

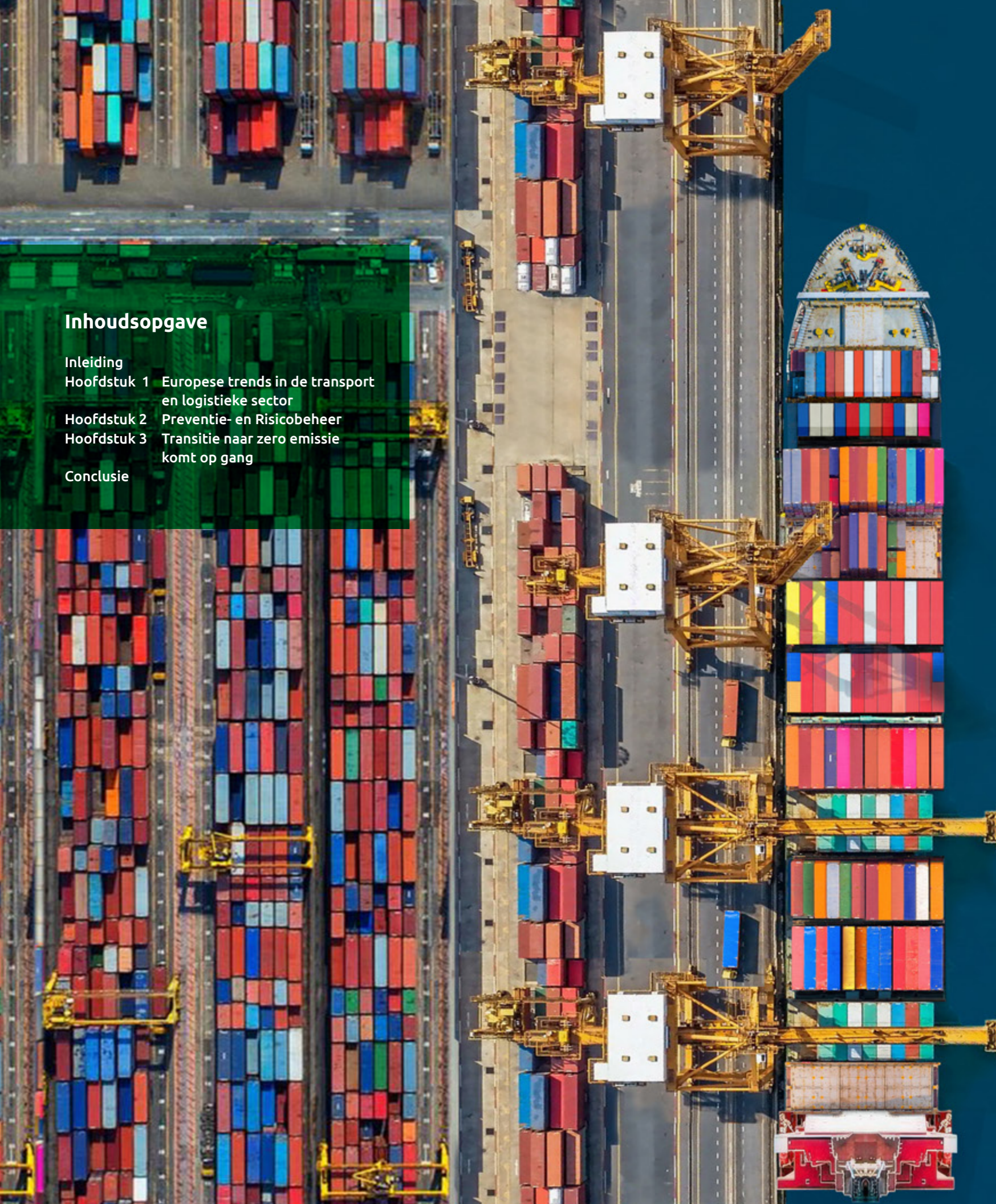
# TVM greenpaper

september 2024

Europese trends in de transport  
en logistieke sector



**TVM**



## Inhoudsopgave

### Inleiding

Hoofdstuk 1 Europese trends in de transport en logistieke sector

Hoofdstuk 2 Preventie- en Risicobeheer

Hoofdstuk 3 Transitie naar zero emissie komt op gang

Conclusie

# Inleiding

Bij TVM streven we ernaar om onze leden optimaal te ondersteunen in een sector die voortdurend verandert en vol uitdagingen zit. TVM werkt nauw samen met een sterk netwerk van partners in Europa. In onder andere Polen, Tsjechië, Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. Deze samenwerking stelt ons in staat om onze leden een Europees perspectief te bieden.

