

TVM ACTUEEL

Wim Pyra:

Veiligheid als drijfveer bij Sobe-Log

'De Truck Safety Award winnen is een mooie erkenning, maar geen einddoel'

PLUS



Frank Van Nueten:

'Een hecht team is
goud waard'



Tom Van Woensel:

'Al is hier en gaat niet
meer weg'



Ronny Devos (Wybo):

'We zijn fier op ons
familiebedrijf'



6

VEILIGHEID ALS DRIJFVEER: HET SUCCESVERHAAL VAN SOBE-LOG

Sobe-Log heeft de afgelopen jaren een sterke evolutie doorgemaakt. Transportmanager Wim Pyra deelt zijn visie op veiligheid, efficiëntie en de toekomst van duurzaam transport.



4

PITSTOP

18-jarige Jelle Obus bekroond tot beste student-vrachtwagenchauffeur.



20

RENCONTRE DES NATIONS

Een nieuwe Europese competitie voor jonge truckchauffeurs. Wij spreken met oprichter Jean Petit.



22

KLANT IN BEELD: WYBO

Ronny Devos is de tweede generatie aan het roer van familiebedrijf Wybo Transport & Logistics.



14

DE IMPACT VAN AI OP DE TRANSPORTSECTOR

Professor Tom Van Woensel deelt zijn visie over de rol van AI in de optimalisatie van logistieke en transportprocessen.



28

REGELGEVING OVER DASHCAMS IN EUROPA

Dashcams worden steeds vaker gebruikt in het verkeer: de belangrijkste regels en enkele tips op een rijtje.



30

ENERGIEMANAGEMENT: DE SLEUTEL TOT EEN SUCCESVOL LAADPLEIN

Steeds meer bedrijven zetten de stap naar een eigen laadplein. Maar hoe werkt zo'n laadplein efficiënt?

TVM Actueel is een periodieke uitgave van TVM Belgium.

Redactie: Marie Durnez, Dirk Mertens, Veerle De Graeve en Ena Bernaers (Mindsetting)

Fotografie: TVM Belgium, I Shoot You, Cebeo, Tom Van Woensel, Institut Henri Maus, Wybo, Quadrant Advocaten, Filip Van Look en 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 Hogeveen - 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](https://www.facebook.com/tvmbelgium)
www.facebook.com/tvmbelgium



10 FRANK VAN NUETEN GAAT OP PENSIOEN

We kijken samen terug op 15 jaar bij TVM Belgium.



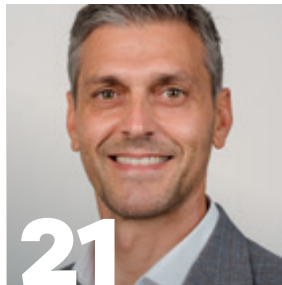
18 HAAL ALLES UIT TVM DRIVE, VOORKOM SCHADES EN BESPAAR OP KOSTEN



21 NIEUWE ALGEMEEN DIRECTEUR TVM BELGIUM



21 TVM BELGIUM STEUNT WELLBEING PLEDGE ESPOG



5 VRAGEN AAN PETER LUYCKX



24 VERNIEUWDE TRANSPORT- AANSPRAKELIJKHEIDS- VERZEKERING



26 NIEUW BOEK 6 BURGERLIJK WETBOEK ONDER DE LOEP

VAN DE ALGEMEEN DIRECTEUR



Dit voorwoord is een bijzonder moment. Het is namelijk de laatste keer dat ik als algemeen directeur van TVM Belgium ons magazine mag openen. Na een ongelooflijke rit van 15 jaar neem ik eind september afscheid van deze prachtige organisatie om met pensioen te gaan.

Terugblikken doe ik met trots en een warm hart. Wat een voorrecht was het om te mogen samenwerken met onze trouwe klanten, toegewijde makelaars en fantastische collega's. Het vertrouwen dat ik van jullie gekregen heb, gaf kleur aan mijn traject bij TVM Belgium.

'Met dankbaarheid kijk ik terug, met vertrouwen vooruit'

Een bijzondere dank wil ik ook richten aan de bestuursleden van TVM in Nederland. Hun voortdurende steun, geloof en ruimte om te ondernemen waren essentieel voor de groei van ons merk in België.

De komende maanden geef ik met veel plezier mijn kennis en ervaring door aan mijn opvolger, Dirk Clement. Zo zorgen we samen voor een vlotte overdracht én voor een sterke toekomst.

Maar voor nu: nog één keer de blik vooruit, want ook deze editie van TVM Actueel staat boordevol inspirerende verhalen uit onze sector. We laten u kennismaken met de jonge generatie, zoals student Jelle Obus. Zijn enthousiasme toont dat de volgende lichting klaarstaat – en dat is nodig, want de vraag naar nieuwe chauffeurs blijft groot.

Verder leest u het verhaal van Sobe-Log, de trotse winnaar van de Truck Safety Award. Een unieke prestatie binnen het vervoer voor eigen rekening, en een bewijs dat veiligheid perfect kan samengaan met een efficiënte bedrijfsvoering.

Daarnaast laten we professor Tom Van Woensel van de Universiteit Eindhoven aan het woord. Hij werpt zijn licht op de opkomst van artificiële intelligentie in de transport- en logistieke sector. AI staat nog in de kinderschoenen, maar het potentieel is enorm.

We brengen ook het inspirerende verhaal van Wybo, een familiebedrijf dat zich doorheen de jaren durft heruitvinden om zijn marktpositie te versterken. Tot slot stellen we collega Peter Luyckx aan u voor in onze rubriek '5 vragen aan...'. Al 25 jaar een vaste waarde en een rots in de branding bij TVM Belgium.

Ik wens u veel leesplezier met deze editie! En ook voor u: bedankt voor het vertrouwen, de samenwerking en de mooie momenten van de voorbije jaren.

Frank Van Nueten,
algemeen directeur

SOCIAAL FONDS TRANSPORT EN LOGISTIEK ONDERSTEUNT TOEKOMSTIGE VRACHTWAGENCHAUFFEURS

Het Sociaal Fonds Transport en Logistiek ondersteunt chauffeursopleidingen in heel België, met 100% kans op tewerkstelling. Scholen krijgen financiële hulp voor cursusmateriaal, examenkosten, voertuigen en brandstof, waardoor de opleiding betaalbaar blijft. Daarnaast waarborgen we de kwaliteit van de opleidingen dankzij onafhankelijke juryleden.

Carrière in de startblokken

Jelle Obus is 18 jaar en volgt een opleiding tot vrachtwagenchauffeur. Eind vorig jaar werd hij nog bekroond tot beste student-vrachtwagenchauffeur van ons land. Nu laten we de goudenmedaillewinnaar aan het woord over zijn studie, passie en toekomstplannen.

tekst: Mindsetting
beeld: I Shoot You

Winnaar **Startech Days**
Op de Startech Days, een vakwedstrijd voor scholieren uit 29 technische en technologische beroepsrichtingen, mocht Jelle Obus van Tectura Gent-Centrum de gouden medaille in de categorie vrachtwagenchauffeurs in ontvangst nemen. Ook zijn klasgenoot Jarne Van Hecke stond op het podium. “We hadden de leerkrachten zelf gevraagd om deel te nemen aan de wedstrijd, omdat het ons een mooie opportuniteit leek om het beroep en de school onder de aandacht te brengen,” vertelt Jelle Obus. “We hadden geluk, want de leerkrachten waren het daarmee eens!”

‘Ik ben de leerkrachten erg dankbaar’

Tijdens de competitie werd zowel de theorie- als de praktijkkennis van de deelnemers getest. “We moesten onder andere van rijvak veranderen, achteruit parkeren in een laadvak, een route uitstippelen, de lading zekeren en afkoppelen... Elke deelnemende school mocht twee leerlingen selecteren. We hadden nooit verwacht dat we allebei op het podium zouden geraken, maar het is

natuurlijk erg leuk. Ook voor de leerkrachten, want het onderstreept de kwaliteit van de opleiding. Ik ben de praktijkleerkrachten trouwens erg dankbaar voor hun hulp en begeleiding tijdens de voorbereiding en de wedstrijd zelf. Zonder hen was het niet gelukt om zo’n mooi resultaat neer te zetten.”

Droom in vervulling

“Het is altijd al mijn droom geweest om vrachtwagenchauffeur te worden. Mijn papa heeft zijn eigen transportbedrijf en vervoert voornamelijk zeecontainers van en naar de haven van Antwerpen. Als kind doorkruiste ik regelmatig samen met hem het hele land. Daar heb ik echt de microbe te pakken gekregen.

Het was dus zeker geen verrassing toen ik thuis vertelde dat ik de opleiding Vrachtwagenchauffeur wilde volgen. Niet al te veel scholen in Vlaanderen bieden de opleiding aan, dus moest ik op zoek naar de dichtstbijzijnde en dat was Tectura in Gent.”

Opleiding Vrachtwagenchauffeur

Tijdens de opleiding, die in de derde graad van het middelbaar start, komt het complete transportplaatje aan

bod. “We leren alle theorie over de vrachtwagen, maar krijgen ook les over hoe we onze ritten op een veilige, economische en milieubewuste manier kunnen plannen. We leren optreden bij ongevallen onderweg, hoe we ons voertuig moeten controleren, ladingen vastzetten en goederen netjes afzetten op hun bestemming. In het 6e jaar bereiden we ons tijdens de lessen ook goed voor op het examen voor het rijbewijs CE. Slagen voor het rijexamen is echt de kers op de taart van de opleiding.”

Mee in de zaak van papa

Wanneer Jelle dit schooljaar afstudeert, wil hij graag in het bedrijf van zijn papa beginnen. “Ik kijk er echt naar uit om voor mijn vader te rijden. Ik heb eigenlijk nooit de behoefte gehad om heel Europa te doorkruisen. Ik vind het net fijn om in België te blijven, zodat je ’s avonds en in het weekend gewoon in je eigen bed kan slapen. Naar de toekomst toe droom ik ervan om het bedrijf uit te breiden en met meer chauffeurs te werken. Op lange termijn zou ik het bedrijf met veel plezier van mijn vader overnemen, wanneer die op pensioen gaat, zodat ik er nog meer mijn eigen draai aan kan geven. Maar dat is nog niet voor binnenkort, ik heb eerst nog veel te leren (lacht).” <

Wilt u net zoals Jelle het stuur
in eigen handen nemen?
Scan dan de QR-code hiernaast.



