

Ronald Paping

Militaire produktie bij DAF-Trucks, 1972-1982

Inleiding

Dit artikel geeft in het kort de resultaten weer van een onderzoek naar de militaire produktie bij DAF-Trucks. DAF-Trucks is een van de belangrijkste militaire producenten in Nederland. Van de totale Nederlandse militaire produktie neemt deze onderneming ongeveer 5% voor haar rekening.¹ Bovendien is DAF-Trucks vertegenwoordigd in de Adviesraad voor Militaire Produktie, en heeft het bedrijf in samenwerkingsverbanden met andere militaire bedrijven in het recente verleden een toonaangevende rol gespeeld.²

Naar het belang van de militaire produktie voor DAF-Trucks is echter nog geen systematisch onderzoek gedaan. Een dergelijk onderzoek kan inzicht verschaffen in de mate waarin er in crisistijden (i.c. tegenvallende afzet in de civiele produktie) gevlucht wordt in de militaire produktie. Indien er sprake is van een vlucht van het Nederlandse bedrijfsleven in militaire activiteiten, vereist dit alertheiden initiatieven van de FNV, daar deze zich hiertegen expliciet uitspreekt.³

Een dergelijk onderzoek heeft ook relevantie voor het vraagstuk van de konversie, de omschakeling van militaire naar civiele produktie. Ten eerste kan het belang van konversie (-plannen) worden aangetoond indien blijkt dat de bewapening bevorderd wordt door bepaalde kenmerken van de industriële structuur. Ten tweede kan een aantal problemen worden blootgelegd die bij een

134

1. Voor de geplaatste militaire orders bij de Nederlandse industrie zie de Memories van Toelichting bij de begroting van Economische Zaken.

2. DAF-Trucks was koördinator van 'Gevechtstank 1980', een industriële stuurgroep die tot doel had het Nederlandse bedrijfsleven zoveel mogelijk te laten profiteren van de veroving van de Centurion en AMX-13 tanks. Tevens was ze 'penhouder' van

het DAF/RSV samenwerkingsverband, dat met succes geijverd heeft voor licentie-produktie van de YPR-765 gevechtsvoertuigen.

3. Zie *Voor vrede en ontwapening. De betrokkenheid van de FNV. Diskussienota over vraagstukken van vrede, veiligheid en defensie*, Amsterdam, mei 1981; *Vakbondskrant*, 6-5-1982, p. 5.

eventuele konversie zullen opdoemen. Deze problemen komen met name voort uit de gespecialiseerde scholing van werknemers en het specifieke karakter van de materiële produktiemiddelen. Alternatieve produktie moet hieraan zo veel mogelijk aangepast zijn, en er moet een markt voor de nieuwe produktie bestaan of gekreëerd worden. Een omschakeling naar civiele produktie vereist dan ook een zorgvuldige planning.⁴

De voor dit onderzoek gekozen periode komt niet geheel uit de lucht vallen. Er zijn redenen om te vermoeden dat de militaire produktie bij DAF-Trucks in de jaren zeventig weer begon toe te nemen. Aan de ene kant werden binnen de defensiebegroting de aanschaffingen voor grootmaterieel steeds belangrijker,⁵ en werd bij de aanschaffing steeds meer nadruk gelegd op ko- en zelfs licentieproduktie door Nederlandse bedrijven.⁶ Aan de andere kant traden er in de jaren zeventig crisisverschijnselen op, die extra negatieve gevolgen hadden voor de bedrijfswagenmarkt (als onderdeel van de markt voor investeringsgoederen). Bovendien ontstond er steeds meer concurrentie vanuit Japan en gingen schaalvoordelen een grotere rol spelen.

De probleemstelling kan geformuleerd worden in een aantal vragen:

1. wat is de (financiële) omvang en ontwikkeling van de militaire produktie bij DAF-Trucks in de afgelopen tien jaar geweest?
2. hoe is deze ontwikkeling te verklaren vanuit de problemen waar DAF-Trucks mee te maken heeft?
3. in hoeverre hebben de militaire orders bijgedragen tot het oplossen van deze problemen (onderbezetting, verliezen)?

