

Tussen Van Hool en redding liggen drie heikele vragen



Deze maand nog moet een beslissing vallen over Van Hool, anders dreigt voor de Vlaamse bussebouwer het faillissement. Niet alleen het financiële plaatje - dat flou is - maakt die afweging moeilijk. De vraag is ook of de strategische keuzes van crisismanager Marc Zwaaneveld de juiste en haalbaar zijn.

De klok tikt meedogenloos voor wie aan het dossier-Van Hool werkt. Voor het einde van de maand moeten het bedrijf, de overheid en de banken een akkoord hebben over de financiële reddingsboei voor de getergde busbouwer uit Lier. Als het water te diep blijkt, volgt het faillissement voor Van Hool en staan 4.100 werknemers wereldwijd op straat.

Voor de politiek is het een duivelsdilemma: zelfs als Van Hool gered kan worden, verdwijnen in Koningshooikt de komende vier jaar 1.116 banen. De productie van bussen en touringcars verhuist integraal naar Noord-Macedonië, waar Van Hool sinds tien jaar een fabriek heeft.

Schiet de regering te hulp, dan ligt het verwijt klaar dat ze 'jobs subsidieert in Oost-Europa', zoals Vlaams minister van Werk Jo Brouns (CD&V) het omschreef. Maar niet instappen - op drie maanden van de verkiezingen - en zo het duwtje naar het faillissement geven, oogt ook niet fraai.

Daarbij komt dat er nog veel onduidelijkheden zijn, die in de komende weken opgeklaard moeten worden om een beslissing te nemen. Zeker drie heikele vragen moeten voor het einde van de maand beantwoord worden.

1. Hoe duur wordt de reddingsoperatie?

In het plan van crisismanager Marc Zwaaneveld is sprake van een cashnood van 45 miljoen euro. 'Dat bedrag moet alleen dienen om in eerste instantie de put te dichten', zegt Hans Vaneerdewegh, vakbondsman bij ABVV. 'De rekeningen bij leveranciers vereffenen, de lonen uitbetalen.' Daarnaast heeft Van Hool ruim 200 miljoen euro schulden bij de banken en een kleine 40 miljoen euro betalingsachterstand bij de RSZ.

Ook het budget voor een sociaal plan is nog niet meegerekend. Over de ontslagpremies wordt nog onderhandeld, zegt Vaneerdewegh, maar hij spreekt van een schatting van 50 miljoen euro extra. Zeker is dat het om een fors bedrag zal gaan, aangezien Van Hool een oud personeelsbestand heeft. In 2022 waren 945 werknemers ouder dan 51 jaar. [Velen van hen werken al tientallen jaren voor de busbouwer.](https://www.tijd.be/ondernemen/transport/in-koningshooikt-het-dorp-van-de-bus-als-van-hool-morgen-sluit-wordt-het-hier-charleroi-aan-de-nete/10532121.html) (https://www.tijd.be/ondernemen/transport/in-koningshooikt-het-dorp-van-de-bus-als-van-hool-morgen-sluit-wordt-het-hier-charleroi-aan-de-nete/10532121.html)

2. Hoeveel indirecte jobs blijven gespaard als Van Hool een doorstart maakt?

Als Van Hool de deuren moet sluiten, heeft dat ook een impact op de bredere tewerkstelling in de regio, denk aan leveranciers van staal, lijm of auto-onderdelen. Het herstelplan voorziet op termijn een directe tewerkstelling van 1.400 medewerkers, 3.000 als je de indirecte werkgelegenheid meetelt. Volgens die rekensleutel zouden samen met 1.116 directe jobs bij Van Hool 2.000 indirecte jobs op de helling staan.

Dat cijfer wordt niet officieel bevestigd, maar de bezorgdheid in de regio is groot, zegt Wim Brillouet van Voka Mechelen-Kempen. 'Veel toeleveranciers, zoals de fabrikanten van de wielkasten of de binnenbekleding, maken producten op maat voor Van Hool. Dat is zo gegroeid door vaak jarenlange samenwerkingen. Die onderdelen raak je niet zomaar kwijt bij andere klanten. Dat kan leiden tot een aanzienlijke impact op de omzet. Weinig bedrijven willen daarover on the record getuigen, maar we horen bedragen tussen 100.000 en 500.000 euro.'

Voka heeft een enquête uitgestuurd naar zijn leden om zicht te krijgen op hoe groot de impact precies zal zijn op die groep bedrijven en verwacht tegen het einde van de week duidelijkheid te hebben. 'We vragen aan de regering die inzichten expliciet mee te nemen in haar oordeel.'

3. Hoe levensvatbaar is Van Hool na de herstructurering?

Als duidelijk is hoeveel de reddingsoperatie kost en hoeveel jobs exact behouden blijven, rest nog een belangrijke vraag: kan Van Hool na een doorstart voort op eigen benen? Een industriële partner die operationeel orde op zaken stelt, dient zich niet meteen aan. De haalbaarheid van Zwaanevelds herstelplan is dus allesbepalend.

De crisismanager stelt voor de productie van Van Hool te heroriënteren naar de hogere marktsegmenten, zoals de hoogwaardig afgewerkte touringcars. Daar zou het marktaandeel van het bedrijf, zeker in de Verenigde Staten, aanzienlijk genoeg zijn om op termijn opnieuw winst mee te maken. Daarvoor moet wel fors geschrapt worden in het aanbod van speciale opties en meer ingezet worden op standaardisatie.

Een logische strategie, zegt professor transporteconomie Thierry Vanelslander (UAntwerpen). 'Je ziet dat in onze industrie: in het hogere segment maken we vaak nog kans om het verschil te maken, in de massaproductie niet. Daarin kunnen we landen als China, waar bandwerk spotgoedkoop kon gebeuren, nooit meer bijbenen.'

Een gevolg is dat selectiever gekeken zal worden naar aanbestedingen voor openbaar vervoer, waardoor voor stadsbussen geen plaats meer is in het gamma. Volgens het bedrijf zijn de voorwaarden van die aanbestedingen te streng, waardoor winst maken onmogelijk is.

Marie Van Oost