

# TVM ACTUEEL

Vlaams minister Lydia Peeters:

## Duurzaamheidsplannen voor de transportsector

‘Het is echt een en-en-verhaal’

PLUS



**Philip Salaerts:**

‘Elektrificatie verandert het  
transportlandschap volledig’



**Peter Hermans:**

‘Chauffeurs hebben recht op veilige  
en comfortabele infrastructuur’



**Bernard Piette:**

‘Dé beste vorm van transport  
bestaat vandaag nog niet’



10

## VLAAMSE DUURZAAMHEIDSPANNEN VOOR DE TRANSPORTSECTOR

Volgens de Europese klimaatplannen moet de CO<sub>2</sub>-uitsoot van de transportsector tegen 2050 met 90% gedaald zijn. Wij vroegen Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters hoe Vlaanderen die doelstellingen wil behalen.



4

### PITSTOP

Chelsey Lenaerts: 22 jaar en zaakvoerder van haar eigen transportbedrijf.



6

### PHILIP SALAERTS OVER DE EVOLUTIE IN DE LOGISTIEKE SECTOR

Distrilog behoort tot de top vijf van Belgische bedrijven in transport en warehousing. Wij spraken met Philip Salaerts, CEO en eigenaar van het familiebedrijf.



16

### PARKING KALKEN HEEFT HOOG BEVEILIGINGSNIVEAU

TotalEnergies kreeg Europese financiering voor de ontwikkeling van beveiligde vrachtwagenparkings langs de E17 in Kalken. Een stand van zaken.



26

### DE TRANSPORTSECTOR OP WEG NAAR ZERO-EMISSIE

De transitie naar zero-emissie in de transportsector wordt een moeilijke opdracht. Dat weet ook Bernard Piette, managing director van Logistics in Wallonia.

TVM Actueel is een periodieke uitgave van TVM Belgium.  
Redactie: Dirk Mertens,  
Veerle De Graeve en Ena Bernaers (Mindsetting)

Fotografie: Dorien Van der Eecken, Filip Van Loock, Frederick Van Grootel, Distrilog, TVM verzekeringen, Logistics in Wallonia en kabinet Lydia Peeters

Vormgeving: Mindsetting.be

Redactieadres: TVM Belgium | Berchemstationstraat 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 Hooogeveen - KvK: 53388992 | Authorized by DNB, Westeinde 1, NL-1017 ZN Amsterdam

### Dringend bijstand nodig na ongeval, pech of ziekte?

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

+32 (0)78 15 11 63

Bekijk onze animatievideo op [www.tvm.be/assistance](http://www.tvm.be/assistance) voor een snel en duidelijk overzicht.

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



14

**SPIEGELAFSTELPLAATSEN VOOR VEILIGER VRACHTVERVOER**



20

**ANDRÉ VAN DEN BRANDEN IS DÉ GOUDEN RIDDER VAN DE WEG 2023**



21

**ONTDEK HET HERSTELNETWERK VAN TVM SCHADESERVICE**



21

**5 VRAGEN AAN NADINE STOOP**



22

**TVM PREVENTIESERVICE VOOR ALLE KLANTEN**



30

**RECHTSBIJSTANDSVERZEKERING: BELGISCHE EN GESPECIALISEERDE DIENSTVERLENING**

## VAN DE ALGEMEEN DIRECTEUR



We zitten in de laatste rechte lijn van 2023. Ik blik dan ook met plezier al even terug op een jaar waarin we opnieuw de wind in de zeilen hadden. TVM Belgium staat er als merk en ik ben heel fier op wat ons team voor en achter de schermen verwezenlijkt (heeft). In deze editie van ons magazine zetten we Nadine Stoop in de bloemetjes. Samen met Mark Massa en Jan van Waterschoot is zij al 25 jaar een rots in de branding bij TVM Belgium. Ik wil hen dan ook graag persoonlijk bedanken voor hun jarenlange inzet en loyaliteit.

Onze ambities reiken verder dan enkel een rendabele groei in onze portefeuille. Ook op maatschappelijk vlak willen we ons steentje bijdragen. Meer dan ooit zetten we daarom in op ESG (Environmental, Social & Governance). Binnenkort lanceren we een zero-emissieverzekering die beantwoordt aan de actuele en specifieke noden van transporteurs die investeren in emissieloze voertuigen. En die investering is broodnodig, want de energie-ambities van België en Europa zijn voor onze sector de komende jaren erg hoog. Een goede zaak voor de planeet, maar we mogen niet vergeten dat een energietransitie zware investeringen vraagt. Transporteurs zien hun winstmarges verkleinen en krijgen daartegenover slechts beperkte subsidies. Om bedrijven echt te overhalen om de stap richting zero-emissie te zetten, moet ook de overheid een passend kader creëren. In deze editie komen de uiteenlopende standpunten van minister Lydia Peeters, Philip Salaerts (Distilog) en Bernard Piette (Logistics in Wallonia) aan bod over het verduurzamen van het goederen-transport. Een boeiend debat, waarin het laatste woord nog niet is gezegd.

*‘De energie-ambities voor de sector liggen erg hoog. TVM draagt haar steentje bij’*

Ook het sociale luik van transport verdient onze aandacht. Veilige vrachtwagenparkings met comfortabele en propere voorzieningen zijn een must voor het welzijn van de duizenden vrachtwagenchauffeurs die dagelijks op onze Belgische wegen rijden. TVM Belgium speelt al jaren een voortrekkersrol om veilige vrachtwagenstopplaatsen onder de aandacht te brengen en te promoten en ook de komende jaren ligt hier onze focus.

De toekomst brengt voor veel transportbedrijven onzekerheid en uitdagingen met zich mee. Bij TVM Belgium zijn we er rotsvast van overtuigd dat onze klanten dankzij hun ondernemerschap ook in een duurzamere en veiligere transportwereld hun plek zullen vinden, met ons als trouwe adviseur en verzekeraar aan hun zijde. Ik wens het u van harte toe.

Frank Van Nueten,  
algemeen directeur



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

# Chelsey Lenaerts: 22 jaar en haar eigen transportbedrijf

Toen ze 18 jaar oud was, haalde Chelsey Lenaerts, amper zes maanden na haar gewoon rijbewijs, het rijbewijs CE. Vier jaar later, in juni dit jaar, richt ze haar eigen transportbedrijf Transport Lenaerts Chelsey bv op. Niet veel mensen doen het haar na. Wij spraken met Chelsey over haar grote liefde: de vrachtwagen.

tekst: Ena Bernaers

beeld: Frederick Van Grootel

## Liefde voor de vrachtwagen met de paplepel ingegeven

Haar liefde voor de vrachtwagen is begonnen toen ze nog heel klein was. “Mijn ouders hebben hun eigen transportbedrijf. Als zesjarig meisje ging ik tijdens de schoolvakanties mee met papa in de vrachtwagen. We waren de hele dag op pad en kwamen 's avonds pas weer thuis. Ik vond het altijd spijtig wanneer ik weer naar school moest (lacht).”

Toen ze op haar achttien jaar niet goed wist wat te doen, begon ze aan de Universiteit van Hasselt aan de opleiding Handelswetenschappen. “Dat is best een brede richting, waardoor ik er later nog alle kanten mee op kon.”

‘Het is een echte mannenwereld, maar ik kan mijn mannetje wel staan’

## Eigen bedrijf opgericht

Eens afgestudeerd, groeide het idee om een eigen transportbedrijf te beginnen. “Ik droomde al langer van een eigen bedrijfje, omdat ik dat thuis ook altijd zo gezien heb. Ik kon natuurlijk ook bij mijn ouders in het bedrijf stappen, maar ik wilde toch graag zelf iets opbouwen.” In juni dit

jaar heeft ze de stap gezet en richtte ze Transport Lenaerts Chelsey bv op. “Mijn opleiding aan de UHasselt is uiteindelijk nog goed van pas gekomen. Bij het halen van mijn vervoersvergunning, heb ik heel wat vrijstellingen gekregen. En uit mijn afstudeerrichting Supply Chain Management zie ik veel dingen in de praktijk terugkomen. De komende jaren wil ik rustig opbouwen, maar op termijn zou ik het erg leuk vinden om een extra vrachtwagen en chauffeur in dienst te hebben.”

## Het leven als zelfstandige

“Alles loopt momenteel heel goed. Het leven als zelfstandige bevalt me wel, al is het ook niet te onderschatten. Mijn werkdag start meestal rond vier à zes uur 's ochtends en eindigt rond zes à zeven uur 's avonds. Ik doe dus dagen van twaalf tot veertien uur, wat zeker pittig is. De administratie die erbij komt kijken, durft daardoor wel eens blijven liggen.

Ik rij vooral met de bulk, dat doe ik ook het liefst. Ik laad veevoerders of meststoffen in de fabriek en lever die dan in de silo's op boerderijen. Af en toe rij ik ook met de kipper of met de betonmixer.”

## Dankbaar om steun ouders

De ouders van Chelsey hebben al jaar en dag hun eigen

transportbedrijf en kennen het reilen en zeilen in de sector. “Het is gemakkelijk dat ik altijd bij hen terecht kan voor hulp of advies. Zeker in het begin komt er veel bij kijken om alles in orde te krijgen. Mama en papa hebben het zelf ook allemaal meegemaakt en zijn echt een grote steun geweest.”

## Steeds meer vrouwen in transportsector

Er zijn niet veel vrouwen in de transportsector, zeker niet als zelfstandige. “Het is een echte mannenwereld, maar ik kan mijn mannetje wel staan. Vrouwen moeten ook zeker niet onderdoen voor mannen, we zijn minstens even goed in de job. Tegenwoordig zie ik steeds duidelijker een verschuiving in de sector. Er zijn steeds meer vrouwen die de stap richting de transportwereld durven zetten en dat kan ik alleen maar toejuichen.”

## De mooiste job ter wereld

“Vrachtwagenchauffeur is voor mij het mooiste beroep dat er is. Ik geniet elke dag van een nieuw avontuur. Je komt op zoveel plaatsen waar je anders nooit zou komen. Je hebt veel vrijheid en ook de babbeltjes met klanten zijn erg fijn. Elke dag opnieuw vliegen de uren voorbij. Voor ik het goed en wel beseft, parkeer ik mijn vrachtwagen alweer thuis op de oprit en kijk ik uit naar wat de volgende dag in petto heeft.” <



# De evolutie in de logistieke sector

460.000 m<sup>2</sup> warehousing, 1.600 medewerkers, 164 miljoen euro omzet, 415 wagens en 21 sites. Het zijn grote cijfers voor een Belgisch familiebedrijf. Distrilog is dan ook een van de grootste spelers in ons land op vlak van logistiek. Met enkele vooraanstaande klanten in hun cliënteel zoals AB Inbev, Nestlé en Atlas Copco behoort Distrilog tot de top vijf van bedrijven in transport en warehousing. Wij spraken met Philip Salaerts, CEO en eigenaar van het familiebedrijf.

tekst: Ena Bernaers

beelden: Filip Van Loock en Distrilog



## Evolutie en innovatie centraal

Distrilog is al sinds 1991 actief in de logistieke sector. Om als bedrijf relevant te blijven, is het belangrijk om continu te evolueren en te innoveren. “Door actief te kijken naar marktrends en dankzij overname-opportunities op ons pad, voelen wij de prioriteiten van de sector aan en kunnen we daar vlot op inspelen”, vertelt Philip Salaerts. “Tot voor 2017 hadden wij bijvoorbeeld amper traditionele food stockage, terwijl dat nu onze grootste activiteit is. Je kijkt wat werkt en bouwt dat vervolgens verder uit.”

