



**‘VOLKSWAGEN
ZOU CARIAD
(SOFTWARE) OF
VOLKSWAGEN
GROUP
COMPONENTS
(LAADINFRA-
STRUCTUUR)
KUNNEN
AFSPLITSEN’**

Autoanalist
Matthias Schmidt

gen apart naar de beurs kunnen brengen. Traditionele autofabrikanten hebben nu een enorm concurrentienadeel ten opzichte van de makers van e-auto's in hun kapitaalkosten. Met alle kasstroom uit de verkoop van auto's met een verbrandingsmotor is dat nu geen probleem. Maar die motoren lopen op het einde van hun levensjaren.

“Ervan uitgaande dat we voorlopig geen crash van de tulpenmanie zien, denk ik dat het zinvol zou zijn”, zegt Matthias Schmidt. “Investeringen en een oorlogskas zijn juist nu van cruciaal belang voor de toekomst van zowel elektromobiliteit als digitalisering.” Het VW-concern kan volgens hem bijvoorbeeld het afsplitsen overwegen van Cariad (software) of Volkswagen Group Components (hardware voor laadinfrastructuur).

Vooralsnog gaat de markt ervan uit dat de autoreuzen intact blijven, maar marktaandeel zullen verliezen aan de nieuwkomers. Dat wordt weerspiegeld in de hoge beurskoersen van Tesla en de nieuwkomers.



– Column –

**Tabee
Koninklijke,
tabee**

De in 1922 overleden fameuze Franse historicus Ernest Lavisse was van mening dat het menselijke weten een grote stap vooruit had gedaan met de uitvinding van de petroleumlamp. Criticus Paul Léautaud bracht daar tien jaar later tegenin dat alle grote literatuur in de wereld was geschreven bij het licht van een dikke kaars.

Hoe dat ook zij, het was vanwege de opkomst van de petroleumlamp, dat André Zijlker, directeur van een tabaksplantage op Sumatra, besloot olie op te pompen. Want alleen voor verlichting werd dat spul toen gebruikt. En Azië was waar de meeste petroleumlampen brandden. Zo is Koninklijke Olie ontstaan. Met steun van de Nederlandse overheid. Zijlkers broer, die lid was van de Tweede Kamer, benaderde immers de gouverneur van Nederlands-Indië en die stelde in 1884 een paar ingenieurs van het Mijnwezen beschikbaar voor de eerste proefboringen. En toen Zijlker in 1890 het predicaat “Koninklijke” aanvroeg, schreef kapitein De Ranitz, de particulier secretaris van Willem III, hem terug dat vanaf nu de naam van het jonge bedrijfje zou luiden: ‘Koninklijke Nederlandsche Maatschappij tot Exploitatie van Petroleumbronnen in Nederlandsch-Indië.’ Dat ‘Nederlandsche’ had De Ranitz op eigen houtje toegevoegd.

Het hoofdkantoor heeft altijd in Den Haag gestaan – niet in

Amsterdam – omdat toegang tot de Nederlandse regering voor De Koninklijke zwaarder woog dan relaties met de financiële wereld. Misschien is de financiële wereld nu belangrijker dan destijds, maar ook is toegang tot de Angelsaksische politieke top voor een internationaal in olie en gas opererend bedrijf waarschijnlijk van meer nut, dan relaties met een lidstaat van de Europese Unie, die immers een machtsblok zonder leger of geheime diensten is.

Naast diplomatie was techniek vanouds de tweede pijler onder Koninklijke Olie. Het bedrijf is altijd geleid door ingenieurs. In Nederland maken mensen met een ander soort opleiding tegenwoordig de dienst uit. Ook dat speelt vast mee bij het vertrek.



PAUL FRENTROP
is expert op het gebied van corporate governance