje kleefde hij als kind al een sticker van een vrachtwagenmerk. Ron haalde zijn rijbewijs in het leger en rijdt nu voor Withofs, korte nachtritten voor het leveren van brandstof. Zijn vrouw rijdt voor dezelfde firma, na eerst negentien jaar lang als naaister in een

fabriek gewerkt te hebben. Internationaal transport is Rons passie, maar die staat om familiale redenen nu eventjes on hold. Ron gaat altijd met een positieve ingesteldheid de baan op: hij focust op de weggebruikers die de verkeersregels respecteren en maakt zich niet druk om wepiraten.

Didar Omar

Didar is van veel markten thuis: hij was onder meer bakker en webdesigner, maar vond zijn ware passie in zijn vrachtwagen, waar hij zich 'als een kapitein op een groot schip' voelt, met een grote verantwoordelijkheid. Op de weg moet je als chauffeur meer zien

dan een ander, vindt hij, en vooral je stress thuis laten. Didar rijdt bij Zuidnatie, zijn eerste werkgever, en is er trots op dat hij met zijn job bijdraagt aan de welvaart van het land. Hij komt op plaatsen waar hij anders nooit zou komen en wil niets liever dan vrachtwagenchauffeur blijven.

Danny Meertens

Danny was altijd zelfstandige, maar trad uiteindelijk vier jaar geleden in de voetsporen van zijn vader en werd vrachtwagenchauffeur. Hij werkt voor distributiecentrum Prik & Tik en vindt het tof dat veel van hun klanten op hem gestemd hebben. De passie voor de job kende bij Danny een hoogtepunt met de organisatie van een truckrun voor de Warmste Week. Maar liefst 450 truckers kwamen af op de Facebook-oproep en Danny is blij dat het evenement de transportsector in een positief daglicht zette. De opbrengsten gingen naar de vzw Rondpunt, want verkeersveiligheid vindt Danny heel belangrijk. Om die reden geeft hij op de school van zijn dochter ook regelmatig uitleg over de gevaren van de dodehoek.

Caroline Baugniet

'Trucker zijn is ook voor poppemiekes', vindt Caroline, en ze spoort

vrouwen aan om het ook te proberen. Als kind keek ze veel naar vrachtwagens, maar er zat nooit een vrouw achter het stuur. Ze spaarde om haar rijbewijs te kunnen halen en is nu nachtchauffeur bij Van Dievel. Op die manier kan ze haar job combineren met haar gezin en haar bijberoep als hondtrimmer. Caroline testte ooit met een dashcam hoe ze reed terwijl ze aan het bellen was en het resultaat deed haar besluiten om haar gsm 'op slot' te doen tijdens het rijden. Verder is ze altijd goed voorbereid als ze de

baan op gaat: ze zorgt dat ze goed uitgerust is, neemt gezond eten mee voor onderweg, checkt het fleoverzicht en controleert altijd of haar spiegels goed zijn afgesteld. Haar motto is dan ook: 'If you climb into the saddle, be ready for the ride!' <

Heldenfeest

Bedoeling was om de winnaar van Love2Truck bekend te maken tijdens de allereerste truckershopping Passion4Trucks op 20 juni, maar die gaat wegens de coronamaatregelen niet door. Organisator Transportmedia heeft echter een andere manier bedacht om de Love2Truck-kandidaten passend te eren. Hun heldenfeest 'Passion4Trucks on tour' zal te zien zijn op Kanaal Z en de social media kanalen van Passion4Trucks by Transportmedia. De show zal worden gepresenteerd door Marijn Devalck en Ilse Devis. Tijdens deze special vindt ook een verkiezing plaats van de 'mooiste trucks' per vrachtwagenmerk en in de reportage We Are Champions nemen drie chauffeurs het tegen elkaar op in een spannende en ludieke truckchallenge. Het chauffeursevenement Passion4Trucks wordt verplaatst naar zaterdag 19 juni 2021.

Land in lockdown

Op vrijdag 13 maart ging ons land in lockdown light en hoorde ik het letterlijk verstillen. In mijn kantoor – met de ramen wijd open – verstomde het zachte gebrom van het verkeer op de brug in de verte. Toen ik naar huis reed waren de straten zo goed als verlaten. Zelfs de file aan de wegenwerken loste vanzelf op. Het weer was prachtig: een opstekertje van de natuur in coronatijden, wil ik graag geloven. Bijna leek het vakantie maar in de lucht hing een bevreemdende sfeer van onzekerheid voor wat komen zou.

Voor sommige vrachtwagenchauffeurs en logistieke spelers werd het drukker dan ooit. Nog nooit zag ik een truck van Colruyt met zo veel enthousiasme onthaald worden aan de winkel. “Kom hier, dat ik u een dikke knuffel geef om u te bedanken...” ‘t Zal voor later zijn, na corona. Als we tegen dan niet alweer vergeten zijn hoe dankbaar we wel waren voor de professionals die ons land bevoorraden.

