

Logistieke leeuwen

De complementaire kracht van Nederland en Vlaanderen

Er zijn grote culturele verschillen tussen Nederland en Vlaanderen, ondanks dat we dezelfde taal spreken. Geldt dat ook voor Nederlandse en Vlaamse supply chains? Supply Chain Magazine ging op onderzoek uit en ontdekte dat Nederland en Vlaanderen elkaar best goed aanvullen.

Door Martijn Lofvers en Marieke Jansen

Nederland krijgt de haven van Antwerpen erbij. Zeg dat in een willekeurig café in die stad en je wordt in de Schelde gegooid. Maar als het aan politicus Geert Wilders ligt, dan wordt dit werkelijkheid. Hij vindt dat Nederland en Vlaanderen moeten fuseren, omdat de Vlamingen meer gemeen hebben met Nederlanders dan met de Walen. 'Het is goed voor onze economieën en we zouden een sterkere positie krijgen binnen de Europese Unie', zo stelt Wilders. Uit Wilders' peilingen blijkt dat een meerderheid van de Nederlanders en bijna de helft van de Vlamingen positief zou staan tegenover een fusie. Iedereen weet echter dat er grote culturele verschillen zijn tussen Nederland en Vlaanderen (zie ook het artikel op pagina 32 van

dit nummer). Hoe zit dat met de supply chain? Supply Chain Magazine onderzocht verschillen en overeenkomsten tussen Nederlandse en Vlaamse supply chains en zette dit voor een aantal sectoren uiteen.

Nederlandse multinationals

Volgens de Vlaamse Steven Serneels van S&V Management Consultants zijn er grote verschillen tussen Nederland en Vlaanderen te ontdekken als je kijkt naar het bedrijvenland-schap. Serneels, directeur van het Belgische adviesbureau, werkt al geruime tijd in Nederland en wordt door zijn collega's ook wel 'de Nederlander van België' genoemd. 'Nederland kent

SWOT

NEDERLAND

PLUSPUNTEN:

- Betuwelijk over eigen grondgebied
- Haven Rotterdam groeit harder dan Antwerpen
- Goed uitziende distributiecentra
- Acceptatie Oost-Europese tijdelijke werkkrachten
- Stabiel politiek klimaat

MINPUNTEN:

- Relatief dure bouwgrond
- Slappe bodem vereist heipalen
- Goedkeuring door welstandscommissie vereist voor gebouwen
- Schiphol bijna duurste luchthaven Europa
- Lange wachtrijen gezondheidszorg

VLAANDEREN

PLUSPUNTEN:

- Relatief goedkope bouwgrond
- Stevige bodem vereist geen heipalen
- Geen goedkeuring door welstandscommissie vereist voor gebouwen
- Brussel goedkoopste luchthaven Europa
- Goede gezondheidszorg

MINPUNTEN:

- IJzeren Rijn over grondgebied van 'concurrent' Nederland
- Haven Antwerpen groeit minder hard dan Rotterdam
- Minder goed uitziende distributiecentra
- Gewelddadige roofovervallen sigarettenvervoer en -opslag
- Dalende vertrouwensindex Belgische ondernemers (april 2008)
- Instabiel politiek klimaat



Illustration: Erik Kriek



► Er is in Nederland meer erkenning voor supply chain management als vakgebied dan in Vlaanderen

CHOCOLA VERSUS BONBONS

De Nederlandse Albert Heijn heeft maar een beperkt assortiment chocolade, tenminste, in vergelijking tot de Vlaamse supermarktketen Delhaize. Tal van chocolademerken zijn hier te vinden. Naast bier is chocolade een van de grootste exportproducten van België. Het grootste verschil tussen de Nederlandse en de Belgische chocolade is het product zelf. In België gaat het niet om zomaar een reep, zoals de Verkade-reep, maar om luxe chocoladeartikelen.

Het Belgische luxe chocolademerken Godiva zet momenteel een offensief in om het aantal verkooppunten in de Benelux de komende jaren te verdubbelen. In Nederland hoopt het bedrijf zeker vijf nieuwe winkels met een nieuwe franchiseformule te openen. Of de Nederlanders zullen vallen voor de chique pralinés is nog maar de vraag.