Het artikel is als volgt opgebouwd. In paragraaf 1 wordt een korte

4. Voor de bespreking van belangrijke aspecten van konversie zie o.a. J. Huffschmid en E. Burhop, *Von der Kriegs- zur Friedensproduktion*, Pahl-Rugenstein, Keulen 1980; Reijo Lindroos, *Disarmament and employment*, Central organisation of Finnish Trade Unions, SAK, 1980; Dan Smith, *Aspects of conversion of arms industries*, in: Mary Kaldor e.a. (red.), *Democratic socialism and the cost of defence*, Londen 1979, pp. 366-392; Mark Deneer e.a., *Van zwaarden tot ploegijzers*, Kritak, Leuven 1982, pp. 95-138. In Nederland is OSACI bezig met een studie naar de mogelijkheden van konversie van Nederlandse wapenbedrijven. 5. Van 14,3% in 1970 (rekeningcijfer) naar 24,1% in 1982 (begro-

tingscijfer). Bronnen: Rijksrekening van de Algemene Rekenkamer, *Memorie van Toelichting bij de begroting van Defensie*, 1982.

6. Bij het plaatsen van militaire orders bij buitenlandse leveranciers probeert de Nederlandse overheid compensatietransakties voor Nederlandse bedrijven te verkrijgen. Vanaf 1974 is voor bijna 5 miljard gulden bedongen aan compensatie-opdrachten (Brief van de minister van Economische Zaken aan de Vaste Commissie voor Defensie, 11-10-1982). Een groot deel van deze opdrachten betreft ko-produktie, waardoor Nederlandse bedrijven meeproduceren aan het in het buitenland aangeschaft materieel.

schets gegeven van de onderneming DAF-Trucks. Paragraaf 2 geeft de resultaten van het onderzoek met betrekking tot de omvang van de militaire productie; deze cijfers worden gerelateerd aan andere kengetallen voor DAF-Trucks. In paragraaf 3 wordt vervolgens een aantal konklusies getrokken, die volgen uit de gepresenteerde gegevens; met name wordt ingegaan op de hierboven gestelde vragen 2 en 3.

1 Een korte schets van DAF-Trucks

Van Doorne's Automobielfabrieken NV, Eindhoven (DAF) werd in 1928 opgericht. De voornaamste werkzaamheden waren van oudsher de productie van aanhangwagens, en na de tweede wereldoorlog de productie van vrachtwagens en personenauto's. Zowel voor als tijdens de tweede wereldoorlog was DAF in beperkte mate bezig met militaire productie.

In het begin van de jaren vijftig kreeg DAF opdrachten om met geld uit het Marshall-fonds gepantserde legertrucks te maken. Ook werden in de jaren vijftig nog militaire opleggers, sneltankers en wapendragers geproduceerd. Volgens een schatting⁷ was de orderportefeuille tussen 1953 en 1958 voor meer dan de helft gevuld met militaire orders. Deze hebben een belangrijke functie gehad voor de ontwikkeling van de automobielfabrikage en nieuwe produktiemethoden (hulp door middel van technische experts en machines). In de jaren zestig nam de militaire productie een relatief onbelangrijke plaats in. DAF had een dergelijke afzet ook niet nodig, daar ze zich op groeiende onderdelen van de markt voor luxegoederen (personenauto's) en investeringsgoederen (vrachtwagens) bevond.

In 1972 kreeg DAF een andere ondernemingsstructuur. Van Doorne's Automobielfabrieken BV werd een holding van DAF-Trucks BV en DAF-Car BV. Bij de personenwagens werd samenwerking gezocht met AB Volvo, en bij de bedrijfswagens met International Harvester Company (IH), welke onderneming een aandeel van 33% verkreeg in DAF-Trucks BV.⁸

Bij DAF-Trucks werken ruim 9000 mensen, waarvan bijna 7000 in Nederland. Het produktiepakket bestaat uit vrachtwagens (met name zwaardere typen), trekkers, opleggers (in 1979 gestaakt), vliegtuiglandingsgestellen (F-16), buschassis, motoren, militaire voertuigen en componenten voor onder andere tanks. Tot de werk-

7. AWG, *Militaire productie, goed voor u?*, Eindhoven 1979, pp. 34-35.
8. De aandeelhouders van DAF-

Trucks zijn momenteel: VADO beheer BV 37,5%, IH 37,5% en DSM 25%.

zaamheden behoren uiteraard ook Research & Development en het in stand houden van een uitgebreide dealerorganisatie over Europa. DAF-Trucks behoort tot de middelgrote bedrijfswagenproducenten: haar binnenlandse marktaandeel is ongeveer 40% en haar aandeel op de Europese markt (dat groeiende is) ongeveer 6%.⁹ Schaalvoordelen zijn in deze markt aanzienlijk. Met name gaan deze op voor het servicenet (dealersysteem), de investeringskosten van productielijnen, het maken van onderdelen en het ontwikkelen van modellen. Op korte termijn kunnen uiteraard ook de arbeidskosten konstant verondersteld worden.

