



TOPMAN WIM VAN DER LEEGTE

HART VOOR DE ZAAK

Hij staat aan het hoofd van een van de meest innovatieve bedrijven in de regio. ASML is zijn grootste klant. Hij mag dus met recht een uitermate succesvol ondernemer worden genoemd, ook al duurde zijn stage 38 jaar. Wim van der Leegte (64) grijnst: „Ik ben met de VDL Groep van min 100.000 euro naar plus 600 miljoen gegaan. Dan heb je het, denk ik, zo slecht nog niet gedaan...”

TEKST: HANS MATHEEUWSEN
FOTO'S: JEROEN BROEKMANS

Wim van der Leegte is eigenaar-directeur van de VDL Groep, een conglomeraat van bedrijven in binnen- en buitenland. Hij is een bescheiden mens, hardwerkend, veeleisend, op de achtergrond. Super-Brabander, op het chauvinistische af. Familieman, mensenmanager, paardenliefhebber. Samenwerker en netwerker. Hij zit ook overal in, zoals-ie tijdens het interview enigszins geschrokken constateert. En o ja, hij heeft een broertje dood aan autoriteit. „Het is Wim. Niet te veel menen, dat vind ik niks. Als ik door de fabriek loop en mensen roepen: ‘Hé Wim’, dan ben ik daar trots op. Ik wil tussen mijn mensen staan, en niet erboven.” Dezer dagen is Wim van der Leegte vooral trots. Hij ontving onlangs de Koning Willem I Prijs, dé ondernemingsprijs van Nederland. Een mooie onderscheiding voor een leven lang onverschrokken ondernemerschap. „Deze eer zien we ook als een bekroning voor

de persoonlijke wijze waarop je VDL de afgelopen decennia hebt grootgemaakt: met durf, doorzettingsvermogen en daadkracht”, schrijft de Raad van Bestuur van ASML in een gelukwens. Van der Leegte is de eerste om alle hulde en waardering van collega’s te relativeren. „We zijn er nog niet. We worden in Den Haag als industrie nog onvoldoende erkend. Maar in de afgelopen tien jaar hebben we best wel wat bereikt.”

‘IK JAAG ER NOG STEEDS ACHTERAAN, MAAR IK DOE NIET MEER ZO HAKKIG’

Daar komt bij dat hij de prijs niet alleen verdient, benadrukt hij. „Nee, want het is niet alleen mijn werk. Ik weet wel dat ik dominant aanwezig ben, maar de hele firma verdient ‘m. Zonder medewerkers kun je niet veel, hè? Ik ben er elke dag en overal. Maar ik heb een directie en adjunct-directie, dertien man, die al die tachtig bedrijven volgen. Één keer in de week, op dinsdagmiddag, zitten wij aan tafel om alle moeilijke dingen door te praten. Alles waar spanning op staat. Dan weet je wat er speelt, en kun je daar op reageren. Ik ben in de loop van de tijd veranderd. Ik was lastig. Ik blijf er nog steeds achteraan jagen, maar ik doe niet meer zo *hakkig*. Je moet goed nadenken. Ik heb ook geleerd dat als je iets rustig zegt, dat meer indruk maakt, dan als opgewonden stand. Dan denken mensen al snel: ‘Hij bedoelt het anders’. En als je iets rustig zegt, lijkt het alsof je erover hebt nagedacht, hahaha!”

Als leider van de familievennootschap (Van der Leegte bezit zeventig procent van de aandelen en zijn drie kinderen elk tien procent) en hoeder van het VDL-erfgoed bewaakt hij nauwkeurig de bedrijfsfilosofie en -cultuur. „Het moet allemaal van onderuit komen. We leiden onze managers zelf op. Waarden zijn openheid, duidelijkheid, altijd kritisch met elkaar praten, accepteren wat een ander zegt. Iedereen mag zich overal mee bemoeien. Zo’n



cultuur is goud waard: korte lijnen, directe communicatie, weinig hiërarchie. Ze vragen me wel eens over onze hoogwaardige technologieën: ‘Snap jij dat nou allemaal?’ Nee, maar mijn mensen wel. Ja, da’s eigenlijk wel logisch als je 38 jaar over je stage doet, hahaha.”