Opvallend is dat Godiva echter niet meer helemaal Vlaams is. De Amerikaanse soepenfabrikant Campbell verkocht Godiva eind vorig jaar voor 850 miljoen dollar aan de Turkse holding

Yildiz, die het bedrijf onderbracht bij dochteronderneming Ülker. De transactie betrof de grootste buitenlandse aankoop door een Turkse groep.

De Zwitserse chocoladeproducent Barry Callebaut is toeleverancier aan bonbonmakers zoals Godiva. Barry Callebaut nam in 2003 de Nederlands-Belgische groep Luijckx Chocolade over. 'Deze overname hebben wij gedaan, omdat het complementair aan onze activiteit was. Wij leveren de vloeibare chocolade en zij maken er hoogwaardige decoratiechocoladeproducten van voor de artisanale gebruiker', zegt Dirk Van Haeverbeek, supply chain director Europe bij Barry Callebaut. Van Haeverbeek durft geen specifieke uitspraken te doen over verschillen tussen Nederlandse en Vlaamse supply chains. Daarvoor heeft hij te weinig te maken met Nederlandse bedrijven. Wat Van Haeverbeek wel opvalt, is dat in er Nederland veel meer erkenning is voor supply chain management als vakgebied. 'Het wordt als een volwaardig vakgebied



veel multinationals. Denk aan bedrijven zoals Akzo, Unilever en DSM. In Vlaanderen vind je die nagenoeg niet. Het Vlaamse landschap is versnipperd; het zogenoemde KMO is hier dominant.' KMO is de afkorting voor Kleine of Middelgrote Onderneming, die in Nederland wordt aangeduid met Midden- en Kleinbedrijf (MKB), zo licht Serneels toe. Als voorbeeld noemt hij het transportbedrijf Groep H. Essers, dat door Ernst & Young is verkozen tot onderneming van het jaar in 2007 vanwege de voorbeeldfunctie van duurzame ontwikkeling voor vele familie-

bedrijven.

'Vlamingen zijn niet gewend om naar een multinational toe te groeien', verklaart Serneels. 'Nederland is al vier eeuwen onafhankelijk; Vlaanderen is de laatste vijftig jaar met zijn onafhankelijkheid aan het worstelen. De Verenigde Oost-Indische Compagnie was eigenlijk de eerste Nederlandse multinational, met een brede en handelsgerichte manier van denken.'

Vanuit de historie had Wallonië veel zware industrie, wapenindustrie en geld. Vlaanderen had noeste werkers die kosteneff-

AUTOMOBIELINDUSTRIE LEEFT OP DOOR RUSSEN

Nederland en België hebben geen eigen automobiellndustrie meer, maar nog wel assemblagebedrijven en toeleveranciers. NedCar in Born is 100 procent eigendom van het Japanse Mitsubishi maar opereert nog wel onder eigen naam. Een verschil met bijvoorbeeld de Antwerpse Opel-fabriek van General Motors. Voor de rest vertoont de automotive van Nederland en Vlaanderen redelijk wat overeenkomsten.

Zo leeft de automobiellndustrie van zowel Nederland als van Vlaanderen op door de vraag naar Sports Utility Vehicles (SUV), vooral uit Rusland. De Japanse Mitsubishi-fabrieken draaien op volle toeren, mede doordat Russen vanwege de hoge olieprijs hun oliedollars tegen westerse auto's inruilen. Vooral Mitsubishi Lancer en terreinwagens worden in Moskou en omstreken goed verkocht. NedCar, de enige Europese fabriek van Mitsubishi moet bijspringen, zo meldde het Financieele Dagblad op 6 maart 2008.

Russen zijn niet alleen gek op Mitsubishi's. Automultinationals zoals Chevrolet, General Motors (GM), Ford Hyundai, Toyota en Nissan

doen het nog beter dan Mitsubishi. De fabriek van GM in Antwerpen mag mogelijk van december 2010 de productie van een SUV-model van Opel en van Chevrolet voor zijn rekening nemen. De fabriek in Antwerpen wordt de enige Chevrolet-fabriek van GM in Europa en zal onder meer instaan voor de bevoorrading van de Oost-Europese markt.

