

De cruciale rol van data in fleet management

Gids 2026



Inhoudsopgave

Voorwoord	3
1. Wie spraken we?	4
2. Van wie is die data eigenlijk?	5
3. De kilometerstand bestaat niet meer	7
4. Van meten naar sturen	11
- Personalisering	11
- Laadkosten en controle	12
- Veiligheid	15
- CO ₂ en modal split	16
5. Voorzichtig optimistisch over AI	18
6. Het recht om anoniem te rijden	21
7. Vijf inzichten	24
8. Hoe Mbrella helpt	25
Contact	28

Voorwoord

Fleet management veranderde de afgelopen twee jaar sneller dan in het decennium daarvoor.

Geopolitieke instabiliteit stuwde de olieprijsen naar recordhoogtes. Brent crude piekte in maart 2026 op 118 dollar per vat. Fleet managers die nog fossiele voertuigen beheren voelen dat rechtstreeks in hun kosten. Wie al deels of volledig is overgestapt op elektrisch rijden, is minder afhankelijk van die schommelingen, maar staat meteen voor een nieuwe uitdaging.

In 2025 was 65% van de nieuw ingeschreven bedrijfswagens in België volledig elektrisch. In het eerste kwartaal van 2026 steeg dat al naar 78% (bron: Partena). Elke laadsessie, batterijcyclus en gereden kilometer genereert datapunten die een brandstofkaart nooit kon opleveren. Data is niet langer het probleem. Wat je ermee doet wel.

Ondertussen ligt de lat door nieuwe wetgeving hoger dan ooit. CSRD verplicht bedrijven om hun woon-werkgerelateerde CO₂-uitstoot in kaart te brengen én te verlagen. Of ze ervoor kozen of niet: fleet managers zijn sustainability managers geworden.

Ook AI evolueert razendsnel. Van anomaliedetectie in laadkosten tot budgetforecasting: wat vorig jaar nog experimenteel aanvoelde, is vandaag al dagelijkse praktijk bij voorlopers.

Voor dit e-book spraken we met fleet managers van Proximus, BDO, Nestlé, Port of Antwerp-Bruges en een grote FMCG-multinational. Zij delen hoe ze data inzetten om kosten te beheersen, CO₂ te rapporteren en AI van hype naar praktijk te brengen.

Veel leesplezier!

HOOFDSTUK 1

Wie spraken we?

01 **Guy Dierckx**
National Fleet Manager,
Proximus

Beheert een vloot van 7.000 wagens, waaronder ongeveer 4.500 personenwagens, en waarvan 55% volledig elektrisch.

02 **Sylvia Van den Broeck**
HR Operations & Reward
Manager, BDO

Verantwoordelijk voor 1000 wagens, waarvan 85% elektrisch, en het volledige mobiliteitsbeleid.

03 **Gert Brusselmans**
Mobility & Fleet Manager,
Nestlé België en Nederland

Beheert 280 wagens, waarvan meer dan 80% elektrisch.

04 **Steve Pottiez**
Fleet Manager, Port of
Antwerp-Bruges

Beheert een complexe mix van salarismotoren, poolwagens en operationele voertuigen.

05 **Ronny Van den Driesch**
Ondervoorzitter Fleet &
Mobility Federatie

30 jaar ervaring als fleet manager, o.a. bij Carglass.

06 **Anonieme getuige**
Grote internationale FMCG-
groep

Deelde inzichten op voorwaarde van anonimiteit.

Van wie is die data eigenlijk?

Elke fleet manager die we spraken heeft data. Meer data dan ooit. En toch heeft bijna niemand het gevoel dat hij de beschikbare data maximaal benut. Dat is de **paradox** van modern fleet management. De wagens worden slimmer, de systemen worden rijker, de datapunten vermenigvuldigen zich. Maar het overzicht blijft achter.

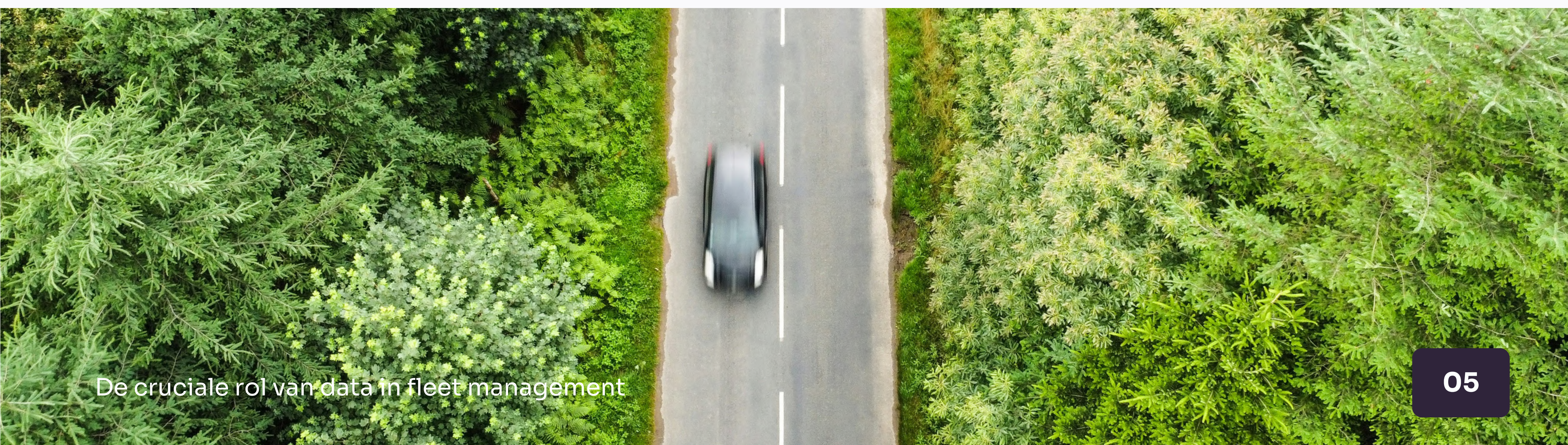
Dit e-book gaat over die kloof. Hoe fleet- en mobility managers de data die ze al hebben, beter kunnen inzetten om slimmer, goedkoper en duurzamer te werken.

