

## Van Hool in moeilijke papieren, VDL Bus presteert goed



Ons land telt twee belangrijke busfabrikanten. In de Kempen is er Van Hool (een Belgisch familiebedrijf waar ongeveer 3200 mensen werken) en in West-Vlaanderen hebben we VDL Bus Roeselare (een Nederlands bedrijf met zo'n 650 werknemers). Terwijl die eerste zich voornamelijk toelegt op de productie van touringcars voor de toeristische sector, concentreert VDL zich vooral op (elektrische) bussen voor het openbaar vervoer.

Dat verschil in focus zorgt ervoor dat beide bedrijven op een andere manier geconfronteerd worden met de economische gevolgen van de coronapandemie. VDL Bus presteert vandaag economisch goed. De impact van corona bleef relatief beperkt en vandaag wordt er opnieuw evenveel geproduceerd als voorheen. Op Van Hool daarentegen is de situatie rampzalig. De markt voor touringcars is – net zoals het toerisme zelf – volledig ineengestruikt. De meerderheid van het personeel is al sinds maart tijdelijk werkloos en er is nog geen verbetering in zicht. Er is veel ongerustheid over de toekomst. We spreken erover met Tom Debaere (onze hoofddelegee op VDL Bus) en David Scheveneels (hoofdafgevaardigde op Van Hool).



VAN HOOL

## “IK LIG WAKKER VAN EEN MOGELIJK COLLECTIEF ONTSLAG.”

David zucht wanneer we hem vragen om de huidige toestand op zijn bedrijf te omschrijven: “Het is nog altijd zeer slecht. In onze afdeling industriële voertuigen – waar 600 mensen werken – is 10 % aan het stempelen. Dat valt nog mee, maar in de busafdeling dreigt een ramp. Van de 1800 werknemers zijn er 1000 al sinds maart volledig werkloos. En het gaat nog erger worden. Normaal – vóór corona – maakten we drie bussen per dag, vandaag is dat drie per week. De komende maanden zal dat nog verder dalen tot één voertuig per week. Zoiets hebben we nog nooit meegemaakt.”

Het wordt dus een moeilijk najaar voor Van Hool en ook volgend jaar dreigen de problemen aan te houden: “Zelfs als het toerisme binnenkort terug aantrekt en als er een vaccin komt, dan zal het nog één tot twee jaar duren vooraleer de vraag naar onze producten herstelt. Deze klap zullen we niet snel te boven komen.”

Ondertussen kampen de werknemers met knagende onzekerheid en zitten velen in moeilijke financiële papieren, vertelt David: “We krijgen veel telefoontjes van ongeruste collega’s. Ik kan je verzekeren: dat zijn geen leuke gesprekken. De mensen hebben al maanden loonverlies. En ook voor volgend jaar is er al een negatieve impact. De bedrijfsvoorheffing op de uitkeringen werd verlaagd naar 15 %, maar dat zal achteraf wel zorgen voor een hogere afrekening in de personenbelasting. Er is ook nog geen duidelijkheid over de gelijkstelling van de corona werkloosheid voor het vakantiegeld (voor de periode vanaf 1 september tot 31 december). Ik wil graag alle verantwoordelijken oproepen om daar snel oplossingen voor te vinden.”

**Zelfs als het toerisme binnenkort terug aantrekt en als er een vaccin komt, dan zal het nog één tot twee jaar duren vooraleer de vraag naar onze producten herstelt. Deze klap zullen we niet snel te boven komen.**

DAVID SCHEVENEELS

David steekt niet onder stoelen of banken dat hij wakker ligt van een mogelijk collectief ontslag: “Voor alle duidelijkheid: dat is momenteel nog niet aan de orde, maar het speelt wel door mijn hoofd. We hebben die vraag al gesteld aan de directie en ze zeggen dat alle opties nog op tafel liggen. Het kan alleszins niet blijven duren zoals het nu bezig is. Er is gewoon geen werk genoeg. Het zou goed zijn om ook volgend jaar de optie van corona werkloosheid nog mogelijk te maken, zonder al te grote financiële consequenties. Onze jobs staan op het spel.”