In 1966 gaat de negentienjarige Wim van der Leegte als HTS-stagiair aan de slag bij zijn vader Pieter in de Metaalindustrie en Constructiewerkplaats P. van der Leegte in de Schootsestraat te Strijp. Omdat pa overwerkt thuis komt te zitten, krijgt Wim al snel de leiding in handen. Na zes jaar neemt hij de aandelen

over. Wim houdt niet van stilzitten en bouwt door de jaren heen gestaag aan het VDL-imperium. De VDL Groep telt nu tachtig ondernemingen. Het hoofdkantoor staat aan de A2 in Eindhoven. Er werken wereldwijd 7.425 mensen, aan een schier oneindige en gevarieerde reeks producten: van complexe modules voor chipmachines tot aan brievenbussen en zonnepanelen. „Centen zijn van levensbelang voor je onderneming. Je moet je calculaties goed doen”, verklaart hij zijn succes.

Zijn stage rondt Van der Leegte uiteindelijk af in 2004 met het behalen van het HTS-diploma Technische Bedrijfskunde aan de Fontys

Hogescholen. Hij kan er zelf smakelijk om lachen. Vindt het mooi als jongeren hem herkennen in het café, als verpersoonlijking van de ‘American dream’. Terwijl hijzelf niet het idee heeft dat hij alles heeft bereikt. Nee, de volgende uitdaging is hij op 6 februari om 2.17 uur aangegaan. Toen sms’te Van der Leegte naar directeur Joost Govaarts van Nedcar om eens te informeren naar de overnamemogelijkheden. „Ik zou nog best wat willen groeien. Ik hoop dat het lukt. Dat zou een geweldige mooie stap zijn.” En weer die grijns. VDL heeft met zijn bussen en fabricage van productierobots voor de auto-industrie én au-

to-onderdelen goede papieren voor de overname. Het Eindhovense bedrijf gaat in Born dan auto’s produceren voor derden. Heeft hij de ambitie om de Nederlandse auto-industrie een impuls te geven? „Ja, allicht. Ik denk dat wij daar heel belangrijk in zijn omdat wij een van de weinige bedrijven in Nederland zijn die dit zouden kunnen.

Die fabriek bestaat al sinds Wim van Doorne daar DAF’jes maakte. Op een gegeven moment is het bedrijf in overheidshanden gekomen, toen kwam Volvo erbij, vervolgens stapte de overheid er weer uit. Volvo is aandeelhouder geweest, Ford, Mercedes en nu Mitsub-

bishi. Allemaal aandeelhouders die geen affiniteit hebben met Nederland. Die zien Nedcar gewoon als een fabriek. Punt. Er werken 1.500 man. Die mensen gaan eruit. Die fabriek zal helemaal verpieteren. Dan lig ik wakker. En er zijn niet veel Nederlandse bedrijven om over te nemen. Of overnames een verslaving zijn van mij? Misschien wel...

Kijk, het is voor ons een grote stap. Eigenlijk te groot. Als alles en iedereen meewerkt, dan lukt het. Aan de andere kant hebben wij wel verstand van automatisering van personenwagens. Wij hebben een bedrijf in Breda, VDL Steelweld, dat over de hele wereld productie-automatiseringssystemen en productiestraten voor autofabrieken levert. Wij zijn bezig met Jaguar, Landrover, BMW, Ford en Volvo om hun fabrieken te automatiseren. Dus dat zouden we ook moeten kunnen in Born. En dan zijn we ook nog toeleverancier van allerlei autobedrijven. Wij zijn de grootste producent in Europa van ruitenwissers. Die maken we weliswaar voor Bosch, en Bosch levert ze aan Audi en Volkswagen etcetera. Ook op het gebied van kunststoffen werken wij veel voor de auto-industrie. We hebben er dus wel feeling voor. Dat kan heel positief voor ons zijn.

Een Nederlandse auto? Nee, de ontwikkeling van een auto kost 500 miljoen. En dan moet je er ook nog minimaal 50.000 verkopen. Je hebt nergens vestigingen, nergens dealers. Nee, dat wordt niks...

Bussen loopt momenteel moeilijk, vanwege de crisis. Het is een harde wereld. Heel Europa vecht. Er werden in Europa jaarlijks 25.000 bussen verkocht. Dat is gezakt naar 20.000. En dan zijn Mercedes, MAN, Volvo en Scania grote bedrijven die ontzettend machtig zijn. Wij maken 1.300, 1.400 bussen, niet zo heel veel. Maar gezien de internationale prijzen die wij hebben gewonnen met onze bussen, zouden we meer moeten kunnen leveren. Misschien krijgen we dat nog een keer voor elkaar. We hebben nu twee keer de internationale ‘The bus of year’-verkiezing gewonnen: in 2011 met een stadsbus en dit jaar met een toerbus. Dat is nog nooit iemand gelukt. En de Phileas was misschien flop, maar wordt langzamerhand toch top, hahaha.”