Wagens zijn vandaag **bewegende datamachines**. Locatie, kilometerstand, bandenspanning, batterijgezondheid, laadstatus, rijgedrag: dat alles kan worden verzameld, verwerkt en omgezet in bruikbare inzichten.

“ We hebben veel info onder de hand, zeker met de elektrische wagens, maar we hebben niet de tools om die te verzamelen en te gebruiken. Dat is frustrerend.

Anonieme fleet manager, grote internationale FMCG-groep

Daarbovenop zijn fleet managers niet langer alleen verantwoordelijk voor wagens. Mobiliteitsbudgetten, fietsleasing, speed pedelecs, gedeelde mobiliteit: de lijst van alternatieve transportmiddelen blijft groeien. Elk daarvan genereert zijn eigen datastroom. De fleet manager van vandaag is in veel bedrijven een **mobility manager** geworden.



En dan is er nog een fundamenteel nieuwe vraag die niemand tien jaar geleden stelde: van wie is die data eigenlijk?

“

De vraag is van wie die data is. Is dat de fabrikant? Is dat de leasemaatschappij? Is dat de bestuurder? Is dat het bedrijf? Dat is momenteel nog een moeilijk gegeven.

Steve Pottiez, Fleet Manager, Port of Antwerp-Bruges

Europese wetgeving rond connected car data is in de maak, maar nog niet beslecht. Zolang die duidelijkheid er niet is, werken de voorlopers met wat er is.



💡 Hoe voorlopers het nu aanpakken

- API-koppelingen via leasemaatschappijen die al afspraken hebben met constructeurs
- Bestuurders vragen om hun kilometerstand regelmatig door te geven
- Laadplatformen die data capteren ongeacht het merk van de wagen

De kilometerstand bestaat niet meer



De switch naar elektrisch rijden was de grootste kanteling in fleet management van de afgelopen tien jaar. Maar ze bracht iets mee waar niemand echt op voorbereid was: **een explosie aan data** die niemand volledig onder controle heeft.

Vroeger was het simpel. Een tankbeurt genereerde een datapunt. Vandaag genereert een EV continu data: elke laadsessie, elke gereden kilometer, elke minuut dat een wagen ingeplugd blijft na het laden. De data is er. Maar de tools om er iets mee te doen, zijn er vaak nog niet.

En dan is er de **energiecrisis**. De oorlog in Iran heeft brandstofprijzen naar recordhoogtes gestuwd. Diesel piekte in mei op 2,30 euro per liter, benzine op 1,80 euro. Wie nog fossiele wagens in zijn vloot heeft, voelt dat elke maand in zijn budget.

“

Voor Proximus is de elektrificatiestrategie door deze ontwikkelingen niet veranderd, maar wat duidelijker is geworden is dat Europa er goed aan heeft gedaan om de transitie naar elektrificatie actief te stimuleren, net om minder afhankelijk te zijn van fossiele brandstoffen en geopolitieke schokken.

Guy Dierckx, National Fleet Manager, Proximus

Ronny Van den Driesch volgt die evolutie van op de eerste rij via de Fleet & Mobility Federatie.

“

Ik vrees dat die brandstofprijzen niet meer drastisch gaan dalen. Bedrijven gaan hun TCO uitrekenen en zeggen: we schakelen over naar elektrisch. Grotere bedrijven doen dit al een tijdje.

Ronny Van den Driesch, Ondervoorzitter Fleet & Mobility Federatie

▶ Van dataschaarste naar data-overload

Lange tijd waren de enige bruikbare data voor fleet managers de kilometerstand en de brandstofkosten. Bij elke tankbeurt leverde de tankkaart automatisch een datapunt op. Met de komst van EV's verdween dat automatisme. Vandaag moet een fleet manager die data **actief** gaan ophalen.

“ De fleet manager heeft vandaag geen kilometers meer. Hij kan die manueel gaan opvragen bij de bestuurders, maar dat zijn allemaal manuele taken. We moeten meer en meer naar automatisering gaan.

Ronny Van den Driesch, Ondervoorzitter Fleet & Mobility Federatie





VAN DATASCHAARSTE NAAR DATA-OVERLOAD

78%

**van de bedrijfswagens die in Q1 2026
in gebruik werden genomen, was
volledig elektrisch.**

Elke EV brengt een nieuwe datastroom mee: laadgedrag, batterijstatus, verbruik, split-billing. Minder uitstoot. Meer datacomplexiteit.

