

## Guido Dumarey over Van Hool: “Ik ga niet onnozel doen hé”

**Date :** 18 maart 2024

De [Vlaamse ondernemer Guido Dumarey](#) wil de bijna failliete Lierse bussebouwer Van Hool overnemen maar niet onder alle voorwaarden. Vooreerst moet het bedrijf één geheel blijven en niet worden opgesplitst. De busseproductie blijft in België en moet worden versterkt met een lucratieve afdeling militaire voertuigen die voor 10 % van de omzet moet staan. Voor 1.800 van de 2.500 werknemers is er dan nog een toekomst in het bedrijf. Een overname moet wel worden voorafgegaan door een faillissement waarmee tabula rasa wordt gemaakt. “Wij kunnen niet verantwoordelijk zijn voor het verleden.” aldus Dumarey. Volgens de man die verschillende Europese producenten van auto onderdelen saneerde, hebben de werknemers één groot geluk: er zijn over 90 dagen verkiezingen en de Vlaamse regering wil niet met een failliet Van Hool naar de stembus gaan. Er moet dus snel een oplossing komen. Desalniettemin geeft hij zichzelf maar 30 % kans om het bedrijf in handen te krijgen.

Van Guido Dumarey kan je alvast drie dingen zeggen: hij heeft ervaring met het saneren en heropstarten van producenten van auto onderdelen, eens gestart met iets zet hij door en hij weet doorgaans de weg te vinden van de minste weerstand, lees van de minst dure financiering. Dat bleek nog eens tijdens zijn eerste interview over Van Hool op Radio 1 deze morgen. De situatie is duidelijk voor Dumarey. Het management en de familie Van Hool heeft de voorbije decennia geen beslissingen genomen. Tegelijkertijd kwam het bedrijf in een perfecte storm terecht: corona, stijgende energiekosten en inflatie, oorlog in Oekraïne. Die oorlog zorgde er voor dat werknemers vanuit de Van Hool fabriek in Macedonië naar Duitsland gingen werken omdat daar de Oekraïners naar hun eigen land terugkeerden om te vechten aan het front. Daardoor moest Van Hool capaciteit verschuiven in omgekeerde richting, van het goedkope Macedonië naar het dure Vlaanderen. En over oorlog gesproken, Van Hool heeft volgens Dumarey nagelaten in te spelen op de defensiemarkt waar de winstmarges een stuk hoger liggen.

Het bedrijf heeft ook sterke punten. De werknemers hebben vakmanschap, ook al zijn ze ouder. Ik ben zelf 65, zegt Dumarey, mijn generatie heeft doorgaans meer discipline dan de jongeren. Van Hool controleert 16 % van de Europese markt van

dubbeldekbussen. En in de Verenigde Staten controleert het met zijn partner ABC 30 % van de markt. Dat is dus niet te verwaarlozen. Maar Dumarey wil niet betalen voor het bedrijf. De curator moet een snelle doorstart mogelijk maken. Dat alle historische kosten en sociale ontslagkosten bij de samenleving terecht komen, zegt Dumarey er niet bij, maar impliciet is dat de prijs die Vlaanderen moet betalen om de activiteit in eigen regio te houden.

Dumarey ziet 2024 als een overgangsjaar waarin de productie moet gestroomlijnd worden en waarbij een valabel ERP systeem wordt opgestart in het bedrijf. In 2025 kan dan normaal worden gewerkt. Toch schat hij zijn kansen niet zo hoog in. Er zijn een aantal grote spelers die op vinkenslag liggen en die meteen de voordelen van schaalgrootte naar voor kunnen schuiven. Maar volgens Dumarey is de kans groot dat daardoor op termijn toch industriële capaciteit zal verschuiven naar het buitenland. Een aspect dat in het interview niet aan bod kwam, is [de keuze die Dumarey maakt voor waterstofmotoren in plaats van elektrische motoren](#). Ook Van Hool koos ultiem voor waterstof als energie en niet voor elektriciteit.