Tijdens ons recente partnerevenement in Amsterdam kwamen experts uit deze landen bijeen om inzichten te delen over de belangrijkste ontwikkelingen in de transportsector. Dit evenement heeft waardevolle kennis en perspectieven opgeleverd die we graag delen.

Daarom heeft TVM Panteia de opdracht gegeven om een greenpaper te schrijven, een whitepaper in de groene huisstijl van TVM, waarin ingegaan wordt op transportverzekeringen en de belangrijkste ontwikkelingen in de sector in Europa.

In deze greenpaper bespreken we een breed scala aan onderwerpen, waaronder de impact van claiminflatie, de uitdagingen van kleine marges en de transitie naar zero-emissie transport en laadinfrastructuur. Elk van deze onderwerpen wordt belicht vanuit de verschillende Europese contexten, zodat u een goed beeld krijgt van zowel de uitdagingen als de mogelijke oplossingen.

Onze partners zijn van cruciaal belang om u te voorzien van de nodige ondersteuning en om ervoor te zorgen dat u kunt voldoen aan lokale wet- en regelgeving. Via onze International Desk bieden wij u een enkel aanspreekpunt voor al uw vragen en zorgen, zodat u zich kunt concentreren op wat echt belangrijk is: het succesvol runnen van uw onderneming.

Ik hoop dat deze paper u waardevolle inzichten en praktische handvatten biedt voor de toekomst. Samen met onze Europese partners blijven we ons inzetten voor innovatie, preventie en duurzaamheid, zodat we samen kunnen bouwen aan een gezonde en succesvolle toekomst voor de transportsector.

Met vriendelijke groet,

Erik Drenth  
manager International Desk  
TVM

# 1. Europese trends in de transport en logistieke sector



## Kleine marges in de sector

Door hoge operationele kosten, zoals kosten voor personeel, energie en materieel, worden ook de marges in de sector kleiner. Er zijn echter wel verschillen tussen bedrijven. Er is momenteel meer geld te verdienen met het aanbieden van logistieke diensten naast transportactiviteiten. Grotere bedrijven die zowel logistieke als transportdiensten aanbieden, vooral die met eigen opslagfaciliteiten, zijn in de huidige markt beter gepositioneerd.

Ook niche spelers die gespecialiseerd zijn in bijvoorbeeld de levering van verse goederen en daarvan ook de logistiek verzorgen, presteren beter in de huidige markt. Bedrijven die alleen transportdiensten leveren hebben het lastiger, omdat daar de laagste marges op zitten. Bovendien is het voor kleine bedrijven lastig om met die marges het kapitaal te vinden voor noodzakelijke investeringen in technische innovaties en verduurzaming.

Op dit moment zorgt het uiteenlopen van deze marges ook voor verschillen tussen West- en Oost-Europa. Grote westerse bedrijven besteden vaak het werk met lagere marges, zoals transport, uit aan bedrijven uit Oost-Europa, wat resulteert in steeds kleinere marges voor deze bedrijven in Oost-Europa, met negatieve gevolgen voor hun kapitaal en winstgevendheid.

## Hoge inflatie en gestegen rente

Door de oorlog in Oekraïne en andere geopolitieke spanningen zijn de consumentenprijzen in Nederland fors gestegen, met bijna 10% in 2022 en nog steeds hoge inflatiecijfers in de daaropvolgende jaren. Om deze inflatie te beteugelen, heeft de Europese Centrale Bank de rente meerdere keren verhoogd, wat de financieringskosten voor bedrijven verhoogt. Hiermee worden ook transport- en logistieke bedrijven geconfronteerd. Zij hebben te maken met hogere loonkosten, stijgende brandstofprijzen, en hogere kosten voor de aanschaf en het onderhoud van voertuigen.