Distrilog is ondertussen actief in een heel brede waaier aan sectoren. Denk aan food, retail, fast moving consumer goods (FMCG), Do It Yourself (DIY), petcare en chemische producten. “Ons transport is afgestemd op die grote diversiteit. We kunnen zowat alle temperaturen (diepvries, gekoeld, geconditioneerd en ambient) aan in opleggers en bakwagens in alle

## ‘De manier waarop klanten naar logistiek kijken, is hard veranderd’

maten en gewichten. We vervoeren grote compressoren met diepladers en evengoed colli's met bestelwagens. Onze hoofdfocus ligt vandaag echter op geconditioneerde food, dus vooral verse voeding en chocolade. In juli hebben we nog een bedrijf in Zele overgenomen dat gespecialiseerd is in chocoladetransport en -stockage. Dat is een mooie aanwinst en past helemaal in onze huidige visie.”

### Professionalisering van de logistieke sector

“Doorheen de dertig jaar die we actief zijn, zijn we als bedrijf sterk geëvolueerd en gegroeid. Niet alleen het type klanten in onze portefeuille is veranderd, maar ook de manier waarop klanten naar logistiek kijken. De sector is het afgelopen decennium sterk geprofessionaliseerd. Via track & trace-systemen kunnen we de vrachtwagens nu à la minute volgen, terwijl we daar vroeger voor naar de chauffeur moesten bellen. We kennen de exacte flow: wanneer de goederen binnenkomen, waar ze staan in het

magazijn, wanneer ze bij de klant geleverd worden... Dat kunnen we ook heel transparant tonen. Logistiek wint ook nog steeds aan belang. Tijdens de coronapandemie waren er grote problemen met stockaanvoer. Klanten hebben aan den lijve ondervonden dat een supply chain die vastzit enorme consequenties heeft voor hun bedrijf. Op vlak van warehousing is er in die periode een enorme shift gekomen. Tot voor corona was de stock zo laag mogelijk, terwijl bedrijven nu enorme voorraden aanleveren.”

### Warehouses op strategische locaties

De locaties van de magazijnen van Distrilog zijn strategisch gezien erg belangrijk. “In 2021 hebben we een magazijn in Jumet geopend, in de buurt van Charleroi. Dat was een heel bewuste keuze, omdat we in die regio veel afzet hebben. Rekening houdend met de werken op de Brusselse ring, hadden we op die locatie echt een crosshub nodig.

Vandaag de dag hebben we helaas niet meer altijd de luxe om nieuwe locaties strategisch uit te kiezen. Anderhalf jaar geleden zaten al onze magazijnen vol. We hadden dringend een nieuwe locatie nodig, maar ik heb gewoon moeten nemen wat er beschikbaar was. De tijd dat je in ons land alles zo maar kon volbouwen, is voorbij. Het kost nu letterlijk bloed, zweet en tranen om een omgevingsvergunning te krijgen, wat het heel erg moeilijk maakt om nog iets nieuws op te zetten. In bepaalde regio's zoals Gent en Genk zijn er nog mogelijkheden, maar in de regio's Antwerpen en Brussel, waar je als logistiek bedrijf wil zitten, zijn er gewoon geen opties meer.

We hebben wel het geluk dat onze magazijnen momenteel een goede bezettingsgraad hebben, waardoor we niet actief moeten uitkijken naar nieuwe locaties. Je houdt natuurlijk wel altijd je oren en ogen open. Als er interessante opportuniteiten zijn op goede locaties, kan je die kans niet laten schieten”.

### Digitalisering en automatisering

Digitalisering en automatisering zijn twee elementen waar een logistieke speler anno 2023 niet meer onderuit kan. Al zijn de fundamenten, zeker voor digitalisering, heel wat jaren geleden gelegd. “Als logistieke partij

zijn wij al lang bezig met digitaliseren. Vijftien jaar geleden al konden klanten hun ingescande pod's (proof of delivery) op onze website terugvinden. Ondertussen zijn die webtools natuurlijk sterk verbeterd en vernieuwd, maar de basis blijft hetzelfde. Onze magazijnen werken ook al heel wat jaren digitaal. Transport anderzijds heeft nog een hele weg af te leggen. De tools zijn er, maar de klanten moeten mee willen. Veel partijen blijven voorlopig verknocht aan de papieren vrachtbrief. We proberen hen warm te maken om volledig digitaal te gaan en ik geloof dat we er binnen een aantal jaar wel zullen komen.

Op vlak van automatisering hebben we altijd kleine stapjes gezet, zoals de installatie van een wikkelastraat heel wat jaren geleden. Nu zetten we voor het eerst een grote stap met een forse investering van twintig Automatisch Geleide Voertuigen (AGV's). Dat zijn onbemande toestellen die zelfstandig navigeren, pallets in en uit de rekken halen en rondvoeren in het magazijn. Dit is tot nog toe een van de grootste automatisatieprojecten in België, dat stapsgewijs vanaf januari 2024 live gaat. Als 3PL (Third Party Logistics) geloof ik in dergelijke automatiseringen in magazijnen. Wij moeten een bepaalde flexibiliteit inbouwen om aan de noden van onze klanten te kunnen blijven voldoen. En dat kan dankzij deze AGV's. Automatiseren is een permanente innovatie, ook dankzij kruisbestuiving van klanten en leveranciers.”

### Chauffeurstekort is grote uitdaging

De grootste uitdaging de komende jaren wordt het chauffeurstekort. “Er komt een enorme pensioneringsgolf op ons af en er is weinig instroom. Daarom trekken we voluit de kaart van onze eigen opleidingen via onze Distrilog Academy. We hebben hiervoor enkele bestelwagens in ons wagenpark waarvoor een rijbewijs B volstaat. Die chauffeurs leiden we inhouse op om ook hun C- of CE-rijbewijs te halen. Anderzijds zijn we ook heel flexibel naar onze chauffeurs toe. Ze kunnen in alle mogelijke regimes bij ons aan de slag, wij passen ons met plezier waar mogelijk aan. Daardoor lukt het ons bijvoorbeeld om een aantal pensioengerechtigden in dienst te houden. Een van onze chauffeurs, Louis, rijdt op >



zijn 78 jaar nog steeds voor ons. Het ludieke daaraan is dat niemand van de jonge gasten zijn tempo aan kan. We weten niet hoe hij het doet, maar hij krijgt altijd alles voor mekaar.”

### Elektrificatie van ons wagenpark

De grootste revolutie in de logistieke sector gaat volgens Philip Salaerts de komende tien jaar plaatsvinden, vooral op het gebied van transport. “Ik geloof in alternatieve brandstoffen en ben er zeker van dat ze het transportland-

‘We hebben niet meer de luxe om nieuwe locaties strategisch te kiezen’

schap volledig zullen veranderen. We analyseren al enkele jaren actief de evoluties op de markt. In 2023 heb ik voor het eerst het gevoel dat er genoeg middelen en informatie beschikbaar zijn om concrete CO<sub>2</sub>-doelstellingen neer te schrijven. We weten nu waar we als bedrijf naartoe willen en op welke manier we dat kunnen realiseren. We werken daarop een aantal best en worst case scenario's uit. De komende

jaren zullen moeten uitmaken hoe we verder kunnen gaan. Worden alternatieve brandstoffen betaalbaarder? Dan kunnen we doorgaan en uitbreiden. Blijven alternatieven echter even duur als nu? Dan zal het voorlopig bij pionierswerk blijven.

LNG (Liquified Natural Gas) was voor velen lange tijd dé oplossing voor duurzamer transport. Het is betaalbaar, maar het blijft nog steeds een fossiele brandstof. Je moet dus overstappen naar bio-LNG, wat qua kostprijs toch al maal twee is. Sinds juli is 10% van ons totale brandstofvolume bio-LNG, wat we in de toekomst relatief gemakkelijk kunnen uitbreiden. Anderzijds wordt er veel gepraat over waterstof. Maar als je bij de constructeurs kijkt, zijn zij daar nog niet mee bezig. Hun focus ligt momenteel op de elektrificatie. Wij hebben recent onze eerste twee elektrische vrachtwagens aangekocht, die we puur voor shuttlewerk zullen inzetten van zes uur 's ochtends tot zes uur

's avonds, waarna ze negen uur kunnen opladen. De kostprijs ligt zo'n 3,5 maal hoger dan voor een gewone vrachtwagen, dus vanuit een commercieel standpunt blijft het voorlopig een moeilijk verhaal. Het is echt noodzakelijk dat onze klanten mee willen stappen in een elektrisch verhaal. De prijzen zullen in de toekomst wel naar beneden gaan en de subsidies van de

overheid helpen ook natuurlijk. Al denk ik dat ze toch voor extra stimulansen moeten zorgen.

Op vlak van warehousing hebben we momenteel samen met al onze vastgoedeigenaars een plan in uitvoering om onze gebouwen naar BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method) te brengen. Dat is een duurzaamheidscertificaat dat je in verschillende niveaus kan behalen. Al onze magazijnen zijn ook reeds voorzien van zonnepanelen en led-verlichting.

### Filegraad exponentieel toegenomen

De filegraad op de Belgische wegen is de laatste jaren exponentieel toegenomen. “Anderzijds willen klanten alles alsmaar sneller geleverd krijgen. De files maken het echter onmogelijk om overal op tijd te komen. We zijn dus genoodzaakt om meer vrachtwagens in te zetten, waardoor er natuurlijk nog meer files ontstaan. Het is een selffulfilling prophecy. Om dit te kunnen veranderen, moeten we allemaal onze mentaliteit veranderen. Het is niet normaal dat je pakje de dag na je bestelling al bij je op de stoep staat.”