Veiligheid als drijfveer: het succesverhaal van Sobe-Log

Sobe-Log, het transportluik van elektrogroothandel Cebeo, heeft de afgelopen jaren een sterke evolutie doorgemaakt. Waar het transport voorheen werd uitbesteed, verzorgt Sobe-Log sinds 2017 zelf het vervoer van elektrotechnisch materiaal naar klanten in heel België. Transportmanager Wim Pyra deelt zijn visie op veiligheid, efficiëntie en de toekomst van duurzaam transport.

tekst: Mindsetting

beelden: Cebeo

Distributie elektrotechnisch materiaal
Cebeo werd in 1922 in Kortrijk opgericht. Met meer dan 100 jaar ervaring heeft het bedrijf een rijke traditie in de B2B-distributie van elektrotechnisch materiaal. Via kleine en grote installateurs leveren ze aan drie sectoren: residentieel, industrie en tertiair (publieke gebouwen). Ook het materiaal is zeer divers: dat gaat van elektrische engineering, kabels en toebehoren tot verlichting, hvac, hernieuwbare energie en gereedschap.

Het transport werd lang uitbesteed, tot Cebeo in 2017 Sobe-Log opstartte. “De overname van twee concurrenten en een onderaannemer met elk hun eigen vloot was een mooie opportuniteit om het transport in eigen handen te nemen”, vertelt transportmanager Wim Pyra. “We zijn klein begonnen, maar de afgelopen jaren zijn we exponentieel

gegroeid. Tijdens de coronacrisis wilden we onze eigen chauffeurs aan het werk houden en hebben we afscheid genomen van een aantal externe partners. In februari 2024 hebben we ook de laatste 15% van het transport in eigen beheer genomen. We blijven wel nog samenwerken met enkele partners die uitsluitend voor Cebeo rijden.”

Meerwaarde voor de klant

Chauffeurs van Sobe-Log vertrekken vanuit vier hubs verspreid over het land: Kortrijk, Ham, Willebroek en Charleroi. Samen met vaste partner Vincent Logistics hebben ze in Luik ook een hybride hub. De keuze om het transport zelf te organiseren, heeft volgens Wim Pyra tal van voordelen: “We hebben meer controle, kunnen flexibeler inspelen

op klantenvragen en zorgen voor een nauwere band tussen onze chauffeurs en de klanten. Onze chauffeurs werken in vaste regio's, waardoor klanten een vertrouwd gezicht zien

‘Transport in eigen beheer zorgt voor meer controle, flexibiliteit en vertrouwen’

en een relatie met hen kunnen opbouwen. Dit versterkt het vertrouwen en de waarde van onze service. Loopt er toch eens iets mis, dan komen de klachten sneller tot bij ons. Daardoor kunnen we het probleem sneller aanpakken en beter opvolgen.”

Wagenpark in volle groei

Het wagenpark van Sobe-Log bestaat inmiddels uit drie trekkers, >



Wim Pyra,
Transportmanager
Sobe-Log



26 vrachtwagens, 26 bestelwagens en 7 opleggers. Met 65 chauffeurs en in totaal 101 medewerkers op de transportafdeling blijft het bedrijf groeien. “We willen in de toekomst nog meer chauffeurs in dienst nemen,” legt Wim Pyra uit. “Door

bewust te investeren in kwalitatieve materialen, opleidingen en goede arbeidsvoorwaarden, zoals vrije weekends en feestdagen, slagen we erin om chauffeurs aan te trekken én te houden. We merken ook dat onze chauffeurs zelf mensen aanbrengen.

Iets om trots op te zijn, want het bewijst dat we het goed doen en dat onze medewerkers zich goed voelen bij ons.”

Veiligheid als topprioriteit

Sobe-Log won in maart nog de Truck Safety Award 2025, een erkenning voor bedrijven die uitblinken in verkeersveiligheid. “Investeren in veiligheid begint bij opleiding,” stelt Wim Pyra. “Naast de verplichte code 95-trainingen staan er dit jaar bijvoorbeeld workshops over spiegelfstelling en het correct invullen van een Europees aanrijdingsformulier gepland.”

Ook technologie speelt een grote rol in het veiligheidsbeleid. “We hebben onlangs nieuwe bestelwagens aangeschaft met dodehoekcamera’s en al onze vrachtwagens zijn uitgerust met 360° camera’s. Dit helpt ons niet alleen om ongevallen te voorkomen, maar stelt ons ook in staat om incidenten te analyseren en daaruit te leren.”

Daarnaast moedigt Sobe-Log een open veiligheidscultuur aan. “Elke maandag houden we per locatie een ‘5-minute briefing’ met alle chauffeurs waarin we veiligheidsafspraken, incidenten en ongevallen bespreken.

‘Het winnen van de Truck Safety Award is een mooie erkenning, maar geen einddoel’





Chauffeurs worden via een incentive-programma ook gestimuleerd om actief bezig te zijn met preventie en ideeën en verbeteringen voor te stellen. Verkeersveiligheid leeft binnen ons team en dat zien we duidelijk terug in dalende schade-statistieken. Opmerkelijk als je weet dat het aantal risicokilometers serieus is toegenomen.”

Actuele uitdagingen

De investeringen en inspanningen op het gebied van veiligheid werpen hun vruchten af, want Sobe-Log behaalde onlangs het ISO 45001-certificaat (arbeidsgezondheid en -veiligheid). “Dit certificaat is een belangrijke erkenning van ons veiligheidsbeleid en bevestigt dat we de juiste koers varen,” aldus Wim Pyra. “Onze chauffeurs zijn elke dag onderweg met zwaar materiaal en dragen een grote verantwoordelijkheid – niet alleen voor zichzelf, maar ook voor andere weggebruikers. Daarom blijft bewustzijn cruciaal.” Toch blijven er uitdagingen. “Het verkeer wordt steeds complexer en de regelgeving verandert continu, vooral in stedelijke gebieden met circulatieplannen en nieuwe beperkingen. Daarnaast wordt er steeds minder begrip

opgebracht voor vrachtwagens op de weg, terwijl zij een cruciale rol spelen in de bevoorrading van bedrijven en winkels.”

Verduurzaming transport

Naast veiligheid is duurzaamheid een belangrijke pijler binnen Sobe-Log. “We willen ons transport vergroenen, maar op een doordachte manier,” zegt Wim Pyra. “Onze eerste elektrische bestelwagen is geleverd en er zijn er nog een aantal besteld. De investering in een elektrische vrachtwagen is momenteel nog niet interessant voor ons. De aankoopprijs ligt 2,5 keer hoger dan een conventionele truck, terwijl de prijzen bij bestelwagens bijna gelijk zijn. Hoe graag we ook voor onze vrachtwagens de stap naar zero-emissie willen zetten, op dit moment klopt het economische plaatje nog niet. We volgen de markt-ontwikkelingen op de voet, zodat we kunnen elektrificeren waar en wanneer dat realistisch is.”

Het bedrijf onderzoekt ook andere manieren om zijn CO₂-uitstoot te reduceren. “We hebben in Brussel een bakfietsproject opgezet voor leveringen in de stad en gebruiken

binnenvaart om goederen vanuit de haven van Antwerpen efficiënter naar ons distributiecentrum te transporteren. Daarnaast houden we de ontwikkeling van alternatieve brandstoffen zoals HVO (Hydro-treated Vegetable Oil) in de gaten. Voorlopig is er echter onvoldoende tankinfrastructuur in de buurt van onze hubs.”

Blik op de toekomst

Sobe-Log heeft zich in korte tijd ontwikkeld tot een innovatieve speler in de transportsector. “We blijven investeren in veiligheid, preventie en

‘We blijven investeren in veiligheid, preventie en duurzaamheid’

duurzaamheid,” besluit Wim Pyra. “Het winnen van de Truck Safety Award is een mooie erkenning, maar geen einddoel. We zijn pas acht jaar bezig en er liggen nog veel kansen voor ons. De weg die we ingeslagen zijn, voelt als de juiste – en die blijven we volgen.” <

Frank Van Nueten blijkt terug op 15 jaar bij TVM Belgium

Na 15 jaar aan het roer van TVM Belgium geeft algemeen directeur Frank Van Nueten dit najaar de fakkel door. Op 1 oktober gaat hij met pensioen. Zijn passage markeert een voortvarend hoofdstuk in de geschiedenis van TVM Belgium. We blikken samen terug op een rijke carrière, een indrukwekkende groei en een aanpak die TVM Belgium als nichespeler op de kaart zette in het Belgische verzekeringslandschap.

tekst: Mindsetting
beelden: I Shoot You





Onverwachte koers naar verzekeringen

Dat Frank Van Nueten ooit algemeen directeur zou worden van een verzekeraar, stond allerm minst in de sterren geschreven. Na zijn legerdienst belandt hij in de maritieme wereld. “Ik startte bij CMB, een Antwerpse rederij, waar ik verantwoordelijk was voor het zoeken van vrachten van en naar West-Afrika. Daar kwam voor het eerst mijn passie voor scheepvaart en transport naar boven.”

Zijn loopbaan brengt hem langs expediteurs en havenbedrijven, tot hij uiteindelijk zijn weg vindt naar de verzekeringssector. “Aanvankelijk had ik helemaal geen interesse in verzekeringen. Toen het toenmalige

Naviga, nu Baloise, me de vraag stelde, was mijn antwoord resoluut: ‘Dat is niets voor mij’.

Maar kijk, een paar jaar later zat ik toch in het vak.”

Na passages bij verzekeraars Nautica (dochterbedrijf van Baloise), Zurich en Vivium, belandt Frank uiteindelijk in 2010 bij TVM Belgium. “De vacature stond al een tijdje open en ik kreeg een telefoontje van een selectiebureau. Niet veel later reed ik naar Hoogeveen, waar het Nederlandse hoofdkantoor van TVM is. Ik was meteen verkocht. De sfeer, de kleinschaligheid, de mentaliteit – het voelde als thuiskomen.”