Andere transporteurs kregen het moeilijk naar mate grondstoffen op raakten en sectoren stilvielen. Rondom mij zie ik veel bedrijven die zwaar in de klappen delen en noodgedwongen een kwart, een derde of zelfs de helft van hun vrachtwagens

en chauffeurs op non-actief zetten. Zij hopen te kunnen overleven, maar zij weten niet hoe lang het nog zal duren voor de economie zich enigszins herstelt.

Eén schrijnend beeld van nog een heel andere orde blijft op mijn netvlies

gebrand, en ik denk op dat van veel transporteurs en chauffeurs: in de wereldstad New York worden lichamen van overleden COVID-19-patiënten tijdelijk geborgen in vrachtwagentrailers. Het lijkt wel een film, zo hallucinant, maar het is helaas de harde realiteit tijdens deze wereldwijde pandemie.

Ondertussen zijn we een paar weken verder, maar nog verre van het oude normaal. Als dat er al ooit weer komt. Ik ben al wekenlang de baan niet op geweest, hoefde niet te tanken en voer gesprekken met klanten vanachter mijn pc. Efficiënt, daar niet van, maar ik mis de babbels over koetjes en kalfjes, het oogcontact en de non-verbale communicatie. Ook het onderweg zijn mis ik: alleen in de wagen, afgesloten van de wereld en mijn

‘Ik wil niet meer terug naar het oude normaal’

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



gedachten die de vrije loop nemen. Onderweg even stoppen voor een bakje troost en een praatje met de chauffeur die ook zijn ochtendkoffie drinkt. Ik mis de prikkels van de dingen die ik zie onderweg en die mij blijkbaar veel meer inspiratie geven dan ik dacht voor het werk dat ik doe. Tegenwoordig moet ik mijn inspiratie halen uit het observeren van de (ietwat vreemde) gedragingen van mijn kinderen in coronatijden en van de vogels in mijn tuin. Zitten er nu meer dan pre-corona of is dat maar een gedacht?

Vroeg of laat mogen we weer handen schudden en elkaar ontmoeten. Het leven lijden zoals we dat gewoon zijn. Al hoeven we wat mij betreft ook weer niet helemaal terug naar hoe het vroeger was. Dat verstillen en vertragen, die rust op de baan (inclusief de daling van het aantal verkeersslachtoffers!) en die warme steun van mensen onder mekaar, die zaken mogen voor mijn part eeuwig blijven duren.

Twee uitzonderlijke Ridder van de Weg in de kijker

Twee uitmuntende chauffeurs werden de afgelopen tijd door TVM gelauwerd: Gunther Janssens als dé Gouden Ridder van de Weg 2020 en Marc Van Belleghem als allereerste Diamanten Ridder van de Weg in ons land.

tekst: Veerle De Graeve

beeld: Frederick Van Grootel & Filip Van Loock



De Gouden Ridder van de Weg 2020

De 45-jarige Gunter Janssens van transportbedrijf Steenberg NV uit Wommelgem mag zich een jaar lang dé Gouden Ridder van de Weg noemen. Hij kreeg het ereteken uit handen van België's grootste tafeltennistrots, Jean-Michel Saive. Na een bronzen certificaat in 2012 en een zilveren in 2014 kreeg hij de absolute bekroning van Gouden Ridder. Gunther behoort hiermee tot een select groepje van chauffeurs met bijzondere rijkwaliteiten.

Eerste Diamanten Ridder in België

Welke chauffeur durft er nog van dromen... 20 jaar op de baan zonder ook maar één schade in fout. Het lukte Marc Van Belleghem (58) uit Oostkamp. De wegcode respecteren en rustig blijven, dat zijn de 'diamanten' tips van Marc. “Mensen hebben geen geduld meer op de weg en gaan daardoor fouten maken. De snelheidslimiet overtreden, over een volle witte lijn rijden: ik zie het jammer genoeg steeds vaker gebeuren.” Met al zijn ervaring weet Marc gelukkig zijn medeweggebruikers intussen goed in te schatten. En zelf maakt hij er een erezaak van om veilig te rijden.

Het lijkt zo eenvoudig, maar niets is minder waar. Zeker omdat Marc al 29 jaar distributietransport verzorgt, voor Snel Logistic Solutions in Deinze. “Als je met je vrachtwagen een oprit oprijdt met aan elke kant slechts 10 cm overschot en daarna

weer achterwaarts wegrijdt zonder iets te zien en zonder dat iemand je helpt, dan ben je écht chauffeur. Ik kon het ook niet op één dag, hoor, maar met veel oefening en koelbloedigheid lukt het wel!”

