



Sjoemel- sanering

Aan publiciteit heeft het Volkswagen de laatste tijd bepaald niet ontbroken. Sinds september vorig jaar is de naam van het concern onverbrekkelijk verbonden met sjoemelsoftware. Nadat de media de zaak wereldkundig hadden gemaakt stortte iedereen zich erop. Allereerst natuurlijk overheden die zich bij de neus genomen voelden. Op de voet gevolgd door aandeelhouders die de beurswaarde met miljarden zagen dalen. Daarna kwamen Volkswagenbezitters die de restwaarde van hun auto zagen kelderen. Verreweg de meeste betrokkenen zagen het sjoemeldrama meer als een mooie kans op financieel voordeel dan als een milieuschandaal. Toch nam de affaire in de loop van dit jaar een verrassende wending, waardoor mijn kijk op de zaak sterk is veranderd. Dat het VAG-topmanagement veel te laat openheid van zaken gaf is waarschijnlijk veroorzaakt door interne rookgordijnen. Gedwongen door externe onderzoeksresultaten kwamen er steeds meer systeemmanipulaties aan het licht. Al die tijd kon de hele wereld zich verdiepen in de gevolgen voor het milieu en de juridische consequenties. En onderzoeken hoe het met de software van andere merken was gesteld. Het is onbegrijpelijk dat de verantwoordelijke ingenieurs niet direct hun truc's om emissietests te omzeilen hebben opgebiecht en zijn opgestapt. De imagoschade is daardoor aanzienlijk vergroot en vele topingenieurs moesten het pand door de zijdeur verlaten. Als we nu de tussenstand opmaken, kijkt het concern aan tegen claims ter hoogte van 30 miljard euro, aanzienlijk volumeverlies in belangrijke exportmarkten en toenemende arbeidsonrust. Toch heeft deze affaire het VAG-concern niet alleen nadeel gebracht. Zo zijn oude taboes ineens bespreekbaar en wordt er in het hogere management flink gesaneerd. Er is een nieuwe langetermijnstrategie geformuleerd met de focus op zero emission. Daarvoor worden alle productielocaties en methoden meedogenloos onder de loep genomen. Gevolg is dat 30 duizend medewerkers over de gehele wereld de komende jaren het veld moeten ruimen. Onder het *ancien régime* was dat ondenkbaar, maar nu is hard ingrijpen van levensbelang. De noodzaak om het gehele concern op de schop te nemen is door de COR onderkend en geaccordeerd. Binnen vier jaar is VAG herboren en klaar voor de grote mobiliteitstransitie. Daarmee neemt het een beslissende voorsprong op al haar sjoemelende concurrenten: hoe langer die nog wachten, des te duurder wordt de inhaalrace.

55

Binnen vier jaar is
VAG herboren.

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