## Arbeidsmarktkrapte

De transportsector kampt met een chronisch tekort aan chauffeurs en logistiek personeel. Begin 2024 waren er in Nederland meer dan 7.000 openstaande vacatures voor chauffeurs en ruim 14.000 voor logistiek medewerkers. Als we naar heel Europa kijken zijn er zelfs 140.000 openstaande vacatures. Dit personeelstekort in de transport en logistiek komt door de grote behoefte aan chauffeurs door de groeiende vraag naar transportcapaciteit, de hoge uitstroom vanwege vergrijzing (voornamelijk onder chauffeurs) en de lagere focus op instroom ten tijde van corona. Deze krapte leidt niet alleen tot hogere loonkosten door de noodzaak om hogere lonen te bieden, maar ook tot extra kosten voor het inhuren van uitzendkrachten en het uitbesteden van werk aan onderaannemers.

## Veranderende wet- en regelgeving

De Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) is een onderdeel van de Europese Green Deal en gaat over onderwerpen als milieu, sociale aangelegenheden en ondernemingsbestuur (de ESG-thema's). CSRD ziet niet alleen toe op CO2-rapportages, maar op duurzaamheid in brede zin. Door deze Europese richtlijn verandert er veel voor transport- en logistieke bedrijven. Transportbedrijven moeten gaan rapporteren over de duurzaamheidsprestaties van hun gehele keten, inclusief onderaannemers en leveranciers. Dit vereist de implementatie van nieuwe procedures en systemen voor gegevensverzameling en -rapportage en brengt extra administratieve lasten en nalevingskosten met zich mee.

## Concurrentie en disruptors

Grote platformbedrijven zoals Amazon en Coolblue verstoren de markt door hun efficiënte en gebruiksvriendelijke platforms die vraag en aanbod snel en effectief matchen. Deze disruptors dwingen traditionele transportbedrijven om hun diensten te verbeteren en kosten te verlagen, wat vaak gepaard gaat met aanzienlijke investeringen in technologie en processen. Kleinere bedrijven hebben moeite om deze concurrentie bij te benen en zien hun marktaandeel krimpen.



## Hoge en onnodige claimkosten beperken door proactief handelen

Om de prijzen in toom te houden, heeft onze partner in Engeland het 'gouden uur'-concept als advies geïntroduceerd voor onze leden. Dit concept benadrukt de kritieke periode direct na een incident. Gedurende deze tijd zijn snelle communicatie met verzekeraars en beslissingen over aansprakelijkheid, gefaciliteerd door boordcamera's, cruciaal. De boordcamera's maken het vaststellen van aansprakelijkheid veel gemakkelijker en sneller en dat is essentieel. Het zorgt ervoor dat het geen duur proces wordt met advocaten. Het advies aan de bestuurder is om direct hun verzekeraar te bellen. Dit stelt de verzekeraar in staat om direct te handelen, wat helpt bij het beperken van de kosten en het efficiënt afhandelen van claims.

Verder verhogen de gestegen kosten van vervangend vervoer de claimkosten enorm. Door een proactieve aanpak kan de verzekeraar zelf reparatie en vervangend vervoer aanbieden aan de derde partij, in plaats van later een claim te ontvangen, wat vaak duurder is. Deze proactieve benadering is een model dat op grotere schaal in Europa kan worden toegepast.

Momenteel leidt het installeren van camera's niet tot een lagere premie van verzekeraars. In Nederland wordt het potentieel hiervan als business case onderzocht. Bedrijven kunnen zo hun investeringen in deze camera's terugverdienen door de verbeterde schadeafhandeling en preventie van incidenten.

## Digitalisering

Om te kunnen concurreren met deze disruptors, moeten transportbedrijven voldoen aan de toenemende eisen op het gebied van planning en IT-beveiliging. Dit dwingt hen tot aanzienlijke investeringen in IT, inclusief systemen voor realtime planning, elektronische vrachtbrieven en digitale facturering. De complexiteit van deze systemen en het gebrek aan standaardisatie verhogen de overheadkosten, omdat maatwerkoplossingen nodig zijn en hooggekwalificeerd IT-personeel moet worden aangetrokken en behouden.