Tijdens de feestelijke receptie voor de huldiging van zijn ridderschap kreeg Marc een gloednieuwe vrachtwagen, met opties naar zijn wensen.



Onze preventieadviseurs komen graag en vaak bij klanten op bezoek om hen te begeleiden naar betere schadestatistieken. In deze coronacrisis gebeurt dit vanop afstand. Preventieadviseur Marc Van Grootel vertelt over zijn ervaringen.

1 Hoe verloopt in deze bijzondere periode het contact met de klanten?

“De eerste weken telefonisch, nu ook via videomeetings. Het zijn in de eerste plaats heel menselijke gesprekken. De vraag die vanuit TVM altijd centraal staat, zeker in deze tijd, is: hoe kunnen wij je zo goed mogelijk helpen? Wij voelen ons meer dan ooit verbonden met onze klanten.”

2 Hoe ervaar jij de impact van de crisis op de transport- en logistieke sector?

“Het is heel dubbel: in de voedingsbranche bijvoorbeeld is het alle hens aan dek, terwijl in andere sectoren vrachtwagens stilstaan. Gemiddeld zien bedrijven hun omzet met een derde dalen. Opvallend is dat heel weinig chauffeurs uitvallen met corona. De ‘eenzaamheid’ van hun cabine speelt nu in hun voordeel. Bovendien leggen transporteurs veel discipline aan de dag om de cabines te verluchten en te desinfecteren.”

3 Hulpverleners in de zorg krijgen veel waardering. Hoe staat het de transportsector?

“Chauffeurs bleven rijden, maar kregen de eerste dagen af te rekenen met negatieve reacties. Soms mochten ze op hun leveradressen zelfs niet even naar het toilet. Wij hebben ons steentje bijgedragen om aandacht te vragen voor hun situatie en om hun inspanningen in de verf te zetten. Ondertussen hebben bedrijven zich georganiseerd om op een goede manier het laden en lossen te organiseren, met respect voor de chauffeurs.”

4 Is de transportsector klaar voor de zogenoemde anderhalvemetersamenleving?

“De sector is altijd al bijzonder flexibel geweest: transporteurs passen zich aan in functie van hun klanten. Dat zullen ze ook in deze nieuwe omstandigheden gaan doen.”

5 Tot slot, kijk je uit naar het moment dat je opnieuw bij de klanten op de koffie kunt gaan?

“Absoluut. Want die gesprekken bij de koffie zijn heel waardevol om de behoeften van onze klanten goed te leren kennen. Verder kijk ik ernaar uit om stilaan opnieuw te gaan focussen op preventie en veiligheid. Momenteel krijgt begrijpelijkerwijs de gezondheid van medewerkers alle prioriteit, maar ook veiligheid verdient onze blijvende aandacht.”

Nieuwe of vernieuwde producten en diensten

Als nicheverzekeraar in transport- en logistieke verzekeringen wil TVM haar klanten voortdurend een meerwaarde blijven bieden. Die ambitie vertaalt zich in een reeks nieuwe of vernieuwde producten en diensten.

Vernieuwde oplossingen voor vrachtwagen en bedrijfswagen

Er is inhoudelijk het een en ander veranderd aan onze Vrachtwagen- en Bedrijfswagenverzekering. Dankzij eenvoudiger taalgebruik, een nieuwe lay-out en overzichtelijke tabellen, zijn de algemene voorwaarden voortaan heel vlot leesbaar. Het opvallendst aan onze vernieuwde Vrachtwagenverzekering is de nieuwe, facultatieve waarborg 24/7 bijstand na pech.

NIEUW

Package lichte vrachtwagen

Een verzekeringsoplossing perfect op maat van bedrijven met lichte vrachtwagens. Bedrijven met vervoer voor eigen rekening kunnen onder andere rekenen op een waarborg voor vervoer van goederen.

Nieuw: TVM truck en car assistance

Na schade of pech wordt de chauffeur 24/7 onmiddellijk verder geholpen door een team specialisten. In welke toestand het voertuig zich ook bevindt.



Ongeval met vrachtwagen

Een ongeval met de vrachtwagen ergens in Europa?

Als de truck omnium verzekerd is bij TVM, dan krijgt de chauffeur hulp. TVM truck assistance organiseert de berging, stalling, sleep of transport van vrachtwagen, trekker, aanhangwagen of oplegger. Alle depannagekosten worden terugbetaald. TVM is de enige verzekeringsmaatschappij die hierin geen beperking hanteert. Verder hoeft niemand zich zorgen te maken over de depannage van opleggers, werktuigen of lading, zelfs al zijn deze niet bij TVM verzekerd.