Bron: Partena, mei 2026

Nieuwe KPI's voor een nieuwe realiteit

De KPI's van fleet management zijn ingrijpend veranderd. Waar brandstofkosten vroeger allesbepalend waren, is het beeld vandaag veel genuanceerder. Dit zijn de KPI's die de fleet managers vandaag actief opvolgen:

KPI	Wat meet je	Waarom belangrijk
Stilstaande wagens	Aantal leasewagens dat niet gebruikt wordt	Kost 400-700 euro/maand zonder dat er gereden wordt
Laadgedrag	Waar, wanneer en hoeveel medewerkers laden	Detecteert wie onnodig duur laadt
Elektrificatiegraad	Aandeel EV in de vloot per entiteit	Volgt de transitievoortgang op
Modal split	Hoe medewerkers pendelen: auto, trein, fiets, thuis	Basis voor CO ₂ -rapportage
TCO per voertuig	Totale kost over de volledige contractduur	Realistischer beeld dan enkel de leasekost

Van meten naar sturen

Weten dat je data hebt is één ding. Weten wat je ermee doet is een andere. De winst zit in gerichtheid. Vier domeinen komen telkens terug.

► Personalisering

De one-size-fits-all aanpak met een nieuwe bedrijfswagen als standaardvoordeel maakt stilaan plaats voor een meer **gerichte aanpak**. Hoe meer data je verzamelt over de mobiliteitsbehoeften van medewerkers, hoe beter je een aanbod kunt samenstellen dat echt aansluit bij hun situatie.

“

We zouden graag minder modellen aanbieden. Maar daarvoor moeten we eerst begrijpen waarom onze bestuurders kiezen wat ze kiezen. We boeken daarin duidelijk vooruitgang dankzij de analyse van gebruiksdata, surveys en kostengegevens.

Guy Dierckx, National Fleet Manager, Proximus

Bij Nestlé staat personalisering centraal. Meer dan 60 medewerkers kozen al voor een mobiliteitsbudget in plaats van een firmawagen.

“

We zijn full flex. Elke werknemer kan een pakket samenstellen dat past bij zijn of haar behoeften. Wil je geen auto? Prima. Wil je een kleinere wagen en de rest in pijler twee? Ook prima.

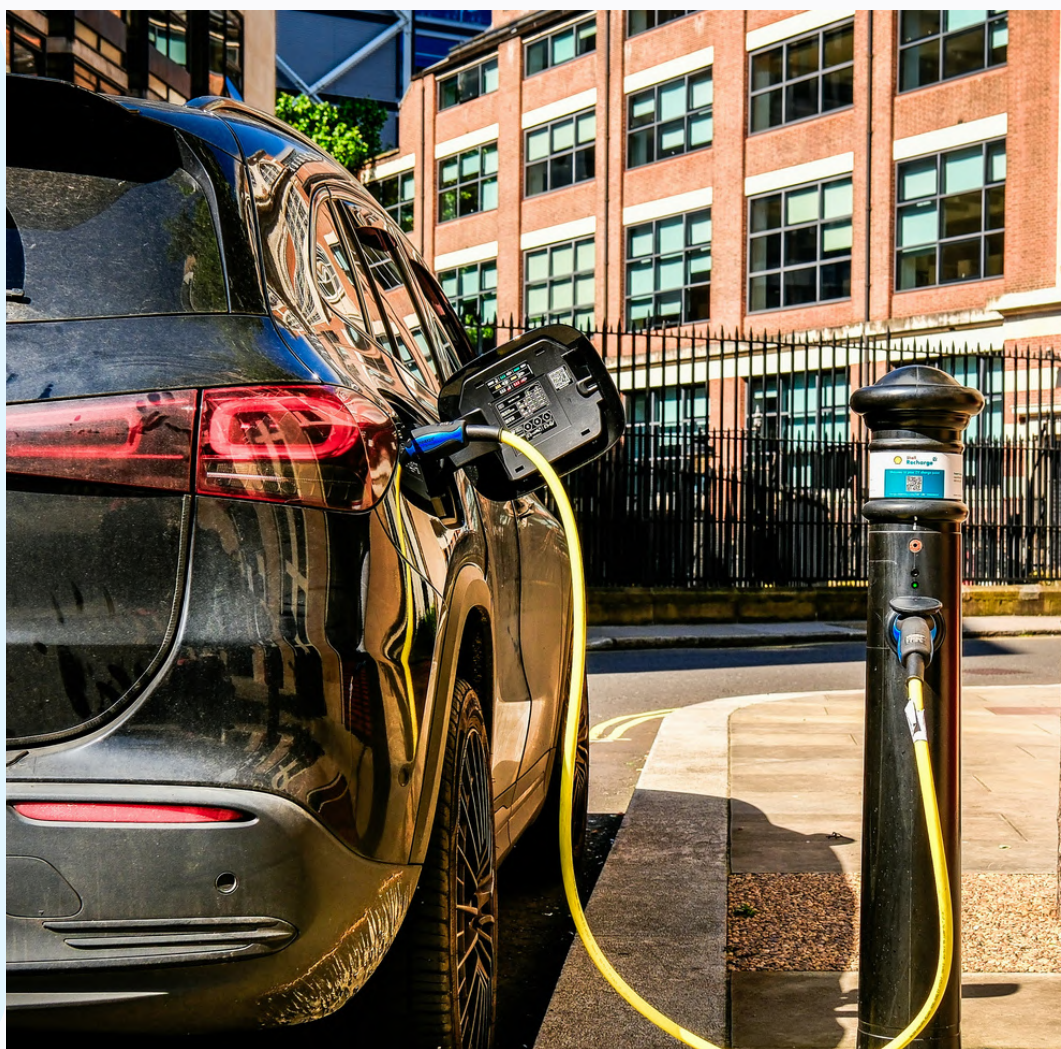
Gert Brusselmans, Mobility & Fleet Manager, Nestlé

Laadkosten en controle

Elektrificatie verlaagt brandstofkosten, maar brengt een nieuw kostendomein mee dat veel moeilijker te beheersen is: laadkosten.

