



Buitensluiten: VanMoof zette zichzelf op slot

Als hoekstenen van een gezonde bedrijfsorganisatie worden vaak genoemd; inspirerend leiderschap, een onderscheidende propositie en innovatief vermogen. Nogal eens wordt voorbijgegaan aan het vitale belang van sterke netwerken, niet alleen gericht op afnemers en werknemers, maar ook op leveranciers.

VanMoof, meermaals gelauwerd voor het minimalistische design van haar fietsen, had als missie om de e-bike markt wereldwijd te veroveren, zij wenste niet afhankelijk te zijn van haar leveranciers en bouwde haar e-bikes met zelfontworpen onderdelen. Helaas bleek VanMoof geen meester te zijn in elektrotechniek en bleken haar fietsen gevoelig(er) voor storingen en andere mechanische problemen.

Strategisch een heel verkeerde keuze van VanMoof, immers de (omgekeerde) afhankelijkheid, van haar eigen onderdelen, maakte het voor branchegenoten onbegonnen om schaalvoordelen te behalen uit een samenwerking met VanMoof. Ook klanten werden rechtstreeks geconfronteerd met deze afhankelijkheid, onderhoud kon alleen door VanMoof zelf. Zelfstandige fietsenmakers hadden geen directe toegang tot de onderdelen en de kennis, die noodzakelijk zijn om adequaat een reparatie te kunnen verrichten.

Zoals geen enkel mens het alleen kan, moeten bedrijven om succesvol te zijn ook samenwerken met andere bedrijven, niet bij toeval of incidenteel, maar als wezenlijk voor het verkrijgen en behouden van bestaansrecht. Een illustratief voorbeeld van insluiten i.p.v. buitensluiten is de uitvinding van de (scheeps)container.

In de jaren zestig van vorige eeuw geschiedde het laden en lossen van vrachtschepen nog grotendeels met de hand. Vrachtwagens stonden in rijen op de kade. De lading werd eerst op de kade gezet en vervolgens door dokwerkers en stuwadoors in het scheepsruim geplaatst. Een uitdrukking uit die tijd was; 'zonder een goede stuwadoor zou het schip weleens kunnen vergaan'. Het laden en lossen van vrachtschepen was zwaar, arbeidsintensief en niet zonder gevaar en daarbij nam het ook nog veel tijd in beslag.

Malcolm McLean was vrachtwagenchauffeur bij het bedrijf wat hij samen met zijn zus en broer bezat: McLean Trucking Company. In 1937 een dag voor Thanksgiving Day stond McLean urenlang in een rij te wachten tot zijn vrachtwagen met balen katoen zou worden uitgeladen bij een pier in New Jersey, toen hij een idee kreeg: Verpak bij de producent/leverancier al die losse items in een stalen kist, transporteer die naar de kade en hijs de kist aan boord van het vrachtschip.

Samen met een technisch ingenieur werkte McLean dit idee verder uit, zoals de hoekblokken, die het gemakkelijk maken om een container op te tillen. Ook ontwierpen ze een draaislot, waardoor containers als lego op elkaar kunnen worden gestapeld. Echter het meest baanbrekend is, dat McLean het patent op zijn vinding kosteloos ter beschikking heeft gesteld aan de International Organization for Standardization, waardoor het de wereldstandaard is geworden, die het nu is en waarmee de grote groei in de wereldhandel op gang is gekomen.

Bleef McLean achter met de eer en een award aan de de muur? Zijn broer, zus en hij hadden hun transportbedrijf goed van de hand kunnen doen. Van zijn deel in de verkoopopbrengst had hij oude vrachtschepen laten ombouwen tot containerschepen en door de enorme groei van de containerization, groeide zijn scheepvaartbedrijf Sea Land Service – het huidige Maersk – voorspoedig.

McLean bewees dat samenwerken bestaansrecht en daarmee welvaart schept, VanMoof bewees hoe verloren de eenzame fietser kan zijn.