- ✓ Bijstand na pech is een facultatieve en betalende waarborg.
- ✓ Eigen rijders die veel in het buitenland rijden, kunnen een beroep doen op TVM truck assistance voor persoonlijke bijstand na ziekte of ongeval.
- ! **Let op!** Wie voor bijstand na ongeval of pech geen beroep doet op het netwerk van TVM maar op een ander netwerk of organisatie, moet wel de vrijstelling betalen.

Voordelen voor vrachtwagens



Snelle en correcte service: de hersteller contacteert het transportbedrijf voor een herstelaafspraak binnen de 24 uur na de schadeaanfite. Onze TVM-klant geniet een voorrangbehandeling zodat hij snel weer de baan op kan en het voertuig wordt ook gereinigd langs de buitenzijde.



Een vlotte expertise: veelal gebeurt de expertise op afstand in samenspraak met de hersteller.



Een vervangvoertuig nodig? Dat kan via de hersteller gehuurd worden aan een voordelig tarief. Voor vrachtwagens tussen de 3,5 en 5 ton krijgt een TVM-klant kosteloos een lichte vrachtwagen tot 3,5 ton ter beschikking.



Rechtstreekse betaling: wij betalen de hoofdsom rechtstreeks aan de hersteller. TVM-klanten betalen enkel de vrijstelling en terugvorderbare btw.



Schadelast: door de lagere herstellkosten houden TVM-klanten de schadelast van hun wagenpark onder controle.



Garantie: onze herstellere staan garant voor kwaliteit en bieden eveneens een garantie van 2 jaar aan op het uitgevoerde werk.



Ongeval met lichte vrachtwagen of personenwagen

- ✓ Voor lichte vrachtwagens en personenwagens zit 24/7 bijstand na ongeval in België, Groothertogdom Luxemburg en 30 km voorbij de landsgrenzen automatisch inbegrepen in de omnium en BA waarborg.
- ✓ Deze formule kan facultatief uitgebreid worden naar een dekking bijstand na pech voor Belux of heel Europa.

"Vind uw garage op garage.tvm.be"



Voordelen voor personenwagens en lichte vrachtwagens

- + Een **kwalitatief en veilig** schadeherstel en een goede service
- + Er hoeft **geen expert** aangesteld te 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.
- + **Rechtstreekse betaling:** wij betalen de hoofdsom rechtstreeks aan de hersteller. De klant betaalt enkel de vrijstelling en terugvorderbare btw.
- + **Gratis ophalen en brengen** van de personenwagen (inclusief reiniging) bij een smart repair of traditionele herstelling.
- + **Schadelast:** door de lagere herstellkosten houden TVM-klanten de schadelast van hun wagenpark onder controle.

Primeur: erkend schadeherstelnetwerk voor vrachtwagens, met voordelen voor de klant

Elke minuut een vrachtwagen of kleinere bedrijfswagen stilstaat met schade, lijdt de firma verlies. Door een beroep te doen op een TVM-hersteller haalt het transportbedrijf tijd in. TVM biedt een herstelnetwerk van garages over gans het land aan. We werken momenteel samen met een 100-tal garages. De erkende TVM-herstellers zijn te herkennen aan hun logo.

Erkende hersteller
Réparateur agréé
TVM

Bekijk de animatievideo over ons erkend herstelnetwerk voor een snel en duidelijk overzicht op www.tvm.be/schadeservice



A woman with her hair tied back is seen from the side, driving a bus at night. The interior of the bus is illuminated with warm, orange-toned lights. The driver's hands are on the steering wheel, and the dashboard features several digital displays and control panels. A coffee cup with a red lid sits on the dashboard. Through the windshield, a city street at night is visible, with blurred lights from buildings and street lamps creating a bokeh effect. The overall atmosphere is one of quiet determination and professional focus.

Het land stond stil
maar zij gingen door

TROTS OP ALLE
CHAUFFEURS
VAN BELGIË

TVM

'Goederenstromen stoppen niet bij de grens'

Voor de vervoerssector bestaan er geen grenzen. Dat vraagt internationale ondersteuning van marktleider in transport TVM verzekeringen. Of het nu het bedienen van Belgische of Nederlandse uitvlaggers is of het verzekeren voor de Duitse markt bij TVM Versicherungsservice in Hamburg, de International Desk van TVM kan iedere uitdaging aan.”

tekst: Jaap Stalenburg, herwerkt door Veerle De Graeve
beeld: Gerlinde Schrijver

Erik Drenth, manager International Desk, kijkt tevreden terug op 2019. De International Desk van TVM verzekeringen bedient steeds meer klanten in Europa. Het Duitse kantoor in haven- en transportstad Hamburg is nu 1,5 jaar operationeel. In Polen en Duitsland onderscheidt TVM zich ook door vervoerders te ondersteunen bij het voorkomen van schades. Erik Drenth: "Het verder verbeteren van onze dienstverlening aan uitvlaggende klanten en beheer verder groeien in Duitsland zijn voor

International Desk de belangrijkste thema's. We hebben specifiek voor de Duitse markt een nieuw goederenproduct gemaakt voor zowel uitvlaggers als Duitse klanten. Groei gaat voor ons in Duitsland rustig en beheerst, met maar weinig uitstroom. Dat zegt ook iets over de tevredenheid van onze klanten en samenwerkingspartners. Er is vertrouwen in onze dienstverlening. We werken met een groeiend aantal gespecialiseerde makelaars samen. Meer makelaars betekent ook een betere spreiding in de portefeuille.”