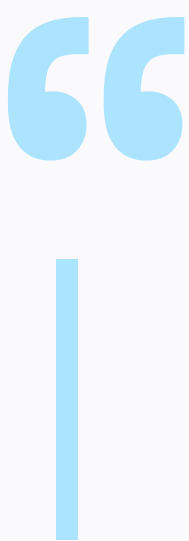
Wist je dat?

Thuis laden is in Vlaanderen 37% goedkoper dan publiek laden. Toch hebben de meeste bedrijven geen overzicht van waar hun medewerkers hun wagen opladen. Dat maakt laadkosten een van de moeilijkst te beheersen kostenposten in een elektrische vloot. (Bron: Stroohm, 2025)



Laadtype	Kost per kWh	Kost per sessie (24 kWh)
Thuis	€0,31*	€7,44*
Publiek	€0,25 – €0,40	€6 – €9,60
Snellader	€0,70 – €1,00	€16,80 – €24

* Exclusief installatie- en afschrijvingskost laadpaal thuis. De totale kost voor de werkgever ligt hoger.



Als je een heel jaar aan de snellader hangt tegenover thuis of op kantoor, en je multipliceert dat met tweehonderdtachtig wagens, dan zie je wat dat kost voor de firma. Sommige collega's wisten niet dat het zo groot was.

Gert Brusselmans, Mobility & Fleet Manager, Nestlé



“

Onze policy zegt dat alle laadkosten voor rekening van het bedrijf zijn. Maar het uitspitten van facturen om rotatiekosten te detecteren, dat is operationeel op dit moment niet mogelijk.

Steve Pottiez, Fleet Manager, Port of Antwerp-Bruges

“

We gaan mensen bewust maken van hun laadgedrag. Wie een thuislaadstation heeft gekregen maar toch overwegend publiek laadt, gaan we daar in gesprek over. Vanuit een groen en kostenefficiënt perspectief, zonder dat we politie willen spelen.

Sylvia Van den Broeck, HR Operations & Reward Manager, BDO



VERBORGEN KOSTENPOST

Tot

€500.000

potentiële jaarlijkse besparing bij een vloot van 280 wagens, door beter zicht op snel- versus thuislaadgedrag.

Indicatief rekenvoorbeeld:

Verschil thuis vs. snelladen: **~€14-€18 /sessie**

Sessies per wagen per jaar: **~100-150 per jaar**

Vloot: **280 wagens**

Werkelijke besparing varieert per fleet, laadgedrag en contractvoorwaarden.

▶ Veiligheid

Data speelt ook een steeds grotere rol in veiligheid om patronen te detecteren en bij te sturen.

“Vroeger werden technische keuringen gemist. Onderhoud werd uitgesteld. Nu gaan we proactief op af en zorgen we dat de operationele diensten volledig worden ontzorgd.

Steve Pottiez, Fleet Manager, Port of Antwerp-Bruges

Ronny Van den Driesch bracht bij zijn vorige werkgever de data-gedreven aanpak van veiligheid tot het uiterste. Het resultaat: een ongevalratio die ver onder het sectorgemiddelde ligt.

VAN

0,60

sectorgemiddelde

NAAR

0,16

ongevallen per voertuig per jaar

“Met een continue opvolging, goede communicatie en begeleiding brachten we de ongevalratio terug van 0,60 naar 0,16 per voertuig per jaar. Dat is niet zomaar gehaald. Het sectorgemiddelde ligt op 0,60.

Ronny Van den Driesch, Ondervoorzitter Fleet & Mobility Federatie

▶ CO₂ en modal split

Transport is goed voor 25% van de totale CO₂-uitstoot in België. CSRD verplicht bedrijven nu om woon-werkgerelateerde uitstoot te rapporteren. De modal split, het overzicht van hoe medewerkers dagelijks pendelen, is daarin een sleutelinstrument. Die data helpt niet alleen om te rapporteren maar ook om bij te sturen.

“

De modal split is een heel interessante KPI. Het gaat over het aandeel van de bedrijfswagen, maar ook van de privéwagen, de trein, de metro, de fiets. We willen die alternatieven zien groeien.