Zoals minister Peeters aanhaalt in het artikel op pagina's 10-13, zorgen de files in ons land voor een totale maatschappelijke kost van 4,8 miljard euro op jaarbasis. “Een interessante piste is volgens mij om de volledige capaciteit van ons wegennetwerk 24 uur per dag te benutten. Om het fileprobleem aan te pakken, moeten we echt meer inzetten op 's nachts rijden en leveren. Wij proberen onze klanten daarvan te overtuigen, want het biedt voor alle partijen erg veel voordelen. Dat merken we ook aan onze chauffeurs. Er is een wachtlijst voor nachtchauffeurs. Ze worden meer betaald en moeten niet in de file staan, een win-win dus. De coronacrisis was filegewijs een heerlijke tijd voor onze sector. Onze planningssystemen sloegen volledig op hol, omdat de chauffeurs te snel terug waren. We bespaarden 5.000 uur per maand voor 400 chauffeurs omdat er geen files waren. Daardoor konden we veel meer kilometers op minder tijd afleggen. Zo krijg je een idee welke enorme economische impact de files hebben op logistieke spelers.”



### Samenwerking met maatwerkbedrijven

Als bedrijf draagt Distrilog ook zijn steentje bij aan onze maatschappij. Zo hebben ze drie grote verpakkingsruimtes in eigen beheer, waar ze samenwerken met enkele maatwerkbedrijven. “Mensen die niet in het reguliere arbeidscircuit terechtkunnen, helpen

## ‘Elektrificatie gaat het transportlandschap volledig veranderen’

ons met goederen herpakken en promotiemateriaal maken. Ze werken rechtstreeks in onze systemen, zodat de klant continu kan opvolgen. Het gaat veel sneller, is goedkoper en duurzamer dan wanneer de klant dit nog eens met zijn eigen productie-eenheid moet doen. Dat we daarbij een sociaal doel steunen, maakt dit natuurlijk een erg mooi verhaal. Binnenkort verzorgen we trouwens ook het transport voor een mooi project in Antwerpen. We brengen gevulde brooddozen rond naar Antwerpse scholen, waar kansarme kinderen ze gratis in ontvangst mogen nemen.”

### Maatschappelijke veranderingen op til

“Wat de toekomst brengt voor Distrilog? We proberen ons bedrijf

gezond te houden en gestaag te groeien. De algemene maatschappelijke veranderingen en tendensen zullen voor de grootste impact zorgen de komende jaren. Ik denk bijvoorbeeld aan elektrificatie. Ik heb het gevoel dat we de kar voor het paard spannen. Het gaat heel snel en dat is ook nodig, want de klimaatverandering valt niet meer te ontkennen. Maar waar gaat al die elektriciteit vandaan komen? Wij zijn bezig met een afschakelplan voor onze kerncentrales, terwijl ze in Zweden met nieuwe kerncentrales gaan bouwen. Alternatieve energie van de zon en de wind zullen helpen, maar kunnen het gat onmogelijk volledig dichten. We moeten vooruit, maar dat betekent ook dat je als overheid maatregelen moet nemen op de korte, middellange en lange termijn. Ik stel mij soms wel eens de vraag of de overheid het allemaal wel goed voor elkaar heeft. Transport naar het spoor en het water brengen, is een goede oplossing voor afstanden boven de 300 km. Voor kortere afstanden is het gewoonweg te duur en je moet de goederen nog steeds bij de eindklanten krijgen natuurlijk. Het is een erg moeilijke oefening om te maken. Ik ben dan ook zeer benieuwd naar wat de toekomst nog zal brengen.” <





# Duurzaamheidsplannen voor de transportsector

Momenteel is de transportsector in Europa goed voor een kwart van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot op ons continent. Volgens de Europese klimaatplannen die in de Green Deal beschreven staan, moet die uitstoot tegen 2050 met 90% gedaald zijn. Dat is een hele opdracht, want er zijn voorlopig weinig waardige alternatieven voor dieseltrucks. Wij spraken met Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters en vroegen haar hoe Vlaanderen die doelstellingen wil behalen.

tekst: Ena Bernaers

beelden: Kabinet Lydia Peeters

**H**oe ver staat Vlaanderen in 2023 op de weg naar zero-emissie in de transportsector?

We zijn in Vlaanderen volop bezig met de transitie naar zero-emissie. Vanuit de overheid zetten we alles op alles om die transitie te faciliteren en te stimuleren en zo onze koppositie

‘We willen transportbedrijven motiveren om werk te maken van vergroening’

inzake duurzaam transport en duurzame logistiek in Vlaanderen te behouden. Tegen 2030 willen we de CO<sub>2</sub>-uitstoot voor mobiliteit fors verminderen. In 2005 was de sector goed voor 17,7 megaton CO<sub>2</sub>-uitstoot. Tegen 2030 moeten we die met 6,3 megaton verminderen. Om dat te realiseren, hebben we een pakket aan

sterke vergroeningsmaatregelen genomen voor mobiliteit in het Vlaams Energie- en Klimaatplan. Recent heb ik ook een topteam zero-emissie vrachtvervoer in het leven geroepen onder de koepelnaam VIAVIA (Vrachtvervoer Intelligent Aanpassen en Vergroenen via een

Integrale Aanpak). We zetten in op vijf thema's: duurzame stadslogistiek, duurzame binnenvaart, duurzame luchtvaart, multimodale corridors en zero-emissie vrachtvervoer op de weg. Aan de hand van die vijf thema's willen we samen met private spelers beleidsaanbeve-

lingen en acties opzetten.”

*Met welke concrete acties wilt u het transport in Vlaanderen verduurzamen om zo de plannen van Europa in de Green Deal te bereiken?*

Er zijn een groot aantal concrete actiepunten opgenomen in het Vlaams Energie- en Klimaatplan en

het ‘Clean Power for Transport’ programma. Zo willen we onder andere het aantal voertuigkilometers drastisch verminderen, verschuiven en vergroenen. Een modal shift moet zowel bewerkstelligd worden voor personenvervoer als voor goederenvervoer. Dit laatste doen we door de kilometerheffing voor vrachtwagens op het wegennet uit te breiden. Zo worden ook de havengebieden en hoofdwegen met veel sluipverkeer in het grondgebied opgenomen. Op die manier willen we zo veel mogelijk transport van de weg halen en richting de waterweg en het spoor brengen. Kilometers die wel nog op de baan gereden worden, moeten groen en emissieloos worden. Daarom wordt vanaf 2024 zero-emissietransport vrijgesteld van de kilometerheffing.

Daarnaast kreeg ik in 2021 de volle bevoegdheid over het programma ‘Clean Power for Transport’. Indien ons wagenpark volledig vergroend wordt, zou dit een enorme vermindering in CO<sub>2</sub>-uitstoot teweegbrengen. Daarom mogen er vanaf 2029 in Vlaanderen geen >

nieuwe wagens met een verbrandingsmotor op fossiele brandstoffen meer verkocht worden.

## ‘Het is echt een en-en-verhaal’

Daarin zijn we ambitieuzer dan Europa, maar het is noodzakelijk om de klimaatuitdagingen aan te pakken. De nodige CO<sub>2</sub>-reductie halen we door te investeren in technologie, vooruitgang en de toekomst. Een beter milieu, meer welvaart en een sterkere economie gaan zo hand in hand.

*Wat veel transportbedrijven vandaag tegenhoudt om voor een groene vloot te kiezen, is de hoge kostprijs. Zeker kleine transportbedrijven hebben niet de middelen om een truck die drie keer zo duur is als een standaard diesel-truck aan te kopen. Hoe kan de overheid daarbij helpen?*

Voor veel transporteurs is de prijs van elektrische vrachtwagens vandaag inderdaad veel te hoog. Omdat we als overheid transporteurs willen ondersteunen in de aankoop van zero-emissievoertuigen en laadinfrastructuur, is er de ecologiepluspremie.

Met die premie krijgen ondernemingen subsidies bij de aankoop van een zero-emissie- vrachtwagen en de bijbehorende laadinfrastructuur. Daarbovenop heb ik ook een projectoproep voor laadinfrastructuur voor zwaar vervoer gelanceerd, waar we in totaal zo'n 120 aanvragen voor binnenkregen. De 109 goedgekeurde projecten konden daarbij op 20% subsidie rekenen. Daarnaast zijn er nog de fiscale stimuli. Zo kent de aankoop van zero-emissievrachtwagens 35% verhoogde investeringsaftrek en is de laadinfrastructuur 150% fiscaal aftrekbaar.

Aan de hand van deze stimuli willen we transportbedrijven echt motiveren om werk te maken van vergroening. Want als je al deze maatregelen en het verbruik samentelt, is de total cost of ownership al veel interessanter. Het is natuurlijk ook belangrijk dat de constructeurs mee zijn in het zero-emissieverhaal. We brengen regelmatig bedrijfsbezoeken en zien effectief dat ze volop inzetten op zero-emissie. Bij Volvo Trucks in Gent bijvoorbeeld rolde deze zomer de eerste in België geproduceerde elektrische truck van de band.

*Ook het beperkt aantal openbare laadpunten met voldoende ruimte en snelle laadcapaciteit voor vrachtwagens is momenteel een heikel punt dat veel transporteurs weerhoudt om over te stappen naar elektrische trucks. Hoe willen jullie als overheid de openbare laadinfrastructuur en -capaciteit in het land op niveau krijgen?*

De transitie manager elektrificatie heeft het 'Clean Power for Transport' programma grondig bekeken en de markt geanalyseerd. Hij is tot de conclusie gekomen dat de vergroening van de vrachtwagenvloot volop plaatsvindt vanaf 2025. Ons topteam zero-emissie van het VIAVIA-project onderzoekt wat we kunnen doen om binnen twee jaar over meer dan voldoende laadinfrastructuur te beschikken. Er worden daarom pilootprojecten opgezet om laadpleinen aan te leggen met laad- en tankmogelijkheden voor verschillende zero-emissietechnologieën. Die moeten zowel te vinden zijn langs onze snelwegen als bij overslagplaatsen. Het is echt een en-en-verhaal. We zijn op heel wat vlakken gelijktijdig bezig om zo de transporteurs vertrouwen te geven in elektrisch rijden.





*Experten zien veel toekomstmogelijkheden met waterstof. Hybride trucks met diesel en waterstof vereisen minder investeringen van de transporteur en verminderen de CO<sub>2</sub>-uitstoot toch al met zo'n 90%. Wat is uw kijk hierop?*

Wij geloven sterk in technologische vooruitgang en zijn van mening dat we alle technologie, innovatie en kennis die we hebben in Vlaanderen, moeten gebruiken. We zien op het terrein dat het echt in twee sporen gaat. In een eerste fase kiezen we voor kortere afstanden voluit voor elektrificatie. Dit is de meest kostenefficiënte optie vandaag. We zien dat de markt vanaf 2030 verdere stappen wil zetten in waterstoftechnologie, vooral voor lange afstanden. Vandaag de dag is waterstof vaak grijs en is er veel energie nodig om het te maken. Door waterstofhubs te creëren, zoals nu bijvoorbeeld in Oostende, wordt het mogelijk om ook blauwe en groene waterstof te produceren. We sluiten noch het een, noch het ander uit en zelfs combinaties van technologieën kunnen. We gaan voor een technologie-neutraal verhaal inzake zero-emissie. Voor ons mag het alles zijn, zolang we kostenefficiënt blijven en decarbonisatie het resultaat is.