Ondanks alle maatschappelijke erkenning (hij is onder andere ereburger van Eindhoven en Officier in de Orde van Oranje-Nassau) blijft Van der Leegte onverstoorbaar tegen de stroom in roeien. De nationale economische beleidsstroom welteverstaan. „Mijn propaganda voor produceren in Nederland is een



INNOVATIEF VDL

In het gesprek met Wim van der Leegte bega ik de fout te stellen dat ik VDL qua uitstraling helemaal niet zo'n innovatief bedrijf vind, maar vanwege alle metaalbewerking vooral associeer met traditionele maakindustrie. Wim is het er duidelijk niet mee eens, staat op en schuift mij het Brainport-rapportje 'De innovatiekracht van de VDL Groep' onder m'n neus. Op de landelijke ranglijst met R&D-uitgaven staat VDL op de twaalfde plaats, na regionale grootheden Philips (1), ASML (2) en NXP (5). FEI staat ook nog in de top-20. 'De VDL Groep behoort tot de meest innovatieve en R&D (onderzoek en ontwikkeling) intensieve bedrijven van Nederland', concludeert Brainport. De VDL Groep heeft een dikke 500 onderzoekers en assistenten in dienst. Alle onderdelen samen besteden in 2011 61 miljoen euro aan R&D. De top 4 bestaat uit: PMB-UVA International, VDL Steelweld, VDL Bus & Coach en VDL ETG. Het eerste bedrijf produceert machines voor de tabaks- en verpakkingindustrie; het tweede is gespecialiseerd in productieautomatisering; het derde maakt bussen en het laatste levert wereldwijd hoogwaardige mechanische componenten, modules en systemen voor productieapparatuur en -lijnen.

beetje tegen muren aanlopen, maar ik ga mijn eigen gang. Niet van levensbelang voor VDL, maar met betrekking tot het industriebeleid moet ik toch een beetje de ondernemerskreet laten horen, vind ik. De staatssecretaris (van Financiën Frans Weekers - HM) had het van de week in Weert over grenzenloos ondernemen, maar ondernemen zonder grenzen is gevaarlijk omdat je de zaak dan niet onder controle hebt. Mensen moeten grenzen hebben en kennen.

Als Landrover vanuit Engeland een auto uitvoert naar China moet er honderd procent invoerrechten worden betaald. Als China hier iets invoert, betalen ze niets. Dat klopt economisch niet. Wij moeten hen behandelen zoals wij worden behandeld. Het grootste probleem van Europa is het missen van werkgelegenheid. Vooral in de zuidelijke landen. Spanje kent 25 procent werkloosheid, waarvan de helft jeugd. Dat wordt geheid een rotzooitje. Maar alle werk is van hier weggegaan. De KPN outsourcet 4.000 mensen naar India. Dat wil zeggen: 4.000 banen weg uit Nederland. Daar verdient KPN dan 25 miljoen mee. En die 4.000 man gooien ze op het bordje van de overheid: dat is jullie probleem. Alsjeblieft! Op mijn beurt zeg ik tegen de overheid: 'Jullie doen daar niets aan. Jullie ondergaan het gewoon'. Want ze willen vrijheid van ondernemerschap. Kijk, Philips loopt het land uit met een hoop werk. Als die invoerrechten zou

moeten betalen in Europa, dan had Philips meer argumenten om hier te blijven produceren. Maar de overheid lijkt hier niet mee bezig te zijn."

Naaast bestuurslid van de Stichting Brainport is Wim van der Leegte voorzitter van de Eindhovenische Fabrikantenkring. Hij was twaalf jaar commissaris van PSV, dat hij vorig jaar via VDL te hulp schoot met een lening van vijf miljoen. „Verantwoordelijkheid voor de regio past in het sociaal beleid van de VDL Groep", motiveerde hij de steun tegenover het blad Quote, waarin de geboren Nuenenaar de 36e plaats inneemt tussen de 500 rijksten van het land. De regio is bedrijfseconomisch belangrijk voor de VDL Groep, hier zitten veel en grote klanten, maar het is toch vooral het thuis van de familie Van der Leegte.

„De regio is heel sterk", betoogt hij. „Wat wij heel goed doen, tot en met in Limburg, is met elkaar samenwerken en optimaal presteren. Dat is toch wel heel knap. Er is veel contact onderling. Naast de Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging hebben we de Eindhovenische Fabrikantenkring. Die is in 1944 opgericht door Frits Philips. Zitten de vijftig grootste industriële ondernemingen van de regio bij. Als er crisis is dan hebben we daar regelmatig overleg over. Wat kunnen we doen om het op te lossen?