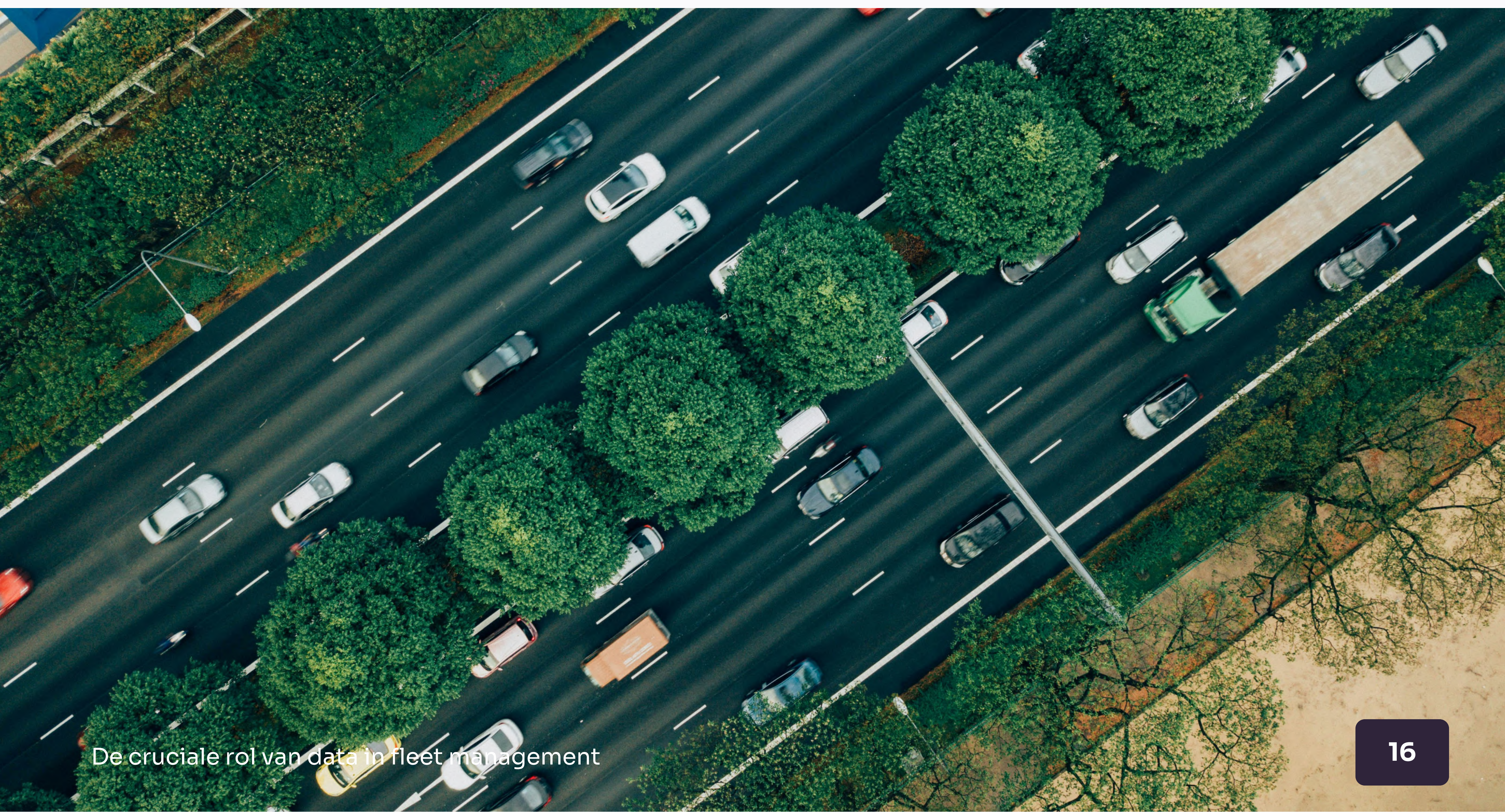
Gert Brusselmans, Mobility & Fleet Manager, Nestlé

Bij Port of Antwerp-Bruges volgt Steve Pottiez de modal split op als onderdeel van een bredere CO₂-doelstelling.

“

Wij hebben een team dat bezig is met CO₂-reductie voor onze volledige structuur. De doelstelling is een klimaatneutrale wereldhaven tegen 2050. Fleet is een onderdeel van dat verhaal, maar het geheel is veel groter.

Steve Pottiez, Fleet Manager, Port of Antwerp-Bruges



Wat betekent dit in de praktijk?

Data verzamelen is één ding. Er iets mee doen is een andere. Vijf domeinen waar fleet managers vandaag al concrete stappen kunnen zetten:

Wat je kunt tracken	Mogelijke actie	Potentiële impact
Nabijheid laadinfrastructuur	Thuislaadstation voorzien in regio's met weinig publieke laadpalen	Hogere elektrificatiegraad en betere retentie
Pendelpatronen en CO ₂ -uitstoot	Carpooling, thuiswerkbeleid of mobiliteitsbudget introduceren	Lagere vlootkosten en CO ₂ -impact
Rijgedrag op groepsniveau	Eco-driving of veiligheidstrainingen voor risicogroepen	Lager ongevallenpercentage
Laadgedrag per bestuurder	Sensibilisering rond goedkopere laadalternatieven	Directe besparing op laadkosten
Modal split per locatie	Kantooraccessibiliteit analyseren, alternatieve modi stimuleren	Minder wagens, lagere CO ₂

HOOFDSTUK 5

Voorzichtig optimistisch over AI

De vier domeinen uit het vorige hoofdstuk hebben één ding gemeen: ze vragen **tijd**. Tijd om data te verzamelen, te verwerken en er conclusies uit te trekken. AI belooft die tijd terug te geven. En dat klopt. Alleen niet overal en niet voor alles.

De fleet managers die we spraken zijn ver van naïef. Ze zien het potentieel. Ze zien ook de beperkingen. En ze weten dat **AI alleen zo goed is als de data waarop het draait**.