*Duurzaamheid is niet alleen groen rijden. Ook routes optimaliseren om het aantal lege kilometers in te perken en zo de CO<sub>2</sub>-uitstoot naar beneden te krijgen, is erg belangrijk. Hoe kunnen jullie daar als overheid in ondersteunen?*

We gebruiken de kilometerheffing als sturende fiscaliteit. Transporteurs betalen ook de lege kilometers, dus ze hebben er alleen maar baat bij om hun vrachtroutes datagesturd te optimaliseren. Elk transportbedrijf bekijkt zijn business vanuit een economisch perspectief. Je kan beter de handen in elkaar slaan met een partner, dan met een lege vrachtwagen rondrijden. Samenwerkingen en overstophubs zijn de toekomst en zorgen ervoor dat je zo weinig mogelijk kilometers aflegt met je eigen vracht.

Het uiteindelijke doel is natuurlijk om helemaal geen lege vrachtwagens op de baan te hebben. Dat moet echt de norm worden, want de files die we elke dag op onze snelwegen zien, kosten onze maatschappij op jaarbasis maar liefst 4,8 miljard euro.

*Hoe kunnen we transport verder verduurzamen?*

Ik heb heel veel vertrouwen in ons team zero-emissie. Met VIAVIA hebben we echt een coalitie van bereidwilligen gevormd. We slaan als overheid de handen in elkaar met private spelers om samen acties uit te rollen, initiatieven te nemen en

*‘Aan de hand van fiscale stimuli hopen we de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de transportsector tegen 2030 met 55% te verminderen’*

technologise vooruitgang te promoten. Dat is ook waar we voor transport toekomstgericht op zullen inzetten: geconnecteerd, emissievrij en gefocust op innovatie en technologise vooruitgang.

De transitie is volop bezig en gaat heel snel. Door een ruim kader te creëren en met alle partners samen te werken, boeken we vooruitgang en willen we onze positie in Europa verder versterken. <

# Spiegelafstelplaatsen voor veiliger vrachtvervoer

Bijna 70% van alle schadegevallen met vrachtwagens is te wijten aan manoeuvreerschade. Slecht afgestelde spiegels zijn één van de oorzaken, terwijl veel chauffeurs zich er niet van bewust zijn dat hun spiegels verkeerd afgesteld staan. Daarom lanceerde TVM solutions, het opleidingscentrum van TVM Belgium, onlangs haar nieuwe dienst 'Spiegels afstellen'. Met deze nieuwe dienst wil TVM volop inzetten op een veiliger wegverkeer door het inrichten van spiegelafstelplaatsen en workshops over het gebruik ervan.

tekst: Ena Bernaers

beelden: TVM Belgium



## Veiliger verkeer dankzij juiste spiegelafstelling

Dankzij een spiegelafstelplaats op uw terrein kunnen uw chauffeurs de spiegels of camera's van hun vrachtwagen voor elke rit correct afstellen. Een juiste spiegelafstelling verkleint het risico op manoeuvreerschade of een dodehoekongeval en zorgt voor een aanzienlijke kostenbesparing. Bovendien draagt u rechtstreeks bij aan een veiliger verkeer.

## De juiste zithouding

De zithouding van chauffeurs heeft een grote invloed op hun spiegelafstelling. Daarom is het belangrijk dat zij eerst de bestuurdersstoel juist instellen en de juiste zithouding aannemen. Pas daarna beginnen ze met het afstellen van hun spiegels. Deze instructies helpen hen om het correct te doen:

- Begin met uw zithoogte. Zorg ervoor dat beide voeten goed bij de pedalen kunnen. De hoek tussen uw boven- en onderbenen bevindt zich tussen 90 en 120 graden.
- Ook de zitdiepte is belangrijk tijdens het rijden. De juiste afstand tussen uw knieholte en uw stoel bedraagt minimaal 2 vingers.



Wilt u meer info over een spiegelafstelplaats op uw terrein en de workshop 'Spiegels afstellen'?

Scan de QR-code of neem rechtstreeks contact op via [solutions@tvm.be](mailto:solutions@tvm.be).

- Zet uw rugleuning in de juiste positie. De hoek tussen uw rugleuning en de zitting is best tussen 95 en 115 graden.
- Kies voor een comfortabele, rechte zithouding bij het instellen van de kanteling van uw zitting.
- Strek uw armen om de juiste afstand tussen uw stoel en het stuur te bepalen. Leunen uw polsen op de bovenkant van het stuur? Dan zit u goed!

### Stel spiegels correct af

Een spiegelafstelplaats bestaat uit getekende lijnen en vakken op de grond. De chauffeur rijdt recht tussen de opstellijnen tot aan de oogmeetlijn, gaat in de juiste houding op zijn stoel zitten en checkt dan één voor één het zichtveld in de grote spiegel rechts, de breedhoekspiegel, de trottoirspiegel en de voorruitspiegel.

- De rechtse grote spiegel is juist afgesteld als vak 1 volledig zichtbaar is.
- De rechtse breedhoekspiegel is juist afgesteld als vak 2 volledig zichtbaar is.
- De trottoirspiegel is juist afgesteld als vak 3 volledig zichtbaar is.
- De voorruitspiegel is juist afgesteld als vak 4 volledig zichtbaar is.

Bij een juiste spiegelafstelling ziet de chauffeur in zijn zijspiegels zo weinig mogelijk van zijn vrachtwagen, twee derde grond en één derde lucht.

### Camera's afstellen op een spiegelafstelplaats

Steeds meer vrachtwagens hebben een camerasysteem dat de buitenspiegels vervangt. In sommige cabines vervangen camera's ook de trottoir- en voorruitspiegel.

Net zoals de spiegels, moeten ook de camera's juist worden afgesteld. Op de display in de cabine ziet de chauffeur referentielijnen die hem helpen om de afstand achter de vrachtwagen in te schatten. Het gaat om drie vaste lijnen en een lijn die hij/zij kan afstellen om de achterkant van de vrachtwagen aan te duiden. <



#### Kurt Vandevelde, manager TVM solutions:

“Een goeie zithouding en correct afgestelde spiegels zijn voor ons de basis om veilig de weg op te gaan en ongelukken met zwakke weggebruikers te vermijden. Samen met onze klanten zorgen wij ervoor dat hun chauffeurs deze basiskennis onder de knie hebben.”

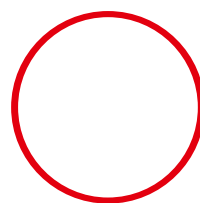




# Parking Kalken heeft hoog beveiligingsniveau

Er is een groot tekort aan beveiligde vrachtwagenparkings langs de Europese wegen. Om investeerders een handje te helpen voorziet de Europese Commissie in een CEF-financiering (Connecting Europe Facility). “Het doel is om een sterk Europees netwerk van beveiligde vrachtwagenparkings op te zetten”, vertelt Peter Hermans van TotalEnergies. Dit jaar kregen zij deze financiering van Europa voor de ontwikkeling van beveiligde vrachtwagenparkings langs de E40 in Jabbeke. In 2015 gebeurde dit ook al met de parkings in Kalken en Krui-sem langs de E17.

tekst: Ena Bernaers  
beelden: Dorien Van der Eecken



## Onvoldoende veilige parkeerfaciliteiten in Europa

Europese vrachtwagenchauffeurs worden geconfronteerd met onvoldoende parkeerfaciliteiten, waardoor ze genoodzaakt zijn om op niet-beveiligde parkings of zelfs pechstroken te gaan staan. “Daardoor worden de chauffeurs, maar ook andere weggebruikers, blootgesteld aan risico’s zoals ongevallen, ladingdiefstallen of personen die de truck proberen binnen te dringen”, vertelt Peter Hermans. “Anderzijds is er ook meer aandacht nodig voor het comfort van de chauffeurs. Zij hebben recht op veilige en comfortabele infrastructuur, zodat ze zonder zorgen en in goede omstandigheden hun verplichte rustpauzes kunnen nemen. We zijn dus op zoek gegaan naar een betere invulling van de noden van onze klanten en hebben ons daarin laten begeleiden door ESPORG





Peter Hermans,  
TotalEnergies

(European Secure Truck Parking Organization).”

### Zes beveiligde truckparkings

“Met het advies van ESPORG in ons achterhoofd en in samenwerking met de gewestelijke overheden, heeft TotalEnergies in België zes beveiligde truckparkings opgezet, die voldoen aan de Europese standaard voor veilige parkings.” Zo zijn er ondertussen twee op de E411 in Wanlin, één in Hognoul in de regio Luik, twee op de E17 in Kruisem en één parking in Kalken. Op de E40 in Jabbeke zijn er momenteel nog twee beveiligde truckparkings in aanbouw. “In de richting van de kust, een locatie die gevoelig is voor de transmigratieproblematiek, beogen wij het veiligheidsniveau goud en in de richting van het binnenland komt er een parking met veiligheidsniveau zilver. Er is ook aan de nachtrust van de chauffeurs gedacht, want er is een

geluidsmuur tussen de parking en de snelweg geïnstalleerd.”

### Twee grote uitdagingen

“Als uitbater van een beveiligde vrachtwagenparking krijg je met twee grote uitdagingen te maken. Enerzijds is dat de economische haalbaarheid van het project. Er moet een gezond evenwicht gevonden worden tussen de parkeerkost en de bezettingsgraad enerzijds en de zware investerings- en exploitatiekosten anderzijds. We stellen hierbij nog al te vaak vast dat transportbedrijven niet bereid zijn om te betalen voor een beveiligde vrachtwagenparking en dan maar overgaan tot ‘wildparkeren’. We proberen transporteurs hierin tegemoet te komen door een deel van het parkeergeld terug te geven in de vorm van een voucher die ze in de shop of het restaurant kunnen besteden. Anderzijds is ook het vandalisme aan de infrastructuur >



**Kassamedewerkster Ellen:**  
“Dezelfde chauffeurs komen hier regelmatig over de vloer, dus na een tijdje zie je veel bekende gezichten. Ze hebben nooit klachten en zijn altijd goed gezind als ze hier aan mijn kassa staan. Met onze glimlach proberen we voor hen een thuis weg van huis te zijn.”