Inmiddels zijn er al transportbedrijven toe aan de volgende stap in het digitaliseringsproces: het voorstellen van transportvraag en -aanbod met behulp van Artificial Intelligence (AI). Door eerdere digitaliseringsinspanningen beschikken deze bedrijven over uitgebreide digitale data over logistieke stromen, geplaatste orders, ritten en planningsactiviteiten. Deze data worden nu gekoppeld aan weersvoorspellingen en congestiegegevens om de interne planning verder te optimaliseren. De mogelijkheden van AI gaan echter verder. Op basis van data kan

voorspeld worden waar capaciteit nodig zal zijn, zelfs voordat de orders geplaatst zijn. Hierdoor kan de planning van voertuigen efficiënter worden ingericht, wat leidt tot kostenbesparingen en een betere benutting van capaciteit.

## Schadeafhandeling en verschil in verkeersregels

Er zijn behoorlijke verschillen in regelgeving tussen landen, wat uitdagingen creëert voor internationale transportbedrijven. In Duitsland is bijvoorbeeld het invoeren van snelheidslimieten op snelwegen een maatregel die de veiligheid aanzienlijk zou verbeteren, maar politiek gevoelig ligt vanwege de sterke autoproduktie-industrie. In Oost-Europa, zoals in Polen en Tsjechië, wordt benadrukt dat naleving van verkeersregels net zo belangrijk is als de regels zelf. Regels zijn waardeloos als mensen zich er niet aan houden. Dit onderstreept de noodzaak van een cultuur van naleving om de beoogde veiligheidseffecten te bereiken, ongeacht de complexiteit van het harmoniseren van verkeersregels binnen Europa.

## Hoge claimkosten voor verzekeraars

Een grote uitdaging voor verzekeraars in de transportsector is claiminflatie. Verschillende factoren hebben hier invloed op, zoals hogere kosten van voertuigonderdelen, hogere loonkosten en de complexiteit van het repareren van moderne, geavanceerde voertuigen. Dit probleem is het grootst bij elektrische voertuigen, die duurder en complexer zijn om te repareren.

Door al deze stijgende kosten moesten verzekeraars in heel Europa hun premies afgelopen jaar verhogen en het einde van deze verhogingen lijkt nog niet in zicht. Dit kan ertoe leiden dat klanten op zoek gaan naar goedkopere verzekeringen, wat uiteindelijk ongunstig kan uitpakken voor de klant. Een wisseling van verzekeraar leidt tot verlies van schadegechiedenis. Als er vervolgens in het eerste jaar bij een nieuwe verzekeraar een incident plaatsvindt, resulteert dit vaak in een verhoging van de premie in het volgende jaar, wat de kosten uiteindelijk verder opdrijft voor de ondernemer.

Bovendien verschilt het per land in Europa hoe gemakkelijk het is om een nieuwe verzekering te vinden. In een groot deel van Europa zijn verzekeraars terughoudend met het aannemen van nieuwe klanten, waardoor er soms maar één aanbod voor een klant komt.

De TVM Informationcard wijst klanten (of chauffeurs) op het belang van het direct na het ongeval doorverwijzen van de tegenpartij naar Groene Kaart correspondent in VK. Door de Engelse tegenpartijen direct na een ongeval te informeren waar zij hun claim kunnen indienen, kunnen wij de schade zo snel en efficiënt mogelijk regelen. Het doel is om hoge huurclaims en behandelings-/advocaatkosten te voorkomen. Hiermee kan de schadelast beperkt worden.

TVM start een pilot om na een ongeval in het Verenigd Koninkrijk zo snel mogelijk contact op te nemen met de tegenpartij om ook hier de kosten te beperken.

## 2. Preventie- en Risicobeheer

### TVM prioriteert preventie

Als het om schadepreventie gaat is uiteraard een ongeluk voorkomen de beste strategie. Het voorkomt materiële en immateriële schade. Preventie en risicobeheer zijn voor TVM dan ook belangrijk. We zijn in Europa specialist op dit gebied en helpen de sector constant met het verbeteren hiervan. De preventiestrategie van TVM, die integraal deel uitmaakt van ons serviceaanbod, hanteert een benadering gericht op gedrag en risicobeheer.

