

NEVAT Holland Automotive: presenteer internationaal wat Nederlandse bedrijven kunnen

Eerst investeren, dan profiteren!

Nederland heeft op het gebied van automobieltechnologie en mobiliteitsvraagstukken meer te bieden dan in het algemeen gedacht wordt. In georganiseerd verband kan een vakgebied zichzelf bovendien op de kaart zetten, zowel naar de eigen overheid zodat er in onderwijs geïnvesteerd wordt, als naar het buitenland zodat bedrijven in de kijker gespeeld worden. Een gesprek met branchemanager Leendert Remmelink van NEVAT Holland Automotive toont bovendien, dat wat persoonlijke bevoegenheid ook nooit weg is: hij organiseert oldtimerritten en heeft zelf een MG waarmee hij zowaar een speurtochtrally in Engeland won, uit een deelnemersveld van tweehonderd gegadigden!



Onderweg naar de Hannover Messe, waar hij met het paviljoen van de Nederlandse Vereniging voor Algemene Toelevering NEVAT staat, pikt hij dus ook de oldtimerbeurs Techno Classica in Essen mee. Die twee sluiten precies aan, dat kán niet mooier natuurlijk! De laatste jaren sluiten onderwijs en bedrijfsleven in de automotive ook steeds beter aan, maar voor innovatie zullen ook de verschillende ketenpartijen elkaar moeten weten te vinden. Terwijl de crisis en de prijsdruk bepaald niet meewerken...

In de automotive geldt de paradoxale combinatie van hoge eisen en lage prijzen. Remt dat de innovatie?

“Dat vind ik een heel moeilijke vraag... Wat drijft de innovatie... het zijn toch vaak de marktpotenties, het idee van de toeleveranciers, de eisen van de klant en de wensen van de klant. Ik denk dat de innovatie ook gedreven wordt door onderscheidend vermogen in de markt: fabrieken die snel willen komen met een bepaald product. De Fransen lopen bijvoorbeeld vaak voor in innovatie, ook in elektrische auto's. In Duitsland kijkt men meer naar hybride combinaties van elektrische en conventionele verbrandingsmotoren. In Nederland is veel geïnvesteerd in een lectoraat en een masteropleiding aan het hbo. Je moet mensen een beetje focussen, wil je er in de toekomst profijt van krijgen. De functies in een auto hangen steeds meer samen met elektrische systemen en informatietechnologie. En er zijn wat trends: lichtere materialen zoals vezelversterkte kunststof en dunwandig aluminium. En de

recyclebaarheid. Een trend is dat ze steeds meer kijken naar de miljoenenstadauto. Nederland is sterk gericht op een laag energieverbruik en fiscale maatregelen.”

Hoewel de autodichtheid aardig hoog is per inwoner, denken veel mensen dat we geen automotiveland zijn. We hebben dan wel Spyker, Scania, VDL, VoestalpinePolynorm, NedCar en vrachtwagenfabriek DAF, maar de twaalf miljard die er inclusief toelevering en export naar Duitse en Franse autofabrieken in om gaat zijn minder bekend. Hoe belangrijk is de automotive precies voor de Nederlandse kenniseconomie?

“Eén op de vijftien werknemers werkt in de automotive. High Tech Automotive Systems is een mooi initiatief van de Federatie Holland Automotive, de koepelorganisatie van de Nederlandse automotivesector, om onderzoek en ontwikkeling verder te stimuleren. Het kan als een drijfveer werken om grotere uitbesteders met kleinere bedrijven te laten samenwerken. En als kweekvijver om innovatie te stimuleren en samenwerking te bevorderen. Vehicle efficiency, driving guidance, en enablers zijn de hoofd-

“Je moet mensen een beetje focussen, wil je er in de toekomst profijt van krijgen.”

thema's van dat programma en dat zijn ook onderwerpen waar onderwijs een plaats heeft gevonden. HTAS is een van de meest succesvolle sectorgerichte innovatieprogr-

ma's die zijn uitgevoerd in Nederland. Het is nú doorpakken, we zijn er nog niet. Door de juiste bedrijven naar de Helmondse regio te krijgen die daar ontwikkelingen willen doen, door een Automotive High Tech Campus te maken. Dan is er nog een hele weg te gaan. Dat kan door automotive Nederland op kernpunten zo goed mogelijk op de kaart te zetten in het buitenland en aan buitenlandse partijen te presenteren. Het is erg goed dat het onderwijs daar nu extra gestimuleerd wordt: bedrijven steken namelijk de thermometer erin en kijken wat het potentieel is in zo'n regio.”

Volkswagen moest in januari een paar dagen de productie stilleggen doordat toeleveranciers niet meer in de enorme vraag konden voorzien. Zijn er misschien te veel toeleveranciers uitgestapt door de combinatie van strenge eisen, verleggen van risico of liquiditeitsdruk en vanwege de voortdurende prijsdruk?

“Volkswagen heeft ook een rationalisatie doorgemaakt. Met een aantal toeleveranciers is er nu een intensieve band, en daarvoor worden grotere aantallen gevraagd.