VDL ROESELARE

## “VANDAAG WORDT HIER EVENVEEL GEWERKT ALS VÓÓR CORONA.”

Op VDL in Roeselare horen we een ander verhaal dan bij Van Hool. In de woorden van Tom: “Er is vandaag veel werk. Tijdens de lockdown zijn we zes weken dicht geweest. We zijn dan op halve kracht terug opgestart en na acht weken zijn we weer volledig beginnen draaien. Vandaag wordt er evenveel gewerkt als vóór corona. De sluiting heeft uiteraard een negatieve impact op onze winstcijfers. Normaal was het de bedoeling om in 2020 winst te maken, nu zullen we eerder break-even draaien.”

Produceren in tijden van corona is natuurlijk niet zo simpel. Er moeten heel wat maatregelen gerespecteerd

worden: “Dat is niet altijd eenvoudig, vooral wat het naleven van de nodige afstand betreft. Er is hier veel handenarbeid. Als je een stuk moet monteren van honderd kilogram en dat stuk is maar één meter lang, dan moet je dat met twee doen. In principe kom je dan te dicht bij elkaar. Maar oké, we dragen wel allemaal een mondkapje en op veel plaatsen zijn ook schermen voorzien. De inspectie is trouwens twee keer langs geweest om alles te controleren. Ook daar hebben we veel uit geleerd.”

Vandaag zet VDL volop in op elektrische bussen en ook dat zorgt voor uitdagingen: “De laatste jaren hebben we de overstap gemaakt van dieselbussen naar elektrische bussen en dat systeem zijn we momenteel volledig op punt aan het zetten. Er zijn nog enkele kinderziekten, want de markt evolueert razendsnel. Je gaat van een mechanisch verhaal naar een hoogtechnologisch verhaal, met allerlei computergestuurde systemen. Het vraagt tijd om dat allemaal te implementeren.”

De voorbije jaren is de jobinhoud van de VDL-werknemers dan ook sterk geëvolueerd: “De profielen die we nodig hebben zijn veranderd. In plaats van mechaniekers hebben we nu vooral nood aan elektriciens en programmeurs. Voor de tewerkstelling is dat een goede zaak. De manuren aan onze bussen zijn gestegen. Hier werken nu 650 mensen, een paar jaar terug waren dat er 400. Het proces van elektrificering is voor ons dus een positief verhaal.”

Tom begrijpt de problemen waar Van Hool vandaag mee kampt: “Onze fabriek in Valkenswaard (Nederland) zit ook in moeilijke papieren. Ze moeten een beroep doen op steunmaatregelen van de overheid om te overleven. Net zoals bij Van Hool worden daar ook touringbussen geproduceerd. De vraag daarnaar is helemaal gekelderde. In Roeselare maken we vol-elektrische bussen die vooral dienen voor openba-



## BESLUIT

Onze twee grote busproducenten worden op een verschillende manier geconfronteerd met de gevolgen van corona. Op Van Hool is de vraag naar touringbussen volledig gekelderde en is het personeel grotendeels tijdelijk werkloos. VDL daarentegen heeft een goed gevuld orderboekje, er is werk bij de vleet. Let op: ook VDL ondervindt negatieve gevolgen van corona. Het bedrijf zal dit jaar waarschijnlijk break-even draaien, terwijl normaal gezien winst moest worden gemaakt.

**De profielen die we nodig hebben zijn veranderd. In plaats van mechaniekers hebben we nu vooral nood aan elektriciens en programmeurs. Voor de tewerkstelling is dat een goede zaak.**

TOM DEBAERE

re vervoersmaatschappijen. In dat segment zijn de gevolgen van corona veel beperkter. Veel busmaatschappijen zetten al een tijd sterk in op de vergroening van hun vloot. Ons orderboekje zat dus al vol vóór de crisis. En in sommige landen – zoals Duitsland – maakt de elektrificering van het busvervoer deel uit van de postcorona-re lanceplannen. Ook daar profiteren wij van.”

Die ongelijke economische impact is het gevolg van de verschillende producten die beide producenten aanbieden. VDL maakt elektrische bussen voor het openbaar vervoer. Dat segment doet het vandaag nog altijd goed: openbare vervoersmaatschappijen zetten al een hele poos in op de vergroening van hun vloot en in bepaalde landen maakt die vergroening zelfs deel uit van de economische relanceplannen voor na corona. Van Hool zet vooral in op touringbussen voor de toeristische sector, die zeer zwaar gehavend is. Het herstel van het toerisme is essentieel voor het herstel van Van Hool.

In beide fabrieken wordt de sociaal-economische toestand van zeer dichtbij opgevolgd door de delegees van ABVV-Metaal. Al is dat vandaag een stuk leuker op VDL in Roeselare dan op Van Hool in de Kempen.