

Bott: Alles wat aan extra gewicht moet worden meegetorst is een probleem

Een bedrijfswageninrichting als 'must have'

De markt voor professionele bestelwageninrichtingen is nog altijd groeiend, ook in de fleetmarkt met grote (bestel)wagencentrales zijn er nog bedrijven die 'om' gaan. Elektrisch rijden, veiligheid voor de chauffeurs, efficiency in voorraadbeheer; de redenen zijn divers – het is bijna een 'must have', weet Frans van Diepeningen van bedrijfswageninrichter bott. Een inkijkje in de wondere wereld van de inrichters; over het 'veilige huwelijk' tussen inrichting en bestelauto en waar de ene popnagel de ander niet is...

Bott is in Nederland een van de grootste producenten van bestelwageninrichtingen. Het van oorsprong Duitse bott is ook een grote internationale speler met een stevige positie in thuisland Duitsland waar het bijvoorbeeld ook de kundendienst van Mercedes en Audi tot haar klanten mag rekenen. In Nederland maken vele grote fleetowners als bouwondernemingen, energiebedrijven, installateurs en overheid gelieerde bedrijven als defensie en politie gebruik van bott.

En er zijn wel degelijk verschillen tussen de fabrikanten van inrichtingen, benadrukt Van Diepeningen. Zo is bott helemaal overgestapt op het lichtere aluminium voor de productie van de kasten en lades. Het bedrijf lijkt zo beter voorgesorteerd op elektrisch rijden waar gewicht een grote rol speelt. Hoewel Van Diepeningen daarbij tevens opmerkt dat dit niet altijd het geval is, maar dat er ook "heel veel bedrijven worstelen met de 3500 kilo die een bedrijfswagen in totaal mag wegen. Alles wat aan extra gewicht moet worden meegetorst is een probleem. Elektrisch of niet"

Het 'huwelijk'

Maar een belangrijk ander verschil met de concurrentie is, volgens Van Diepeningen, de andere zienswijze op het goed inbouwen van de inrichting. Veiligheid dus. Bott werkt daarbij samen met professionele inbouwers. Al deze inbouwers in het netwerk werken exclusief voor bott en het personeel wordt door Bott zelf opgeleid. En dat laatste is eveneens uniek in de branche. Van Diepeningen: "Waar anderen genoeg nemen met het uitdelen van certificaten, nemen wij alle inbouwers standaard mee voor een driedaagse cursus naar de fabriek in Duitsland. Daar worden ze getraind en precies geleerd hoe veilig je een inrichting moet inbouwen volgens de ons gestelde inbouwvoorschriften. Want een inrichting mag dan wel gekeurd zijn, net als het voertuig waar het moet ingebouwd worden, het gaat om het 'huwelijk'; het samengaan van de twee. Welke popnagels gebruik je, welke bouten, hoe monteert je de vloer en de volgplaten? Richtlijnen die we onder andere hebben geleerd van de vele botsproeven die we zelf uitvoeren. Dan leer je uiteindelijk het verschil tussen het gebruik van een open aluminium popnagel en een gesloten stalen variant. Een carrosserie tordeert altijd enigszins bij rijden over drempels en het parkeren met een wiel op de stoep. Dan moeten de verbindingen wel houden en dus moet je op bepaalde plekken de juiste popnagel gebruiken."

Volgens Van Diepeningen zijn de vele (service)monteurs en andere beroepsgroepen die met een Bott-inrichting rondrijden ronduit trots op hun bus. Terwijl de prijzen van bott niet hoger liggen dan de concurrentie, benadrukt hij. Maar anno 2022 komt er eigenlijk meer bij kijken dan puur het leveren en veilig monteren van een inrichting. Van Diepeningen ziet zichzelf meer en meer als schakel in het hele voorraadbeheer van zijn klanten en in het effectiever inzetten van het (service) wagenpark. Dat begint doorgaan met het 'leegtrekken van een bestelwagen', zoals hij het noemt. "Als je er alles uithaalt, dan is gemiddeld 30 procent van de lading die men iedere dag weer meetorst overbodig. Men neemt nu eenmaal graag wat extra mee voor het geval dat... en de ene werknemer heeft weer andere voorkeuren dan de ander. Goed eenduidig voorraadbeheer en het slim inzetten van chauffeurs waarbij wordt gekeken welke het best past bij de klus. Daarin zit het verschil; dan kan je bijvoorbeeld in veel gevallen uit met een kleinere auto. De kosten die het allemaal bespaart wegen niet op tegen de eventuele nadelen. Zelfs als je een taxi laat aanrukken omdat blijkt dat je bijvoorbeeld dopsleutel 13 niet bij je hebt, dan nog is slim voorraadbeheer stukken goedkoper."

'Omdenken'

Dit 'omdenken' in de markt ziet Van Diepeningen momenteel volop gebeuren. Vaak omdat een bedrijf strenge CO2-normen heeft gesteld en waarbij het eventueel gaat omschakelen naar elektrisch rijden. Die momenten kan je mooi aangrijpen om nieuwe spelregels op te stellen rondom gebruik van de (service) bus. Bott zelf komt binnenkort ook met een voorraadbeheer-softwarepakket waar alle onderdelen kunnen worden gescand en werknemers te alle tijden het overzicht hebben wat ze in de auto meetorsten. Het biedt ook ruimte voor meer 'klant-gerelateerde oplossing' waar bott vanouds goed in is. Daarbij hoort ook het proces achter de hele inbouw regelen voor de klant. Momenteel worden de nieuwe, elektrische bestelauto's van een landelijke telecom aanbieder voorzien van een bott-inrichting. "Waarbij wij eigenlijk de hele aflevering van de auto's voor onze rekening nemen: van belettering tot en met een nul-beurt, van inrichting tot de aflevering. Wil de klant er een feestje van maken tijdens de aflevering, waarbij je natuurlijk ook de chauffeurs vrij moet plannen in een bepaald dagdeel, dan zorgen we daarvoor. Inclusief locatie. Eigenlijk doen we tegenwoordig steeds meer aan dergelijk fleetbeheer naast het puur leveren en veilig monteren van de inrichting. Creativiteit gaat samen met veiligheid van het inrichten van een bedrijfswagen!"

www.bott.nl



Als je er alles uithaalt, dan is gemiddeld 30 procent van de lading die men iedere dag weer meetorst overbodig.