En daar zit precies de uitdaging. Want de data is er nog niet altijd. Of ze is er wel, maar versnipperd. Of ze is er en geconsolideerd, maar er is niemand die er **analyses** op loslaat.



▶ Wat AI vandaag al doet

Bij Proximus wordt AI al ingezet voor concrete operationele taken. Van het beantwoorden van mobiliteitsvragen tot het automatiseren van administratieve processen. De focus ligt op gecontroleerde, gerichte inzet.

“ De grootste meerwaarde van AI zit vandaag in beslissingsondersteuning: vragen sneller beantwoorden, administratie verlichten, informatie efficiënter verwerken. Altijd binnen een duidelijk kader.

Guy Dierckx, National Fleet Manager, Proximus

Bij BDO zijn ze concreet aan de slag gegaan met AI voor schadebeheer.

“

We zijn een prompt aan het schrijven om schadestatistieken en franchiseberekeningen te automatiseren. We zijn constant aan het nadenken over domeinen waar AI ons nu kan helpen. Wat kunnen we automatiseren? Waar kunnen we analyses op loslaten?

Sylvia Van den Broeck, HR Operations & Reward Manager, BDO

“

AI is voor mij automatisering. En automatisering is altijd beter. De wereld draait sneller en in de vloot moet je sneller kunnen bijsturen.

Ronny Van den Driesch, Ondervoorzitter Fleet & Mobility Federatie

Waar AI nog tekortschiet

Bij Port of Antwerp-Bruges gebruikt Steve Pottiez AI nog nauwelijks voor vlootbeheer.

“

Persoonlijk gebruik ik AI nog weinig voor vloot. We hebben intern een bedrijfseigen AI tool maar ik maak daar nog niet veel gebruik van. Dat is voor mezelf een werkpuntje.

Steve Pottiez, Fleet Manager, Port of Antwerp-Bruges

Bij Nestlé verwacht Gert Brusselmans dat AI zijn intrede doet via externe tools.

“

Ik heb geen AI tool puur voor vlootdata. Maar via tools zoals Mbrella zal AI mij helpen om anomalieën uit facturen te halen en alles visueel aan mij te bezorgen. Ik kan dan werken aan het sturingsgedeelte in plaats van aan het dataconsolidatiegedeelte.

Gert Brusselmans, Mobility & Fleet Manager, Nestlé

Waar zit het grootste potentieel?

De fleet managers die we spraken zien AI het sterkst in drie concrete domeinen. Sylvia Van den Broeck en Ronny Van den Driesch vatten het samen:

Domein	Wat doet AI
Anomaliedetectie	Idle fees, frauduleuze sessies en ongewone laadpatronen detecteren
Budgetforecasting	Laadkosten, leasetermijnen en vlootevolutie voorspellen op basis van actuele verbruiks- en personeelsdata
TCO-berekeningen	Wagens snel met elkaar vergelijken en ideale contractduur bepalen

“Hoe groter onze databronnen worden, hoe meer we in AI kunnen pushen om analyses en sensibiliseringen te faciliteren. We staan echt wel aan de vooravond van heel veel AI in fleet.

Sylvia Van den Broeck, HR Operations & Reward Manager, BDO

Het recht om anoniem te rijden

Meer data verzamelen klinkt als een no-brainer. Maar elke fleet manager die we spraken stelt vroeg of laat dezelfde vraag: hoe ver mag je gaan?

Een connected car weet vandaag waar je bent, hoe je rijdt, waar je laadt en hoe lang je ergens staat. Dat is nuttige informatie voor een bedrijf. En tegelijk raakt het aan iets wat medewerkers terecht als privé beschouwen.

“ We hoeven niet te weten wie
wanneer en waar rijdt. Dat is privé.
Maar hoe iemand rijdt, is belangrijk.

Anonieme fleet manager, grote internationale FMCG-groep

De grens tussen voertuig en persoon

Data over het voertuig is bedrijfsdata. Data over de persoon is privé. Maar de praktijk is genuanceerder dan die twee zinnen.

Type data	Bedrijfsdata	Privé
Laadkost en -type	✓	
Kilometerstand	✓	
Rijgedrag (groepsniveau)	✓	
Exacte locatie		✓
Rijgedrag in het weekend		✓
Rijgedrag van de partner		✓

“

De grens ligt bij het beheer van het voertuig, en stopt bij het controleren van de persoon. Connected car data wordt gebruikt om voertuigen veilig, efficiënt en duurzaam te beheren. Ze dient niet om rijgedrag of aanwezigheid op individueel niveau te monitoren of te sanctioneren.

Guy Dierckx, National Fleet Manager, Proximus

▶ Locatiedata: het gevoeligste punt

“

Wat we absoluut niet willen binnenhalen is locatiedata. Je kunt niet weten waar persoon A is om acht uur 's avonds. Dat heeft niemand baat bij. Maar data rond kosten, waar iemand laadt, hoeveel, of dat in lijn is met de gereden kilometers: dat is data die we ook in het benzine- en dieseltijdperk al gebruikten.

Gert Brusselmans, Nestlé



De Renta Norm 2026

De Renta Norm 2026 legt de verantwoordelijkheid bij bestuurders om persoonlijke data te wissen uit connected cars voor ze die terugbrengen aan het einde van het leasecontract. Navigatiegeschiedenis, opgeslagen contacten, gekoppelde smartphones: dat alles moet worden gewist. De vorige Renta Norm dateerde van 2015 en hield geen rekening met connected cars.

