



Fleet Europe Summit zet hybride toekomst neer

De dertiende editie van Fleet Europe Summit in Estoril bracht wederom grote delen van de wereld van fleet en leasing op de been. Marktpartijen en leveranciers deelden hun inzichten, die behoorlijk van elkaar kunnen afwijken zo bleek.

TEKST CLEM DICKMANN FOTO'S FLEET EUROPE

Zo'n tweehonderd fleet- en leaseprofessionals uit heel Europa kwamen begin deze maand samen in het Portugese Estoril. Het programma bestond uit twee delen: een remarketingcongres op de eerste dag gevolgd door een uitgebreider fleetcongres op de dag nadien. Maar het gaat nadrukkelijk niet alleen om de vele presentaties en prijsuitreikingen; de bijbehorende vakbeurs is welhaast nóg belangrijker als meetingpoint voor iedereen die ertoe doet in deze sector. Leveranciers en klanten

ontmoeten elkaar hier, waaronder ook tientallen Nederlanders.

CO2-angst zit er goed in

Remarketeers slapen zonder twijfel het slechtst door de transitie van diesel naar elektrisch. Databedrijf Autovista zet het allemaal op een rij: in geheel Europa holt ook de nieuwverkoop voor nieuwe dieselauto's rap achteruit. Ging het in 2015 nog om een marktaandeel van 51 procent, in de tweede helft van dit jaar wordt een daling naar 31 procent verwacht. En het

In de meeste gevallen wordt de *autosector overvallen door de politiek*

eind is nog niet in zicht aldus de hoofdeconoom van Autovista, Christof Engelskirchen. Maar dat niet alleen, hij constateert ook een snelle verandering van het politieke beleid in veel landen ten aanzien van de automobilititeit. “Het publiek voert de druk op om tot een schoner milieu te komen, de politiek is vervolgens aan een inhaalslag van haar regelgeving bezig.” Dat de politiek hier en daar nog wel haar oren laat hangen naar de industrie werd onlangs nog duidelijk toen de Duitse overheid aanschafsubsidies voor elektrische auto's afkondigde juist op het moment dat Volkswagen de productie van de ID.3 startte. Maar in de meeste gevallen wordt de autosector toch vooral overvallen door de politiek, met alle gevolgen voor de restwaarderisico's van dien. Volgens Engelskirchen is daarbij de toename van de CO2-uitstoot een van de grootste hoofdpijn issues. “Door de verkooptoename van benzine SUV's neemt de CO2-uitstoot in Europa vanaf 2017 juist weer toe.”

Dan maar waterstof?

De paradox is hier dat dieselauto's een gunstige bijdrage leveren aan de CO2-reductie, maar tegelijkertijd vanwege fijnstof ongewenst zijn. Het aansluiten van de deskundigenpanelen worstelde ook met het dieselvraagstuk. Met name de daarin vertegenwoordigde leasemaatschappij (ALD) en autofabrikant (FCA) pleiten voor stabiel beleid en geen al te overhaaste besluiten. Dieselauto's zijn duidelijk de achilleshiel van de industrie, je kunt niet met en niet zonder ze. Maar wat dan wel? Is waterstof de gedroomde oplossing? Deskundige Bart Biebuyck laat weinig ruimte voor hoop op de korte termijn. Weliswaar is er veel beweging op dit onderwerp bij de industrie, maar de populairste toepassingen neigen veeleer naar heavy duty sector. Best jammer voor de personenautosector

want de voordelen ten opzichte van dieselauto's en EV's zijn legio. Zo is de vulsnelheid groter dan bij EV's en gaan de gebruikskosten uiteindelijk onder het niveau van dieselauto's uitkomen, zo voorspelt Biebuyck. De focus ligt echter bij bussen en vrachtwagens, vooral in China is men vergeworderd op dit vlak. In het verlengde daarvan gaat waterstof toegepast worden in treinen en in havens. “Je kunt het overal in onbeperkte hoeveelheden maken, zolang er maar zon en wind is.”

Van transactie naar relatie

Tegenover de instroom in de wagenparken staat natuurlijk een – liefst zo snel mogelijke – uitstroom. Veel leasemaatschappijen hanteren daarvoor uitsluitend het B2B-kanaal, ofwel uitsluitend professionele afnemers. Deels omdat zo daartoe door de aandeelhouders gehouden zijn. Arval, eigendom van het Franse BNP Paribas, is daar aldus de cco Bart Beckers een voorbeeld van. Anders ligt dat voor Leaseplan dat middels het B2C-outlet Carnext grote stappen maakt in de particuliere occasionmarkt. Carnext-directeur Ewout van Jarwardelicht zijn indrukwekkende cijfers toe: vorig jaar 250 duizend auto's verkocht middels 40 outlets in 23 landen. Jaar op-jaar groei van 65 procent. Zijn strategie: biedt online een gebruiksvriendelijke omgeving aan waarin consumenten bij alle vestigingen tegelijk kunnen kiezen om deze keuze vervolgens – inclusief financiering – in maximaal twee minuten te bekrachtigen. Van Jarwarde zegt vooral te profiteren van de inefficiëntie van de huidige waardeketen in de occasionverkoop. “Alle marktpartijen concentreren zich op hun eigen onderdeel in de keten. Met CarNext streven we naar een geïntegreerde benadering en willen we nadrukkelijk van transactiegedrevenheid naar relatiegerichtheid.”