**Ilya Michiels, teamleider TotalEnergies Kalken:**

“Er zijn niet veel beveiligde parkings in de buurt en dat merken we zeker aan de drukte hier. Het parkeerterrein heeft plaats voor zo’n 90 vrachtwagens. Elke avond vanaf een uur of vijf, in de weekends en op feestdagen staat de parking bijna volledig vol. Onder de bezoekers zien we voornamelijk Polen, Roemenen en Bulgaren, al zijn er ook wel al eens Nederlandse of Franse vrachtwagens die hier een korte pauze nemen. In de meeste gevallen zijn het de transportbedrijven of hun klanten die beslissen of een vrachtwagen op een beveiligde parking moet staan. Meestal hangt dat samen met de waarde van hun lading. Al weten wij eigenlijk nooit wat erin zit.”

een groot probleem. Parkings die het doelwit zijn van mensensmokkelaars krijgen frequent te maken met vernielingen aan hekwerken en andere beveiligingsinfrastructuur.”

**Parking voldoet aan EU-parkeerstandaard**

De Europese standaard voor veilige en beveiligde parkeerterreinen gaat uit van vier beveiligingsniveaus: brons, zilver, goud en platina. “Onze parking in Kalken voldoet aan het beveiligingsniveau goud. Dat betekent dat er afsluitingen zijn van meer dan 1,8 meter hoog, dat de verlichtingssterkte rondom het parkeerterrein 25 lux is en er

zijn de toegangsbarelen voorzien van bewegingsdetectoren tegen indringers en is de parking uitgerust met nummerplaattherkenning. Ook voor de service-infrastructuur zijn er strenge eisen. Toiletten en douches moeten beschikbaar zijn voor mannen en vrouwen, er moet een internetverbinding zijn, snacks en drinken moeten 24/7 beschikbaar zijn, een elektriciteitsaansluiting voor eigen gebruik voor de chauffeurs...”

TotalEnergies Kalken, Jabbeke en Kruisem konden rekenen op de CEF-financiering (Connecting Europe Facility) van de Europese Commissie. “In een projectvoorstel moesten we aantonen dat ons project bijdraagt aan de Europese doelstellingen en prioriteiten op vlak van veilige parkeerterreinen voor vrachtwagens. De strategische locatie was hier van groot belang. Het doel is immers om op een efficiënte manier een sterk Europees netwerk van beveiligde vrachtwagenparkings op te zetten.”

**Elektrificatie vrachtwagens past in het plaatje**

“De elektrificatie van vrachtwagens staat vandaag de dag nog in kinderschoenen, maar zal op termijn een belangrijke markt worden. Beveiligde vrachtwagenparkings in combinatie met servicestations zijn de perfecte locaties om oplaadinfrastructuur voor deze vrachtwagens te plaatsen. Snelladers op het voorterrein van het servicestation kunnen perfect gecombineerd worden met traagladers op de beveiligde parkings, waar chauffeurs een langere stop maken of overnachten. Er komen natuurlijk ook enkele uitdagingen bij kijken, want we spreken over zware investeringen zowel op het vlak van de vrachtwagens als op het vlak van de laadstations.”

**Iedereen op dezelfde lijn**

“Het grote voordeel is dat alle partijen het belang van veilige vrachtwagenparkings inzien en op één lijn zitten. Zowel de Europese Commissie en de gewesten, als de transport- en verzekeringssector, energieleveranciers en uitbaters van de vrachtwagenparkings willen samenwerken om de parkings langs de Europese wegen veiliger te maken. Zo’n samenwerking zorgt natuurlijk voor snelle resultaten.” <

‘Chauffeurs hebben recht op veilige en comfortabele infrastructuur’

cameratoezicht langs de gehele omtrek van de parking is. Verder kan er 24/7 contact gelegd worden met een geaccrediteerde bewakingsfirma,



**Vrachtwagenchauffeur Victor uit Oekraïne:**  
 “Het is de tweede keer dat ik hier in Kalken sta. De parking is erg veilig en proper. Ook de faciliteiten zoals het toilet, de douches, recyclagepunten en shop zijn dik in orde. Ik kom dus zeker nog terug!”

**Vrachtwagenchauffeur Sandi uit Roemenië:**  
 “Ik rij een vaste route tussen Duitsland en het Verenigd Koninkrijk, waardoor ik regelmatig een nacht op deze parking sta. Ik ben hier erg tevreden en kom telkens met plezier terug.”



## ESPORG

ESPORG is een Europese vereniging voor organisaties die betrokken zijn bij parkeerplaatsen voor vrachtwagens. De organisatie brengt verschillende acteurs samen om logistieke en transportbedrijven te helpen hun diensten naar chauffeurs toe te verbeteren. ESPORG is beschikbaar om informatie en coaching te geven over:

- financieringsmogelijkheden;
- beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagens;
- truckparkeerterreinen die een hoger veiligheidsniveau willen;
- verladers;
- logistieke operators;
- vrachtwagenchauffeurs;
- bestuurdersvertegenwoordigers;
- hardware- en softwareleverancier.

The contents of this publication are the sole responsibility of TotalEnergies and Esporg respectively and do not necessarily reflect the opinion of the European Union.



**Beveiligde truckparking in Jabbeke in opbouw**



**Co-funded by  
the European Union**

# André Van Den Branden is Dé Gouden Ridder van de Weg 2023

André Van Den Branden uit De Klinge is bekroond tot Dé Gouden Ridder van de Weg 2023. De finale vond plaats in Londerzeel, waar zes Gouden Ridders het tegen elkaar opnamen. Eerst was er een behendigheidsparcours, daarna volgde een theoretische test. André Van Den Branden scoorde van alle deelnemers de meeste punten en mag zich dus een jaar lang Dé Gouden Ridder van de Weg noemen.

tekst: Sandra Van Hauwaert

beelden: Frederick Van Grootel



## 1,25 miljoen ongevalvrije kilometers

André is 62 jaar oud en werkt al 45 jaar voor De Bock Gebroeders Transport NV in Kieldrecht, waarvan meer dan veertig jaar als vrachtwagenchauffeur. Hij startte er zijn loopbaan op zijn zestiende, als logistiek medewerker. André verzorgt containervervoer in België, Nederland, Frankrijk en Duitsland, goed voor jaarlijks zo'n 125.000 kilometer op de baan. Tien jaar ongevalvrij rijden betekent voor hem dus minstens 1,25 miljoen ongevalvrije kilometers.

## De Bock Gebroeders Transport NV

Van de zes finalisten rijdt de helft voor De Bock Gebroeders Transport NV, een onderdeel van Jost. Speciaal voor de gelegenheid kwam HR-assistente Yaël Van Caeteren haar collega's een hart onder de riem steken. "We zijn ongelooflijk trots op de prestatie van André, en uiteraard ook van alle andere collega's die zich konden onderscheiden. In onze rangen tellen we dit jaar maar liefst acht van de

achttien Gouden Ridders! Veiligheid vinden we uiteraard heel belangrijk. Het bedrijf levert veel inspanningen om die veiligheid alsmaar te verbeteren en dat werpt duidelijk zijn vruchten af. Zo vinden meermaals BBS (Behaviour Based Safety) trainingen plaats waarvan André een van de trekkers is. Ook in de toekomst blijven we inzetten op veiligheid en preventie."

## Ambassadeur van de sector

André Van Den Branden: "Het bedrijf weet dat ze ook op vlak van veiligheid altijd op mij kunnen rekenen. Een- tot tweemaal per maand rij ik als instructeur mee met collega's om hun rijgedrag te screenen. Dit kadert in de code 95-opleiding voor alle 85 actieve chauffeurs. Ik let dan bijvoorbeeld op de manier waarop chauffeurs zich gedragen in het verkeer en geef zowel tijdens als na de rit feedback. Met mijn veertig jaar ervaring en meer dan een miljoen ongevalvrije kilometers op de teller, accepteren ze mijn input van harte." <

## Ontdek het TVM herstelnetwerk

Wie vaak onderweg is, krijgt al eens te maken met een ongeluk of schade. Elke minuut dat een vrachtwagen stilstaat met schade, lijdt een bedrijf echter verlies. TVM schadeservice zorgt daarom voor een snelle en zorgeloze schaderegeling. Een herstelling bij een van de erkende herstellende in ons netwerk biedt u als klant tal van voordelen.

- 01** Een snelle en correcte service is een garantie. Binnen de 24 uur na de aangifte van het schadegeval bij ons, contacteert een hersteller u om een herstelaafspraak in te plannen.
- 02** U kunt rekenen op een eenvoudige, snelle administratieve afhandeling en vlotte expertise.
- 03** Als klant betaalt u enkel de eventuele vrijstelling en terugvorderbare btw. Wij betalen de hoofdsom rechtstreeks aan de hersteller.
- 04** Voor personenwagens en lichte vrachtwagens (< 3,5 ton) kunt u rekenen op een pick-up and delivery binnen een straal van 30 km. Uw voertuig wordt opgehaald en gepoetst teruggebracht.
- 05** Voor personenwagens krijgt u gratis een vervangwagen ter beschikking gedurende de herstelling.
- 06** Voor lichte vrachtwagens (< 3,5 ton) krijgt u ook gratis een vervangwagen (< 3,5 ton) ter beschikking gedurende de herstelling.
- 07** Voor vrachtwagens tussen 3,5 en 5 ton krijgt u gratis een lichte vrachtwagen > 3,5 ton ter beschikking gedurende de herstelling.
- 08** Voor personenwagens en lichte vrachtwagens (< 3,5 ton) betaalt u geen vrijstelling bij spot repairs (kleine herstellingen zoals krasschades die op één werkdag worden uitgevoerd).
- 09** Alle herstellende in ons netwerk zijn zorgvuldig geselecteerd en staan garant voor kwaliteit. De hersteller biedt eveneens een garantie van twee jaar op het uitgevoerde werk.
- 10** Door onze afspraken met de herstellende bent u ervan verzekerd dat de kosten steeds beperkt worden, onder andere door duurzaam te herstellen. Dit heeft een gunstige invloed op uw schadestatistieken.



**Bekijk onze video voor een kort overzicht van de TVM schadeservice.**

### Op zoek naar een erkende hersteller?

U vindt alle herstellende op [garage.tvm.be](http://garage.tvm.be). Via de website kunt u eveneens een afspraak maken en de routebeschrijving vinden.



**Al van bij het begin maakt Nadine Stoop deel uit van het team Schade Materieel bij TVM Belgium. Dit jaar werkt ze 25 jaar bij ons. Om haar werkjubileum te vieren, zetten we haar graag even in de spotlight. We stellen haar vijf vragen over haar loopbaan van 25 jaar bij TVM Belgium.**

#### 1 Wat kan je vertellen over de periode toen je bij TVM Belgium in dienst kwam?

Toen ik begon bij TVM Belgium, was ik jong en onervaren (lacht). In totaal werkten we toen met 15 mensen. We vormden een goed, hecht team en waren eigenlijk een kleine TVM-familie. Dat was echt een hele fijne periode, waar ik soms nostalgisch op terugkijk. Ondertussen zijn we nog met zo'n vijf collega's over die de beginperiode hebben meegemaakt. Af en toe mijmeren we dan samen eens weg over hoe het vroeger was.