DAF-Trucks heeft gekozen voor een diversifikatiestrategie: geprobeerd wordt een zo groot mogelijk programma van modellen aan te bieden en tevens onderdelen uit te wisselen met andere middelgrote bedrijfswagenproducenten. Bovendien probeert DAF-Trucks nieuwe markten te veroveren, met name in het Midden-Oosten en Afrika. Met het oog op de schaalvoordelen is DAF-Trucks de afgelopen tien jaar ijverig op zoek geweest naar samenwerkingsverbanden. De samenwerking met IH is aanzienlijk bekoeld, daar deze steeds meer belangen kreeg bij Europese concurrenten van DAF-Trucks.¹⁰ Ook de poging tot uitwisseling van onderdelen met Dodge is gestaakt.¹¹

2 Militaire productie en het relatieve belang ervan bij DAF-Trucks

Een groot deel van de militaire productie vindt plaats bij 'Speciale Produkten'. Tot 1973 was dit een afdeling van de divisie 'Aanhangwagens en opleggers'; sinds 1973 echter is sprake van een aparte Divisie Speciale Produkten (SP).

Bij SP werken ruim 580 mensen.¹² Hiervan werken er ongeveer 400 bij SP Militair en 135 bij SP Luchtvaart. De sektor Militaire Componenten fabriceert laadbakken voor de militaire 4-tonners, en componenten voor de Leopard II en YPR-765. De sektor Luchtvaart produceert landingsgestellen voor de F-16. De civiele sektor van SP is van relatief gering belang.

De productie van legertrucks (zoals de 4- en 10-tonners) is nauw verwant met de civiele productie. De trucks worden dan ook niet in de SP-divisie geproduceerd, maar in de bedrijfswagendivisie op

9. Van de markt van vrachtwagens van 9 ton en zwaarder.

10. Nadat men eerst IH buitensloot middels het omzetten van DAF-Trucks in een structuurvennootschap (*De Volkskrant*, 31-10-1981), is nu de relatie weer verbeterd; *De Volkskrant* 4-6-1982.

11. Jaarverslag DAF-Trucks 1981, p.

7. Zowel financieel als technologisch (o.a. geen eigen ontwikkelingsafdeling) was Dodge voor DAF-Trucks een tegenvaller. Momenteel is DAF-Trucks met British Leyland in onderhandeling om tot nauwere samenwerking te komen.

12. Personeelsjaarverslag DAF-Trucks 1981, p. 15.

dezelfde produktielijn als de civiele trucks.¹³

Op grond van gegevens over de verkregen orders in de afgelopen tien jaar kunnen we een schema maken van de militaire productie bij DAF-Trucks. Het bijgevoegde schema is onvolledig, omdat van kleinere orders de informatie ontbreekt. Tevens zijn de buitenlandse orders, die overigens relatief gering zijn, niet in het schema opgenomen. Buitenlandse opdrachten in deze periode zijn met name: YTS 10050 tankopleggers voor Zweden, een revisie-opdracht voor het Amerikaanse leger in West-Duitsland en een militaire order van het Belgische ministerie van Landsverdediging in 1981. Deze militaire productie voor buitenlandse regeringen kan geschat worden op 1 à 5 miljoen gulden per jaar.

Het schema is niet alleen onvolledig, maar het bevat ook een aantal schattingen en gebreken. Niet altijd zijn de productieperiodes van de orders precies bekend, en soms zijn de bedragen onbekend (bij voorbeeld van de ko-productie aan de Leopard I). Er zit ook een onderschatting in het schema. De opgenomen bedragen zijn vaak

tabel

*Kengetallen voor DAF-Trucks, 1972-1982**

(1) jaar	(2) omzet	(3) stijging	(4) winst	(5) productie	(6) militaire omzet	(7) militair aandeel in omzet(6):(2)
1972	497,233	—	10,870	—	15,0	3,0%
1973	637,095	28,1%	13,131	9400	15,0	2,4%
1974	752,068	18,0%	-12,480	11892	21,0	2,8%
1975	856,252	13,9%	-35,717	10870	6,0	0,7%
1976	1043,446	21,9%	10,672	12007	36,5	3,5%
1977	1203,698	15,4%	30,138	12786	84,5	7,0%
1978	1175,189	-2,3%	-15,960	11371	197,5	16,8%
1979	1535,690	30,7%	21,663	15546	181,0	11,8%
1980	1491,888	-2,9%	23,805	13554	156,0	10,5%
1981	1565,479	4,9%	1,222	13381	151,5	9,7%
1982	—	—	—	—	192,5	—

* (2), (4), (6) in miljoenen gulden (lopende prijzen); (5) in aantallen vrachtwagens.