Schadescantunnel Proovstation wint Car Remarketing Award

De prijs werd op 6 november uitgereikt tijdens de Remarketing Summit in Estoril en overhandigd door Marcel de Rycker, managing director van International Warranty Solutions. Deze award wordt jaarlijks uitgereikt aan een innovatief product of vernieuwende dienst in de remarketingsector. Proovstation is een soort tunnel waarin de auto in een paar seconden wordt gescand op schades en defecten. Vervolgens wordt een en ander van prijzen voorzien en in een geavanceerde data-applicatie verzameld. Zo wordt het remarketingproces aanzienlijk versneld, aldus de jury. Vorig jaar won veilinghuis BCA de Award. De jury bestaat uit 9 internationale remarketingexperts, van onder andere Macadam en Autovista.

Er waren in totaal 5 genomineerden. Buiten de prijzen vielen: Adesa met de Intelligent Vehicle Inspection, een op artificial intelligence gebaseerd systeem waarmee leaserijders met smartphone of tablet zelf de eindinspectie van hun auto kunnen doen. Aston Barclay met Cascade, een systeem waarmee het remarketingproces, van inname tot verkoop, wordt geautomatiseerd. Mercedes-Benz Energy: een systeem waarmee batterijen kunnen worden gewisseld en gerecycled. Vinturas, een systeem waarmee via de blockchain het logistieke proces van een auto wordt bijgehouden; van aflevering tot en met inname en schade-afhandeling en verkoop.



vlr: Christine Rodrigues (projectmanager ALD SA),
Lonneke van der Horst (marketingdirecteur ALD
Nederland), Niels Onderwater (innovatiemarketeer ALD).

ALD Automotive wint internationale innovatieprijs

ALD Automotive heeft de internationale Fleet Europe Innovation Award 2019 gewonnen met haar nieuwe mobility-as-a-service (MaaS) applicatie 'ALD move'; een concept dat haar oorsprong heeft bij de Nederlandse vestiging. De Fleet Europe Innovation Award is een prijs die jaarlijks wordt uitgereikt voor de meest innovatieve automotiv- of fleetoplossing op dit moment. ALD move is een MaaS-oplossing die zakelijke gebruikers dagelijks voorziet van persoonlijk mobiliteitsadvies. De app is afgestemd op de gebruiker en houdt rekening met onder meer de agenda van de gebruiker, real-time data zoals verkeersdrukke, het weer en persoonlijke voorkeuren. Daarnaast biedt ALD move toegang tot een breed scala van mobiliteit, zoals auto, e-bike, carsharing en openbaar vervoer. En tenslotte is een zelflerende chatbot geïntegreerd om hulp te bieden wanneer data ontbreekt om tot het juiste advies te komen. Het is een Nederlandse initiatief dat in samenwerking met Microsoft en innovatiespecialist DearNova ontwikkeld is. De pilots hebben ook in Nederland plaatsgevonden, vervolgens wordt nu de internationale uitrol verwacht. De uitreiking viel samen met die van de Smart Mobility Start-up of the Year award, die werd gewonnen door het Italiaanse Vaigo: een MaaS-platform die de administratie last wegneemt die komt kijken bij het aanbieden van multimodale mobiliteit. Vorig jaar won het Nederlandse Fixico deze award.

Dieselauto's zijn *de achilleshiel van de industrie*

Dan maar geen auto?

De onvermijdelijke vraag kwam gelukkig ook aan de orde: in hoeverre is autobezit toekomstbestendig? Sampo Hietanen (ceo MaaS Global, dat binnenkort ook naar Nederland komt) en Olivier Reppert (ceo Share Now) hebben een eenduidige visie: de digitale tsunami biedt ongekende mogelijkheden voor het mobiliteitsvraagstuk. Zo zou 38 procent van de Europese autobezitters best zonder die auto willen. Maar dan dienen er wel goede alternatieven te zijn.

Hietanen pleit in dit verband voor een open ecosysteem waarin meerdere MaaS-aanbieders (zoals Uber, Lyft, Lime en Whim) verbonden worden aan zoveel mogelijk transportaanbieders (zoals OV, taxi's, rentals en particuliere auto's). "De auto heeft ons vrijheid gegeven, maar hoe meer we van die

vrijheid nemen hoe minder er daarvan overblijft – dus moeten we delen," aldus Reppert. "Mobiliteit moet vooral duurzaam, kostenefficiënt en flexibel zijn." Uitgangspunten waar de leasemaatschappijen en autofabrikanten het op zich niet mee oneens zijn, maar zij hebben aanzienlijk minder haast, zoveel wordt in Estoril wel duidelijk.

Het beeld dat tijdens dit congres ontstaat is dat alle marktpartijen wel door-drongen zijn van de urgentie en noodzaak van de veranderingen, maar dat ieder daarin voor zichzelf een weg aan het zoeken is. Het is niet een kwestie van het een of het ander.

Diesel en EV gaat naast elkaar bestaan, evenals autobezit en MaaS. Een hybride mobiliteitstoekomst staat ons te wachten, waarin de meest klantgerichte oplossingen aan het langste eind gaan trekken.

Sampo Hietanen (links)
ceo van MaaS Global (dat binnenkort ook naar Nederland komt)
en Olivier Reppert (midden) ceo Share Now hebben een eenduidige visie: de digitale tsunami biedt ongekende mogelijkheden voor het mobiliteitsvraagstuk.