Wat de genoemde autofabrikanten nog meer gemeen hebben, is dat de toekomst voor beide fabrieken niet altijd even zeker was en is. De productie in Born viel afgelopen jaren terug van 300.000 naar 70.000 auto's. Ook overweegt Mitsubishi een autofabriek te bouwen in Rusland, wat een negatieve uitwerking voor NedCar kan hebben. GM heeft al een fabriek in St. Petersburg. Het bedrijf denkt aan de productie van de Opel Astra, die nu onder meer in Antwerpen wordt gemaakt, voor de lokale markt. De topman van GM waarborgt werkzekerheid voor Opel Antwerpen, ook als het de Astra's in Rusland gaat maken.



Het Belgische luxe chocolademerk Godiva wil de komende jaren het aantal verkooppunten in de Benelux verdubbelen.

ficiënt werken. In West-Vlaanderen, het Twente van onze Zuiderburen, waren volop vlasboeren en textielabrikanten, waar de tapijtfabrikant Balta en Domo Industries uit zijn voortgekomen. Vlaanderen heeft volgens Serneels creativiteit aangewend om te ontworstelen aan de achtergestelde situatie. 'Antwerpen vormt vandaag de dag nog altijd het modemekka van de wereld, die onder andere Vlaamse modeontwerper Dries van Noten met showrooms in Parijs en Milaan heeft voortgebracht. De PC Hoofdstraat in Amsterdam zou in Antwerpen worden gekwalificeerd als een van de inferieure straten.'

Het textielimperium kreeg in de jaren '40-'50 een forse deuk, vertelt Thierry Moens van Z-Services, specialist in beheer en onderhoud van technische arbeidsmiddelen. De Vlaming werkte en woonde een tijd in Nederland. Hij zou het niet zozeer versnippering van bedrijven willen noemen, maar eerder een gefocust geheel. 'De sterke automatisering waardoor bedrijven goedkoper konden produceren, lag ten grondslag aan de ineensstorting van het textielimperium. Daardoor ontstonden specialisten.'

Open discussie

Naast textiel is de farmaceutische industrie nog altijd een van de grotere werkgevers in Vlaanderen, met bedrijven zoals Janssen Pharma, Glaxo Smith Kline, UCB Pharma, Shering Plough en Pfizer. 'De klassieke handenarbeid verliezen we', meent Moens. Volgens hem wordt logistiek eerder een kerncompetentie in België en hij ziet kansen om de kenniseconomie verder te ontwikkelen. Hiervoor kan België steunen op één van de betere opleidingsstructuren binnen Europa.

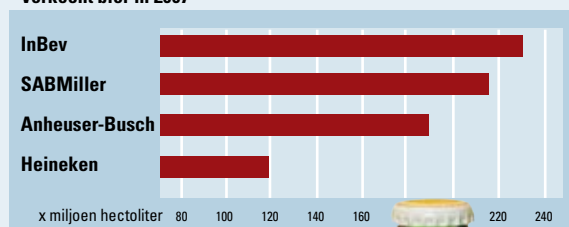
Serneels denkt dat ook het geloof van invloed is geweest op de beslissingprocessen, die in Nederland en Vlaanderen totaal

BUNDELING VAN BIER

Nederland en België hebben elk een grote reputatie op gebied bierproductie. Wereldwijd de grootste brouwerij is InBev, voortgekomen uit een fusie van het Belgische Interbrew met Ambev uit Brazilië. In de ogen van Steven Serneels van adviesbureau S&V overheerst de Braziliaanse cultuur in Leuven, strak georganiseerd, Lean en taakgericht als een militair systeem vol instructies. Heineken neemt qua biervolume de vierde plek op de wereld in, terwijl het qua omzet de grootste is. Heineken is wereldwijd bekend met zijn gelijknamige biermerk, terwijl InBev merken als Stella Artois, Jupiler en Becks voert.