Bronnen:

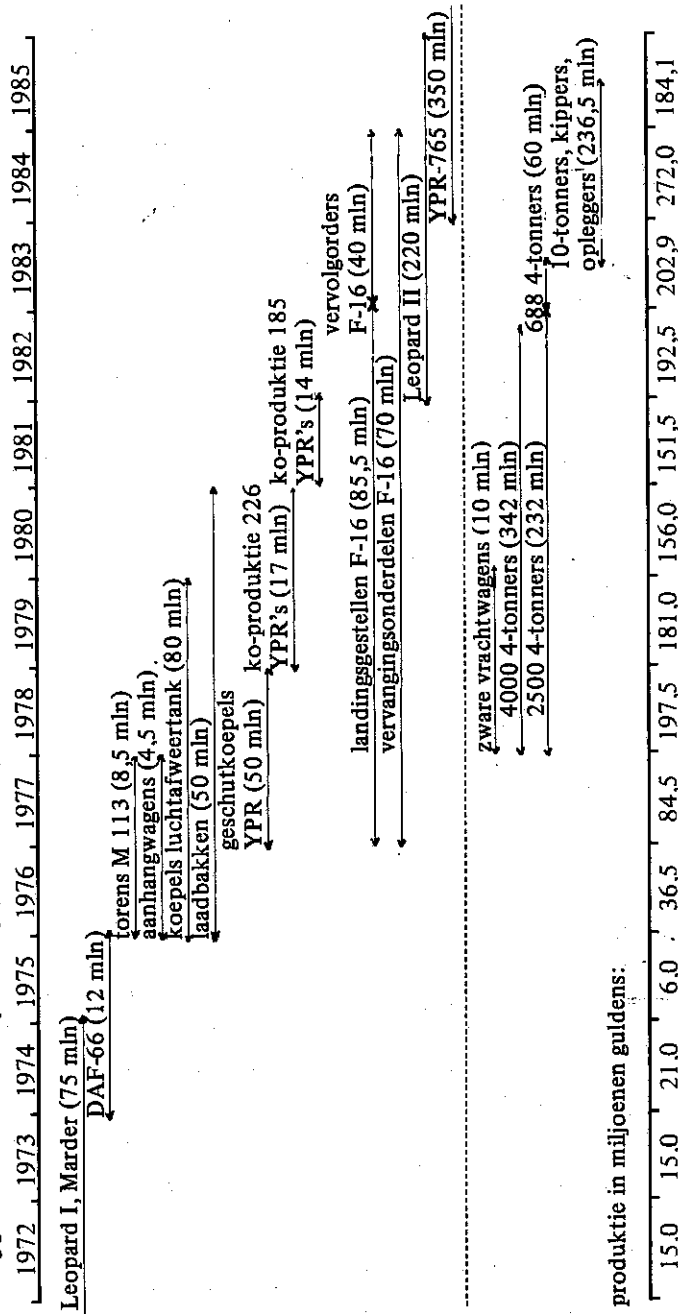
Jaarverslagen DAF-Trucks 1972-1981, krantenartikelen 1972-1982.

13. Het karakter van de productie van militaire trucks bij DAF-Trucks wordt steeds minder gespecialiseerd, o.a. teneinde de kosten te drukken

en konversieproblemen te verminderen. Zie Bernard Udis, *From guns to butter*, Cambridge (Mass.) 1978, pp. 18, 312, 313.

