

'De Nederlandse regering steunt deze deal voluit'

Fokker leeft voort met Britse krachtpatser



Stagiaires van een technische opleiding bij Fokker Technologies.

ERIK VAN DER BURGT/VERBEELD

HOOFDDORP

Ook na de overname door het veel grotere Britse GKN blijft het roemruchte merk Fokker een begrip in de luchtvaartwereld. Complete vliegtuigen worden na het traumatische faillissement allang niet meer gebouwd, maar als maker van onderdelen houdt het bedrijf een stukje Hollands Glorie levend.

LAURENS KOK

Fokker Technologies, met Nederlandse vestigingen in onder meer Papendrecht, Hoogeveen en Hoofddorp, gaat voor 706 miljoen euro over naar het veel grotere, ruim 250 jaar oude Britse industrieconcern GKN. De bijna 5000 Fokker-werknemers in dertien landen hoeven in principe niet voor hun baan te vrezen, benadrukt topman Kevin Cummings van GKN Aerospace. „Ons plan is om samen te groeien, niet te krimpen. Al zullen we uiteindelijk ook kijken waar we de kosten kunnen verlagen.”

Hoewel Fokker ook nu al in Britse handen was, blijft veel aan het bedrijf Nederlands. GKN handhaaft de naam Fokker, een 'wereldmerk' volgens Cummings. Wel worden de letters van het nieuwe moederbedrijf hier op termijn mogelijk aan toegevoegd. Het hoofdkantoor blijft in Papendrecht en het bestaande management, onder leiding van Hans B uthker,

kan aanblijven.

Fokker Technologies maakt vederlichte vliegtuigonderdelen, landingsgestellen en bedrading. Ook heeft het bedrijf een servicedienst - Fokker Services - die oude, nog rondvliegende Fokkertoestellen onderhoudt. De onderneming is voortgekomen uit de boedel van Fokker Aircraft, de vliegtuigenfabriek die in 1996 op de fles ging en daarmee duizenden werknemers brodeloos maakte.

Onder de vleugels van Stork en later - in Britse handen - op eigen benen is Fokker opgeklommen tot een bedrijf met vorig jaar een omzet van 758 miljoen euro. Het bedrijf levert aan grote vliegtuigbouwers als Boeing en Airbus.

GKN zegt Fokker nodig te hebben om verder te kunnen groeien. De luchtvaarttak van GKN maakt weliswaar ruim vier keer zoveel meer omzet en heeft 12.000 werknemers wereldwijd, maar ontbeert een goede uitgangspositie in groeimarkt Azi . Vanuit dit continent is de vraag naar nieuwe vliegtuigen de komende jaren het grootst. Fokker is in Azi  al wel actief, met onder meer vestigingen in China, India en Turkije. „Een fantastische prestatie”, prijst Cummings het Nederlandse bedrijf.

Maar juist in de booming business die de luchtvaartindustrie is, is schaalgrootte van belang. En die heeft Fokker als relatief kleine speler niet. Grote vliegtuigbouwers als Boeing en Airbus verwachten tegenwoordig van hun toeleveranciers dat ze alle techniek in huis hebben, van staartstukken en brandstofsyste nen tot deuren en ramen. En die moeten wereldwijd ter plekke geleverd kunnen worden. GKN heeft de schaal en het kapitaal om aan die eisen te voldoen, stelt Cummings. Met Fokker haalt het bedrijf bovendien nog meer disciplines in

huis. „Samen zijn we sterker”, meent de GKN-topman.

Fokker-baas B uthker is al even enthousiast. „Onze doelstelling is altijd geweest om drie continenten, Noord-Amerika, Europa en Azi , te kunnen bestrijken, want klanten willen graag dat je ze over de hele wereld volgt. Daarvoor moet je powerful zijn. Nu maken we een grote stap in die richting.”

Bijkomend voordeel is dat GKN Fokker verlost van een schuld van 200 miljoen euro. Die drukt straks op de hele onderneming.

Voordat GKN en Fokker de deal bekendmaakten zijn ze nog bij de Nederlandse regering langs geweest. Fokker is partner in het F35-project, beter bekend onder de naam JSF. Nederland zag geen bezwaren. Sterker nog, aldus B uthker: „De regering steunt deze deal voluit.”