Van pionier naar nichespeler

Toen Frank aantrad, was TVM Belgium nog een kleine speler. Met een beperkt productgamma en een klein team, stond de organisatie voor een groot groeipotentieel, maar ook heel wat uitdagingen.

“De eerste jaren stonden in het teken van mensen leren kennen, vertrouwen winnen, processen professionaliseren. TVM was ondernemend en had een enorme drive, maar er was nood aan structuur.” Samen met commercieel directeur Jan van Waterschoot en een toegewijd team begon Frank aan een indrukwekkend groeitraject.

“We hebben gedurende de jaren heel wat gerealiseerd. We zijn gegroeid van 30 naar 90 medewerkers, onze omzet is vervijfvoudigd tot 125 miljoen euro, en we hebben ons als nichespeler op de kaart gezet. Vandaag kunnen makelaars niet om ons heen als het over transportverzekeringen gaat. Dat was ooit anders.”

Sterke partnerships

Frank onderstreept het belang van de samenwerking met TVM Nederland. “Zonder de steun van onze Nederlandse collega’s in de beginjaren, was die groei niet mogelijk geweest. Door goede resultaten te boeken en de juiste keuzes te maken, hebben we dat vertrouwen ook verdiend. Vandaag werken we veel autonoom, maar de band is sterk gebleven.”

Diezelfde filosofie trekt TVM Belgium door in haar relatie met makelaars. “Wij werken exclusief via

‘Bij TVM gaan we verder dan verzekeren alleen’

makelaars. Dat blijft ons model. We zien hen als partners, en dat wederzijds vertrouwen is de basis van alles.”

Kennispartner voor transporteurs

Onder Franks leiding is TVM Belgium geëvolueerd van een traditionele verzekeraar naar een betrokken partner voor transport- en logistieke bedrijven. “We hebben producten ontwikkeld die inspelen op de échte noden van transporteurs. Geen standaardoplossingen, maar

slimme pakketten, risicoanalyse en tools die bedrijven helpen om vooruit te gaan.”

Een goed voorbeeld is de oprichting van TVM solutions. “Door ons eigen opleidingscentrum op te

voordelijk. Maar met de jaren leer je relativeren, nadenken, en beslissingen nemen op het juiste moment.”

Frank gelooft sterk in vertrouwen geven. “Een hecht team is goud

waard. Je moet mensen ruimte geven, fouten laten maken. Ik heb altijd geprobeerd om benaderbaar, menselijk en puur te blijven, ook in moeilijke momenten. Dat is voor mij authentiek leiderschap.”

‘De grote en de kleine dingen vieren, daar draait het om’

richten, kunnen we onze klanten nog beter serviceren en begeleiden op het vlak van preventie. We denken met hen mee en ontzorgen. We gaan bewust verder dan verzekeren alleen.” Die brede kijk vertaalt zich ook in initiatieven rond veiligheid en welzijn. “Aan de hand van partnerships met organisaties als ESPORG en inspanningen voor het welzijn van chauffeurs, zoals de Ridders van de Weg, willen we de transportsector op een mooie en duurzame manier vooruit helpen.”

Verbindend leiderschap

Hoe hij zichzelf als leider omschrijft? “Ik ben iemand die verbindt. Geen haantje-de-voorst, maar wel iemand die probeert mensen samen te brengen. Mijn deur staat altijd open. In het begin was dat zoeken, want plots draag jij de eindverant-

Lange lijst hoogtepunten

De lijst met hoogtepunten is lang, maar bepaalde momenten blijven hem altijd bij. “De grootste mijlpaal blijft toch toen we voor het eerst 100 miljoen euro omzet behaalden. Als je weet waar we vandaan komen en welke stappen we gezet hebben om daar te geraken, is dat echt een bijzondere prestatie.”

Ook de personeelsevents zal Frank altijd blijven koesteren. “Zoals die keer dat we met een oude dubbeldekker naar het Hofke van Bazel reden. Of onze legendarische lustrumreis naar Hamburg. TVM is een bedrijf dat weet hoe je successen moet vieren. Dat is belangrijk, want zo toon je appreciatie voor de inzet en het harde werk van alle medewerkers.”

Toekomstperspectief

De toekomst ziet Frank met vertrouwen tegemoet. “TVM Belgium heeft een stevig fundament, een sterk team en een duidelijke visie. Onze volgende uitdagingen liggen in de verdere digitalisering en automatisatie, uitbreiding richting Duitsland, het versterken van onze rol als adviseur en partner, en een verruiming van ons productaanbod. Er liggen nog veel kansen in het vooruitzicht.”

Voor hem persoonlijk breekt nu een nieuwe fase aan. “Wat het wordt op 1 oktober? Geen idee. Voor het eerst in jaren staat er niets op de planning. En dat is net het mooie eraan. Ik wil meer genieten van het moment, van mijn kleindochter, van mijn gezin. Na een carrière van 42 jaar, mag dat wel.”

‘Verbinding maken, dat is wat telt’

Advies voor opvolger

Tot slot, welk advies geeft Frank aan zijn opvolger, Dirk Clement? “Blijf dicht bij de mensen. Zorg voor verbinding – met het team, met makelaars, met de collega’s in Nederland. TVM Belgium is gebouwd op relaties. Die moet je koesteren en versterken. En vergeet vooral niet te genieten van de rit. Want het is de moeite waard.” <



Bedankt, Frank!

Met zijn tomeloze inzet, warme persoonlijkheid en strategisch inzicht heeft Frank Van Nueten TVM Belgium mee uitgebouwd tot de stabiele, ambitieuze speler die het vandaag is. Zijn verhaal is er één van groei, vertrouwen en verbondenheid. Namens het hele team: bedankt Frank, en geniet van je welverdiende pensioen!



Wilt u Frank bedanken of hem een persoonlijke boodschap bezorgen?

Scan de QR-code en laat een bericht achter in het online gastenboek.



In gesprek met professor Tom Van Woensel

De impact van AI op de transportsector

Artificiële intelligentie (AI) kan de transportsector drastisch veranderen, maar hoever staan we al anno 2025? Tom Van Woensel, professor in vrachtvervoer en logistiek aan de Eindhoven University of Technology, deelt zijn visie over de rol van AI in de optimalisatie van logistieke en transportprocessen. Wat zijn de kansen, de risico's en de ethische vraagstukken die daarbij komen kijken? Ontdek het in ons gesprek met Tom Van Woensel, die een heldere blik werpt op de toekomst van AI in de transportsector.

tekst: Mindsetting

beelden: Tom Van Woensel, TVM Belgium



Toeepassingen AI in transportsector

AI wordt vaak als containerbegrip gebruikt. De website van het Europees Parlement definieert AI als “De mogelijkheid van een machine om mensachtige vaardigheden te vertonen - zoals redeneren, leren, plannen en creativiteit. AI-systemen zijn in staat om hun gedrag in zekere mate aan te passen, door het effect van vorige acties te analyseren en autonoom te werken.”

Maar hoe groot is de impact van AI in de transportsector? Volgens professor Tom Van Woensel is AI in

deze sector nog niet ver gevorderd. “We gebruiken allemaal wel eens ChatGPT of CoPilot, maar als het gaat om de planning en organisatie van transport, dan is de impact nog beperkt. Er zijn op dit moment maar weinig softwaresystemen beschikbaar die AI effectief inzetten om transportstromen efficiënter te maken.”

Optimalisatie transportprocessen

“De AI-systemen die we vandaag zien, zijn in zekere zin de slechtste versies die we ooit zullen hebben. In de

toekomst zullen ze alleen maar sterker en slimmer worden”, stelt Tom Van Woensel. “In mijn onderzoeksgroep zijn we momenteel bezig met algoritmes die betere routes genereren, nadenken over multimodaal transport, langeafstandstransport en warehousemanagement. Het is duidelijk dat er enorm veel potentieel is voor AI.” >

‘De kracht zit hem in de combinatie mens en machine’

Er zijn dan ook verschillende gebieden waarin AI een grote meerwaarde kan hebben:

- **Planning, routebeheer en transportstromen**

Dankzij geavanceerde algoritmes en realtime data-analyse kan AI optimale routes berekenen, rekening houdend met verkeersdrukke, weersomstandigheden en leveringsprioriteiten. Daardoor kunnen transportstromen soepeler verlopen en kunnen ladingen efficiënter gecombineerd worden. Het resultaat? Minder lege ritten en een betere benutting van de transportcapaciteit.

- **Kostenbesparing**

Door slimmere en meer geautomatiseerde planningsprocessen kunnen bedrijven sneller beslissingen nemen, menselijke fouten verminderen en hun personeelsinzet optimaliseren.

Dat leidt tot een directe verlaging van operationele kosten, ook op lange termijn.

- **Brandstofverbruik en CO₂-uitstoot verminderen**

AI-gestuurde systemen kunnen het rijgedrag analyseren en chauffeurs aanbevelingen geven om zuiniger te rijden. Ook kan AI helpen om de meest milieuvriendelijke routes te kiezen of het ideale moment voor onderhoud te voorspellen, zodat voertuigen efficiënter blijven presteren. Door het aantal gereden kilometers te verminderen en het energieverbruik te optimaliseren, dalen het brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot.

Van onderzoek naar implementatie

Het onderzoeksveld is vandaag de dag sterk in beweging. Er wordt op

verschillende niveaus tegelijk met artificiële intelligentie geëxperimenteerd. “Bedrijven en onderzoekers zijn bezig met hoe ze AI-logica

‘AI is hier en gaat niet meer weg’

kunnen toepassen op verschillende beslisproblemen, van routeoptimalisatie tot vraagvoorspelling”, vertelt Tom Van Woensel. Daarbij draait het vaak om leermodellen die enorme hoeveelheden data analyseren om betere voorspellingen te doen. “In de laatste fase van het bezorgproces, zoals bij de levering van pakketjes aan huis, kijken we bijvoorbeeld naar honderden dagen aan data. Op basis daarvan kunnen we bij nieuwe leveringen nauwkeuriger voorspellen wat de beste route is”, legt hij uit.





