

vib

MAGAZINE

FACILITY/FLEET
MANAGEMENT

vib

INKOOP
LOGISTIEK
NETWERK

Maandelijks uitgave van VIB - Editie augustus 2018 - Verschijnt niet in juli en december
V.U.: Jos Marinus - P409590 - Afgiftekantoor Antwerpen Masspost

Jan Flament - Facility Manager of the Year 2018 (UZ Brussel):

“Zie Facility Management niet als een kost,
maar als een opportuniteit in je bedrijf”

Nog in deze editie: Benny Gers (NMBS/Progressio) geeft zijn visie
op Fleet Management, de Nederlandse Nationale Inkoopenquête

Golden Partner



Silver Partners



THE
POWER
TO KNOW.



Benny Gers

Fleet-expert Benny Gers (Consultant Progressio) ziet toekomst bevestigd voor mobility-approach

“In de zuivere zin van het woord heeft fleet management nog weinig bestaansredenen”

Met bijna 40 jaar ervaring – 30 jaar als werknemer, 10 jaar als consultant – is Benny Gers een absolute referentie op het gebied van fleet management. We spraken met hem over zijn aanpak/visie en over de rol die fleet management in de toekomst zal innemen bij bedrijven.

Benny, kan je het begrip Fleet Management nader toelichten?

“In de zuivere zin van het woord staat het voor het correct aanwenden en beheren van een wagenpark. Dat kan gaan van eenvoudige personenwagens tot alles wat wielen heeft en gemotoriseerd is.”

Als consultant bied je verschillende bedrijfsbenaderingen aan: Quick Scan, Fleet Scan en Fleet Project. Wat is het verschil tussen die benaderingen?

“Bij een Quick Scan bezoeken we het bedrijf, spreken we met de belangrijkste stakeholders en krijgen we de belangrijkste dataset ter beschikking. Op basis van een helikopterbeeld gaan we een aantal strategische aanbevelingen maken. Een Fleet Scan gaat veel verder dan dat. Dan gaan we ook een doorlichting doen

van het volledige wagenpark, van de verschillende partijen waar je mee samenwerkt, van de fiscale optimalisatie, enzovoort. Laat ik het zo zeggen: als de Quick Scan the quick and dirty way to get somewhere is, dan is de Fleet Scan the full package approach om ergens te geraken. Een Fleet Project is een Fleet Scan waar de samenwerking heel nauw en uitgebreid is. Samen met de interne fleet manager, fleet buyer, Finance en het HR-departement bekijk ik wat er allemaal kan gerealiseerd worden. De klant beslist dan zelf hoe ver de inmenging gaat.”

Je bent al meerdere keren bekroond geweest als fleet expert.

“Klopt. Ik was de eerste Fleet Owner of the Year in 1998 en ook de eerste Safe Fleet Owner of the Year in 2008. Ik denk dat we die prijzen hebben binnengehaald omdat wij de interne klant en de bestuurder altijd centraal stellen en altijd zoeken naar de juiste balans tussen comfort, veiligheid en kosten.”

Onlangs voerde je een project uit bij Bpost. Kan je daar wat meer over vertellen?

“Ik hielp Bpost nadenken over de manier waarop ze hun voertuigenpark aanwenden. Mijn boodschap bij Bpost, net zoals die vandaag is bij NMBS, is dat we veel meer moeten durven als sourcingspecialisten in fleet management. In plaats van productgericht moeten we oplossingsgericht aankopen. Voorbeeld: toen we bij Bpost camionetten bestelden voor de postverdelers, bestelden we in grote aantallen dezelfde voertuigen. Maar is dat wel de goede oplossing? Laat ons de kennis die aanwezig is bij de invoerders en de constructeurs gebruiken om ons te informeren over het product dat volgens hen het beste aansluit op onze behoeften. Dan gaan we weg van een mean driven-aankoop naar een result driven-aankopen, een solution oriented-approach. Hetzelfde geldt als we kijken naar de dienstverlening van fleet management. Laat die lease-maatschappij meer inspraak hebben. Zij hebben de ervaring om ons te adviseren over het beste voertuig voor jouw behoefte. Ik hoop op een positieve manier mensen in de fleetwereld te doen inzien dat het om meer gaat dan enkel om emotionaliteit.”

Emotionaliteit omzetten in rationaliteit is je boodschap? Een hele uitdaging.

“Klopt. Om een ander voorbeeld te geven: als je rationeel leert denken in je mobiliteitsbehoefte, kom je tot de conclusie dat je niet kan winnen van treinvervoer. Een trein heeft geen file. Wel oponthoud, maar geen file. Als je er rekening mee houdt dat je maximaal 15 minuten later aankomt dan voorzien, moet je dat gewoon incalculeren. Het is jammer dat we moeten vaststellen dat als er in België een aanrijding is

gebeurt op de Antwerpse ring en de Brusselse ring, dat heel België stil staat.”

Wat zijn volgens jou de uitdagingen voor fleet management in de toekomst?

“We staan met zijn allen meer en meer stil en schuiven elke dag aan om diezelfde afstand af te leggen. Niemand kan ontkennen

“In plaats van productgericht, moeten we oplossingsgericht gaan aankopen”

dat fleet management vandaag in de zuivere zin van het woord nog weinig bestaansredenen heeft. Meer dan ooit moet fleet management evolueren in de richting van mobility management.”