“

We hebben GDPR-specialisten in dienst en alles wat we doen wordt met hen afgestemd. Dat is ook een geruststelling voor de werknemers.

Gert Brusselmans, Nestlé

“

Vanuit Proximus verzamelen en gebruiken we enkel wat nodig is voor fleetbeheer en veiligheidsdoeleinden, binnen een duidelijk afgebakende context en conform privacyregels en interne afspraken.

Guy Dierckx, Proximus

Vijf inzichten

01

EV's creëren data-overload

De switch naar elektrisch rijden heeft de hoeveelheid data per voertuig exponentieel doen groeien. Meer dan 130 laadsessies per voertuig per jaar, elk met hun eigen locatie, duur, kost en gedragsprofiel. De meeste bedrijven hebben de tools nog niet om die data zinvol te verwerken.

02

KPI's verschuiven naar gedrag en duurzaamheid

Brandstofkost is niet langer de enige KPI die telt. Stilstaande wagens, laadgedrag, modal split, elektrificatiegraad: het zijn allemaal metrics die een jaar geleden nog niet op het dashboard stonden van de meeste fleet managers.

03

CSRD verandert de rol van fleet

Fleet managers worden sustainability managers. CSRD verplicht bedrijven met minstens 1.000 werknemers om woon-werkgerelateerde CO₂-uitstoot te rapporteren. Dat vraagt data die vandaag vaak versnipperd zit over systemen die niet met elkaar praten.

04

Privacy blijft gevoelig

De lijn tussen nuttige bedrijfsdata en persoonlijke privédata is dun. Fleet managers zijn het erover eens: data over het voertuig is bedrijfsdata. Data over de persoon is privé. Maar de praktijk is genuanceerder dan die twee zinnen.

05

AI wordt operationeel

AI is geen toekomstmuziek meer. Van anomaliedetectie in laadkosten tot schadebeheer en budgetforecasting: fleet managers zetten AI vandaag al in voor concrete taken. De volgende stap is predictief vlootbeheer, maar daarvoor moeten de data-fundamenten eerst op orde zijn.

HOOFDSTUK 8

Hoe Mbrella helpt

De uitdagingen die fleet managers in dit e-book beschrijven zijn concreet en dagelijks voelbaar. Laadkosten die je niet kunt opvolgen. Kilometerdata die manueel moet worden opgevraagd. CSRD-rapportages waarbij data versnipperd zit over systemen die niet met elkaar praten.

Wat fleet managers nodig hebben: een overzicht van alle laadsessies, per bestuurder, per locatie en per laadtype (thuis, op kantoor of publiek). Automatische detectie van anomalieën. Betrouwbare gegevens over de modal split binnen het bedrijf, om gerichte acties te ondernemen voor CO₂-reductie. Een mobiliteitsbudget dat medewerkers zelf kunnen beheren. En dat alles op **één platform**, zonder zestien logins.

Mbrella is een digitaal platform dat fleet- en mobility managers helpt om hun volledige mobiliteitsbeleid op één plek te beheren.

MBRELLA CHARGE

Inzicht en controle over laadkosten

Mbrella Charge geeft fleet managers diep inzicht in het laadgedrag van hun medewerkers: waar laden ze, wanneer, hoeveel en aan welke kost. Anomalieën worden automatisch gedetecteerd. Kostlimieten kunnen per medewerker worden ingesteld. Voor medewerkers die thuis laden, verloopt de terugbetaling automatisch via payroll op basis van de actuele CREG-tarieven. Voor laadsessies buiten de policy is split billing mogelijk.

[Vraag demo aan](#)

“ De ideale wereld is een platform dat split billing mogelijk maakt, een maximumtarief kan instellen en onderscheid maakt tussen bedrijfs- en privégebruik. Dat zou de kostenbeheersing fundamenteel veranderen.