Deze strategie maakt gebruik van het 'Swiss cheese model'. Dit model benadrukt dat een ongeval bijna nooit het resultaat is van één fout, maar een opeenstapeling van fouten in verschillende lagen van de verdediging. Als alle 'gaten' op één lijn liggen, kan er een ongeval plaatsvinden. Dit model stimuleert een proactieve en integrale benadering van risicobeheer, waarbij voortdurend zwakke punten in de verdedigingslagen worden geïdentificeerd.

### Trends op het gebied van preventie en risicobeheer

Helaas zijn er momenteel een aantal trends in het gedrag van andere weggebruikers en chauffeurs die aandacht verdienen. Zo zijn er meer en meer weggebruikers die worden afgeleid door grote schermen met informatie in hun voertuig, zoals navigatie en iPads die worden gebruikt om tv te kijken tijdens het rijden. Ook wordt aangegeven dat ADAS-systemen soms door chauffeurs worden uitgeschakeld.

Daarnaast bemoeilijkt de instroom van nieuwe chauffeurs uit Oost-Europa, zoals Oekraïne en Roemenië, de implementatie van preventie, ondanks de inspanningen van bedrijven. Deze werknemers hebben vaak minder binding met het bedrijf waarvoor ze werken, waardoor preventie moeilijker te implementeren is. Daarnaast is er een gebrek aan informatie over hoe veilig deze chauffeurs in het verleden gepresteerd hebben.

Ook is er nog een groeiende zorg voor de toekomst. Hogere motorvermogens zijn volgens onderzoek direct gekoppeld aan een grotere kans op ongevallen. Een Nederlands bedrijf heeft al aangetoond dat het mogelijk is de software van elektrische voertuigen aan te passen om ze minder snel te laten accelereren, wat kan helpen dit risico te verminderen.

### Maak risicoanalyse en schadeafhandeling beter en sneller met Bumper

TVM investeert in technologieën die preventie en schadeafhandeling kunnen bevorderen en makkelijker moeten maken. Zo investeert TVM in het preventieplatform Bumper. Bumper, uniek in Europa, is onder andere een hulpmiddel voor het verbeteren van schadeverwerking en data-analyse. In Bumper kunnen niet alleen de schades die bij TVM worden ingediend worden ingevoerd, maar ook de schades die niet geclaimd worden. Dit zorgt ervoor dat de dataset groter wordt.

Deze technologie maakt niet alleen het schadebeheer makkelijker, maar helpt ook bij het nemen van preventieve maatregelen door gegevens te analyseren om trends en risicofactoren te identificeren. Bumper maakt het mogelijk om het tijdstip en de locatie van ongevallen te analyseren. Dit zorgt ervoor dat trends kunnen worden ontdekt en maakt het mogelijk om voorzorgsmaatregelen te nemen en problemen te voorkomen.

### Post-ongeval meeting om te evalueren en te leren

In het Verenigd Koninkrijk worden kosten beperkt door een 'post-ongeval methode'. Hierbij worden transportondernemers geadviseerd om chauffeurs die betrokken zijn geweest bij een ongeval naar kantoor te roepen om het incident te bespreken. Tijdens deze bijeenkomst wordt geëvalueerd wat er is gebeurd, waarom het is gebeurd, hoe het is gebeurd en of er sprake is van terugkerende problemen, zoals herhaalde eenzijdige ongevallen.

Deze evaluatiebijeenkomsten zijn niet alleen leerzaam voor de chauffeur, maar dragen ook bij aan het voorkomen van toekomstige ongevallen. Bovendien worden de kosten die gepaard gaan met een ongeval duidelijk in kaart gebracht, wat zorgt voor een beter begrip van de financiële impact. Door de werkelijke gevolgen van ongevallen te benadrukken, stimuleren we voorzichtiger rijgedrag en verhogen we de algehele veiligheid op de weg.

### 3. Transitie naar zero emissie komt op gang

De komende jaren moeten alle sectoren verduurzamen. Zero emissie voertuigen zijn essentieel voor de toekomst van de transportsector en vormen een hoofdthema voor TVM. De transitie brengt uitdagingen met zich mee zoals hoge aanschafkosten, beperkte actieradius en beperkte beschikbaarheid van laadinfrastructuur. De EU heeft de Renewable Energy Directive III (RED III) opgesteld om verduurzaming te bevorderen. Deze richtlijn streeft naar minstens 40% hernieuwbare energie in 2030 en klimaatneutraliteit in 2050, met een focus op wind, zonne-energie en biobrandstoffen.