Momenteel is InBev bezig met een mogelijke overname van concurrent Anheuser-Busch, brouwer van het biermerk Budweiser. Sinds vorig jaar importeert en verkoopt Anheuser-Busch in de VS merken van InBev zoals Stella Artois en Becks. SABMiller, sinds begin dit jaar eigenaar van Grolsch, wordt in de wandelgangen als tweede keus voor InBev genoemd. Heineken nam dit jaar de grootste Britse bierbrouwer, Scottish & Newcastle, grotendeels over, na vorig jaar al enkele middelgrote brouwerijen in Tsjechië, Servië en Wit-Rusland te hebben overgenomen die voortaan het Heineken-merk gaan brouwen en distribueren. Opvallend genoeg voert een Belg, Jean-François van Boxmeer, de leiding bij dit van oorspong Nederlandse concern.

Verkocht bier in 2007



Bron: Keijser Capital (2008)



MARSHALL-PLAN WALLONIË

Lange tijd was Wallonië het meest welvarende gedeelte van België. 'Traditioneel werd het geld verdiend in de mijnen en de metaalindustrie', vertelt Bernard Piette, manager van de promotieorganisatie Logistics in Wallonia. 'De economische teruggang van deze sectoren is de aanleiding geweest om een zogenaamd Marshall-plan voor Wallonië op te zetten. Dit stimuleringsplan richt zich op vijf sectoren die hier al gezonde basis hebben, namelijk mechatronica, life science, agro-industrie, luchtvaartindustrie en logistiek. De logistieke sector was in 2007 verantwoordelijk voor ruim 40 procent van de banengroei uit buitenlandse investeringen.'

België, en dan vooral Wallonië, wordt als belangrijkste logistiek vestigingsgebied van Europa gezien. Vastgoedspecialist Cushman & Wakefield gaf het in 2006 de hoogste score voor een ideale locatie voor een Europees distributiecentrum. Wallonië bevindt zich volgens Piette in het centrum van de zogenaamde Blue Banana, het gebied van Londen naar Barcelona via het Ruhrgebied, waar de belangrijkste logistiek plaatsvindt. 'Wallonië heeft nog voldoende grond die goedkoper is dan elders in West-Europa', geeft Piette als belangrijk argument voor deze topositie. Hij noemt de Amerikaanse Johnson & Johnson als multinational die recentelijk voor Wallonië heeft gekozen. Wallonië en de verschillende grote steden lijken nog niet echt een logistieke reputatie te hebben, maar Piette noemt enkele belangrijke feiten over Luik op: 'De binnenhaven van Luik is na Duisburg en Parijs de grootste van Europa. Het vliegveld van Luik staat qua luchtvracht op de achtste plaats van Europa en huisvest de belangrijkste Europese hub van TNT.' Als lichtend voorbeeld voor Luik dient de Amerikaanse stad Memphis, die een grote biologische hub heeft ontwikkeld voor de life science en farmaceutische industrie en tevens de belangrijkste thuisbasis is voor FedEx. Memphis is nog geen officiële zusterstad van Luik, erkent Piette.

Voor Luik is een groot uitbreidingsplan gepland. 'Er is daar honderd hectare beschikbaar voor verdere ontwikkeling', zegt Piette. Op de vraag op welke regio's Wallonië zich richt, noemt hij opvallend genoeg China, India en ook Nederland. 'De containerstromen uit India en China via Rotterdam zijn interessant voor verdere afhandeling en waarde toevoegende activiteiten. Voor de Rotterdamse exploitant van de containeroverslagterminals ECT ligt straks een dossier over Luik klaar.'

Piette beklagt zich erover dat Nederland Distributieland zich in de pers sceptisch heeft uitgelaten over de ambities van Wallonië. Hij nodigt directeur Dirk 't Hooft graag uit om eens te komen praten over samenwerking.



Thierry Moens, director Marketing & Business Development van Z-Services.

verschillend is. In het protestantse geloof zijn Nederlanders grootgebracht met veel open discussies en veel verantwoording. 'Nederlanders nemen een beslissing en gaan er dan met zijn allen achter staan. Vanuit het Vlaamse catholicisme is er niet al te veel discussie maar meer absolutie, waardoor een Vlaming eerder "ja" zal knikken maar uiteindelijk "nee" zal doen.'