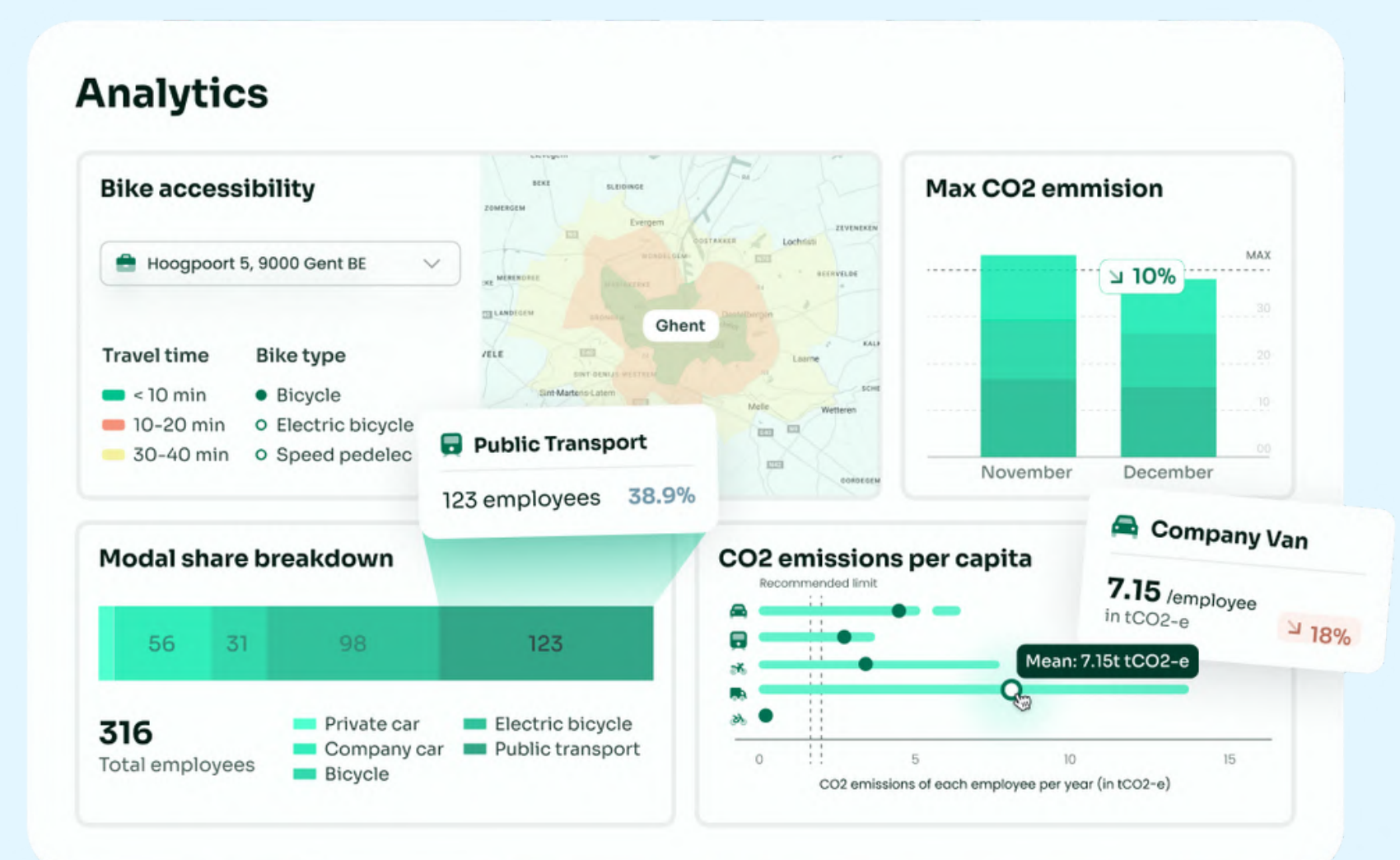
Steve Pottiez, Fleet Manager, Port of Antwerp-Bruges

MBRELLA COMMUTE + ANALYTICS

Van pendelpatronen naar proactieve rapportages

Mbrella Commute brengt het woon-werkverkeer van medewerkers in kaart. Via de Commute planner geven medewerkers zelf hun verplaatsingsgewoonten in: met welk transportmiddel ze pendelen, langs welke route en hoe vaak. Hoe meer medewerkers dat doen, hoe completer het beeld wordt.

Die data vormt de basis voor **Mbrella Analytics**. Het platform consolideert alle mobiliteitsdata, van laadgedrag tot pendelpatronen, en vertaalt die naar proactieve rapportages. Zo ziet een fleet manager in één oogopslag waar de outliers zitten: te hoge laadkosten, stilstaande wagens, anomalieën in laadgedrag.



[Vraag demo aan](#)

“ Ideaal zou ik een maandelijks rapport hebben waarbij ik meteen zie of er outliers zijn. Te hoge kosten, te veel stilstaande wagens, anomalieën in laadgedrag. Nu doe ik dat nog te reactief. Ik wil proactief kunnen bijsturen.

Sylvia Van den Broeck, HR Operations & Reward Manager, BDO

MBRELLA BUDGETS

Flexibiliteit voor medewerkers

Mbrella Budgets laat medewerkers hun mobiliteitsbudget zelfstandig beheren, van openbaar vervoer tot fietsleasing en deelmobiliteit. Alles binnen de grenzen van het bedrijfsbeleid, op één platform. Geen losse logins, geen versnipperde data, geen manueel werk om uitgaven te consolideren.

Samen stellen **Mbrella Charge, Commute en Budgets** fleet- en mobility managers in staat om van aanname-gebaseerde naar data-gedreven beslissingen te gaan. Met de zichtbaarheid die nodig is om kosten te beheersen, infrastructuurinvesteringen te optimaliseren en duurzaamheidsdoelen te onderbouwen met echte cijfers.



Wat nu?

De fleet managers die we spraken hebben allemaal iets gemeen. Ze zijn verder dan ze een jaar geleden waren. Meer elektrisch, meer data, meer inzicht. En tegelijk hebben ze allemaal het gevoel dat ze nog maar aan het begin staan van wat mogelijk is.

De switch naar elektrisch rijden is voor de meeste bedrijven al ingezet of bijna voltooid. De data die dat genereert is beschikbaar. Wat ontbreekt zijn de tools, de processen en soms de tijd om die data zinvol in te zetten.

“

Opvolging, communicatie en begeleiding. Als je die drie dingen goed doet, doet de data de rest.

Ronny Van den Driesch, Ondervoorzitter Fleet & Mobility Federatie

De energiecrisis maakt het urgenter. CSRD maakt het verplicht. AI maakt het mogelijk. En de fleet managers die vandaag investeren in data-gedreven mobiliteit, plukken morgen de vruchten.

De data is er. Nu jij nog.

Boek een demo →