Militaire produktie bij DAF-Trucks; orders, bedragen (lopende prijzen), produktieperiodes

Toelichting: de lijnen boven de stippellijn hebben betrekking op produktie bij de divisie SP, de lijnen onder de stippellijn op produktie bij de bedrijfswagen-divisie. De berekeningsmethode van de produktie per jaar is vrij eenvoudig. Allereerst is voor elke order het orderbedrag gedeeld door het aantal produktiejaren; deze bedragen zijn vervolgens voor de betreffende jaren per jaar gesommeerd.



schema

bedragen in guldens van een bepaald jaar voor de orderverstrekking en productie; bij de financiële orderafwikkeling wordt uiteraard wel een inflatievergoeding aan de producent betaald, of is er sprake van vooruitbetaling.¹⁴

We kunnen de gegevens in het schema over de militaire productie konfronteren met andere kengetallen voor DAF-Trucks. Voor de analyse van het relatieve belang van de militaire productie en de vraag in hoeverre bedrijfseconomische problemen hierop invloed hebben uitgeoefend zijn met name de omzet-, winst en productie-cijfers van belang (zie tabel).

Ter kontrolering en relativering van de in de tabel vervatte gegevens over het relatieve belang van de militaire productie bij DAF-Trucks kunnen nog een aantal berekeningen worden gemaakt.

Volgens DAF-Trucks zelf waren in de jaren 1974 en 1975 ongeveer 400 mensen werkzaam in de militaire productie. Dit is bijna 5% van het personeelsbestand in deze jaren.¹⁵ Het is niet waarschijnlijk dat DAF-Trucks haar eigen militaire productie overschat.¹⁶ Als we er vervolgens van uitgaan dat personeelsleden werkzaam in de militaire productie een zelfde omzetbijdrage leveren als werknemers in de civiele productie, kunnen we constateren dat we de militaire productie voor 1976 onderschat hebben.

Ook voor de jaren 1979 tot en met 1981 kan er sprake zijn van een zekere mate van onderschatting; dit valt als volgt te beargumen-teren. In deze periode werden jaarlijks 1300 militaire 4-tonners afgeleverd; dit is ongeveer 10% van de jaarlijkse vrachtwagen-productie. Ervan uitgaande dat de prijzen van deze militaire voertuigen gelijk zijn aan de prijzen van de overige afgeleverde vrachtwagens en dat minstens de helft van de omzet bijgedragen wordt door de verkoop van vrachtwagens, draagt deze militaire productie bij de bedrijfswagendivisie ruim 5% bij tot de totale omzet. Verder blijkt dat 533 werknemers binnen de divisie SP werkzaam zijn in de militaire productie;¹⁷ dit is ruim 5% van het totaal aantal werknemers bij DAF-Trucks. Zo kunnen we afleiden dat minstens 10% van de omzet bijgedragen wordt door de militaire productie.¹⁸

14. Dat de bedragen betrekking hebben op omzet i.p.v. toegevoegde waarde leidt mijns inziens niet tot overschatting. Toeleveranties vinden namelijk ook plaats bij de civiele productie.

15. Voor het totaal aantal werknemers in de afgelopen tien jaar zie Jaarverslag DAF-Trucks 1981, p. 52.

16. Zie bijv. het interview van ir Van der Padt (tot en met 1981 directeur

van de divisie SP) met het *Helmonds Dagblad* (18-4-1981). Volgens hem schommelt het militair aandeel in de omzet de laatste jaren tussen de 5 en 10%. Volgens mijn schatting (zie de tabel) komt het militair aandeel vrijwel steeds boven de 10%.

17. Personeelsjaarsverslag DAF-Trucks 1981, p. 15; dit is overigens 90% van de werknemers binnen SP.

3 Konklusies

Uit de gegevens blijkt dat de militaire produktie in de tweede helft van de jaren zeventig aanzienlijk is toegenomen. Op het eerste gezicht lijkt het, dat na het topjaar 1978 het relatieve belang van de militaire produktie trendmatig is teruggelopen. Een dergelijke konklusie is niet gerechtvaardigd, indien we ook rekening houden met de verwachte ontwikkelingen in de periode 1982-1985 (zie het schema). Als voorbeeld nemen we 1982. Indien we uitgaan van de optimistische veronderstelling (gezien het conjunktuurverloop en de omzetsijging in 1980 en 1981) dat de totale omzet met 10% stijgt, dan wordt deze omzet in 1982: 1722,027 miljoen gulden. Uit het schema volgt een militaire omzet in dat jaar van 192,5 miljoen gulden. Het militair aandeel in de omzet zou in 1982 dan neerkomen op 11,2%, hetgeen hoger is dan in 1980 en 1981. Zowel relatief ten opzichte van de totale omzet als in absolute bedragen is er sprake geweest van een aanzienlijke schommeling in de militaire produktie. Op divisieniveau kunnen we wel enige continuïteit in de militaire produktie signaleren. In de bedrijfs-wagendivisie volgen de orders elkaar netjes op, hetgeen ook expliciet in jaarverslagen vermeld wordt.¹⁹ In de divisie SP valt een opvolgend patroon van orders moeilijker te onderkennen, buiten de orders voor de YPR-765. Men streeft hier wel duidelijk naar continuïteit, maar heeft daar bij voorbeeld in de sektor Luchtvaart grote problemen mee.