Universiteiten werken daarvoor samen met bedrijven die data aanleveren om de modellen te trainen. “Tegelijk ontstaat er een soort “Wilde Westen” rond AI-start-ups: jonge bedrijven proberen met eigen modellen door te breken en worden vaak opgekocht door grotere spelers. Er gebeurt veel, en het is boeiend om te zien hoe wetenschap en praktijk elkaar voortdurend proberen bij te benen.”

Op zoek naar nieuwe profielen

Zal AI bepaalde jobs in de transportsector overbodig maken? “Dat is de eeuwige vraag”, zegt Tom Van Woensel. “Het antwoord ligt in de nuance. We zullen inderdaad minder mensen nodig hebben voor klassieke planningsrollen, maar tegelijk ontstaan er nieuwe functies. We hebben planners nodig die de AI-systemen begrijpen, die de uitkomsten kunnen interpreteren én uitzonderingen aankunnen.”

Volgens hem is die menselijke intuïtie cruciaal. “AI kan heel goed standaardroutes optimaliseren, maar als een klant een dringende vraag heeft, het Suezkanaal geblokkeerd

Beroep aantrekkelijker maken

Menselijke planners en chauffeurs blijven dus een belangrijke rol spelen. “De autonomie van chauffeurs zal waarschijnlijk afnemen, omdat AI-systemen striktere planningen kunnen opleggen. Dat kan leiden tot minder files en efficiënter gebruik van transportmiddelen, maar ook tot minder flexibiliteit en werkplezier.”

Toch ziet hij ook opportuniteiten: “Door AI kunnen planningen beter worden afgestemd op de tevredenheid van chauffeurs. Denk aan routes die dichter bij hun thuis eindigen of minder overnachtingen vereisen. Dat kan helpen om het beroep aantrekkelijker te maken.”

Zelfrijdende vrachtwagens

Zelfrijdende vrachtwagens lijken nog een ver-van-ons-bed-show. In de Verenigde Staten rijden al zelfrijdende voertuigen rond, maar dat is in gecontroleerde omgevingen. “Willen we dat ook met zware trucks? Dat blijft de vraag”, aldus Tom Van Woensel. “Er wordt wel volop geëxperimenteerd met systemen zoals ‘platooning’, waarbij vrachtwagens als een treintje achter elkaar rijden om brandstof te besparen. Voor stadsdistributie is dat minder relevant, maar voor langeafstandstransport kan het enorm interessant zijn.”

Uitdagingen bij integratie

De integratie van AI in bestaande logistieke systemen is geen evidentie. “Privacy en cybersecurity zijn grote uitdagingen”, zegt Tom Van Woensel. “AI zoals ChatGPT werkt goed omdat het gigantische hoeveelheden data heeft geanalyseerd, maar in de logistiek is die data vaak versnipperd. Eén bedrijf heeft

meestal niet genoeg eigen data voorhanden en samenwerken ligt gevoelig. Er zijn grenzen op vlak van privacy, kartelvorming en concurrentie.”

Volgens hem ligt daar nog een grote uitdaging. “Er is in transport geen duidelijk kader zoals bij medisch onderzoek. Terwijl net dat soort grootschalige samenwerking ons in staat zou stellen om slimmere systemen te bouwen.”

Oproep aan bedrijfsleiders

Voor bedrijfsleiders die twifelen aan het nut van AI, heeft Tom Van Woensel een duidelijke boodschap: “AI is hier, en het gaat niet meer weg. Het wordt alleen maar krachtiger. De vraag is: hoe open ben je om ermee aan de slag te gaan?”

Hij pleit voor een kritische, maar nieuwsgierige houding. “Je moet mensen in je team hebben die begrijpen wat AI doet, hoe je het kan toepassen en waar je alert voor moet zijn. Die denkkraft en creativiteit zijn essentieel.”

Toekomst AI in transportsector

AI in de transportsector staat nog in de kinderschoenen, maar de toekomst heeft veel potentieel. Volgens Tom Van Woensel draait het om de juiste balans tussen technologie en menselijk inzicht: “AI kan processen ondersteunen en optimaliseren, maar de mens blijft essentieel om de uitzonderingen en nuances in transport te begrijpen en aan te pakken. Wat verandert, is de manier waarop we alles organiseren. Grote bedrijven zullen steeds slimmer plannen en zo nog groter worden. Middelgrote bedrijven zullen mee moeten in dat verhaal, terwijl kleinere spelers vooral in niches zullen blijven opereren.” <

‘AI verandert hoe we transport organiseren’

raakt of een brug instort, dan heb je échte mensen nodig. Het AI-systeem heeft daar geen referentie voor en kan zich daarom niet aanpassen. De kracht zit in de combinatie van mens en machine. Daarom is het zo belangrijk dat de mensen die we vandaag opleiden, AI begrijpen en effectief met de tools aan de slag kunnen. De vraag is niet of we nieuwe mensen nodig hebben, maar waar en voor welke taken.”

Haal alles uit TVM Drive

TVM Drive biedt transportbedrijven toegang tot een sterke online preventieservice. Het platform helpt u risico's en verbeterpunten van uw onderneming te identificeren, zodat u een effectief preventieplan kunt opstellen. Het doel? Schades voorkomen en kosten besparen. In dit overzicht ontdekt u alle tools van het TVM Drive klantenplatform.

tekst: Mindsetting

beelden: TVM Belgium

1. Kostenbesparingstool

Dankzij de kostenbesparingstool berekent u in slechts enkele seconden hoeveel u kunt besparen door actief in te zetten op preventie. De tool combineert gegevens van uw onderneming uit diverse TVM-systemen en berekent zo een nauwkeurig besparingspotentieel.

2. Risicoscan

Aan de hand van een vragenlijst brengt u de risico's en verbeterpunten van uw onderneming duidelijk in kaart. Meteen na het invullen van de vragenlijst ontvangt u aanbevelingen en concrete actiepunten, volledig op maat van uw onderneming.

3. Digitaal plan van aanpak

Na de risicoscan kunt u aan de slag met de preventieaanbevelingen. Maak een digitaal plan van aanpak en voeg de voorgestelde preventieacties toe aan uw persoonlijke tijdlijn. Op die manier kunnen schades en kosten onmiddellijk en efficiënt aangepakt worden. De tijdlijn geeft een duidelijk overzicht van de afgesloten, lopende en toekomstige acties. Zo weten u,





uw preventieadviseur bij TVM én uw makelaar in een oogopslag welke acties u voltooid heeft en welke nog uitgevoerd moeten worden.

4. Kant-en-klaar campagnemateriaal

Op het platform heeft u een bibliotheek ter beschikking waar u kant-en-klaar campagnemateriaal en handige preventiedocumenten in vier talen (Nederlands, Frans, Engels en Duits) vindt. U kunt ze downloaden of vragen om per post op te sturen. U vindt er ook greenpapers en instructievideo's over bijvoorbeeld het gebruik van een spiegelfastelplaats.

5. Plan een afspraak met uw preventieadviseur

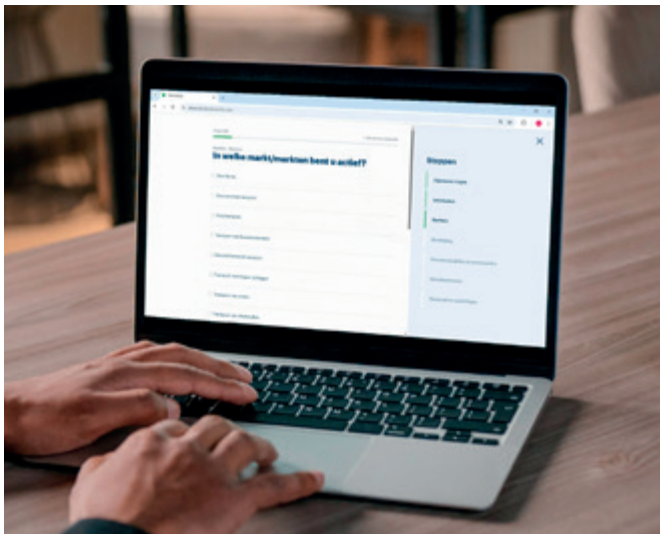
Dankzij het TVM Drive klantenplatform is hulp en begeleiding altijd digitaal binnen handbereik. Tegelijkertijd behouden we ook ons persoonlijke karakter. Zo boekt u via TVM Drive eenvoudig onze kosteloze preventiewerkshops voor vrachtwagens of lichte vracht. U vindt er ook de contactgegevens van onze preventieadviseurs terug. Zij komen nog steeds met plezier bij u langs.

6. Download uw verzekeringsdocumenten

In TVM Drive vindt u een handig overzicht van uw verzekeringen bij TVM Belgium. Verder heeft u ook toegang tot verzekeringsdocumenten, zoals uw polis en verzekeringsnota's. Zo kunt u altijd en overal alle nodige informatie inzien.

7. Ontdek het opleidingsaanbod van TVM solutions

Verder krijgt u op TVM Drive een duidelijk overzicht van het volledige opleidingsaanbod van TVM solutions. Dankzij de koppeling met My TVM solutions, het online platform van TVM solutions, kunt u zich snel en eenvoudig inschrijven voor de code 95-opleidingen, workshops en masterclasses. <



Help ons het klantenplatform verbeteren

We blijven TVM Drive verder ontwikkelen en uitbreiden om het platform nog beter op uw behoeften af te stemmen. Uw feedback is daarbij essentieel! Mist u een specifieke preventietool op TVM Drive? Of heeft u een idee om het platform verder te verbeteren?



Scan de QR-code en laat het ons weten!

