



Schuld en boete

Nicht zu fassen: uitstoot-manipulatie sluipt Volkswagen AG binnen en kan zo'n tien jaar onopgemerkt gedijen. Waarom klopte niemand aan bij de Abteilung Compliance? Officieel zijn de sjoemelaars nog niet bekend. En de gevolgen zijn nog niet te overzien. Een paar zijn er inmiddels wel duidelijk. Vooruitlopend op gerechtelijke vervolging van de verantwoordelijke topmanagers, heeft de Raad van Bestuur al enkele heren voor onbepaalde tijd met verlof gestuurd. Verder is € 6,5 miljard gereserveerd om zo'n 11 miljoen auto's van nieuwe software en soms ook nieuwe onderdelen te voorzien. In elk geval heeft het concern - en met name het merk Volkswagen - fikse imagoschade opgelopen. En wellicht is 'Made in Germany' er ook door aangestoken. In de ogen van de consument zijn alle autofabrikanten nu milieu-fraudeurs - met uitzondering van meneer Musk natuurlijk. Hoe enorm de gevolgschade voor het VAG concern is, zal de komende jaren pas blijken. Bijvoorbeeld door de 'brain drain' als gevolg van ontslagen in de top en op de R&D-afdelingen. En vooral door claims van nationale overheden, georganiseerde misleide kopers en 'bounty hunters'. Al deze acties genereren negatieve publiciteit en de kosten kunnen oplopen tot tientallen miljarden euro's. 'Ieder nadeel heb zijn voordeel', zal de nieuwe bestuursvoorzitter Matthias Muller denken, want het concern kan wel een flinke bezem gebruiken. Wat moet je met bodemloze putten als Bugatti, Lamborghini en Ducati? En zijn die 600 duizend medewerkers nu allemaal wel echt nodig? En waarom twee brands van hetzelfde: MAN en Scania? Allemaal kansen om cash te genereren en kosten te besparen. Ach, ze kunnen altijd Porsche nog in de etalage zetten. Investerings in R&D moeten tenslotte doorgaan om te overleven en het 'internal auditing proces' moet op de schop om dit soort drama's in de toekomst te voorkomen. Als de concernleiding met een heldere strategie, een ingrijpende herstructurering met duidelijke prioriteiten komt en slim weet te appelleren aan de Duitse trots, is het concern over vijf jaar sterker dan ooit. Deze marsroute is beter dan medewerkers te beschuldigen dat zij niet aan de bel hebben getrokken. Want klokkenluiders worden gezien als verraders, zijn maatschappelijk kansloos en wonen in een plaggenhut op de vuilnisbelt. Met de complimenten van de maatschappij voor hun moed en verantwoordelijkheidsbesef.

29

Zijn die 600 duizend medewerkers wel echt nodig?

ARJEN DE JONG, VOORMALIG CEO BMW GROUP NEDERLAND, SENIOR ADVISOR BOYDEN GLOBAL EXECUTIVE SEARCH, ARJENWDEJONG@GMAIL.COM