#### 2 Wat was de grootste verandering in je job gedurende de afgelopen 25 jaar?

Als bedrijf zijn we doorheen die 25 jaar sterk gegroeid en is er veel veranderd. De grootste verandering was ongetwijfeld de digitalisering. Vroeger lag mijn bureau vol met dossiers, nu gebeurt alles digitaal. In het begin was die omme-zwaai wel spannend, maar eigenlijk pik je dat heel snel op. Ik weet nu zelfs niet meer hoe we dat vroeger deden met al die papieren dossiers. En er zijn nog heel wat voordelen natuurlijk. Ons werk gaat veel sneller en kan ook vanop afstand gedaan worden, zodat we enkele dagen per week van thuis uit kunnen werken.

#### 3 Zijn er ook zaken hetzelfde gebleven?

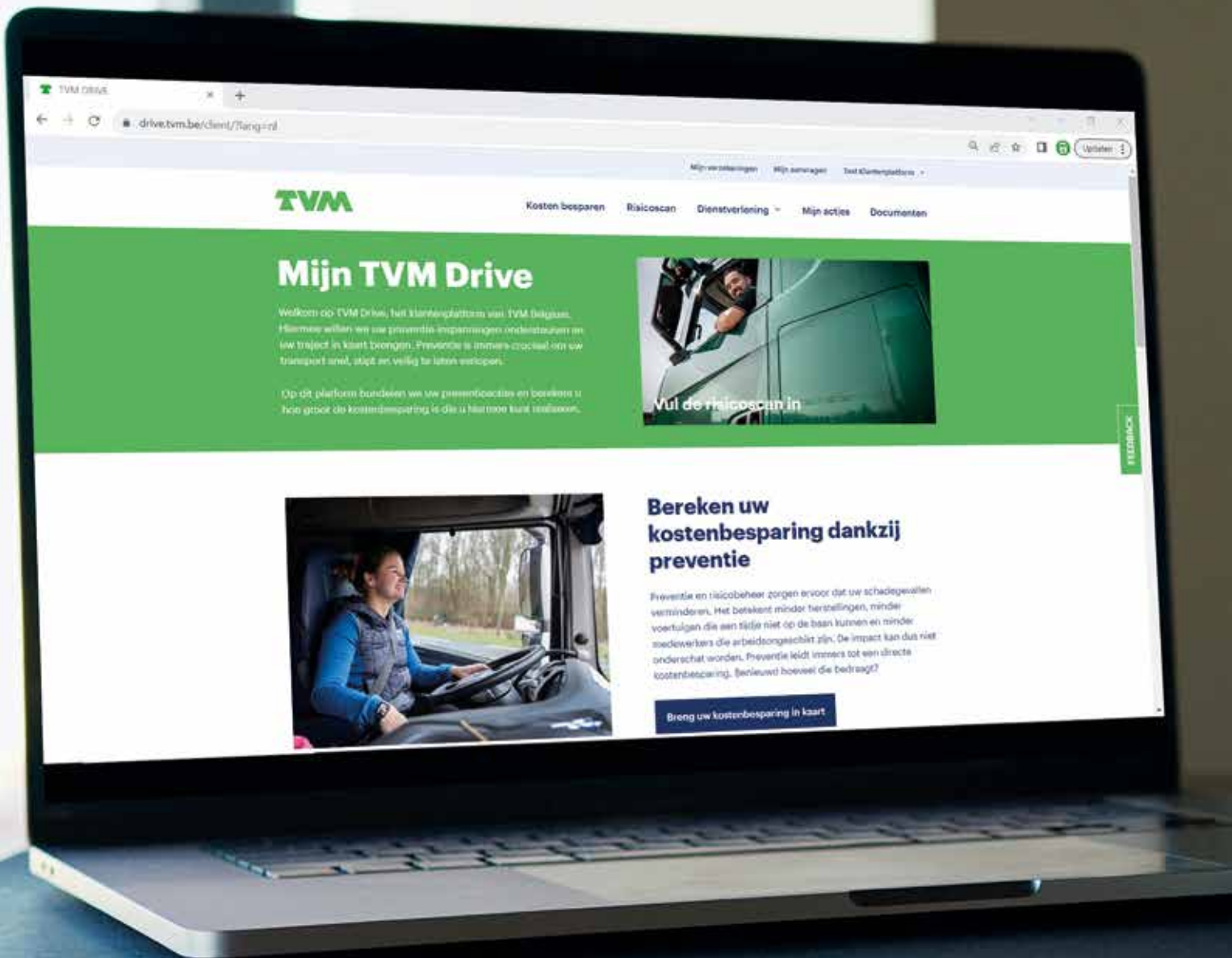
Zeker, mijn functie als schadebeheerder is in grote lijnen hetzelfde als vroeger. Nieuwe schadegevallen komen binnen in de algemene mailbox. Onze administratieve collega's verdelen de zaken onder alle schadebeheerders, zodat je elke dag nieuwe zaken toegewezen krijgt. Wij openen vervolgens het schadegeval, behandelen het en werken het af. De gedrevenheid die ik 25 jaar geleden had, zit er nog steeds in. Ik voel mij erg goed bij mijn werk en zet mij altijd 100% in.

#### 4 Merk je verschillen in het contact met klanten door de jaren heen?

In de beginjaren was TVM Belgium een direct writer en hadden we als schadebeheerders rechtstreeks contact met de eindklanten. Nu is dat voornamelijk met makelaars en maatschappijen, waar we meestal wel één vaste contactpersoon hebben. Dat is wel fijn, want zo bouw je een band op met elkaar en wordt onze job persoonlijker. Ik merk ook dat mensen sinds corona gemakkelijker hun telefoon nemen om iets te vragen, in plaats van te mailen.

#### 5 Wat betekent 25 jaar bij TVM Belgium voor jou?

Vooraf dat ik ouder word (lacht). De voorbije 25 jaar zijn echt voorbijgevlogen. Ik heb veel gouden momenten beleefd en mooie professionele en persoonlijke doelen bereikt. Natuurlijk waren er ook mindere momenten, wanneer ik bijvoorbeeld afscheid moest nemen van een collega die ik heel graag had. Maar over het algemeen kijk ik erg tevreden en gelukkig terug. Ik heb nog wel wat jaren te gaan, maar ik zit hier echt op mijn plek. Door het aangename en afwisselende werk bij TVM Belgium ben ik er zeker van dat de volgende fase in mijn loopbaan ook voorbij gaat vliegen. Voor ik het goed en wel beseft moet ik al op pensioen (lacht).



Kosten besparen Risicoscan Dienstverlening Mijn acties Documenten

## Mijn TVM Drive

Welkom op TVM Drive, het klantplatform van TVM Belgium. Hiermee willen we uw preventie inspanningen ondersteunen en uw traject in kaart brengen. Preventie is immers cruciaal om uw transport snel, stevig en veilig te laten verlopen.

Op dit platform bundelen we uw preventieacties en berekenen u hoe groot de kostenbesparing is die u haart mee kunt realiseren.



Vul de Risicoscan in

FEEDBACK



## Bereken uw kostenbesparing dankzij preventie

Preventie en risicobeheer zorgen ervoor dat uw schadegevallen verminderen. Het betekent minder herstellingen, minder voertuigen die een tijdje niet op de baan kunnen en minder medewerkers die arbeidsongewicht zijn. De impact kan dus niet onderschat worden. Preventie leidt immers tot een directe kostenbesparing. Berekent hoeveel die bedraagt?

Breng uw kostenbesparing in kaart

# Preventieservice voor alle klanten

De gespecialiseerde preventieservice van TVM is voortaan toegankelijk voor alle klanten, ongeacht de grootte van uw onderneming. Product owner Lia Bagdasaryan: “Via het nieuwe TVM Drive klantenplatform kunt u berekenen hoeveel uw bedrijf kan besparen en krijgt u inzicht in uw risico’s, om dan meteen uw preventietraject op te starten of op te drijven.”

tekst: Veerle De Graeve

beelden: TVM verzekeringen



## Hoeveel kunt u besparen dankzij preventie?

	Schadefrequentie	Ongevallen	Uw besparing
2019	59%	36	
2020	50%	29	€ 17.500
2021	40%	23	€ 15.000
2022	26%	17	€ 15.000

Een praktijkvoorbeeld: een TVM klant met minder schades en minder bedrijfskosten dankzij een goed preventiebeleid.

VM Belgium is een betrokken kennispartner op het vlak van veiligheid in transport en logistiek. Onze kosteloze Preventieservice is een vast onderdeel van onze dienstverlening omdat het een positieve impact heeft voor onze klanten en op de verkeersveilig-

‘Samen op weg naar veiliger verkeer’

heid. Lia Bagdasaryan: “Meer preventie betekent minder schades, minder administratie én minder kosten. Daarom maken we onze preventieservice toegankelijk voor al onze klanten, ongeacht de grootte van de onderneming.”

### TVM Drive klantenplatform

De preventieservice is voortaan toegankelijk via een nieuw online platform, TVM Drive. Daar kunt u berekenen hoeveel u dankzij preventie kunt besparen met uw bedrijf. “De tool combineert gegevens over de onderneming uit diverse TVM-systemen en berekent zo een nauwkeurig besparingspotentieel”, legt Lia Bagdasaryan uit. Met een risicoscan op basis van een vragenlijst brengt u vervolgens de risico’s en verbeterpunten voor uw bedrijf duidelijk in kaart, aangevuld met aanbevelingen en concrete actiepunten. Volledig op maat van uw onderneming.

Na de risicoscan kunt u de voorgestelde preventieacties aan een persoonlijke tijdlijn toevoegen.












































Zo kunnen schades en kosten onmiddellijk en efficiënt aangepakt worden.

U ontdekt welke preventiediensten we kosteloos aanbieden binnen uw verzekeringspolis en kunt zich snel en eenvoudig inschrijven voor opleidingen en workshops van TVM solutions.

Lia Bagdasaryan: “Ten slotte krijgen onze klanten via TVM Drive onbeperkt toegang tot nuttige documenten en campagnemateriaal, dat ze kunnen downloaden en laten versturen. Ze hebben een directe link naar onze bijstands- en herstelservice en vinden snel de contactgegevens van onze preventieadviseurs. Zo is er altijd hulp en begeleiding binnen handbereik. Weet ook dat we het platform gefaseerd verder willen uitbreiden. We zijn nog maar net begonnen!” >

## Waaruit bestaat onze preventieservice?

Op basis van het aantal voertuigen verzekerd bij TVM kunt u zien wat de preventieservice inhoudt.