Uit de gegevens blijkt eveneens een relatie tussen overcapaciteit en financiële problemen bij DAF-Trucks enerzijds en het aanbieden van militaire kontrakten door de overheid anderzijds. Sinds 1974 heeft DAF-Trucks te kampen met een tegenvallende afzetontwikkeling en overcapaciteit (zie ook hierna). In 1978 en 1980 lag de omzetsdaling, rekening houdend met de inflatie, zelfs in de buurt van de 10%. De stagnerende markt kan, zeker gezien de gehanteerde argumenten,²⁰ een zeer goede verklaring geven voor de orders van de militaire 4- en 10-tonners en de licentiebouw van de YPR door

18. Geschat aantal werknemers bezig met militaire produktie (1-1-1982): 10% van het aantal werknemers bij het Produktiebedrijf Eindhoven en Ontwikkeling en Fabrikage (2972+705) is 368 werknemers; aantal werknemers bij SP Militair en SP Luchtvaart is 398+135=533 werknemers. Samen komt dit neer op 901 werknemers, werkzaam in de militaire produktie.

19. Zie bijv. Jaarverslag DAF-Trucks 1980, p. 15: "Een aanvullende order

voor de levering van 688 van deze voertuigen (van 4-tonners — rp) werd tegen het einde van het verslagjaar ontvangen. Hieruit volgt dat de produktie van dit voertuig met ongeveer een half jaar zal kunnen worden verlengd. Hierdoor zal deze grote order tot in 1983 op een vast deel van de produktiecapaciteit beslag leggen, wat onder de huidige vooruitzichten een positieve bijdrage tot de continuïteit betekent."

het konsortium DAF/RSV. 1974, 1975 en 1978 waren verliesjaren voor DAF-Trucks. De groei van de militaire produktie in de tweede helft van de jaren zeventig kan verklaard worden uit de verlies-situatie in 1974-1975. We moeten immers niet vergeten dat er aanzienlijke tijdsverschillen zitten tussen het voorkomen van financiële en afzetproblemen en het herkennen ervan, en tussen het moment van orderplaatsing en de start van de militaire produktie.

Bovenstaande verschijnselen, een zekere mate van continuïteit in de orderstroom en toename van militaire produktie bij grote financiële moeilijkheden, vallen deels te verklaren uit de theorie van Kurth.²¹ Volgens hem ziet het militaire apparaat de militaire produktielijnen, waarvan er slechts een klein aantal bestaan, als een 'nationale hulpbron'. Door de gekompliceerdheid en de geavanceerdheid van de wapensystemen gaat de militaire produktie gepaard met hoge vaste kosten. Instandhouding van de produktielijnen vereist dan ook dat overcapaciteit voorkomen wordt. Kurth leidt hier twee imperatieven uit af. Volgens het 'follow-on' imperatief zal een nieuw defensiekontrakt worden aangeboden en aangegaan indien een produktielijn vrijkomt.²² Volgens het 'bail-out' imperatief zal de overheid een militaire producent die in grote financiële moeilijkheden (omzetzaling, verliezen) zit te hulp komen door een nieuw defensiekontrakt aan te bieden.

Dat er bij DAF-Trucks een verband is geweest tussen afzetproblemen, onderbezetting en financiële problemen aan de ene, en de toename van de militaire produktie aan de andere kant, hopen we in het voorgaande aannemelijk gemaakt te hebben. Een dergelijk verband wordt duidelijker bij bestudering van een aantal specifieke aanschaffingen (met name van 4-tonners, 10-tonners en YPR-765). Voor een behandeling daarvan ontbreekt hier echter de ruimte. Rest de vraag in hoeverre de diversifikatie in militaire richting bijgedragen heeft tot het oplossen van deze problemen: We zullen eerst een aantal voordelen voor DAF-Trucks van deze

20. De order voor 4-tonners werd vervroegd om gaten in de produktielijn op te vullen; bij het gunnen van de order voor de 10-tonners speelde de angst voor 'imagooverlies' voor DAF-Trucks bij het niet toekennen van de order een grote rol. Bij het dingen naar de YPR-order gooide men het voortbestaan van SP als argument in de strijd.