Landen kunnen zelf bepalen hoe ze deze reductie reduceren. In transportlanden zoals Nederland en Duitsland is het terugdringen van emissies voor transport van groot belang. RED III speelt een cruciale rol bij de overgang naar zero emissie voertuigen in het wegvervoer. Het moedigt alternatieve brandstoffen zoals elektriciteit, biobrandstoffen en waterstof aan. Daarnaast verplicht RED III lidstaten om de benodigde infrastructuur te verbeteren en nationale plannen te ontwikkelen voor het gebruik van hernieuwbare energie in het vervoer.

In figuur 1 wordt weergegeven hoe groot het aandeel van de verkochte voertuigen in verschillende Europese landen in zero emissie is. Hierin is duidelijk te zien dat Nederland en Duitsland voorop lopen.

De overgang naar zero emissie vervoer in Europa gaat dan ook niet overal even snel. Vooral in de Oost-Europese landen gaat de overstap naar zero emissie voertuigen traag. Dit komt onder andere door de eerdergenoemde kleine marges die deze bedrijven

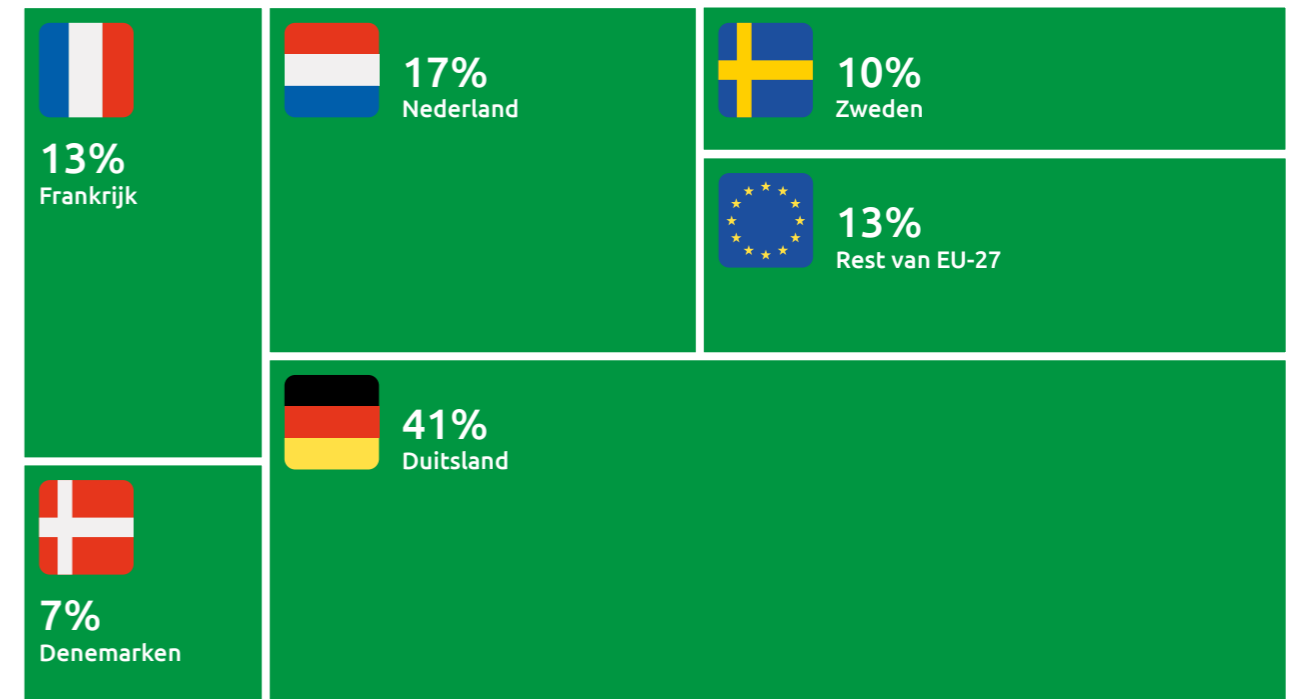
verdienen. Daarnaast brengt de implementatie van zero emissie voertuigen andere uitdagingen met zich mee, zoals hoge aanschafkosten, beperkte actieradius en de noodzaak voor laadinfrastructuur. De totale kosten van het eigendom van een elektrisch voertuig kunnen na verloop van tijd gunstiger zijn door lagere operationele kosten, maar de initiële investering blijft een belangrijke drempel. Er wordt in deze landen ook minder ingezet op het verduurzamen van de transportsector. De focus ligt op dit moment veel meer op het verduurzamen van de industrie in deze landen, omdat het aandeel uitstoot van de industrie in landen als Polen op dit moment veel groter is dan de uitstoot van transport.