‘Als je Belg bent en je rijdt in Duitsland een schade, dan krijg je te maken met het Duits recht en Duitse gewoonten en gebruiken’

Wat is de meerwaarde voor de Belgische TVM-klanten van het Duitse kantoor?

Jan van Waterschoot, commercieel directeur TVM Belgium: "Duitsland is een belangrijke handelspartner van België en voor veel klanten een belangrijke markt. In Hamburg zijn zowel TVM Versicherungsservice als TVM Schadenregulierung gevestigd, waar samen intussen zo'n 20 gespecialiseerde Duitse collega's werken. Dat betekent dat Belgische klanten die in Duitsland een probleem hebben door een lokale specialist geholpen worden. Dat geldt voor verzekeringsoplossingen, preventie en schade. Als je Belg bent en je rijdt in Duitsland een schade, dan krijg je te maken met het Duits recht en Duitse gewoonten en gebruiken. Voor Belgische klanten is het dan een groot voordeel dat TVM over een team aan Duitse schadeperspecialisten beschikt dat de schaderegeling verzorgt.”

Hoe belangrijk is de internationale markt voor TVM?

Erik Drenth: "Ik denk dat je als gespecialiseerd logistiek en transportverzekeraar je klanten volgt en kijkt naar hoe de goederenstromen lopen. Die stoppen niet bij de grens, dus je zult een internationaal netwerk moeten hebben met betrokken partners. In sommige landen zal je ook zelf actief moeten zijn. Onze 'uitvlaggende' klanten met een vestiging in het buitenland willen we goed bedienen, dat is bij TVM best een substantieel premievolume.”

En verder gaan de goederenstromen natuurlijk steeds meer de wereld over. België is met de haven van Antwerpen een van de toegangspoorten van Europa. Hoe speelt TVM daarop in?

Erik Drenth: "Ik denk dat je heel goed je klant moet volgen en moet kijken of de transportketens veranderen en of de verantwoordelijkheden van klanten veranderen. Daar moet je als verzekeraar bovenop zitten en naast je klanten staan. Maar je moet ook duidelijk zijn in wat je wel kunt en wat je niet kunt, waar je wel goed in bent en waar je niet goed in bent. TVM moet nu niet plots hele risicovolle dingen gaan doen.”

‘Ook internationaal moeten we de toegevoegde waarde van TVM duidelijk maken.’

Wat zijn de belangrijkste veranderingen die je komend jaar in de keten ziet? Data worden steeds belangrijker.

Jan van Waterschoot: "Door data weten we veel meer van elkaar. Risico's kunnen beter ingeschat worden en kunnen beter worden gedeeld. Data helpt ons ook op het



‘Het verder verbeteren van onze dienstverlening aan uitvlaggende bedrijven en beheer verder groeien in Duitsland zijn voor International Desk de belangrijkste thema's’

gebied van schadepreventie, wat ook een belangrijk voordeel voor onze klanten is. Er kunnen ook nieuwe partijen komen. Daar waar vroeger een verzekeraar oprichten misschien al ingewikkeld was, kijk even naar TVM, kan dat in de toekomst door nieuwe spelers anders gaan gebeuren. Dat geldt ook voor transportondernemers. Even een extreem voorbeeld: kijk naar Uber, dat was iets dat men vijf jaar geleden misschien niet bedacht had voor transport of goederen. Het is er nu gewoon. Of het goed is of niet, het zijn wel ontwikkelingen die plaatsvinden en waar je over na moet denken”

TVM heeft ook internationaal ingezet op schadepreventie en riskmanagement. Werkt die aanpak?