Rencontre Des Nations



Jean Petit is docent aan het Institut Henri Maus in Eghezée. Samen met een collega heeft hij de vzw Responsible Young Truckers opgericht. In april dit jaar organiseerden ze voor het eerst de wedstrijd Rencontre Des Nations. Daarin nemen leerlingen uit heel Europa, die een opleiding Vrachtwagenchauffeur volgen, het tegen elkaar op.

tekst: Mindsetting

beelden: Institut Henri Maus

Waarom hebben jullie Responsible Young Truckers opgericht?
“Ik heb zelf altijd in de transportsector gewerkt. Door gezondheidsproblemen ben ik zo’n tien jaar geleden overstapt naar het onderwijs. Samen met een collega kwamen we op het idee om een evenement te organiseren, waarin jongeren uit de opleiding Vrachtwagenchauffeur hun vaardigheden aan een breed publiek kunnen tonen.

Zulke events bestaan al in het buitenland, maar gaan nooit over de landsgrenzen heen. Het leek ons leuk om een Europese competitie op te zetten, waarin leerlingen van verschillende Europese landen het tegen elkaar opnemen.”

Van waar is het idee voor Rencontre Des Nations gekomen?

“We wilden echt een Europese competitie organiseren, zodat leerlingen in contact komen met leerlingen uit andere landen en ervaringen kunnen delen. Aan deze eerste editie namen 19 scholen uit België en Frankrijk deel. Daar ben ik al heel tevreden mee, maar naar de toekomst toe hopen we dat we ook scholen uit andere Europese landen kunnen overtuigen om

deel te nemen. Al begrijpen we dat het niet vanzelfsprekend is voor scholen uit bijvoorbeeld Denemarken of Kroatië om naar België te reizen voor een wedstrijd. Je moet niet alleen de inschrijving betalen, maar er hangen natuurlijk ook verplaatsingskosten aan vast. We bekijken daarom met welke frequentie we de wedstrijd in de toekomst zullen organiseren. We willen zo veel mogelijk scholen en landen bereiken en vermijden dat ze afhaken door praktische bekommernissen.”

Wat houdt de wedstrijd in?

“Verschillende transportbedrijven en constructeurs stelden voertuigen ter beschikking, waarmee de 38 deelnemers een aantal praktische proeven van zo’n vijftien minuten aflegden. Tijdens de testen werden hun reactievermogen, kennis, nauwkeurigheid en voorzichtigheid getest. Hoe beter ze scoorden, hoe minder strafpunten ze kregen en hoe meer kans ze hadden om bovenaan het klassement te eindigen. Er waren zelfs enkele elektrische vrachtwagens aanwezig. Heel leuk voor de deelnemers om de specifieke kenmerken, reacties en technologie van zo’n elektrische truck te

ontdekken en meer te leren over de toekomst van transport.”

Wat willen jullie bereiken met Rencontre Des Nations?

“Het is echt opmerkelijk hoeveel talent die jongeren hebben. Deze wedstrijd helpt hen om dat aan de buitenwereld te tonen en vooroordelen over jonge chauffeurs de wereld uit te helpen. We willen een breed publiek bereiken, zodat we het beroep kunnen promoten. We hopen ook nieuwe studenten aan te trekken die interesse hebben om met de opleiding te starten.”

Welke boodschap wil je jongeren nog geven?

“Met geduld en doorzettingsvermogen kun je alles bereiken. Daarnaast wil ik ook de vrouwelijke vrachtwagenchauffeurs extra in de kijker zetten. Ze verdienen erkenning in een toch voornamelijk door mannen gedomineerde sector. Vrouwen zijn trouwens vaak voorzichtiger en preciezer dan mannen, een grote plus voor de job. Laat je als vrouw dus zeker niet tegenhouden om vrachtwagenchauffeur te worden, de job is echt voor iedereen.” <



Nieuwe algemeen directeur TVM Belgium

Dirk Clement treedt op 1 augustus 2025 in dienst als de nieuwe algemeen directeur van TVM Belgium. Hij vervangt Frank van Nueten, die met pensioen gaat.

De 56-jarige Clement is een ervaren bestuurder met veel kennis van de Belgische verzekeringsmarkt. Hij is nu nog werkzaam als directeur bij Sedgwick, een inter-nationale dienstverlener op het gebied van schadeafhandeling en claimsmanagement. Eerder vervulde hij rollen bij CED Group, Vanbreda en AON.



Vanaf augustus zal hij de dagelijkse leiding van TVM Belgium op zich nemen samen met Jan van Waterschoot, die naast zijn huidige rol als commercieel directeur ook operationeel directeur wordt.

In onze volgende editie stellen we Dirk Clement uitgebreid aan u voor.

TVM Belgium steunt Wellbeing Pledge ESPORG

ESPOG richt zich op veilige en beveiligde parkeerplaatsen, met als doel het welzijn van vrachtwagenchauffeurs te verbeteren. Recent lanceerde de Europese organisatie de Wellbeing Pledge, een initiatief dat bedrijven oproept om zich in te zetten voor het welzijn van vrachtwagenchauffeurs. Bij TVM Belgium staat de veiligheid en het welzijn van chauffeurs al jarenlang centraal. Daarom hebben we deze belofte met volle overtuiging ondertekend.

Daarmee erkennen we het cruciale belang van gezonde chauffeurs, zowel op fysiek als op mentaal vlak. Via sensibilisering en opleiding blijven we ons hiervoor inzetten, want een uitgeruste chauffeur die zich goed in zijn vel voelt, rijdt veiliger.

Door deze belofte mee te ondertekenen, bevestigen we dat we ons actief inzetten voor:

- bewustwording en educatie rond welzijn in de sector;
- het bevorderen van zowel mentale als fysieke gezondheid van chauffeurs;
- het erkennen van welzijn als een essentiële pijler voor duurzame economische groei;
- investeringen in initiatieven die bijdragen aan het welzijn van chauffeurs;
- het versterken van een gezondere transportsector en samenleving.

Ondertekent uw bedrijf mee het pleidooi?
Surf dan naar wellbeingpledge.eu.



5 VRAGEN



In 2024 vierde Peter Luyckx zijn 25-jarig jubileum bij TVM Belgium. Wij kijken graag terug op zijn carrière en blikken vooruit naar wat de toekomst nog in petto heeft voor onze regionaal commercieel verantwoordelijke.

1 Hoe ben je bij TVM Belgium terechtgekomen?

Na mijn studies ben ik bij een verzekeraar achter de hoek van TVM Belgium aan de slag gegaan. Toen Jan van Waterschoot de kans kreeg om commercieel buitenwerk te doen, vroeg hij mij om hem te vervangen. Het was een leuke uitdaging, want transport boeide me wel. Ik had nog geen ervaring met transportverzekeringen, maar gelukkig ben ik heel goed opgevangen door Mark Massa. Ik heb enorm veel van hem kunnen bijleren. Kort nadien kwam ook Mark Braspeninx er nog bij. We waren jong en gemotiveerd, werkten hard, maar maakten ook veel plezier.

TVM Belgium was in die tijd een kleine, familiale maatschappij die nog op zoek was naar welke plaats ze kon innemen in de Belgische verzekeringsmarkt. Geleidelijk aan zijn we uitgegroeid tot het succesverhaal dat TVM Belgium vandaag is. Het is leuk dat ik deel heb kunnen uitmaken van die groei. Ondertussen zijn alle dromen die we in de beginjaren hadden meer dan uitgekomen, maar de ambitie om nog beter te doen blijft.

2 Hoe is je functie de afgelopen jaren geëvolueerd?

Mijn functietitel is al heel wat jaren regionaal commercieel verantwoordelijke of accountmanager. In de beginjaren bestond onze salesploeg uit drie mensen. Ik stond toen in voor onze klanten in de regio's Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant. Ondertussen zijn we met zes en ben ik verantwoordelijk voor een aantal grotere makelaars in de regio Antwerpen. Dat combineer ik sinds enkele jaren met de functie van teamcoördinator. Ik bereid de maandelijkse salesmeetings voor en volg interne acties en projecten mee op. Die variatie ligt me wel.

3 Wat maakt het zo leuk werken?

Een band opbouwen met de makelaars is heel fijn, maar vooral de collega's maken het hier zo leuk werken. In de beginjaren was TVM Belgium echt een kleine familie. Nu zijn we gegroeid tot een team van ongeveer 100 medewerkers, maar de familiale sfeer is gebleven. Je kan je ook alleen maar ergens op je plek voelen, als je omringd wordt door leuke collega's. Onze neuzen staan in dezelfde richting en dat is altijd fijn werken. Als accountmanager of coördinator heb je ook feeling met alles wat er in het team leeft en da's boeiend.

4 Wat zijn de hoogtepunten van 25 jaar bij TVM Belgium?

Gho, dat is een moeilijke vraag. Het hoogtepunt voor mij is eigenlijk de reis die ik hier de afgelopen 25 jaar heb mogen afleggen. Het is leuk om terug te kijken op wat we als team hebben verwezenlijkt en waar we vandaag de dag staan met TVM Belgium.

5 Hoe zie jij je toekomst nog bij TVM Belgium?

Als ik nog vijftien jaar voldoening uit mijn werk kan halen en regelmatig uitgedaagd wordt, ben ik gelukkig. Vanuit Sales werken we natuurlijk altijd richting de groei van het bedrijf. We leggen onszelf nieuwe doelen op en proberen die te behalen. Twee jaar geleden vierden we zo nog 100 miljoen euro omzet. Het zou mooi zijn als we de komende jaren richting de 150 miljoen kunnen werken. Dat zou opnieuw een grote mijlpaal voor TVM Belgium zijn.

Een familiebedrijf met toekomstvisie

In 1970 richtte Leona Wybo 'Wybo Transport' op. Vandaag, meer dan vijftig jaar later, is de onderneming uitgegroeid tot een grote logistieke speler met vier vestigingen in België en Frankrijk. Onder leiding van haar zoon Ronny Devos blijft het een familiebedrijf pur sang, geworteld in traditie en tegelijk gericht op innovatie en duurzaamheid.

tekst: Mindsetting

beelden: Wybo Transport & Logistics

En rijke geschiedenis

Het verhaal van Wybo Transport gaat terug tot in de jaren dertig. "Michel Wybo, mijn grootvader, vervoerde toen al konijnen en pluimvee", begint Ronny Devos. "In de jaren zestig namen zijn dochters, waaronder mijn moeder

Nadien besloten ze om uit te breiden. Er kwamen ritten bij voor een grote brouwerij in Nederland. "We vervoerden bier naar Zuid-Frankrijk en namen het leeggoed weer mee. Enkele jaren later zijn we ons gaan specialiseren in langeafstandstransport naar Zuid-Italië, onder andere naar de regio's Bari, Brindisi en Sicilië."

