

DM. De Morgen

De Morgen NEWSPAPER 29/04/2026

Auto-industrie - Eén 'dwaze beslissing' en plots is Volvo Gent aan het wankelen

Eén 'dwaze beslissing' en plots is Volvo Gent aan het wankelen





Jarenlang zat de Gentse Volvo-fabriek gebakken: een rechtstreekse lijn met Zweden via de haven, sociale rust en voldoende werk. Tot één beslissing van een CEO de toekomst plots een pak onzekerder maakte. Pieter Gordts

Premier Bart De Wever (N-VA), alle vicepremiers, minister van Energie Mathieu Bihet (MR) en Vlaams minister-president Matthias Diependaele (N-VA): allemaal zakken ze straks - al dan niet in een Volvo - af naar de Volvo-fabriek in Gent. Alledaags is het niet, zoveel topministers die een autofabriek binnenwandelen om zich te buigen over de toekomst ervan.

"Er is geen acuut gevaar voor de Gentse fabriek", klonk het gisteren toen het bestaan van een taskforce voor Volvo Car Gent bekend raakte. Maar onderhuids zit de schrik er wel in, bijvoorbeeld bij de vakbonden. Die vrezen al langer dat straks de productie van twee van de drie elektrische modellen uit Gent zal verdwijnen.

Dat heeft alles te maken met "een compleet dwaze beslissing". Professor transporteconomie Roel Gevaers (UAntwerpen) wikt noch weegt zijn woorden om "de bouw van een megafabriek in Slovakije" door Volvo te omschrijven. "Een beslissing genomen door een CEO die niets van de auto-industrie kende."

De man over wie het gaat, is Jim Rowan, voordien actief bij het merk Dyson. In 2022 besloot hij om naast de twee fabrieken in thuishaven Göteborg en Gent nog een derde te laten bouwen. Rowan heeft torenhoge ambities: hij had de bedoeling om de ruwweg 700.000 verkochte wagens in Europa tegen 2025 op te krikken naar 1,2 miljoen auto's per jaar.

Dat doel haalde het bedrijf niet. In maart van vorig jaar werd Rowan aan de kant geschoven. Zijn voorganger Håkan Samuelsson nam de positie opnieuw over.

Overproductie

Maar de fabriek in het Slovaakse Kosice komt er eind dit jaar dus wel. "Gent had vroeger altijd een andere status dan de andere autofabrieken in ons land: zolang Volvo slechts twee fabrieken had in Europa, was de toekomst van de Gentse fabriek verzekerd", zegt professor economie Jo Van Biesebroeck (KU Leuven).

"Op dit moment is de situatie in Gent meer vergelijkbaar met die van Ford in Genk vroeger: het is een grote fabriek die veel tewerkstelling biedt", zegt Van Biesebroeck. "Maar het is ook 'slechts' een van de zeven of acht fabrieken, sinds Volvo is overgenomen door het Chinese Geely. Loopt de verkoop tegen, dan wordt er met de portfolio geschud om te overleven."

Daar is België in het nadeel tegenover landen als Spanje of Hongarije, waar fabrikanten nu naartoe trekken. Ze vinden er goedkopere lonen en energiekosten.

Eigenlijk kampen alle Europese autobouwers sinds vorig jaar met hetzelfde probleem: ze verkopen onvoldoende wagens. Als alle fabrieken volop draaien, kan Volvo in Göteborg, Gent en Kosice jaarlijks 800.000 wagens maken, schreef zakenkrant De Tijd eerder. Vorig jaar verkocht het merk 370.000 wagens in Europa.

In Gent werden vorig jaar 212.177 wagens gemaakt, tegenover 186.313 een jaar voordien (+13,9 procent). Ruim een derde daarvan zijn elektrische wagens.

"Sinds begin dit jaar is zo'n 9 procent van de Europese automarkt ingenomen door Chinese merken", zegt Alain Devos, hoofdredacteur van auto-info.be. "Tegelijk groeit de markt niet meer. Dus elke BYD die verkocht wordt, betekent een Peugeot minder die verkocht wordt."

Maar ook in China (doordat lokale wagens beter zijn geworden) en de Verenigde Staten (door invoerheffingen) verliezen Europese automerken een deel van de afzetmarkt. "Tegelijk moeten fabrikanten enorm investeren in elektrische wagens. De kosten verhogen dus terwijl de markt kleiner wordt. De problemen komen van overal", zegt Devos.

Volvo-city

Grote beslissingen moeten er vandaag nog niet verwacht worden, wanneer die taskforce een eerste keer samenzit met de directie. Maar het is wel illustratief voor het grote belang van de fabriek voor ons land. Bij Volvo Car Gent werken zo'n 6.500 mensen. Dat maakt van haar de grootste industriële werkgever van Vlaanderen.

"Reken daar nog een veelvoud aan toeleveranciers bij die zich rond de fabriek hebben gevestigd en je zit misschien wel met de grootste tewerkstellingspool in ons land", zegt oud-burgemeester van Gent Daniël Termont. Die inbedding in de haven en de rechtstreekse verbinding met Göteborg is altijd een grote troef van de Gentse fabriek geweest.

"Gent staat bekend als Volvo-city", zegt Gevaers. "Twee kilometer verder ligt de fabriek van Volvo Trucks. Ook al hebben die twee niets meer met elkaar te maken, de Gentse haven is wel een grote logistieke hotspot, gefocust op de automobielsector."

Wat meteen ook het belang voor Vlaanderen vergroot. "Ik snap dat de regering dit proactief wil bekijken", zegt Van Biesebroeck. "De hoge lonen zal je hier nooit kunnen veranderen. Maar ook energie is hier duur. Laat dat net belangrijker worden in de auto-industrie, als gevolg van de robotisering waar Tesla een voorloper was, maar die ook andere bedrijven hebben doorgedreven."

Tegelijk wanhoopt niemand van de gecontacteerde experts. Mocht er ooit een Volvo-model verdwijnen uit Gent, kan de Geely-stal net een oplossing bieden: dan zouden modellen uit die groep hier geproduceerd kunnen worden. "Als er op de juiste knoppen wordt gedrukt, is er absoluut nog toekomst mogelijk", zegt Gevaers.

"Gent heeft altijd een goede reputatie gehad op het vlak van productiviteit", zegt Devos. "Je kunt er werken met geschoolde arbeiders en het blijft er, in tegenstelling tot in sommige andere autofabrieken vroeger, rustig."

PIETER GORDTS