

1 of 1 DOCUMENT



October 3, 2012 Wednesday

Nedcar nieuwe telg van industriële familie VDL

LENGTH: 947 woorden

VDL neemt de in zwaar weer geraakte autofabriek Nedcar over en gaat er de Mini van BMW bouwen. Het is de zoveelste tak van sport waar het Eindhovense familiebedrijf in duikt. Wat voor bedrijf is het? Amsterdam Een dag nadat rond is dat het Nederlandse VDL de autofabriek van Nedcar overneemt en BMW zijn Mini daar laat maken, is FNV-bestuurder Henk van Rees nog steeds enthousiast over de deal die 1500 werknemers bij Nedcar hun baan garandeert.

'Dit is een droomscenario. Toen Mitsubishi bekend maakte de productie bij Nedcar stop te zetten, heb ik me afgevraagd of we het zouden overleven. Ik heb niet durven dromen dat we bij het gouden duo VDL en BMW zouden uitkomen.' Maar wat voor bedrijf is VDL eigenlijk? Een blik op de website van VDL leert dat het familiebedrijf zich met van alles bezighoudt: bussen, zonnebanken, sigarenmachines, systemen voor brand- en explosiebeveiliging, en nu dus ook auto's. In 1953 klein begonnen, bestaat het Eindhovense bedrijf straks uit 82 werkmaatschappijen met in totaal ruim negenduizend medewerkers. Wat telkens terugkeert in verhalen over VDL is het vertrouwen van bestuursvoorzitter Wim van de Leegte in de Nederlandse industrie. FNV-bestuurder Van Rees wijst op het rood-wit-blauw in het logo van VDL. 'Dat is niet per ongeluk. Wim van de Leegte gelooft dat het, ondanks verplaatsingen van productie naar lagelonenlanden, mogelijk is, winstgevend te zijn in de Nederlandse maakindustrie.' Dat getuigt van durf en ondernemerschap, vindt hoogleraar bedrijfsstrategie Henk **Volberda** van de Erasmus Universiteit. 'Waar andere ondernemingen zeggen dat Nederland te duur is, ziet hij kansen. Hij heeft een ander verhaal. Hij pakt de kruimels op die andere bedrijven achterlaten. Zo heeft VDL de machinefabriek van Philips overgenomen en nu nemen ze Nedcar over van Mitsubishi. Veel kruimels maken een goedbelegde boterham.' Dat 'andere verhaal' is prettig voor laaggeschoolden of anderen waarvoor de kennis-

economie minder plek heeft, stelt hij. De vestigingen van VDL zitten niet alleen in Nederland. Sommige zitten in België, de Verenigde Staten, Oost-Europa en China. Het industriële bedrijf zal nog lang grotendeels in Nederland kunnen blijven, denkt **Volberda**. Je moet dicht bij de afzetmarkt zitten en landen als China zijn niet meer zo aantrekkelijk. 'De loonkosten zijn er lager, maar je hebt iedere drie maanden salarisonderhandelingen. Verder heb je te maken met logistieke kosten en taal- en cultuurbarrières.' Toch verwacht hij dat ook voor VDL de druk zal toenemen om goedkopere locaties te zoeken. Dat is dan niet meer China, maar bijvoorbeeld Vietnam of - over tien jaar - Afrika. 'De druk zal blijven. En ook Wim van de Leegte zal slim genoeg zijn om kansen in het Oostblok of India te grijpen.' flexibele werknemers Topman Van de Leegte zelf hamert op arbeidsmarktflexibiliteit om te kunnen concurreren met lagelonenlanden. Met uitzendkrachten om economische pieken en dalen op te vangen, lagere ontslagvergoedingen, meer mogelijkheden voor werktijdverkortings, personeel dat sneller een andere (lagere) functie accepteert en langere werkweken, kan volgens hem de Nederlandse industrie overleven. FNV-bestuurder Van Rees zou juist graag zien dat VDL minder gebruik maakt van flexibele krachten met korte contracten. 'Ook dat zijn mensen met een gezin en een hypotheek. De flexibele schil is in Nederland uit de hand gelopen. Juist omdat VDL zo'n grote jongen is, zou hij het goede voorbeeld moeten geven. Dat betaalt zich terug: door zekerheid te bieden, creëer je grotere loyaliteit.' De indrukwekkende groei van VDL bewijst voor **Volberda** dat het Angelsaksische bedrijfsmodel, met zijn dominante rol voor aandeelhouders, niet meer het beste model is. 'VDL heeft als familiebedrijf geen last van hijgende aandeelhouders die snel winst willen. VDL laat ook zien dat een familiebedrijf snel kan beslissen en voor de lange termijn gaat. Als een onderdeel niet goed presteert, wordt het niet direct afgestoten, maar in dialoog met personeel weer rendabel gemaakt.' Dat VDL een familiebedrijf is met oog voor continuïteit, geeft FNV'er Van Rees een goed gevoel. 'Nedcar is deel geworden van de familie en dat biedt voordelen. Wim van de Leegte laat Nedcar niet meer los en zal op zoek gaan naar andere klanten.' Is het economisch wel ver-

standig dat VDL zoveel producten tegelijk maakt? Kan een bedrijf niet beter de beste worden in één product? 'Wij zijn in heel veel dingen gespecialiseerd', reageert pr-medewerker Carolien van de Leegte van VDL, nichtje van de topman. 'In al die markten zijn wij heel goed.' Dat zorgt ervoor dat tegenslagen in de ene sector door andere sectoren worden opgevangen, zegt ze. Ook **Volberda** ziet dat voordeel. Het maken van verschillende producten hoeft ook niet haaks te staan op specialisatie. 'VDL is goed in efficiënte productie met een hoge kwaliteit. Dat kunnen ze overal uitrollen.' Toch is het belangrijk dat kennis van het ene product gebruikt kan worden voor andere produkten. 'Als de productie van auto's geen leereffecten oplevert voor bijvoorbeeld de fabricage van bussen, legt VDL het af tegen gespecialiseerde bedrijven die op grotere schaal fabriceren', aldus **Volberda**. Hij ziet nog een ander gevaar: 'Als je te veel producten tege-

lijk maakt, verlies je als centrale directie het overzicht. Ook dan lopen gespecialiseerde bedrijven je voorbij.' < Eduard Sloot nd.nl/economie beeld gpd / bmw Nedcar nieuwe telg van industriële familie VDL Industrieconcern VDL is de nieuwe eigenaar van Nedcar en gaat daar vanaf medio 2014 Mini's voor BMW bouwen. VDL wil BMW en Mini straks gaan gebruiken als bedrijfsauto, aldus topman Wim van de Leegte. 'Het lijkt me geen straf voor VDL-personeel.'

LOAD-DATE: October 3, 2012

LANGUAGE: DUTCH; NEDERLANDS

PUBLICATION-TYPE: Krant