Een grote ommekeer vond plaats in 1993. "Veel bedrijven besloten toen om hun goederen voortaan met de trein in plaats van de vrachtwagen te vervoeren. We verloren veel klanten, waardoor we ons als bedrijf moesten heroriënteren. We verlegden onze focus daarom op regionale ritten en magazijn-

activiteiten in België en Noord-Frankrijk. Dat is vandaag de dag nog steeds onze hoofdactiviteit."

Van kleins af aan in het bedrijf

"Al van kleins af aan moest ik samen met mijn broers en zussen in het weekend en tijdens de vakanties helpen in het bedrijf. Op mijn 15e begon ik mee te draaien op de planning. En van zodra het kon, ging ik ook zelf de baan op met de vrachtwagen. Ik reed heel graag, maar naarmate het bedrijf groeide en ik meer verantwoordelijkheden kreeg, moest ik meer op kantoor aanwezig zijn. Dat was in het begin even wennen, maar het was een logische volgende stap."

'We zijn fier op ons familiebedrijf'

Leona, het roer over. In 1970 ging zij als enige zelfstandig verder onder de naam Wybo Transport. Samen met mijn vader runde ze het bedrijf."





De kracht van familie

Een belangrijk ankerpunt doorheen het verhaal is de sterke familiale band binnen het bedrijf: “Onze naam in witte letters op groene zeilen op de vrachtwagens was een idee van mijn moeder. Dat zal ik nooit veranderen. We zijn fier op ons familiebedrijf en willen dat ook tonen.”

Toch beseft Ronny Devos dat het familiale karakter moeilijker te behouden blijft naarmate het bedrijf groter wordt. “De laatste jaren zijn we enorm gegroeid. We zijn geen kleine

“Dankzij deze logistieke dienstverlening kunnen we onze klanten een totaalpakket aanbieden. We halen de goederen op bij de productie, zetten ze bij ons in het magazijn en de klant beslist of wij het transport doen of zij zelf. Die flexibiliteit is belangrijk: ze doen één telefoontje en wij regelen alles.”

Slim magazijnbeheer

Over automatisatie in de magazijnen is er goed nagedacht. “We werken met smallegangentrucks in plaats van klassieke reachtrucks”, legt Ronny Devos uit. “Daardoor besparen we ruimte en kunnen we meer pallets per vierkante meter plaatsen.

We willen de komende jaren zeker nog extra stappen zetten qua automatisatie,

maar het is niet de bedoeling om volledig te automatiseren. Je moet nog steeds kunnen bijsturen waar nodig. Daarom streven we naar een multifunctioneel magazijn met een team dat zich kan aanpassen aan de noden van de klant.”

Aanzienlijke vloot

Met 50 vrachtwagens en 180 trailers heeft Wybo Transport & Logistics een aanzienlijke vloot in huis. De volgende stap? Elektrificatie. “Naast 12 nieuwe CO₂-vriendelijke dieseltrucks kochten we recent twee elektrische vrachtwagens aan die in september geleverd worden”, zegt Ronny Devos. “Je moet nu durven springen, ook al is er nog veel onzekerheid. Het blijft een groot vraagteken wat het effect op onze planning zal zijn. Ook naar laadinfrastructuur is het geen gemakkelijke oefening om te bepalen waar de laadpalen moeten komen, zodat we de vrachtwagens zo efficiënt mogelijk kunnen opladen. Alle nieuwigheden brengen wel nieuwe uitdagingen met zich mee.

Het is gewoon zaak om oplossingen te vinden.”

Duurzame stappen

De overstap naar elektrificatie is niet de enige inspanning die Wybo Transport & Logistics levert op vlak van duurzaamheid. “De daken van al onze magazijnen zijn uitgerust met zonnepanelen, zodat we volledig CO₂-neutraal opereren. Daarnaast gebruiken we al sinds 2012 elektrische heftrucks en zorgen we dankzij een slimme planning voor zo weinig mogelijk lege kilometers. Sinds enkele jaren nemen we ook deel aan het Ecovadis-duurzaamheidsprogramma. In 2024 mochten we nog een zilveren medaille mee naar huis nemen. Daar zijn we erg trots op, maar ons doel is duidelijk: we gaan voor goud!”

Blik op de toekomst

Met een duidelijke visie investeert Wybo Transport & Logistics steeds meer in voertuigen en gebouwen: “We stemmen transport en logistiek steeds nauwer op elkaar af. Zo zetten we in op zuinigere dieselvrachtwagens die tot vier liter minder per 100 kilometer verbruiken, en bouwen we aan nieuwe infrastructuur aan beide zijden van de Frans-Belgische grens”, zegt Ronny Devos. De nieuwe magazijnen zullen zeven dagen op zeven operationeel zijn, een stevige troef in een snelle markt.

‘We blijven met beide voeten op de grond’

De toekomst wordt met ambitie benaderd, maar ook met realisme: “We hebben al veel gerealiseerd, maar blijven met beide voeten op de grond. Eerst afwerken wat we begonnen zijn, dan groeien. We willen Wybo verder uitbouwen, maar wel op onze manier: stap voor stap. Ons verhaal is nog lang niet af.” <

‘Alle nieuwigheden brengen uitdagingen met zich mee’

onderneming meer, en dat voel je”, zegt hij. Die groei vraagt ook om een andere aanpak. Waar Ronny vroeger alles zelf deed, is hij de laatste jaren meer beginnen delegeren. “Loslaten is niet vanzelfsprekend. Daar moet je echt elke dag aan werken. Maar ik weet dat de mensen rondom mij ook het beste voor het bedrijf willen.”

Logistiek als groeimotor

Wat begon met een frustratie bij een klant, groeide uit tot een strategisch logistiek netwerk met internationale reikwijdte: “Eind jaren ‘90 haalden we regelmatig ladingen op in een brouwerij. Daar moesten we steeds lang wachten, wat niet echt werkbaar was. Om die reden stelden we aan de klant voor om een magazijn te gebruiken als tussenstop.” Zo gezegd, zo gedaan: Wybo bouwde een eerste magazijn in Poperinge. In de jaren 2000 kwam er ook een magazijn in Noord-Frankrijk bij. Vandaag telt het bedrijf vier opslagplaatsen, waaronder een gloednieuw logistiek centrum van 10.000 m² in Poperinge, goed voor 16.000 palletplaatsen.



Meer zekerheid met vernieuwde transportaansprakelijkheidsverzekering

TVM Belgium lanceert binnenkort de vernieuwde aansprakelijkheidsverzekering voor wegvervoer en opslag van goederen. Die is duidelijker en beter afgestemd op de echte noden van de transport- en logistieke sector. U leest hier wat deze praktijkgerichte oplossing concreet voor u kan betekenen.

tekst: Mindsetting

beelden: TVM Belgium

Laden en lossen

Case

Stel, een goede klant kampt met een tijdelijk personeelstekort in zijn magazijn en vraagt uw chauffeur om zelf te lossen. De goederen geraken tijdens het lossen echter beschadigd, en daar begint de discussie. Volgens de vervoersvoorwaarden bent u niet aansprakelijk, tenzij schriftelijk vermeld. Maar u wilt natuurlijk de goede relatie met uw klant niet op het spel zetten. Dus vergoedt u de schade alsnog zelf.

Oplossing van TVM Belgium

“Met de nieuwe voorwaarden maken we komaf met deze problematiek”, zegt Matthijs Prudhomme van Reine, productspecialist. “Schade bij het laden en lossen is voortaan standaard verzekerd als u het zelf uitvoert. Dit sluit beter aan bij hoe transport vandaag wordt uitgevoerd en biedt vervoerders gemoedsrust in situaties waar zij de werkzaamheden zelf uitvoeren.”

De dekking kan zelfs uitgebreid worden. Standaard stopt ze zodra de goederen ‘in de nabijheid van de vrachtwagen’ gelost zijn, maar met de uitbreiding blijft u verzekerd wanneer uw chauffeur, bij nachtleveringen bijvoorbeeld, de goederen in het magazijn van uw klant plaatst.



de verzekering

Vrachtbrieven goed invullen, kan het verschil betekenen tussen wel of niet aansprakelijk zijn.

“We kunnen niet genoeg benadrukken hoe belangrijk het is om de vrachtbrief volledig in te vullen”, zegt Matthijs Prudhomme van Reine. “En om zeker ook voorbehoud te maken (vak 9) als goederen bij ontvangst onregelmatigheden vertonen. Dat maakt in veel schadegevallen het verschil tussen wel of geen discussie, of zelfs tussen wel of geen aansprakelijkheid.”



Oponthoud

Case

Terwijl uw chauffeur al onderweg is, krijgt u bericht van de klant dat er nog niet gelost kan worden. U besluit dat het beter is dat uw chauffeur op een snelwegparking overnacht. De volgende ochtend blijken de goederen gestolen.

Oplossing van TVM Belgium

Bij oponthoud bent u zeven dagen verzekerd, op voorwaarde dat u organisatorische maatregelen neemt om vrachtwagen en lading tijdens het oponthoud zo goed mogelijk te beveiligen. “We maken geen onderscheid meer tussen vrijwillig en onvrijwillig oponthoud omdat die definities in de praktijk vaak voor interpretatie vatbaar zijn.”

Errors & omissions

Case

Doordat u aan een ondervoerder een verkeerde afleverdatum hebt doorgegeven, staat deze op een middag met de vervoerde goederen in het buitenland aan een gesloten magazijn. Hij moet een dag wachten om de goederen te kunnen lossen. De ondervoerder rekent de kosten door voor het verblijf en de extra uren van de chauffeur.

Oplossing van TVM Belgium

Dit is een voorbeeld van schade die buiten het CMR-verdrag valt. Met de waarborguitbreiding errors & omissions bent u hiervoor alsnog verzekerd voor aanspraken uit het organiseren van het transport.