Moens onderschrijft dit: 'De Nederlander kan volmondig "ja" zeggen en de Vlaming kan geen "nee" zeggen. Nederlanders zijn veel radicaler in hun beslissingen. Ze kunnen een beslissing nemen en daar niet meer van afwijken. Bij Vlamingen blijft de genomen beslissing bespreekbaar.' Volgens Moens komt de beslissing van Vlamingen vaak meer doordacht en uitgebalanceerder over. 'Echter, beide modellen hebben hetzelfde resultaat, dus ik zeg niet dat een van de twee beter is.' In Vlaanderen is het meer een kwestie van lobbyen achter de schermen, terwijl Holland sterk is in polderen.

Identiteitsverlies

In het verlengde hiervan ligt het communicatieverschil. Waar Vlamingen nagenoeg zeker van hun zaak zijn, zullen ze zeggen: 'Ik denk dat het zo is.' Waar Nederlanders denken dat iets zo is, zullen ze met volle overtuiging zeggen: 'Het is zo.'

Een Vlaming is terughoudender en zwijgt als de baas spreekt. In een internationaal gezelschap zal een Vlaming eerst luisteren, de kat uit de boom kijken en daarna zijn positie bepalen. De Nederlander stapt in de kring en zal zichzelf eerder op de voorgrond plaatsen. Hollanders zijn in de ogen van de veel Vlamingen arrogante, luidruchtige mensen die eerst hun mond open trekken en dan pas beginnen met nadenken.

Op gebied van supply chain-kennis vullen Nederlanders en Vla-

‘Vlaanderen is sterk in techniek en grondvorm, terwijl Nederland goed is in coördinatie en communicatie’ ◀



mingen elkaar goed aan. Serneels legt dit uit aan de hand van het zogenaamde T-shape supply chain manager, oorspronkelijk bedacht door de Cranfield School of Management. De staande balk in dit model staat voor diepgaande mathematische kennis over logistiek, terwijl het liggende dakje van de T de brede bedrijfskundige oriëntatie weerspiegelt. ‘Vlaanderen is sterk in techniek en grondvorm, terwijl Nederland goed is in coördinatie en communicatie. Een Vlaming zou dus eigenlijk een MBA moeten doen en een Nederlander meer diepgang moeten krijgen.’

Dirk Van Haeverbeek, supply chain director Europe van Barry Callebaut, zegt: ‘In Nederland is er meer erkenning voor supply chain. Daar kun je hogere studies volgen in supply chain. In Vlaanderen zijn er meer die vanuit het werkveld, zoals planning, het vak hebben geleerd.’

Het bedrijf waar Moens werkzaam is, Z-Services, is een aan-

sprekend voorbeeld van Vlaamse vakexpertise en know-how. Het is actief bij omvangrijke onderhoudsprojecten in de petrochemische sector en bij energiebedrijven. Bedrijven zoals Shell maken in Nederland deel uit van het klantenportfolio. Z-Services beheert en stelt gespecialiseerde arbeidsmiddelen en veiligheidsmateriaal ter beschikking. Op basis van kennis en ervaring over het gebruik ontwikkelde het bedrijf een supply chain-concept met Vendor Managed Inventory en vendor-contractbeheer. Kenmerkend voor de supply chain van Z-Services is dat het bedrijf het opslingereffect wil beheersen.

Uiteindelijk past dus ieder bedrijf, ongeacht zijn herkomst of nationaliteit, de supply chain-technieken toe om de bedrijfsprocessen te optimaliseren en om concurrerend te kunnen blijven. Dus qua supply chains zitten er weinig verschillen tussen de Nederlandse en de Vlaamse bedrijven. De manier van >

VLAGGEN VOOR CHINA EN WALLONIË

De Dokkumer Vlaggencentrale (DVC) aarzelt over de levering van zo'n tienduizend vlaggenmasten aan de Chinezen ten behoeve van de Olympische Spelen in Peking. Zo meldde het NRC van 14 maart 2008. De Chinezen wilden dat de producent de masten gratis zou leveren en de schenking had beschouwd als reclame voor zichzelf. Levert de levering inderdaad zoveel bekendheid op dat het loont?

