

Lease Management Nederland: FMS als Zwitsers zakmes



Het wordt in Nederland ook wel het eerste echte fleetmanagementsysteem genoemd: FMS van Lease Management Nederland. Gestart in 1992 toen wagenparkbeheerders de kloof tussen de eigen administratie en die van de leveranciers wilden dichten. FMS is ontwikkeld vanuit die praktijk met aan het roer Martin Lans: wagenparkbeheerder, oprichter van De Verenigde Nederlandse Fleetowners (VNF) en door collega's ook wel 'de leaseprofessor' genoemd. Het in 25 jaar doorontwikkelde FMS-pakket bestormt met nieuw elan de fleetmanagement-arena.

Grote klanten als KPMG, SAP en Staatsbosbeheer maken al jaren gebruik van het SaaS-systeem FMS. Het beschikt over alle mogelijkheden die je van een pakket tegenwoordig mag verwachten, benadrukt Lans. Het is gebruiksvriendelijk, makkelijk te koppelen met eigen administratiesystemen en het beheert niet alleen het (lease)voertuig maar alle mobiliteitssoorten. Van auto tot fiets, van grasmaaier tot



vuilniswagen. Lans ziet het allemaal voorbij komen. "Zie FMS als Zwitsers zakmes; wij leveren aan diegene die verantwoordelijk is voor de mobiliteit binnen zijn of haar bedrijf de tool om het gehele park te beheren. Het is een pakket zonder toeters of bellen, echt gemaakt voor het doel waarmee het is ontwikkeld: het betere wagenparkbeheer."

'Geëlektrificeerde' autoregeling

Wat die toeters en bellen betreft: wat veel concurrentie vaak met bombarie aankondigen, zoals een CO2-uitstootrapportage van het gehele park met een druk op de knop, zit wel degelijk in FMS van Lease Management Nederland. Ook het feit dat een grote klant met behulp van FMS en de adviezen van Lease Management Nederland onlangs een compleet 'geëlektrificeerde' autoregeling heeft opgetuigd, is ongemerkt gebeurd. Lans is wars van opsmuk, hij is als operationeel

wagenparkbeheerder geschoold na een eerste carrière bij LeasePlan. Discussies over Mobility as a Service (MaaS), mobiliteitsbudgetten, een elektrische vloot, ... hij heeft er zijn mening over maar met FMS levert hij de kerk en niet het geloof. Ofwel: het maakt eigenlijk niet uit hoe je als werkgever het mobiliteitsbeleid vormgeeft, je moet er wel ten alle tijden grip op hebben. "Bedenk dat grofweg 75 procent van het beheer standaard is, welk mobiliteitsbeleid er ook is en welke objecten er ook aan hangen. 25 procent is maatwerk. Daar zit hem het verschil in."

FMS kan die Matrix automatisch berekenen. Maar wellicht belangrijker: je houdt zicht op de kilometers die worden gemaakt.



Martin Lans

Wat dat laatste betreft, waar Lease Management Nederland vooral in wil uitblinken is dat maatwerk. En dan niet alleen wat de techniek betreft, maar vooral ook in dienstverlening: van persoonlijk advies tot troubleshooting. Lans belooft dat er binnen 1 dag iemand op de stoep staat. En niet binnen drie werkdagen zoals gebruikelijk bij andere softwareleveranciers. Het is ook die gekoppelde dienstverlening, waarbij fleetowners zelfs hun hele wagenparkbeheer kunnen uitbesteden aan Lease Management Nederland, die voor de huidige groei zorgt. Daarbij zijn het ook veel bedrijven die bij Lans aankloppen die hun beheer hadden uitbesteed aan een leasemaatschappij, maar nu tot inzicht komen dat het controle aspect helemaal weg is. Het is het verhaal van de slager die zijn eigen vlees keurt. "Bij wagenparkbeheer draait het vaak om aantallen. Dat een factuur van een auto een paar euro hoger uitvalt, mag dan op zich geen ramp zijn. Maar als je 2000 voertuigen hebt, dan loopt het in de papieren. Je hebt dus altijd een controle-laag nodig."

Matrixmodellen

Die 'check' geldt natuurlijk helemaal bij hercalculaties. Voertuigen rijden nooit de exact vooraf berekende kilometers. De zogenaamde matrixmodellen, die veel leasemaatschappijen hanteren, moet al te grote verrassingen in die eindafrekening tegenaan. Daarin staan immers de kosten bij afwijkende kilometrages. Maar dat is nog een hele klus om dat bij te houden. Lans: "FMS kan die Matrix automatisch berekenen. Maar wellicht belangrijker: je houdt zicht op de kilometers die worden gemaakt. Dan kan je er bijvoorbeeld voor kiezen de veelrijder van auto te laten

switchen met iemand die weinig kilometers maakt. Bij wagenparkbeheer is het in veel gevallen gewoon je boerenverstand gebruiken. Maar je moet het dan natuurlijk wel uitvoeren, waarbij een externe partij daar vaak beter tot toe in staat is. Blijven we in boerenland: een van mijn favoriete gevleugelde uitspaken is: de beste mest voor het land is de voetstap van de boer. Ofwel, fleetmanagement in zijn geheel automatiseren kan nooit, je moet er aandacht aan besteden om het tot bloei te laten komen.”