Uitbesteed vervoer

Case

U moet snel schakelen voor een klant en besteedt het vervoer van de lading via een digitale vrachtbeurs uit aan een ondervoerder. Als de goederen verdwijnen met de noorderzon blijkt dat de partij waar u een beroep op deed, geen geldige vergunning had.

Oplossing van TVM Belgium

“Onze voorwaarden leggen duidelijke verplichtingen op voor controle van ondervoerders, zeker via vrachtbeurzen. Dit is belangrijker dan ooit, nu malafide praktijken toenemen. Zo voorkomen we schijnzekerheid en beschermen we onze klanten.”



Stockverschillen in opslag

Case

U biedt uw klanten ook opslag in uw depot aan. Bij een jaarlijkse inventaris blijkt een tekort in de voorraad van een klant.

Oplossing van TVM Belgium

Als de klant kan aantonen dat de afgesproken drempelwaarde overschreden is, wordt het tekort verzekerd. <

Invloed nieuw boek Burgerlijk Wetboek wegtransport en log

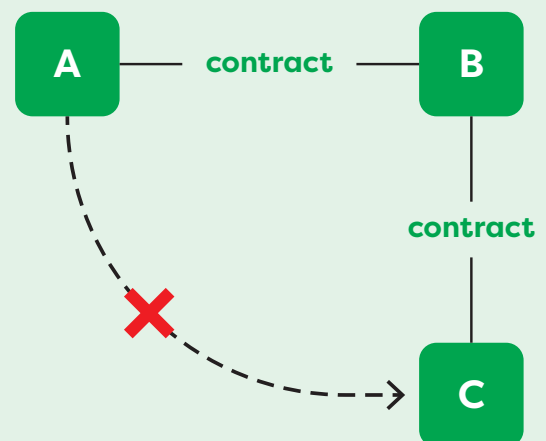
Op 1 januari 2025 veranderden de regels rond buitencontractuele aansprakelijkheid in het Burgerlijk Wetboek. Die wijziging heeft ook gevolgen voor het wegtransport en de logistiek. Wat houdt deze wijziging juist in en welke impact heeft ze op wegvervoerders en logistieke dienstverleners? We vroegen het aan Patrick Rubens, advocaat en partner bij Quadrant Advocaten.

tekst: Mindsetting

beelden: Quadrant Advocaten, TVM Belgium



Een voorbeeld: stel dat de hoofdaannemer (B) failliet gaat. Hij kan de schade aan de opdrachtgever (A) niet vergoeden en de opdrachtgever kan de schade niet verhalen op de onderaannemer/hulppersoon (C), die de schade in eerste instantie heeft veroorzaakt.



Wat is dat nieuwe boek 6 precies?
“Het Burgerlijk Wetboek dateert van 1804 en wordt sinds 2020 gemoderniseerd. Het “nieuwe” wetboek zal opgedeeld worden in tien boeken, waarvan boek 6 specifiek gaat over buitencontractuele aansprakelijkheid.”

Wat is buitencontractuele aansprakelijkheid?

“Buitencontractuele aansprakelijkheid betekent dat iemand aansprakelijk gesteld kan worden voor schade, ook als er geen contractuele relatie is tussen de betrokken partijen. Stel dat een vrachtwagenchauffeur een ongeval veroorzaakt en schade toebrengt aan een ander voertuig. Hoewel er geen contract is tussen de chauffeur en de eigenaar van het andere voertuig, zal de chauffeur die het ongeval veroorzaakt de schade moeten vergoeden.”

Waarom waren veranderingen nodig?

“Voorheen was het in veel gevallen niet mogelijk om zowel contractueel als buitencontractueel schade te verhalen op een partij. Dat is het ‘verbod op samenloop’. Ook konden opdrachtgevers een onderaannemer/hulppersoon vaak niet rechtstreeks aansprakelijk stellen (de ‘quasi-immuniteit van de uitvoeringsagent’). Dit leidde soms tot onrechtvaardige situaties.”

6 op logistiek

Patrick Rubens,
advocaat en partner
Quadrant Advocaten

Wat is er nu veranderd?

“De beperking die ervoor zorgde dat iemand niet zowel contractueel als buitencontractueel kon worden aangesproken, is opgeheven. Daarnaast wordt het ook eenvoudiger om een onderaannemer/hulp persoon rechtstreeks aansprakelijk te stellen. De situatie van de opdrachtgever lijkt dus beter, maar onderaannemers/hulp personen kunnen zich ingeval van schade niet alleen beroepen op de aansprakelijkheidsbeperkingen of -uitsluitingen in hun eigen contract (B-C) maar ook op deze in het contract van de hoofdaannemer met de opdrachtgever (B-A).”

Een voorbeeld: stel dat een onderaannemer/hulp persoon (C) schade veroorzaakt. Zijn contract met de hoofdaannemer (B) voorziet in een beperking van aansprakelijkheid van € 750,-, terwijl het contract tussen de opdrachtgever (A) en de hoofdaannemer een beperking van € 500,- bevat. In dat geval kan de onderaannemer/hulp persoon zich beroepen op de laagste beperking van € 500,-.

Welke impact heeft dit op wegtransport en logistiek?

“Voor wegvervoerders blijft de impact beperkt, omdat hun aansprakelijkheid al geregeld is in het CMR-verdrag.

Dat verdrag is dwingend, zodat hier contractueel niet van mag afgeweken worden. In het CMR-verdrag wordt de wegvervoerder reeds beschermd wanneer hij buitencontractueel aangesproken wordt. Daarnaast kon een opdrachtgever (A) de ondervoerder (C) ingevolge rechtspraak al rechtstreeks aanspreken. Expeditiebedrijven, magazijnhouders en verpakkers zullen meer risico lopen, omdat zij nu sneller rechtstreeks aansprakelijk gesteld kunnen worden door de opdrachtgever (A) ook al hebben zij uitsluitend een contract met de hoofdaannemer (B).

Daarnaast is er een aandachtspunt voor bestuurders van vennootschappen: als een bestuurder van een bedrijf (B) ook als hulp persoon (C) wordt beschouwd, kan hij voortaan persoonlijk aangesproken worden door de opdrachtgever (A).”

Wat kunt u doen om uw bedrijf te beschermen?

“De nieuwe regels kunnen nadelige gevolgen hebben, maar er zijn manieren om de risico's te beperken:

- Controleer en actualiseer uw contracten en algemene voorwaarden.
- Bouw duidelijke aansprakelijkheidsbeperkingen in.
- Zorg voor heldere afspraken met onderaannemers/hulp personen.

Door proactief te handelen, kunt u zich wapenen tegen ongewenste juridische gevolgen en uw onderneming beter beschermen.” <



Regelgeving over dashcams in Europa

Dashcams worden steeds vaker gebruikt in het verkeer. Ook vrachtwagenchauffeurs maken hier graag gebruik van. De beelden geven hun collega's op kantoor een beter beeld van situaties onderweg en kunnen helpen om de aansprakelijkheid te bepalen in geval van een ongeluk. Er bestaat nog geen algemene Europese wetgeving rond dashcams. De regels verschillen dus sterk van land tot land. We zetten de belangrijkste regels op een rijtje en geven enkele algemene tips.

tekst: Mindsetting

beeld: Filip Van Loock

Gebruik dashcams per land
Verschillende organisaties, zoals ANWB, ADAC en dashcamleveranciers, publiceren overzichten van landen waar dashcams zijn toegestaan. Deze overzichten spreken elkaar soms tegen en zijn vooral gericht op particulier gebruik. Daarom hebben we lokale juristen gevraagd om de regels rond het

gebruik van dashcams in verschillende Europese landen te onderzoeken.

Als algemene regel geldt dat de bestuurder niet afgeleid mag zijn door het gebruik van de dashcam en de camera tijdens het rijden niet mag bedienen. De privacywetgeving moet ook steeds gerespecteerd worden.

✓ **België:** Het gebruik van dashcams is toegestaan. De beelden mogen overgedragen worden aan politie, justitie en verzekeringsmaatschappijen, maar niet openbaar gepubliceerd worden. Voor de rechtsgeldigheid van de opname moeten gefilmde personen direct na een ongeval op de hoogte gebracht worden dat de opname gebruikt wordt in een procedure. Zodra duidelijk is dat de beelden niet meer nodig zijn, moeten ze verwijderd worden. Het parket en finaal de politierechter beslissen of de beelden geldig en relevant zijn om de aansprakelijkheid te bepalen.

✓ **Nederland:** Het gebruik van dashcams is toegestaan. De beelden mogen overgedragen worden aan politie, justitie en verzekeringsmaatschappijen, maar niet openbaar gepubliceerd worden. De rechter besluit of de beelden wel of niet als bewijs worden toegelaten.

✗ **Luxemburg:** Het gebruik van dashcams is verboden. Er rust een stevige boete op en u kunt zelfs vervolgd worden. U mag wel een dashcam bij zich hebben, maar niet gebruiken. Er wordt namelijk geen onderscheid gemaakt tussen het filmen met een dashcam en het zonder toestemming filmen van personen in openbare ruimtes.

✗ **Duitsland:** Het is expliciet verboden om dashcams te gebruiken die continu opnames maken. Hier staan boetes tot € 300.000,- op. Het lijkt wel toegestaan om dashcams in te zetten die alleen fragmenten opslaan (tot 60 sec.), waarbij de camera automatisch aan- en uitschakelt, bv. bij hard remmen. In uitzonderlijke gevallen kan een rechter toestemming geven voor het gebruik van beelden. De rechter maakt een afweging van belangen.

✗ **Oostenrijk:** Het gebruik van dashcams is verboden. U bergt hem beter ergens op, want er staan serieuze boetes op.

✗ **Zwitserland:** De dashcam zelf is legaal en kan niet beboet worden, maar het permanent filmen van de openbare ruimte is een schending van de privacywetgeving. Alleen dashcams die opnames maken na een incident en andere gegevens overschrijven zijn toegelaten.