21. James R. Kurth, A widening gyre: The logic of American weapons procurement, *Public Policy* nr 3, 1971, pp. 373-404; idem, Aerospace

production lines and American defence spending, in: Steven Rosen (ed.), *Testing the theory of the military-industrial complex*, Lexington 1973, pp. 135-165.

22. Volgens Mary Kaldor hanteert de overheid een "regular rolling system": door regelmatig orders te verschaffen tracht de overheid te zorgen voor een goede capaciteitsbenutting bij militaire producenten. Mary Kaldor, Defence costs and the defence industry, in: Mary Kaldor e.a. (red.), a.w., pp. 281-314.

diversifikatie bespreken.

In 1975 en volgende jaren heeft DAF-Trucks te kampen met een duidelijke overcapaciteit.²³ Allereerst zijn de kosten bij DAF-Trucks te hoog voor een produktieniveau van 14.000 vrachtwagens (strukturele overcapaciteit); men verwachtte namelijk in de nabije toekomst een afzetniveau van 18.000 te halen. Ten tweede was er sprake van conjuncturele overcapaciteit, daar men de geplande 14.000 stuks bij lange na niet heeft gehaald in 1975 en volgende jaren. Militaire produktie van met name vrachtwagens heeft dus zeker bijgedragen tot het opvullen van een deel van de overcapaciteit en heeft toekomstige afzet gegarandeerd.

Niet alleen hebben militaire orders kunnen bijdragen tot het opvullen van de overcapaciteit, ook zijn de vooruitbetalingen, die normaal zijn bij deze orders, belangrijk geweest voor de verbetering van de liquiditeitspositie. Met name in 1976 en 1977 werden aanzienlijke bedragen ontvangen. De overheid heeft eveneens op andere manieren (gebonden ontwikkelingshulp, verstrekking risicodragend kapitaal, werktijdverkorting) bijgedragen tot het in stand houden van DAF-Trucks.²⁴

In 1979 werden de verliesgevende aanhangwagen- en oplegger-activiteiten gestaakt. Deze produktie was in de jaren zeventig al steeds geringer geworden, zodat SP Civiel steeds verder ingekrompen werd. Toename van de militaire produktie heeft deze herstrukturering vergemakkelijkt, onder andere door de mogelijkheid van overplaatsing van personeel.

De toename van de produktie van militaire orders verliep echter niet zonder problemen. Allereerst deden zich aanzienlijke aanloopmoeilijkheden in de produktie voor.²⁵ Verscheidene materialen voor de onderstellen konden niet in Nederland gemaakt worden; of de fabricage er van in ons land was te duur; men beschikte over onvoldoende kennis bij DAF-Trucks voor de produktie van onderstellen en men had te kampen met onvoldoende capaciteit van geschoold personeel en machines. Ook de produktie van de 4-tonners, geschutskoepels voor FMC en componenten voor de

23. *Het Financieele Dagblad*, 27-10-1975.

24. Het gunnen van militaire orders aan DAF-Trucks is gepaard gegaan met aanzienlijke meerkosten voor de Nederlandse overheid; deze meerkosten werden betaald door de ministeries van Financiën, Sociale Zaken en Economische Zaken. Bij de order van de 4-tonners werden deze meerkosten veroorzaakt door

een vervroeging van de bestelling; bij de aanschaf van de YPR en de 10-tonners in 1981 was DAF/RSV resp. DAF-Trucks aanzienlijk duurder dan de buitenlandse concurrenten.
25. Zie bijv. *Brabants Dagblad*, 16-2-1978; Jaarverslag DAF-Trucks 1978, pp. 12, 13; Jaarverslag DAF-Trucks 1979, p. 24; *DAF-bode*, 26-5-1978.