Dat is het resultaat van de hele insteek om het aantal toeleveranciers te verminderen en de kwaliteit op een constanter niveau te krijgen. Als je het aantal vermindert, weet je



Leendert Remmelink presenteerde het NEVAT-paviljoen tijdens de persconferentie van de Hannover Messe, 20 januari 2011.

dat die toeleverende partij meer op jouw opdrachten kan investeren. Maar het kan ook zijn dat het dieper in de keten zit, dat voor die toeleveranciers ook het materiaal dat ze willen bestellen niet beschikbaar is. Het is een pijlpijn die vol moet, die was helemaal leeggegeten.”

De lancering van het High Tech Automotive Systems HTAS op 7 september 2007 in het Evoluon te Eindhoven was een hoopvolle start, maar de automotive heeft daarna zware jaren gehad. Lukte het desondanks de bedrijven betrokken te houden, ook als ze vooral in een overlevingsstrijd verwickeld waren?

“Ja, want innovatie is de toekomst. De start van het HTAS was de topperiode van de automotive, tot de zomer van 2008 is het heel erg goed gegaan. Daarna is de markt vrij fors ingezakt. Een aantal regelingen heeft uitkomst geboden, waaronder deeltijd-WW en de kenniswerkersregeling (deze maakte het mogelijk experts tijdelijk bij een kennisinstelling onder te brengen, zodat de betreffende medewerker niet het bedrijf hoefde te verlaten en tegelijk het professionele netwerk wederzijds versterkt werd – red.). Dat heeft ertoe bijgedragen dat de R&D voor de sector behouden werd. Ondanks de crisis heeft het HTAS goed gedraaid: innovatie is ook de sleutel voor de toekomst. Je moet juist anticyclisch investeren – juist in periodes dat het even minder is heb je tijd de boel op orde te krijgen. Die deeltijd-WW is trouwens aangezwengeld in een vergadering van NEVAT Holland Automotive, als variant op de Calamiteitentoeslag die bij overstro-

mingen en dergelijke geldt. Personeel dat tijdelijk boventallig is, wordt dan door een fonds betaald mits ze de tijd overbruggen met scholing. Dat is vervolgens bij de FME aangekaart, en op de dag van de FME-jaargadering waar minister Donner van Sociale Zaken aanwezig was, stonden we ermee op de voorpagina van het Financieel Dagblad. De eerste fase was toen de Werktijdverkortingsregeling, een tijdelijke regeling, die geresulteerd heeft in de deeltijd-WW-regeling.”

De visie achter het HTAS was om de sector te laten groeien van 12 naar 20 miljard in tien jaar vanaf 2006. Waar halen de bedrijven dan de gekwalificeerde mensen vandaan die in staat zijn die waardecreatie te realiseren?

“Ik zou haast zeggen: 'Lang leve het onderwijs!' Als je ziet wat een stimulans het programma gegeven heeft, vooral ook aan het onderwijs! Het automotive onderwijs was in het verleden nogal versnipperd. Nu is er een duidelijke focus van mbo tot wetenschappelijk niveau. Met bachelor- en masteropleidingen aan de hogeschool Arnhem Nijmegen, Fontys en Hogeschool Rotterdam. Daar is nu ook een aantal ROC's bij gekomen. Daarmee heeft het HTAS-programma ook een enorme boost aan het onderwijs gegeven, waar Nederland op termijn zijn vruchten van kan plukken. Eerst investeren, dan profiteren!”

Het Expertisecentrum Automotive gaat er bovendien óók nog komen: in Helmond. Hoe gaat dat de samenwerking tussen onderwijs

en industrie versterken?

“Het personeel van de toekomst zal daar opgeleid worden; van de innovatieve bedrijven. Juist dankzij de klik richting automotive-opleidingen op hbo- en wetenschappelijk niveau zal de industrie de aansluiting bij de mondiale ontwikkelingen houden. Zodat er ook mensen komen die een bredere kijk hebben op het geheel. Ook op het gebied van industrieel ontwerp heeft Nederland met de opleidingen aan de TU Delft en de Eindhovense Designacademy een uitstekende naam opgebouwd. Zo heeft Nederland toonaangevende auto-ontwerpers afgeleverd die mondiaal op topposities zijn terechtgekomen, bijvoorbeeld de designchef van BMW.”

De kennisintensieve omgeving van Born, bijvoorbeeld de Sectorinvestering MBO-HBO en het lectoraat aan de Hogeschool Arnhem Nijmegen, vergroot de kans dat Mitsubishi voor zijn focus op elektrisch rijden Nederland als springplank voor Europa gaat gebruiken. Zijn er nog meer voorbeelden van zulke magnetische zwaartepunten in de kenniseconomie?

“Ik denk toch ook de aanwezigheid van DAF en het motorenlab van Eindhoven, waar ultrazuinige truckmotoren ontwikkeld worden. En de continuvariabele transmissie in Tilburg. Dat heeft veel studenten aan het denken gezet... dat dát iets Nederlands is! En de navigatietechnologie van TomTom natuurlijk.”

Helmond wordt een automotive hotspot.

Twee jaar geleden won een bedrijf uit Venlo de VOM-Borghardt Award voor oppervlakte-techniek voor een opdamptechniek die het rendement van dieselinjectiesystemen vergroot. Komt er ook wat oppervlakte-techniek in die hotspot?

“Daar is altijd ruimte voor, gezien het belang van de oppervlakte-techniek.”

MEER INFORMATIE



NEVAT
www.nevat.nl



Federatie Holland Automotive
www.Holland-Automotive.nl