

De Aartsfalers

© Marcel Metze, 2007

"Ik verlaat de bank vol trots," sprak Rijkman Groenink in een interview met Het Financieele Dagblad, over de verkoop van ABN Amro aan Barclays. De euvele moed! Groenink is gewoon een verliezer. Hoewel hij driemaal van richting veranderde, is hij er niet in geslaagd zijn bank een duidelijke richting te geven. De aandeelhouders twijfelden, de beurskoers kwakkelde, en het gevolg was dat ABN Amro een prooi werd in plaats van een jager. Nu probeert Groenink zijn falen als topmanager te maskeren met een spectaculaire deal; *en passant* een van 's lands belangrijkste financiële instellingen in buitenlandse handen spelend.

De laatste jaren hebben we meer van dit soort topmanagers in dit land. Eind jaren negentig wilde het trotse Hoogovens te IJmuiden naar de top-3 van Europa groeien, in staal én aluminium. De aandeelhouders vonden dat niets en straft de beurskoers met halvering. Bestuursvoorzitter Fokko van Duyne en zijn collega's trokken zich daar niets van aan, en verklaarden zich tot *'master of our own destiny'*. Zij hadden de aluminiumdivisie kunnen verkopen en op acquisitiepad gaan, om zo een hoofdrolspeler te blijven in de wereldwijde concentratiegolf. Maar nee, zij kozen voor een samengaan met het slecht draaiende British Steel. Zij presenteerden die als een fusie, hoewel het in werkelijkheid een overname was. In het nieuwe Corus nam British Steel uiteraard al snel de macht. De Britten werkten de Nederlanders weg uit de top, gebruikten de winst van de succesvolle fabriek te IJmuiden voor het dempen van hun eigen verliezen en stuurden alsnog aan op de verkoop van de aluminiumdivisie. Het eind van het liedje is bekend: na jarenlange conflicten belandde het zwakke Corus in Indiase handen en is Hoogovens gedegradeerd tot een van de productielocaties van het Tataconcern.

Het tweede voorbeeld is KLM. In 1993 slaagde topman Pieter Bouw slaagde er niet in een alliantie met SAS, Swissair en Austrian Airlines te smeden, waarin KLM een hoofdrol zou hebben gespeeld. Hij ging gesprekken aan met British Airways, maar die accepteerden geen gelijkwaardige rol voor KLM - gelukkig haakte Bouw af. Zijn opvolger Leo van Wijk sloot in 1997 een alliantie met Alitalia en liet die na drie jaar weer springen. Vervolgens bood hij KLM ter verkoop aan British Airways, maar, zo verklaarde hij later: "zij hadden de middelen niet om ons over te nemen". Niet veel later bleek KLM onvoldoende bestand tegen de gevolgen van 9/11, de SARS-epidemie en de Tweede Golfoorlog en zakte in de verliezen. Van Wijk zag geen andere oplossing dan zichzelf wederom te koop aan te bieden, nu aan Air France. Ook in dit geval werd gesproken van een prachtige strategische deal. Maar het ontging de media dat die deal vooral in Frans voordeel was: zij kochten KLM in een periode van zwakte tegen een beurskoers die ruim onder de boekwaarde lag.

© Marcel Metze, 2007

Tel uit je winst. Air France KLM draait goed, de overname is een succes, dat klopt. Maar de meeste winst vloeit naar Frankrijk.

Geval drie is nu ABN Amro. Het is goed nog eens terug te denken aan het verleden. De ABN is voortgekomen uit de Nederlandsche-Handel Maatschappij en de Twentsche Bank. De Handel-Mij was in de negentiende en begin twintigste eeuw een financiële voorpost bij de wereldwijde expansie van het Nederlandse bedrijfsleven en de opkomst van onze multinationals. De Twentsche Bank van een schepping van B.W. Blijdensteijn. Deze bankier van de textielindustrie streek in 1858 neer in Londen, en opende in het hart van de City zijn eerste buitenlandse kantoor, onder leiding van zijn zoon. Toen dat een succes bleek, opende hij er ook een in Amsterdam. In 1964 fuseerden de Twentsche Bank en de Nederlandsche Handel-Mij tot Algemene Bank Nederland. Toen ABN in 1991 met de Amrobank fuseerde, was zij een instituut dat meetelde: zesde van Europa en zestiende van de wereld, rijp voor sprongen voorwaarts. Als Groenink haar inderdaad aan Barclays verkoopt, verdwijnt zij in de vijfde bank ter wereld.

Wat een prestatie! Om trots op te zijn! De journalist Wim Wennekes noemde entrepreneurs als Albert Plesman (oprichter van KLM), Henri Deterding (Koninklijke/Shell) en Anton Philips, die begin twintigste eeuw vanuit Nederland de wereld veroverden, 'De Aartsvaders', de grondleggers van het Nederlandse bedrijfsleven. Zij creëerden aandeelhouderswaarde door concerns te bouwen. Mannen als Fokko van Duyne, Leo van Wijk en Rijkman Groenink hebben bij lange na niet het kaliber van deze illustere voorgangers. Zij zijn geen entrepreneurs maar zetbazen, geen bouwers maar brekers, geen Aartsvaders maar Aartsfalers. Voor zover al sprake is van een 'uitverkoop' van Nederland, zijn niet agressieve *hedge funds* de echte oorzaak maar zwak topmanagement, zo moeten we langzamerhand vermoeden.

Gepubliceerd in Het Financieele Dagblad, 2 mei 2007