Bovendien heerst er scepsis over de overgang naar elektrische voertuigen. De energiemix van de meeste landen in de EU bestaat nog voor een belangrijk deel uit energie opgewekt uit fossiele brandstoffen. Het overstappen lijkt daardoor voor veel partijen nog zinloos, omdat er toch fossiele energie wordt gebruikt om de zero emissie voertuigen te laten rijden.

#### Uitdagingen bij het verzekeren van zero emissie voertuigen

Elektrische vrachtwagens brengen nieuwe uitdagingen en nieuw te verzekeren risico's met zich mee. Er zijn nu in veel landen nog geen speciale verzekeringen voor zero emissie voertuigen. Dit kan problematisch worden als er meer zero emissie vrachtwagens worden geïntroduceerd. Op dit moment zijn zero emissie voertuigen namelijk nog

Figuur 1 Aandeel zero emissie voertuigen in Europa (icct, juni 2024)



een stuk duurder en ook hun reparatie is complexer en daarmee duurder.

Voor verzekeraars is het nog een behoorlijke uitdaging om een goede risico-inschatting te maken voor de verzekering van zero-emissie voertuigen. De kosten van vervangende onderdelen voor elektrische vrachtwagens zijn moeilijk te voorspellen, aangezien fabrikanten zelf hun prijzen nog niet zeker weten.

Bovendien brengen zero emissie voertuigen nieuwe risico's met zich mee. Zo kan een softwarestoring een elektrische vrachtwagen onbruikbaar maken. Er is dan niets zichtbaar kapot, maar de vrachtwagen is niet meer te gebruiken. Ook is cybersecurity een belangrijker aspect bij elektrische voertuigen. Laadinfrastructuur kan bijvoorbeeld worden gebruikt om een virus onder elektrische vrachtwagens te verspreiden.

Het verzekeren van laadinfrastructuur brengt verschillende uitdagingen met zich mee, waaronder het risico op beschadiging. Bij de aanleg is het cruciaal om aan de veiligheidseisen te voldoen. Verzekeraars raden aan om laadpalen op gepaste afstand van gebouwen te plaatsen en bij kortere afstanden voldoende brandwerende bescherming te bieden. Het is ook belangrijk dat

laadpalen zo geplaatst worden dat vrachtoertuigen veilig en efficiënt kunnen laden zonder achteruit te hoeven rijden, wat doorgaans neerkomt op doorrijd-laadpunten.

Daarnaast wordt voorgeschreven dat laadpalen beveiligd moeten zijn tegen DC-lekstromen, wat betekent dat een aardlekschakelaar noodzakelijk is. Overleg met uw verzekeraar en het bevoegd gezag, zoals de brandweer, om aan alle veiligheidsrichtlijnen te voldoen en de risico's te minimaliseren. TVM denkt hierin graag mee en schakelt waar nodig partners in voor preventie en kennisdeling. Een slimme inrichting van het laadplein kan namelijk de kans op schade aan laadpalen, vrachtwagens, gebouwen of medewerkers verkleinen.

#### Beschikbaarheid van laadinfrastructuur

Naast de aanschaf van voertuigen en het opwekken van voldoende schone energie is het ook een uitdaging om voldoende plekken in heel Europa te creëren om te laden. Dit probleem bestaat niet alleen in Oost-Europese landen; eigenlijk is voldoende capaciteit creëren in alle Europese landen tot nu toe een uitdaging.