	1 tot 5 vrachtwagens	6 tot 15 vrachtwagens	16 tot 40 vrachtwagens	+ 40 vrachtwagens
 Schadeanalyserapport via de makelaar				
 Kostenbesparingstool				
 Risicoscan				
 Advies op maat via TVM Drive				
 Persoonlijke begeleiding via de preventieadviseur				
 Workshop preventie				
 Nuttige documenten en campagnemateriaal				
 Ridders van de Weg				
<b>LEGENDA</b>	 Live meeting			
	 Online meeting			
	 Op aanvraag			
		<i>1 bezoek per jaar van de preventieadviseur, 1 workshop per 2 jaar</i>	<i>2 bezoeken per jaar van de preventieadviseur, 2 workshops per jaar</i>	<i>4 bezoeken per jaar van de preventieadviseur, 4 workshops per jaar</i>

### Kosteloze preventiediensten

Een hele reeks preventiediensten zijn voor klanten van TVM Belgium kosteloos. Een risicoscan, nuttige documenten en campagnemateriaal kunt u via TVM Drive gratis opvragen. Het schadeanalyserapport, dat u een beter inzicht geeft in uw aantal schades, de oorzaken en de kosten die ermee gepaard gaan, bekomt u eveneens gratis via [prevention@tvm.be](mailto:prevention@tvm.be). Deze data vormt de basis voor een goed preventiebeleid op maat van uw bedrijf. Lia: “Daarnaast kan de klant via het platform interactieve preventieworkshops boeken en kan hij rekenen op persoonlijke begeleiding van onze preventieadviseurs.”

### Opleidingen via TVM solutions

Om u nog meer bij te staan in preventie, hebben we sinds kort een eigen opleidingscentrum. TVM solutions biedt u een ruim aanbod aan erkende code 95-opleidingen en workshops. Deze zijn gebaseerd op beschikbare data en schadecijfers en daardoor volledig op maat van uw bedrijf. Het volledige aanbod van TVM solutions is ook toegankelijk via het TVM Drive klantenplatform. <

Scan de QR-code en registreer u op TVM Drive. Wenst u hier begeleiding bij?



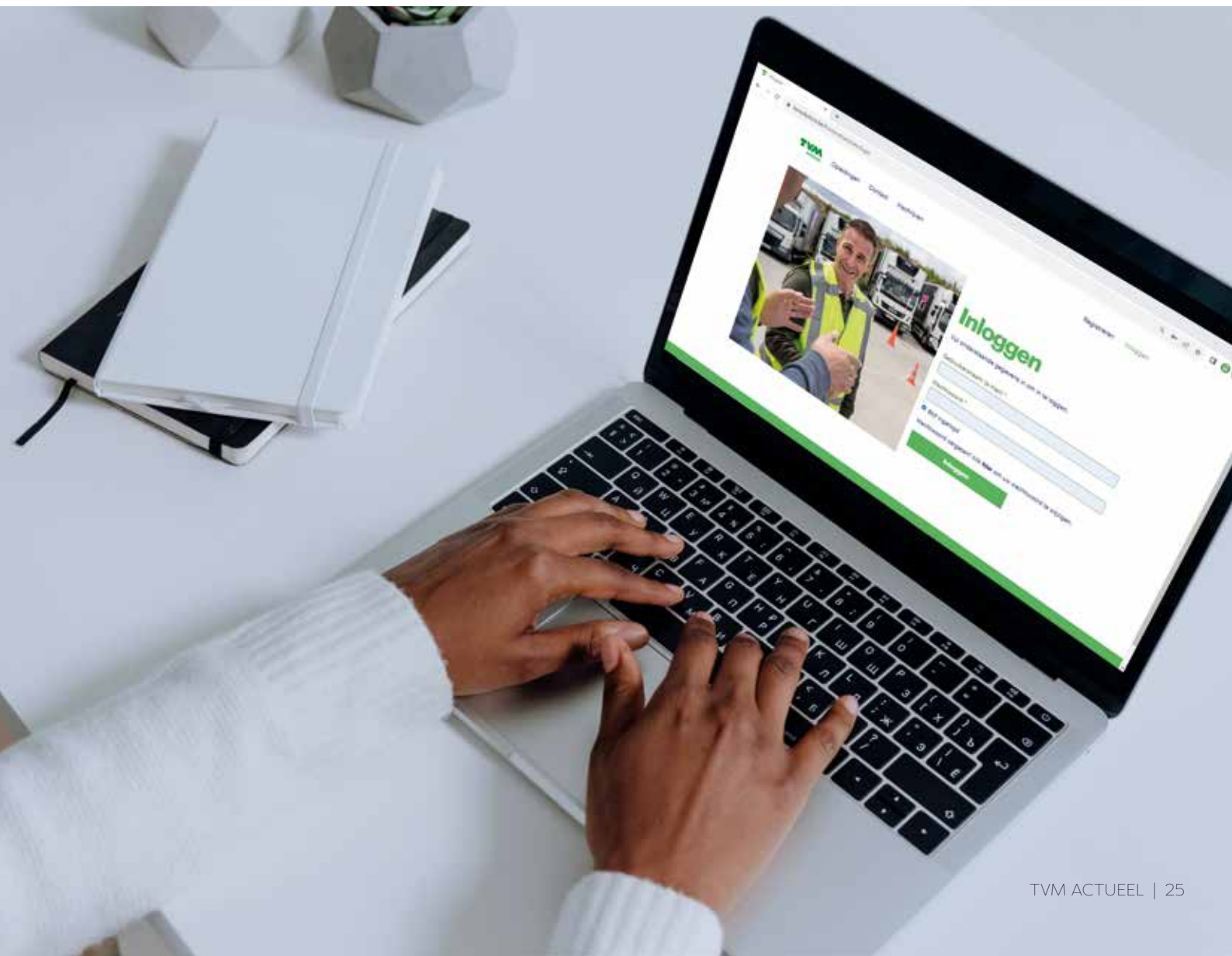
Contacteer onze afdeling Preventie en Risicobeheer via [prevention@tvm.be](mailto:prevention@tvm.be).



Lia Bagdasaryan, product owner TVM Drive:

“Onze klanten, onze makelaars en wijzelf hebben alle belang bij zo weinig mogelijk schades. TVM Drive brengt het preventietraject in kaart en dient als een leidraad voor het verminderen van de schadelast.”





# Transportsector op weg naar zero-emissie

De transitie naar zero-emissie in de transportsector wordt een moeilijke opdracht. Dat weet ook Bernard Piette, managing director van Logistics in Wallonia. Als innovatiecluster ondersteunen ze bedrijven in de transport- en logistieke sector in hun transformatieplannen. “Het is onze taak om innovatieve projecten op te zetten waarin bedrijven en universitaire onderzoekscentra samenwerken om logistiek, transport en mobiliteit groener, duurzamer en digitaler te maken.” Wij spraken hem over de weg naar zero-emissie die de transportsector voor de boeg heeft.

tekst: Ena Bernaers

beelden: Logistics in Wallonia

## Transport goed voor 25% van CO<sub>2</sub>-uitstoot

De transportsector is de enige sector waar de CO<sub>2</sub>-uitstoot de afgelopen jaren is toegenomen in plaats van gedaald. Niet zo vreemd natuurlijk met de opkomst van de e-commerce tijdens de coronacrisis. De uitdagingen zijn voor de transportsector des te groter omdat ze andere economische activiteiten bedient. Er is nu eenmaal transport nodig om onze economie draaiende te houden. “Voor een duurzame oplossing op lange termijn kijken we als consument in eerste instantie best even in de spiegel. Transport is immers volledig afhankelijk van ons productie- en consumptiegedrag”, vertelt Bernard Piette. “Om de

grootste resultaten te boeken moet het aantal transportkilometers naar beneden. Consumenten dienen daarom te beseffen dat hun aankoopgedrag online een enorme impact heeft op het aantal vrachtwagens op de baan. Zolang dat besef er niet is, blijft het probleem hetzelfde en wordt het een aartsmoeilijke opdracht om die CO<sub>2</sub>-uitstoot naar beneden te krijgen naar zero-emissie.”

## Volop inzetten op alternatieve brandstoffen

“Volop inzetten op alternatieve brandstoffen, dat is waarmee we op korte termijn het grootste verschil kunnen maken. Dé beste oplossing bestaat vandaag nog niet, maar als we kijken wat er wel al voorhanden is,

dan zijn er in mijn ogen vier oplossingen: elektriciteit, biodiesel, gas en waterstof. Er zal niet één technologie domineren, maar een mix van verschillende technologieën zal voor verschillende toepassingen gebruikt worden. Zo is elektriciteit geen oplossing voor lange afstanden en is waterstof om geluidsredenen minder geschikt voor stedelijk vervoer. De technologische rijkheid is er. Het is nu aan de overheid om een cocktail te definiëren in de vorm van belastingverlagingen of financiële stimulansen. Dit moet bedrijven in staat stellen om over te stappen op groene alternatieven, zonder al te grote gevolgen voor hun omzet. We mogen niet vergeten dat de investeringscapaciteit van transportbedrijven relatief beperkt is.



Bernard Piette, managing director  
Logistics in Wallonia

We kunnen ook niet verwachten dat ze tegelijk in een elektrische vrachtwagen, een op waterstof en een op gas investeren.”

### Hoofdrollen voor elektriciteit en waterstof

De huidige situatie in Europa is niet al te rooskleurig. “We staan helemaal nog niet ver in dit zero-emissieverhaal. Ik maak me ook ernstige zorgen over de obsessie van Europa met elektrisch rijden. Elektriciteit zal immers nooit het volledige antwoord kunnen zijn. Het grootste vraagteken blijft sowieso waar al die elektriciteit vandaan zal komen. We hebben in België geen eigen grondstoffen en er is een afbouwplan voor de activiteiten in onze kerncentrales. Als we

elektriciteit gebruiken die geproduceerd wordt door gascentrales, winnen we ook niets qua CO<sub>2</sub>-uitstoot. Zolang onze elektriciteitsproductie niet op punt staat en die niet zo groen mogelijk is, is het vermenigvuldigen van het aantal laadpunten in mijn ogen ook zinloos. Laadinfrastructuur is zeker niet ons grootste probleem. Die komt er vanzelf wel.