Jan van Waterschoot: "Ook in

vergelijking met bijvoorbeeld Duitsland lopen we daar echt mee voorop. Dat heeft me verbaasd, ik dacht dat in Duitsland een aantal partijen echt verder zouden staan. Maar die werken meer op de protocollen en op de richtlijnen dan het praktijkgerichte van TVM. Dat laatste is heel waardevol. Natuurlijk vormen de protocollen een belangrijke basis, maar met alleen protocollen red je het niet. Het gaat om gedrag veranderen, om chauffeurs trainen, management begeleiden, planners trainen... kortom, om de totale preventiebegeleiding. Ik denk dat we dat goed kunnen bij TVM. We zetten de komende jaren ook in op risicomanagement, daar halen we kennis voor binnen. Dat is een nieuwe trend, waarmee je wat dieper in de bedrijfsvoering gaat. Dan kun je nog dichter naast je klanten staan, als het gaat om de bedrijfsrisico's. Daarmee kun je nationaal en internationaal het verschil maken.” <

'Betrouwbaarheid maakt het verschil'

Ninove is de thuisbasis van Remitrans, een bedrijf met meer dan een halve eeuw geschiedenis op de teller en één van de vaandeldragers in het Pajottenland. Remi Dendoncker, oprichter van Remitrans, schetst hoe het allemaal begon.

tekst: Veerle De Graeve
beeld: Filip Van Look

"Toen ik nog jong was, in de jaren '60 van de vorige eeuw, werden boten zak per zak gelost met oude kranen. Er waren nog beëdigde wegers bij. Heel die bedrijvigheid heeft mij altijd aangetrokken en beïnvloed in wat ik later zou gaan doen. Ik ben gestart met het vervoer van suikerbieten: daar had je in die tijd zelfs een vergunning voor nodig en de bieten werden nog geladen met een riek in

zorgde ervoor dat ik 's morgens als eerste aan de weegbrug stond en sliep dan in mijn vrachtwagen verder tot ik mijn lading kon laten wegen. Dat kun je je vandaag niet meer voorstellen. In elk geval was het de start van Remitrans."

Bietenvervoer bleef belangrijk voor het bedrijf in Ninove, maar gaandeweg diversifieerde het zijn activiteiten door flexibel in te spelen op opportuniteiten. Er kwam personeel bij en extra vrachtwagens. "Ik heb bijvoorbeeld ook nog een hele tijd meststoffen vervoerd naar Duitsland en ik nam de veevoederhandel van mijn vader in Kester over. Daar verschoof de focus naar transport, maar ik heb wel de locatie en het bedrijfspand in Kester behouden." Op een

bepaald moment kreeg Remi de vraag om op zijn terreinen een depot voor bouwmaterialen van Brico te huisvesten. "Uiteraard heb ik die kans gegrepen en later dat depot zelfs overgenomen." In 1991 verhuisde Remitrans omwille van plaatsgebrek naar Ninove. Het bedrijf telde toen al minstens vijftien vrachtwagens en dat aantal verdubbelde daarna snel.

"Intussen deden we ook volop

ervaring op in warehousing. Vandaag beschikken we over ongeveer 60.000 m² aan magazijnen, waarvan 26.000 m² met spoor aansluiting. Deze magazijnen vormen de uitvalsbasis voor de huifafdeling die geleid wordt door Manu Opsomer. We servicen klanten uit verschillende sectoren en staan garant voor maatwerkoplossingen, van de orderpicking tot de just-in-time delivery bij de klant. Alles wordt ondersteund met robuuste ICT-oplossingen voor voorraadbeheer, shipping en track & trace.

Zo zijn we er door de jaren heen in geslaagd om een sterke reputatie op te bouwen, vooral omdat we betrouwbaar en flexibel zijn. Die twee waarden maken het verschil.

Remi's dochter Vanessa en zoon Ronald runnen mee de onderneming. Vanessa staat in voor het financiële luik, Ronald is verantwoordelijk voor de silo-afdeling. Ook hun partners hebben verantwoordelijke functies in de zaak. "We hebben onze raad van bestuur wel uitgebreid met een externe bestuurder. Die heeft ons zeker op financieel vlak heel wat waardevol advies gegeven. Als de economische conjunctuur wat mee wil en we over voldoende ruimte blijven beschikken, dan willen we heel graag blijven groeien. Uiteraard zal de toekomst uitwijzen of dat ook gaat lukken." <

'Ik stond 's morgens als eerste aan de weegbrug en sliep dan eerst nog wat verder in mijn vrachtwagen'

plaats van een kraan. Ik begon met één vrachtwagen en omdat ik buiten het bietenseizoen geen werk had, ging ik op zoek naar extra opdrachten. Een ervan was het vervoer van steenslag naar het centrale commandocentrum van de Navo, SHAPE, in Casteau bij Bergen. En zo is de bal aan het rollen gegaan. We werkten lange dagen, maar de reglementering was natuurlijk nog niet zo strikt als vandaag. Ik



Remitrans



Op zoek naar de Safety Tolerance Zone

Wanneer en hoe kan rijtechnologie de bestuurder het beste ondersteunen? Hoe moet dat complexe samenspel idealiter verlopen? Dat wordt momenteel onderzocht in het Europese onderzoeksproject 'i-DREAMS', dat geleid wordt door Prof. dr. Tom Brijs, Gewoon Hoogleraar aan de Universiteit Hasselt.

tekst: Davy Verbeeck
beeld: IMOB

Het i-DREAMS project startte in mei 2019 en loopt over een periode van drie jaar. Het wordt gefinancierd door de Europese Commissie en is opgezet samen met twaalf partners, waaronder universiteiten, bedrijven en non-profit organisaties. De menselijke factor is de belangrijkste oorzaak van ongevallen, zo blijkt uit onderzoek. Nieuwe voertuigtechnologieën nemen steeds meer taken uit handen van de bestuurder, wat finaal zou moeten leiden tot autonome voertuigen. De vraag is nu hoe het samenspel tussen bestuurder en technologie exact moet verlopen.