Wat PSV betreft, moeten wij toch gaan preste-

ren. Want ja, als wij de handen uit de mouwen steken, maar de prestaties blijven achter, dan zal het uiteindelijk toch niet goed gaan. Als PSV-supporter vond ik het afgelopen seizoen zeer matig. Ik zit niet meer in de Raad van Commissarissen, maar ik denk dat ondertussen de druk erg groot is voor komend seizoen. Ik denk dat PSV moet bezuinigen, want ik schat het tekort op wel vijf miljoen. Een flinke klus. Tiny Sanders heeft het tot nu toe goed gedaan, en het bedrijfsleven heeft goed meegedacht, maar dit kun je over twee jaar niet weer doen. Ik denk dat het bestuur van PSV goed begrijpt hoe de wereld in elkaar zit. Ach, ik kan mijn mening wel geven, maar dat wil nog niet zeggen dat het dan zo geregeld wordt. Ik zit in Brainport. Ik heb daar wel iets mee. Ik ben het niet altijd eens geweest met de naam (haven van hersenen, we hebben hier niet alleen kennis maar ook kunde), maar Brainport heeft wel een grote uitstraling. Het is niet zo moeilijk. Brainport is de samenwerking tussen overheid, onderwijs en bedrijfsleven.

'BRAINPORT? WE HEBBEN HIER NIET ALLEEN KENNIS, MAAR OOK KUNDE'

Samenwerking is belangrijk. ASML zegt: 'Zonder toeleveranciers waren wij nooit zo ver gekomen'. En dat geldt voor veel meer bedrijven. We moeten het ook zelf doen. Neem bijvoorbeeld 1993. Dat was voor ons een bijzonder bewogen jaar omdat DAF Trucks failliet ging, Philips met Centurion bezig was en United Bus failliet ging. Wij zijn toen flink aan het roeren geweest. Dat moesten we ook wel, want het faillissement van DAF Trucks (een grote klant van ons) konden wij nog opvangen door uitzendkrachten op te zeggen, maar met het faillissement van United Bus, dat was Bova met DAF Bus, zouden we in eigen vlees moeten gaan snijden. Dat konden we oplossen door (president-directeur van DAF - HM) Cor Baan te bellen en te zeggen: 'Kunnen we niet met veertig bedrijven elk tien miljoen





gulden neerleggen en dan een herstart maken? Wij zijn de eerste'. Uiteindelijk zijn het geen veertig man geworden, maar een stuk of tien, en zijn er wat overheden bijgekomen en is het toch gelukt. Wij zaten er toen voor 12,5 miljoen gulden in. Wij stopten ook nog vijf miljoen in DAF Bus en vijf miljoen in Bova. Da's 22,5 miljoen gulden in drie bedrijven. En aan het einde van het jaar draaide het gelukkig allemaal weer. Het had ook anders kunnen lopen, maar ja, je moet ook vertrouwen hebben. Dat gold voor burgemeester Welschen, maar ook voor alle betrokken ondernemers.

‘BRABANT WORDT TOCH EEN BEETJE ACHTERGESTELD. BIJNA 2 MILJARD’

Wij Brabanders zijn een speciaal volk. Dat heeft ook nadelen. Wij zijn doeners, geen praters. In andere delen van het land praten ze meer, maar zitten ze ook dichterbij de regering, bij het vuur. Zij bereiken vaak meer. Wij als Brabanders worden toch een beetje achtergesteld. Vind ik nog steeds. Een Brabander kost de staat 700 euro per jaar minder dan een Zuid- of Noord-Hollander, en 2,5 miljoen Brabanders maal 700 is bijna twee miljard. Dan zeg ik: ‘Dat is fout’. Het Brabants Orkest moet fuseren met Limburg terwijl het Rotterdams Philharmonisch Orkest meer geld krijgt. Dat irriteert mij. Ik heb tegen Brainport gezegd: ‘Schrijf nu eens precies op wat die verschillen zijn in die wereld, een voor ons een beetje onbekende wereld. Om de verhoudingen nu eens goed inzichtelijk te maken’. Dat heb ik Imke Carsouw, de opvolgster van Elies Lemkes, gevraagd. Die heb ik al op bezoek gehad, dus dat komt goed... Ik heb ook eens gevraagd: ‘Schrijf nu eens de innovatiekracht van VDL op, dat kunnen wij zelf niet’. Ze hebben een mooi rapportje gemaakt. Wat blijkt nou, wij staan op de twaalfde plek in Nederland wat betreft uitgaven aan innovatie. Dat zou ik nooit achter VDL zoeken. Maar we staan er wel.”