Leopard II leverde aanzienlijke (en tegenvallende!) aanloopproblemen. Tenslotte heeft de herstructurering van de SP-divisie toch nog aanzienlijke kosten met zich mee gebracht. In de financiële jaren 1979 en 1980 zijn in totaal f 5.900.000 geboekt voor bijzonder lasten van de herstructurering.²⁶ Het zal dan ook geen verbazing wekken dat bij de divisie SP tot en met 1980 negatieve financiële resultaten behaald werden. In 1981 werd voor het eerst sinds jaren een positief resultaat geboekt.²⁷ Ook zijn de militaire orders geen flexibel middel om continuïteit in de productie te krijgen. De discussie over de vervroegde aanschaf van de 4-tonners vond eind 1975 plaats. De serieproductie begon echter pas ruim twee jaar later. Ook vergroot de afhankelijkheid van enkele grote orders het risico van gaten in de productie. In 1980 en 1981 deed zich bij SP een gat in de orderstroom voor, daar de productie van componenten voor de Leopard II pas eind 1981 zou aanlopen. Ook de opvolging van de landingsgestellenproductie is nog niet zeker gesteld (door extra aanschaffingen van F-16 wordt dit probleem wel vooruitgeschoven), terwijl hiervoor een compleet nieuwe fabriekshal is opgezet.

Het beslag leggen op een deel van het vaste productie-apparaat geldt wel voor de militaire productie die gelieerd is met de civiele sektor (zoals vrachtwagens). In SP zijn echter ook steeds grote investeringen gepleegd in militaire richting: productiehallen voor landingsgestellen en componenten Leopard II, omscholing van personeel en managementervaring in grote projecten. Zodoende ontstaat het risico van 'verslaving': is eenmaal de productiecapaciteit aangepast aan bepaalde militaire productie, dan vereist dit steeds nieuwe militaire orders of een niet-kosteloze conversie in civiele richting.

Gezien het voorgaande kan de vraag of militaire orders bijgedragen hebben tot het oplossen van de problemen waarin DAF-Trucks verkeert, niet eenduidig beantwoord worden. Ze hebben bijgedragen tot een verbetering van de liquiditeitspositie, een vergemakkelijking van de herstructurering en het opvullen van overcapaciteit. Dit is echter niet zonder problemen gegaan: aanloopmoeilijkheden in de productie, gaten in de orderstroom en het gevaar van nieuwe overcapaciteit. Zelfs van directiezijde valt daarom weinig tegenwerking tegen conversieplannen te verwachten, mits er voor alternatieve productie maar een markt bestaat. De continuïteit van de onderneming DAF-Trucks is meer gebaat bij

26. Jaarverslag DAF-Trucks 1979, p. 36; Jaarverslag DAF-Trucks 1980, pp. 34, 35.

27. Jaarverslag DAF-Trucks 1981, p. 18.

perspektiefvolle alternatieven, dan bij het ad hoc binnenslepen van militaire orders.

Een afweging met andere vormen van overheidssteun en overheidsaankoopbeleid heeft echter nooit plaats gevonden. Wellicht dat een andere politiek goedkoper en effectiever geweest was.²⁸ Ze had in ieder geval geleid tot minder buitenparlementaire druk voor bewapening, en waarschijnlijk maatschappelijk zinnellere productie opgeleverd.

28. Een dergelijke afweging valt ook buiten het kader van dit artikel. Er zijn wel een aantal argumenten tegen de bij DAF-Trucks gevoerde 'industriepolitiek' met wapenorders te geven. Allereerst blijken militaire orders te inflexibel om plotselinge civiele afzettengvallers te compenseren. Ten tweede stijgen de extra kosten per mensjaar bij een aantal aanschaffingen ruim boven de grens die normaal gehanteerd wordt. Zo gaat de individuele steunverlening uit van een maximum subsidie van f 30.000 per mensjaar; bij de Leopard II was de subsidie f 45.000 per mensjaar (zie Van Gijsen, Kiel en Tempelaar, *De aanschaf van de Leopard II*, Groningen 1981, p. 6). Bij de beslissing voor licentie-

productie door DAF/RSV was het steunbedrag per arbeidsplaats nog veel hoger (Feenstra en Van der Werff, *De aankoop van het pantservoertuig YPR-765*, Groningen 1982). Ook het uitgangspunt 'bevordering hoogwaardige werkgelegenheid' is nietszeggend, daar er geen criteria zijn waaraan de kwaliteit van de arbeid getoetst wordt en de spin-off effecten twijfelachtig zijn. Een alternatief aankoopbeleid t.a.v. DAF-Trucks zou bijv. uit kunnen gaan van een toename van busaankopen, treinstellenproductie bij DAF-Trucks of gebonden ontwikkelingshulp. De FNV wil gedwongen ontslagen voorkomen door meer onderdelen bij DAF-Trucks zelf te laten produceren.