Die nieuwe technologieën of rijhulpsystemen zijn toch een goede zaak?

Tom Brijs: Natuurlijk. Europa juicht voertuigtechnologie zeker toe. Ze kan

het risico op ongevallen en de ernst van schades verlagen. Maar rijhulpsystemen geven ook aanleiding tot een complexe interactie tussen technologie, bestuurder en de wegomgeving. In de nabije toekomst zullen er immers momenten zijn waarop de bestuurder zelf nog verantwoordelijk is voor bepaalde rijtaken, terwijl die op een ander ogenblik overgenomen worden door het voertuig. Wie voert welke taken wanneer uit? En hoe verloopt de overgave van de taken precies? Het is belangrijk om stil te staan bij dit soort vragen.

Daarvoor moeten we de interactie tussen mens, voertuig en omgeving monitoren en begrijpen. Ik geef een voorbeeld: hoe weten we of een bestuurder in staat is om het stuur over te nemen? Als ik slecht geslapen heb en na een vermoeiende en

stresserende dag in mijn wagen kruip, dan heeft mijn auto geen benul van mijn mentale situatie. Nochtans zou hij het beter wel weten, want dan zouden de rijhulpsystemen zich hieraan kunnen aanpassen en mij vroeger waarschuwen bij nakend gevaar. Met dit onderzoeksproject verzamelen we zo veel mogelijk data over de bestuurder, het voertuig en de rijomgeving. Vermoeidheid, stress, leeftijd, rijervaring, rijgedrag, snelheid, brandstofverbruik, positie binnen het baanvak, afstand ten opzichte van voorliggers, verkeersborden, weersomstandigheden, tijdstip van het rijden, etc. het wordt allemaal gemeten.

Wat gaat u met die data precies doen?

Tom Brijs: Aan de hand van de ingezamelde gegevens wordt op elk

HIGHLIGHTS

Rijhulpsystemen geven aanleiding tot een complexe interactie tussen technologie, bestuurder en de wegomgeving.

We passen gamification toe om het gedrag van bestuurders voor de langere termijn te veranderen.

Transportbedrijven die deelnemen aan het onderzoek zitten letterlijk en figuurlijk mee aan het stuur van de nieuwste ontwikkelingen inzake verkeersveiligheid.



moment beoordeeld of de bestuurder nog veilig aan het rijden is. Dat is een complexe beoordeling want de omstandigheden veranderen voortdurend: de avond valt, verderop is een ongeval gebeurd of de bestuurder rijdt een stad binnen. We noemen dit de

Prof. dr. Tom Brijs:

‘Safety Tolerance Zone betekent dat we op elk ogenblik monitoren of de bestuurder de situatie onder controle heeft. Als dit niet zo is, stijgt het risico op een ongeval maar kan de technologie hierin ondersteunen.’

Safety Tolerance Zone: op elk ogenblik monitoren of de bestuurder de situatie onder controle heeft. Want als dat niet zo is, neemt het risico op een ongeval toe. En dan is de vraag hoe technologie dit kan voorkomen.

Drie fases in het rijgedrag

Is die controle van de bestuurder altijd een ja/nee-verhaal? Zijn er geen gradaties?

Tom Brijs: We onderscheiden drie niveaus. Eerst spreken we van normaal rijgedrag: de bestuurder is alert en voert zijn rijtaak probleemloos uit. Als dat niet langer het geval is, komt hij in de gevarezone (niveau twee). Bepaalde signalen tonen dat de bestuurder niet langer optimaal rijgedrag vertoont. Vermoeidheid in combinatie met een te korte volgafstand ten opzichte van een voorligger is hiervan een goed voorbeeld. Rijhulpsystemen maken de bestuurder tijdig attent op het potentiële gevaar. Als de bestuurder niet reageert, evolueren we

naar niveau 3. In dit niveau is een ongeval nog net vermijdbaar, maar spoort het rijhulpsysteem de bestuurder aan tot onmiddellijke actie. Ten slotte is er de fase waarin een ongeval onvermijdelijk wordt, maar deze valt buiten het bereik van onze studie. We willen immers berekenen hoe groot het risico op een ongeval wordt in de eerste drie fases en hoe we dit kunnen vermijden door tussenkomst van rijhulpsystemen.