## Veilig en efficiënt laadpleinontwerp met het laadpleinspel

Zoals te lezen valt, is een laadplein ontwerpen niet eenvoudig. Er zijn behoorlijk wat regels waar men zich aan moet houden. Bovendien is het handig om het laadplein zo in te richten dat eventuele uitbreiding in de toekomst eenvoudig is. Om op een leuke en simpele manier na te denken over de veilige inrichting

van een laadplein, heeft TVM het Laadpleinspel ontwikkeld.

Door het Laadpleinspel kan inzicht verkregen worden in de complexiteit van het laadplein. Het is een simpele weergave van alle onderdelen waaraan gedacht moet worden bij de inrichting van een laadplein. Denk

hierbij aan een veilige rijrichting, het neerzetten van het transformatorhuis en de plaats van de laders. Ook kunt u spelenderwijs ontdekken wat de impact is van het opschalen naar (aanzienlijk) meer elektrische voertuigen. Deze ondersteuning is uniek en wordt door nog geen enkele andere verzekeraar geboden.

## Laadinfrastructuur deelbaar maken

TVM draagt ook bij aan de beschikbaarheid van laadinfrastructuur door laden bij elkaar mogelijk te maken. Iets wat tot nog toe uniek is. Dit concept wordt eerst in Nederland met een aantal leden ontwikkeld en zal bij succes verder uitgerold worden. Het moet ervoor zorgen

dat er een dekkend netwerk van laadplaatsen ontstaat en dat de onderlinge financiële afhandeling eenvoudig verloopt. TVM ondersteunt haar leden in de transitie naar zero emissie vervoer. Door dit soort concepten blijft zij op dit gebied koploper in Europa.

## 4. Conclusie

De Europese transportsector staat voor aanzienlijke uitdagingen, waaronder claiminflatie, lage marges en de transitie naar zero-emissie voertuigen. Claiminflatie en de invoering van zero-emissie voertuigen verhogen de kosten, terwijl lage marges investeringen in duurzaamheid en innovatie bemoeilijken. De uitdagingen variëren per land.

TVM speelt een cruciale rol in het ondersteunen van haar leden door samen te werken met een breed netwerk van Europese partners. Dit unieke netwerk stelt TVM in staat om snel in te spelen op lokale verschillen en biedt een waardevolle one-stop-shop die alle risico's dekt. Via TVM International Desk biedt TVM haar leden een enkel aanspreekpunt en zorgt voor naleving van lokale wet- en regelgeving, afgestemd op lokale beleidslijnen en regionale uitdagingen.

TVM's proactieve benaderingen, zoals het 'gouden uur'-concept en het innovatieve Bumper-platform, verbeteren de schadeafhandeling en realiseren kostenbesparingen. Dit draagt bij aan een efficiënter en duurzamer beheer van transportbedrijven. Daarnaast biedt TVM unieke ondersteuning bij de transitie naar zero-emissie voertuigen door het ontwikkelen van slimme laadpleinen en het stimuleren van gedeelde laadinfrastructuur.

### European Partner Event 2024

TVM verwelkomde in Amsterdam Europese partners uit Polen, Tsjechië, Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. Het doel van deze bijeenkomst was om een Europees perspectief te bieden op thema's die relevant zijn voor onze leden en hen optimaal te ondersteunen bij de uitdagingen die op hen afkomen. Dankzij het unieke partnernetwerk kan TVM een Europees perspectief bieden.

Het Europese partnernetwerk van TVM, met specialisten in veel landen, is van onschatbare waarde voor de leden van TVM. Door kennisdeling en samenwerking kunnen de uitdagingen van vandaag beter worden aangepakt en wordt een duurzame toekomst voor de transportsector gewaarborgd. Samen met haar partners blijft TVM zich inzetten voor innovatie, preventie en duurzaamheid, waardoor zij een koploper blijft in de Europese transportsector.







Heeft u vragen of opmerkingen over deze greenpaper?

Neem dan contact op met uw accountmanager of TVM international desk. Wij gaan graag met u in gesprek.



TVM verzekeringen | Van Limburg Stirumstraat 250 | NL-7901 AW HOOGEVEEN  
P.O. Box 130 | NL-7900 AC HOOGEVEEN

☎ +31 (0)528 29 22 62 ✉ sales@tvm.eu 🌐 www.tvm.nl