“Fleet management moet evolueren in de richting van mobility management”

Kan je een onderscheid maken tussen fleet en mobility management?

“Mobility management heeft alles te maken met het optimaliseren van de mobiliteit voor je werknemers, maar zeker ook voor je klanten en leveranciers. We moeten op zoek naar alternatieve oplossingen om te geraken waar we moeten zijn. We hadden dit interview zuiver theoretisch gezien ook via FaceTime of Skype kunnen doen. Dat is hoe ik mobiliteit zie: het aanbieden van alternatieve oplossingen. Er zijn bedrijven die al een stap verder zijn, die naar een cafetariamodel gaan waar thuiswerken en alternatieve vormen van verloning en beloning aanwezig zijn.”

“Even terugkomen op het Fleet Scan-verhaal van eerder: ik denk dat we ook daar aan het evolueren zijn in de richting van een Mobility Scan-verhaal. Een van onze vorige opdrachtgevers lag recht tegenover de uitgang van het centraal station in Brussel. Dat bedrijf benader je op een totaal andere manier dan een waanzinnig groot softwarebedrijf dat in het Kortrijkse ligt en dat je bij wijze van spreken enkel kan bereiken als je over een heilige koe beschikt. Een Fleet Scan is een aanbeveling over hoe je best je wagenpark kan aanwenden en inrichten. Een Mobility Scan is iets totaal anders, want daar ga je rekening houden met de ligging en met de type activiteit van de genootschap, enzovoort.”

“Ten slotte is er nog een ander begrip dat vandaag een ongelofelijke warme aardappel is: WLTP. Die afkorting staat voor Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure. Vroeger was NEDC, New European Driving Cycle, dé manier voor het meten van uitstoot van een voertuig. Dat was een kleine, simpele en beïnvloedbare test. Om uniformiteit te creëren over de hele wereld, maar vooral ook om ernstigere metingen te doen die dichter aanleunen bij het werkelijk gebruik van een voertuig, heeft men de WLTP ontwikkeld. Die WLTP-testen zijn intensiever, duren langer, zijn uitgebreider en zijn meer gericht op het werkelijk gebruik van een voertuig. En wat zien we? Als we de oude NEDC-uitstoot vergelijken met de resultaten van een WLTP-meting, dan zien we dat de WLTP-meting veel hoger ligt, met soms een negatieve sprong in de fiscale aftrekbaarheid. Aangezien de fiscaliteit dus daaraan gelinkt is, staan we voor een enorme uitdaging!”

Wat hebben we nodig om te weten hoe groot die uitdaging is?

“Beslissingen van de diverse overheden. Overheidsmaatregelen. Wat gaat de overheid ermee doen? Zolang we dat niet weten, kunnen we niets doen en kunnen we niet de juiste beslissing nemen. Ik zie dat nu heel veel partijen al én commercieel aan het beïnvloeden zijn én al organisatorisch – naar inrichting van hun wagenpark – beslissingen aan het nemen zijn. Maar voorlopig kijk ik de kat even uit de boom. Ik wil graag eerst weten wat de overheidsinstanties gaan doen met die WLTP en wat de impact daarvan gaat zijn op de impact van het wagenpark en

op de impact van de mobiliteit. Want als straks een bedrijfswagen weer duurder zal worden, dan opent dat andere perspectieven in de volledige mobiliteitsaanpak. Vandaar dat ik, om met flectermen te gebruiken, me heel even op de parking zet en het heel even afwacht.”

“Dan is er nog een laatste uitdaging: elektrificatie. Elektriciteit

“Elektriciteit gaat een belangrijke rol spelen, maar heeft vandaag helaas nog zijn prijs”

gaat een belangrijke rol spelen in fleet, maar vandaag heeft groen helaas zijn prijs. Hoe groener de elektrificatie, hoe hoger de kost. Daar moeten we een balans in zien te vinden. Ik ben ook enorm nieuwsgierig naar wat het autonoom rijden gaat opleveren. Ik zie en ik voel alvast heel positieve signalen. Er zijn vandaag al verschillende voertuigen beschikbaar waarmee je, moest de wetgeving het toelaten, gemakkelijk van Antwerpen naar Brussel kan rijden zonder dat je jouw stuur moet vasthouden en zonder dat je gas moet geven of moet remmen. Ik ben in ieder geval benieuwd naar het resultaat en de impact van autonoom rijden. We gaan er in ieder geval mee moeten leren omgaan op de openbare weg.”

Kortom, met Fleet & Mobility management ligt er een aardige uitdaging voor ons. Goed om in alle aspecten te weten hoe de kaarten zullen komen te liggen. ■

LOOPBAAN

- *Trade & Economics aan het Stedelijk Hoger Handelsinstituut Turnhout*
- *Management Skills aan UFSIA Management School*
- *Management Leadership aan Max Bazerman Institute*
- *Process Excellence aan Max Bazerman Institute*
- *Negotiations for Experts aan Max Bazerman Institute*
- 1980 – 2010: Diverse nationale en internationale verantwoordelijkheden in Procurement en Fleet Management J&J
- 2010 – ... : Als consultant (via Progressio) projecten uitvoeren bij bedrijven zoals bpost, Vlaamse Overheid, G4S, VRT, De Persgroep, BASF. Huidige project: Senior Procurement Expert bij NMBS.