✓ **Frankrijk:** Het gebruik van een dashcam is toegestaan. De privacywetgeving is wel altijd van kracht en de rechter oordeelt of bepaalde beelden wel of niet gebruikt mogen worden als bewijs. Een opname is alleen rechtsgeldig als de personen die erin voorkomen na een ongeval meteen op de hoogte gebracht zijn – nog vóór de opname in een procedure wordt toegepast dus.

✓ **Italië:** Het gebruik van dashcams is toegestaan op voorwaarde dat ze het zicht niet belemmeren. De beelden mogen overgedragen worden aan politie, justitie en verzekeringsmaatschappijen, maar niet openbaar gepubliceerd worden. De privacywetgeving moet altijd gerespecteerd worden.

✓ **Spanje:** Het gebruik van dashcams is toegestaan op voorwaarde dat ze het zicht niet belemmeren en niet bediend worden tijdens het rijden. Er gelden wel specifieke regels in verband met databeveiliging en er is toestemming nodig van de inzittenden. Autoriteiten beslissen of de beelden als bewijs gebruikt kunnen worden in het geval van een incident.

✗ **Portugal:** Het is bij wet verboden om gebruik te maken van camera's om openbare wegen te filmen. De beelden mogen in de meeste gevallen ook niet gebruikt worden als bewijs, aangezien ze niet legaal verkregen zijn.

✓ **Verenigd Koninkrijk:** Het gebruik van dashcams is toegestaan onder voorwaarden:

- de bewaartermijn moet vooraf bepaald zijn;
- in de cabine mag niet gefilmd worden;
- het zicht mag niet belemmerd worden;
- alleen korte fragmenten mogen worden opgeslagen;
- de beelden mogen overgedragen worden aan politie, justitie en verzekeringsmaatschappijen, maar niet openbaar gepubliceerd worden.

Gebruikstips

- Zet dashcams in die alleen korte fragmenten opnemen en niet de hele rit filmen.
- Zorg dat de fragmenten automatisch worden opgeslagen op een externe harde schijf of server, zonder dat de chauffeur hier iets voor hoeft te doen (tijdens het rijden).
- Instrueer chauffeurs over het gebruik en de werking van de dashcam. Zodat zij bij het laden en lossen kunnen uitleggen hoe het werkt. Bij defensie terreinen bijvoorbeeld is filmen niet toegestaan.
- Werkt u met personeel? Maak specifieke afspraken rond het gebruik van beelden en neem ze op in een beleidsdocument.
- Voorkom dat er fragmenten online worden gepubliceerd (bv. op social media). Deel de beelden niet met partijen als politie, justitie, verzekeraars en andere schadebetrokkenen. Zo wordt de privacy van eventuele gefilmde personen en kentekens gerespecteerd.
- Meld bij het eerste contact met de tegenpartij dat er dashcambeelden zijn die gebruikt zullen worden.
- Let erop dat de dashcambeelden niet geknipt of bewerkt zijn. Alleen de originele beelden gelden als bewijs.
- Check zeker de meest recente richtlijnen en regelgeving op de websites van de officiële instanties per land of neem met hen contact op.

Meer weten?

Neem dan contact op met onze afdeling Preventie en Risicobeheer via www.tvn.be/contact.

Energiemanagement: de sleutel tot een succesvo

Zero-emissievervoer is in opmars, en steeds meer transportbedrijven zetten de stap naar een eigen laadplein. Maar hoe zorgt u ervoor dat zo'n laadplein niet alleen operationeel is, maar ook efficiënt en kosteneffectief werkt? Uit onderzoek blijkt dat slim energiemangement hierbij de doorslaggevende factor is. Maar wat is energiemangement en waarom zou u het overwegen? Ontdek het hier.

tekst: Mindsetting

beeld: Gerlinde Schrijver



Wat is energiemangement?

“Energiemangement wordt in transport ook wel ‘**smart charging**’ genoemd. Dit betekent dat het elektriciteitsverbruik op een slimme manier beheerd, beïnvloed en gemonitord wordt om de beschikbare stroom zo efficiënt mogelijk te benutten. Een energiemangement-systeem (EMS) speelt hierin een cruciale rol. Dit systeem, bestaande uit zowel hardware- als software-componenten, meet en analyseert het energieverbruik en stuurt de elektriciteitsvraag aan. Zo kunnen transportbedrijven niet alleen hun laadpleinen optimaliseren, maar ook kosten besparen en het stroomnet ontlasten.

Waarom aan energiemangement doen?

Om de Europese klimaatdoelstellingen te halen en de CO₂-uitstoot in de transportsector te verlagen, schakelen steeds meer bedrijven over op elektrische vrachtwagens. Waar één of twee elektrische trucks nog voldoende kunnen hebben aan een laadpaal, vereist een groter wagenpark de aanleg van een laadplein. Hoewel openbare laadstations een alternatief kunnen bieden, is laden op eigen terrein vaak voordeliger en flexibeler.

Bij de realisatie van een laadplein komen echter verschillende uitdagingen kijken:

- **Piekbelasting:** veel voertuigen moeten op hetzelfde moment worden opgeladen, wat leidt tot een hoge elektriciteitsvraag op bepaalde tijdstippen.
- **Beperkte benutting van zonne-**

energie: vrachtwagens zijn overdag onderweg, terwijl dan juist de meeste zonne-energie wordt opgewekt. Dit maakt het lastig om optimaal gebruik te maken van zelfopgewekte stroom.

- **Netcapaciteit:** in veel regio's is uitbreiding van de netaansluiting niet direct mogelijk en kan het jaren duren om dat te realiseren.
- **Hoge investeringskosten:** de aanleg van laadpalen, netverzwaring en bijbehorende infrastructuur vraagt om aanzienlijke financiële middelen.

Door slim energiemangement kunnen transportbedrijven deze obstakels overwinnen. Een goed energiebeheer zorgt ervoor dat de beschikbare stroomcapaciteit optimaal benut wordt, piekverbruik verminderd wordt en kosten onder controle blijven.

Voordelen van energiemangement

Energiebewust laden biedt transportbedrijven niet alleen een oplossing voor netcongestie, maar levert ook directe voordelen op voor de bedrijfsvoering en de kostenbeheersing.

- **Continuïteit van het wagenpark** Energiebewust laden verdeelt de beschikbare stroom optimaal, waardoor alle voertuigen tijdig opgeladen worden zonder overbelasting van het net. Dit voorkomt stilstand van dure zero-emissievrachtwagens.
- **Efficiëntere bedrijfsvoering** In tegenstelling tot dieselveertuigen, waar tanken nauwelijks

invloed heeft op de planning, is laden bij elektrische vrachtwagens een integraal onderdeel van de ritplanning. Een energiemangement-systeem (EMS) helpt planners door slim laden mogelijk te maken. Dit betekent dat voertuigen precies op het juiste moment en met de juiste hoeveelheid energie worden geladen, waardoor stilstand wordt geminimaliseerd en piekstroomtarieven worden vermeden. Daarnaast biedt een EMS waardevolle inzichten in energieverbruik en onderhoudsbehoeften, waardoor transportbedrijven hun processen verder kunnen optimaliseren.

- **Kostenbesparing** Energiebewust laden helpt piekverbruik af te vlakken, waardoor de kosten voor netverzwaring uitgesteld of voorkomen kunnen worden. Bovendien maakt een EMS gebruik van variabele energietarieven, waarbij laden wordt afgestemd op de momenten dat elektriciteit het goedkoopst is, zoals 's nachts of tussen de middag. Dit kan aanzienlijke besparingen opleveren op de operationele kosten.
- **Duurzaamheid en maatschappelijk verantwoord ondernemen** Door slimmer om te gaan met energieverbruik en optimaal gebruik te maken van zelfopgewekte groene stroom, draagt energiemangement bij aan een duurzamere bedrijfsvoering. Dit sluit naadloos aan bij de doelstellingen van transportbedrijven op vlak van maatschappelijk verantwoord ondernemen en helpt bij het verlagen van de ecologische voetafdruk.

Laadplein



Energiemanagement in de praktijk

Veel energiemanagementsystemen (EMS) draaien in de cloud, waardoor er geen installatie op locatie nodig is en updates eenvoudig via internet uitgevoerd worden. Deze systemen worden meestal in abonnementsvorm aangeboden. Een vervoerder betaalt een maandbedrag per afgenomen dienst, variërend van basisfuncties zoals load balancing tot extra opties zoals de integratie van zonnepanelen, stationaire batterijen of een koppeling met ritplanning en externe laadfaciliteiten.

Voor bedrijven die realtime willen inspelen op veranderingen in energiebehoefte en marktomstandigheden, is een lokale controller essentieel. Die verzamelt data van alle meetpunten, zoals laadpalen, hoofdaansluitingen en zonne-energie-installaties, en stuurt ze door naar het EMS-platform. Daar wordt de informatie gecombineerd met externe data, zoals de transportplanning, energiemarktprijzen en weersvoorspellingen. Op basis daarvan worden slimme berekeningen gemaakt, waarna het EMS signalen terugstuurt naar de hardware op locatie om de energieverdeling te optimaliseren. Zo zorgt energiemanagement niet alleen voor efficiënter laden, maar ook voor maximale flexibiliteit en kostenbesparing. <



Meer weten over energiemanagement?

Lees dan zeker onze greenpaper.

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

+32 (0)78 15 11 63

Ongeval of pech?

Bel eerst TVM truck en car assistance

Een derde van onze omniumklanten betaalt onnodig een vrijstelling bij depannage. Dat kunt u makkelijk vermijden: bel ons eerst bij pech of een ongeval. Zo voorkomt u extra kosten en krijgt u meteen hulp.

Eén nummer, veel voordelen:

- **24/7 directe hulp:** onze specialisten staan dag en nacht klaar om u te helpen. Ook in het buitenland.
- **volledige dekking:** TVM is de enige verzekeraar die alles regelt. Van berging tot repatriëring. Zonder verborgen kosten.
- **snel en betrouwbaar:** dankzij ons vernieuwde netwerk is er altijd een erkende pechverhelper in de buurt.



Bezoek onze website voor meer informatie:
www.tvm.be/assistance



TVM Belgium

Berchemstationstraat 78 | BE-2600 Berchem
+32 (0)3 285 92 00 | info@tvm.be | www.tvm.be

TVM