Gamification

Leert de bestuurder ook zelf iets uit zijn rijgedrag?

Tom Brijs: Absoluut. We bewaren alle data op een platform. De bestuurder krijgt inzicht in zijn rijgedrag via een website of app op zijn smartphone. We begeleiden hem ook om zijn gedrag op een duurzame manier te verbeteren. Er zijn al heel wat toepassingen die iemands rijgedrag in kaart brengen, maar vooral de factor duurzaamheid ontbreekt vaak. Mensen vinden het wel leuk om een score te krijgen, maar na een tijd gaat het toch vervelen of trekken ze zich er maar weinig meer van aan. Wij willen die duurzaamheid erin krijgen via gamification: we passen de leer- en speltheorie toe om het gedrag voor de langere termijn te veranderen. Zo krijgt de bestuurder tips en feedback, en dagen we hem uit om bepaalde doelen te realiseren. Denk bijvoorbeeld aan de opdracht om zich gedurende de vijf volgende ritten 100% aan de snelheidsbeperkingen te houden. Slaagt de bestuurder daarin, dan verzamelt hij virtuele punten en badges waarmee hij in een webshop dingen kan kopen. Hij kan ook zijn eigen rijgedrag vergelijken met dat van anderen.

Over welke types van vervoer heeft de studie betrekking?

Tom Brijs: We bestuderen verschillende transportmodi: privétrajecten met de auto, maar ook vrachtwagens in de transportsector. Zo kunnen we crossmodaal kijken of er verschillen zijn naargelang het vervoersmiddel. Het onderzoek loopt niet alleen in België, maar ook in Griekenland, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Portugal.

De studie is intussen een klein jaar aan de gang. In welke fase zitten jullie nu?

Tom Brijs: De eerste fase was de inventarisatiefase. We zijn op zoek gegaan naar goede indicatoren om de status van de chauffeur te meten. Daarnaast hebben we onderzocht welke parameters we kunnen gebruiken om de complexiteit van de wegomgeving in kaart te brengen en welke technologieën we kunnen inzetten. In de tweede fase hebben we de blueprint uitgetekend: wat gaan we meten met welke technologie, welke experimenten en welke fasering hanteren we?

Nu zijn we volop bezig met de implementatie van de technologie: het schrijven van de software, integreren van de data met de app en het webplatform ... In de laatste fase wordt alles geïnstalleerd en gaan we op zoek naar deelnemers om data te gaan verzamelen. Als transportbedrijven interesse hebben om deel te nemen, dan mogen ze zich zeker bij ons aanmelden.

Wat is jullie einddoel?

Tom Brijs: Bedoeling is om op het einde van het project over een werkend platform te beschikken dat aantoonbaar hoe technologie de bestuurder kan ondersteunen in het veilig uitvoeren van zijn rijtaak, zowel tijdens als na de rit. Ook zullen we bestuderen hoe we zo'n platform op een onafhankelijke manier kunnen vermarkten. <

Meer info over dit onderzoeksproject staat op www.idreamsproject.eu. U vindt er ook de contactgegevens om u aan te melden als deelnemer aan de studie. Ten slotte kunt u zich inschrijven op de newsletter, zodat u systematisch op de hoogte blijft van de voortgang van de studie.

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



IS UW VRACHTWAGEN IN PANNE GEVALLEN?

Dit is heel vervelend, maar maak u geen zorgen. Met onze waarborg **bijstand na pech** voor vrachtwagens verlossen wij u van onnodige stress. Bel simpelweg naar **TVM truck assistance** via +32 (0)78 15 11 63 en u wordt 24/7 onmiddellijk verder geholpen door een team specialisten. Wij regelen de pechverhelping ter plaatse, alsook het slepen van het voertuig als pechverhelping ter plaatse niet mogelijk is. En dit in **heel Europa!** Zo kunt u steeds onbezorgd de weg op.

Meer weten?

Contacteer uw makelaar of neem een kijkje op www.tvm.be.

Disclaimer:

De informatie in deze fiche is een verkorte en vereenvoudigde weergave van de informatie uit de algemene voorwaarden. Het is verboden om delen hieruit te kopiëren of te veranderen. Gebruik van deze inhoud is verboden tenzij TVM Belgium eerst toestemming verleend heeft. Een verzoek hiertoe kunt u indienen via info@tvm.be. Deze waarborg maakt deel uit van het product Package vrachtwagen. Op deze verzekering is het Belgische recht van toepassing. De looptijd van de overeenkomst is telkens 1 jaar en wordt stilzwijgend verlengd. Meer informatie over deze waarborg vindt u terug in het informatiedocument over het verzekeringsproduct en de algemene voorwaarden op www.tvm.be.