Als we anderzijds kijken naar de waterstoftechnologie, zitten we vandaag met een kip-of-eiprobleem. Energieleveranciers willen niet investeren in een waterstofnetwerk omdat er nog geen voertuigen zijn, en transporteurs wachten op laadinfrastructuur om te

kiezen voor een waterstofwagen. Op een bepaald punt hebben we de proactieve beslissing van de regering nodig over waar ons land naartoe

‘Ik maak me zorgen over de obsessie met elektrisch rijden’

gaat. Ik zie gelukkig wel dat Europa vastberaden is om door te gaan met de ontwikkeling van waterstof. Veel landen beseffen dat de nood hoog is en dat we momenteel op energievak >



te veel afhankelijk zijn van een aantal spelers met een twijfelachtige betrouwbaarheid. Kijk maar naar de energiecrisis van vorig jaar door de Russische inval in Oekraïne. De Europese Unie richt momenteel onderzoeksprogramma's op om de ontwikkeling van waterstoftechnologie in een stroomversnelling te krijgen. Onderzoekers zullen voornamelijk rond twee thema's werken: de productie van waterstof 100% groen maken en de energie-efficiëntie verhogen, want momenteel levert waterstof nog niet zo veel paardenkracht op als andere technologieën. Aan dit tempo zal de technologie tegen 2030 volwassen zijn."

### Lobbywerk olie-industrie en autofabrikanten

De technologie van vrachtwagens is de laatste jaren aanzienlijk geëvolueerd. Toch blijft de hoge kostprijs van een niet-dieselvrachtwagen voor veel transportbedrijven een grote hindernis. "De door Tesla beloofde vrachtwagen is er nog niet en ook van Nikola horen we dat ze problemen ondervinden bij de productie van hun elektrische vrachtwagen. Het zullen dus de meer traditionele fabrikanten zijn die de overstap naar

energie-efficiënte vrachtwagens moeten zetten. De prijzen van zo'n vrachtwagen zullen uiteindelijk wel dalen, zo gaat dat bij elk industrieel proces. Zodra de volumes groter worden en de productie standaardiseert, daalt de kostprijs per eenheid automatisch. De vraag is alleen hoe snel dit zal gebeuren en of de prijs ooit op hetzelfde niveau als die van een dieselvrachtwagen komt. Ik denk alvast van niet. Autofabrikanten en de olie-industrie blijven lobbyen tegen het verbod van wagens met verbrandingsmotoren in 2035. Anderzijds moeten fabrikanten hun productiefaciliteiten ombouwen, wat de kans groot maakt dat ze vrij aanzienlijke marges zullen willen behouden. Diesel zal ook nooit volledig verdwijnen. Dieselmotoren vandaag de dag zijn qua uitstoot ook in niets meer te vergelijken met pakweg twintig jaar geleden. Hetzelfde geldt trouwens ook voor gas en biomassa. Al is zero-emissie met deze brandstoffen onmogelijk, toch geloof ik dat we de komende jaren mooie stappen zullen zetten om de CO<sub>2</sub>-uitstoot nog sterk te verminderen."

### Nood aan duidelijk wettelijk kader

"Transportbedrijven zijn zich bewust van hun verantwoordelijkheid en zijn bereid die te nemen. Maar momenteel ontbreekt er een duidelijk en stabiel wettelijk kader voor de lange termijn. Er is een belastingstelsel nodig dat

'Dé beste vorm van transport bestaat vandaag nog niet'

investeringen in propere energiebronnen ondersteunt. Dat energie in België zowel een regionale als federale bevoegdheid is, maakt de situatie er natuurlijk ook niet gemakkelijker op.

Het is dus niet meer dan normaal dat veel transporteurs vandaag de dag nog aarzelen om de stap naar alternatieve brandstoffen te zetten. Het aanbod blijft ook relatief beperkt. Als ik hen één advies mag geven: anticipeer. Denk vooruit, zoek uit wat er mogelijk is voor uw bedrijf en wat er op dit moment op de markt is. Wacht niet totdat je geen keuze meer hebt, want dat moment komt er zeker. <

## ZERO-EMISSIEVERZEKERING

TVM Belgium brengt binnenkort voor het eerst een zero-emissieverzekering op de markt. Houd onze website en socialemediakanalen in de gaten en ontdek als eerste de nieuwigheden van TVM Belgium.



# Belgische en gespecialiseerde dienstverlening

Als er in het kader van transport of logistieke dienstverlening een conflict ontstaat, dan raakt u voor u het weet in een juridisch kluwen verwickeld. Op zo'n moment komt een uitgebreide rechtsbijstand door een Belgische en gespecialiseerde speler van pas.

tekst: Tom Vanwambeke (Euromex) - herwerking: Veerle De Graeve

beelden: TVM verzekeringen

## Case: schaderegeling bij ongeval in het buitenland

Stel, uw truck met Belgische nummerplaat raakt in Italië betrokken bij een aanrijding met een Poolse vrachtwagen. Dan rijzen meteen een aantal vragen over hoe uw schade vergoed zal geraken. Welk recht is van toepassing om de aansprakelijkheid te bepalen? Kent Italië het principe van de vergoeding voor gebruiksderiving, want die wordt niet gedekt door uw omniumverzekering? Moet u de truck ter plaatse laten herstellen of zal de verzekeraar van de tegenpartij de kosten voor repatriëring vergoeden? Kunt u op kosten van de tegenpartij een vervangtruck huren? En op welke vergoeding voor lichamelijke schade kan uw chauffeur rekenen? Kunt u als werkgever het gewaarborgd inkomen verhalen op de aansprakelijke?

## Case: in beroep tegen boetes

Stel, u kreeg een administratieve boete wegens overlading van een van uw trucks, maar u vergat die te betalen. Er dreigt een inbeslagname. U gaat in beroep, maar de verdedigingskosten lopen hoog op. Of, één van uw toeplichtige vrachtwagens heeft een tijd rondgereden met een defect registratietoestel en u riskeert een boete tot duizend euro. Ook hiertegen kunt u bezwaar aantekenen.

In deze gevallen is er geen dekking 'strafrechtelijke verdediging' inbegrepen in de beperkte waarborgen rechtsbijstand zoals die vaak aangeboden worden door de meeste multibranche-verzekeraars.

## Case: dispuut met opdrachtgever

U voert een transport uit in opdracht en koppelt de oplegger van een derde aan. Een potentiële bron van discussie... Is dit bruikleen? Ontstaat er een mondelinge

huurovereenkomst? Hoeveel reikt uw aansprakelijkheid wanneer er schade is aan deze oplegger? Mag de derde de schade aan u factureren en is dit dan inclusief of exclusief de btw?

## Case: dispuut met leasingmaatschappij

U twijfelt of de einde-leaseberekening bij een 'perte totale' wel correct is. Of uw nieuwe truck wordt niet geleverd op de afgesproken datum. Kunt u de aankoop dan annuleren of heeft u recht op een schadevergoeding?

## Case: dispuut met garage

Korte tijd na een onderhoud flikkert een waarschuwing op het dashboard. De truck vat vuur. U bent ervan overtuigd dat de oorzaak bij een verkeerd onderhoud ligt, maar wie helpt u om dit aan te tonen?



### Hoe u correct verzekeren?

Een goede rechtsbijstandsverzekering verzekert u van bijstand en advies en tegelijk beschermt ze uw bedrijfsvermogen tegen de uitgaven voor experts, raadsdokters en gerechtelijke procedures.

Anders dan bij de verplichte BA-verzekering wordt een oplegger in combinatie met de trekker niet automatisch gedekt door de rechtsbijstandsverzekeraar van het trekkend voertuig. Heeft u zowel trucks als opleggers of aanhangwagens, dan moet ieder object verzekerd worden. Zo bent u steeds gedekt voor de truck en de oplegger, ook als u een oplegger van een ander sleept of als uw eigen oplegger wordt aangepikt door een derde. U bent dus niet afhankelijk van de rechtsbijstandsverzekering van de truck die uw oplegger sleept. Het risico op een belangenconflict is daardoor veel minder groot.

### Gespecialiseerd en Belgisch

Omdat de klemtoon bij een rechtsbijstandsverzekering op dienstverlening ligt en er bovendien binnen Europa nog sterk uiteenlopende rechtstelsels bestaan, biedt het een groot voordeel om te kunnen rekenen op de nabijheid van een Belgische rechtsbijstandsverzekeraar die tegelijk over een uitgebreid Europees netwerk van schaderegelaars, experts en advocaten beschikt. Ook specialisatie biedt een grote meerwaarde:

- hoge expertise door opleiding en ervaring;
- betere waarborgen;
- vrije keuze van expert;
- hogere waarborggrenzen tot € 200.000;
- voorschotten tot € 50.000;
- minder belangenconflicten.

Daarom biedt TVM Belgium zijn klanten al meer dan tien jaar de oplossingen van Euromex aan, dé Belgische gespecialiseerde rechtsbijstandsverzekeraar.

### In de eerste plaats dienstverlener

Hoewel een rechtsbijstandsverzekering aanzien wordt als een schadeverzekering, is een financiële uitkering bij een schadegeval eerder de uitzondering. De rechtsbijstandsverzekeraar is in eerste instantie een dienstverlener, die via onderhandeling voor u een minnelijke oplossing probeert uit de brand te slepen. Het is een arbeidsintensief proces en werk voor specialisten, maar in de overgrote meerderheid van de gevallen lukt het binnen een kort tijdsbestek. <

**Met vragen over uw rechtsbijstandsverzekering kunt u steeds bij uw makelaar terecht.**

# Contact

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



+32 (0)3 285 92 00



@TVMBelgium



info@tvm.be



@TVMBelgium



www.tvm.be



@TVMBelgium

Hieronder vindt u een overzicht van onze commerciële aanspreekpunten.



#### Jan Peeters

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

+32 (0)473 75 58 76

j.peeters@tvm.be



#### Matthias Vercammen

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

+32 (0)474 43 61 46

m.vercammen@tvm.be



#### Peter Luyckx

Commercieel aanspreekpunt voor de regio Antwerpen

+32 (0)478 40 42 32

p.luyckx@tvm.be



#### Bert Goovaerts

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

+32 (0)497 48 85 63

b.goovaerts@tvm.be



#### Renaud Renard

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

+32 (0)475 44 16 46

r.renard@tvm.be



#### Laurent Otte

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

+32 (0)495 51 04 96

l.otte@tvm.be



# TVM Belgium gaat verder

TVM Belgium is meer dan een verzekeraar. Als betrokken partner van de transport- en logistieke sector voelen we ons diep verbonden met onze klanten. Vanuit ons vakmanschap en ons specialisme bieden we oplossing, dekken we risico's en dragen we bij aan het realiseren van ambities.

Samen met onze klanten en makelaars werken we aan een zekere, veilige en duurzame toekomst van onze sector.

Hoe dan ook, waar dan ook. TVM Belgium gaat verder.

#### **TVM Belgium**

Berchemstadionstraat 78 | BE-2600 Berchem  
+32 (0)3 285 92 00 | [info@tvm.be](mailto:info@tvm.be) | [www.tvm.be](http://www.tvm.be)