DVC besloot vier jaar geleden de sprong naar China te wagen. Algemeen directeur Robert-Jan Hageman bezocht acht vlaggenproducenten in het land en koos er drie uit die voor het Friese bedrijf gingen produceren. 'China is een textielland bij uitstek en vormde een bedreiging voor ons',

zegt Hageman. 'Want qua prijs kunnen we natuurlijk niet op tegen de Chinezen. We hebben toen besloten om Chinese partners te zoeken.' Ondanks dat Hageman zijn handen vol heeft aan zijn Chinese partners, onder meer met controleren op kinderarbeid, denkt hij klaarblijkelijk niet aan de zuiderburen.

De Belgische equivalent van DVC is de minder bekende vlaggenproducent Wollux in Moeskroen, die Vlaanderen verloor aan Wallonië. Voor de officiële vaststelling van de taalgrens in 1963 hoorde de stad namelijk nog bij de provincie West-Vlaanderen. Wollux Vlaggen is met een jaarlijkse productie en wereldwijde export van 5 miljoen strekkende meters een grote speler op de textiel-

promotiemarkt.

Waar de vraag naar vlaggen van DVC in verband met de Olympische Spelen groot is, verkocht Wollux in 2007 een recordaantal Belgische driekleuren dankzij de politieke crisis. 'Sinds het begin van de politieke crisis hebben we er zestigduizend verkocht. Normaal zijn dat er tweeduizend.'



Robert-Jan Hageman (rechts), directeur Dokkumer Vlaggencentrale, presenteert een van zijn creaties.

zakendoen en het besluitvormingsproces is anders, maar beide modellen geven hetzelfde resultaat.

De aard van de bedrijven is wel anders. De Vlaamse bedrijven verliezen door overnames hun identiteit. Het overkwam Interbrew toen het samenging met het Braziliaanse Ambev. De Belgische chocoladeproducent Callebaut fuseerde in 1996 met het Franse Cacao Barry. Sinds 1998 is Barry Callebaut genoteerd aan de Zwitserse beurs SWX.

De Brits-Nederlandse multinationals Shell en Unilever worden nog wel beschouwd als Nederlandse bedrijven. Ze hebben in tegenstelling tot Vlaamse bedrijven nog steeds hun hoofdkantoor in Nederland. Wellicht omdat Nederlanders zich nou eenmaal meer op de voorgrond drukken. Nederlanders en Vlamingen vullen elkaar dus goed aan qua competenties en bedrijfsvoering. Wellicht komt dat nog eens handig uit om een blok te vormen tegen de rest van de wereld. <

ONBEKENDE PARELS

Veel consumenten komen zonder het te beseffen regelmatig, bijvoorbeeld op vliegvelden, in aanraking met producten van het Vlaamse bedrijf Barco en van Vanderlande uit Veghel. Barco produceert uiteenlopende audiovisuele oplossingen voor de zakelijke markt zoals grote LED-schermen voor publieke ruimtes (op straat en op vliegvelden), popconcerten, congressalen en tv-studio's. Vanderlande Industries heeft bagageafhandelingsystemen geleverd aan veel grote vliegvelden over de hele wereld

waaronder Schiphol en Heathrow, maar sorteersystemen aan expresdiensten zoals recentelijk bij DHL in Leipzig voor 70 miljoen euro.

Qua ontwikkeling lijken Barco en Vanderlande veel op elkaar. Ze produceren allebei voor zakelijke afnemers. Beide bedrijven begonnen oorspronkelijk heel beperkt: Barco produceerde in de jaren dertig radioonderdelen voor de VS en Vanderlande fabriceerde vanaf 1949 eerst archiefkasten en later lopende banden. Inmiddels werken

beide bedrijven grotendeels projectgeoriënteerd en vliegen complete teams van hooggeschoolde ingenieurs over de hele wereld voor grootschalige projecten. Zowel Barco als Vanderlande haalt geregeld belangrijke vakprijzen binnen; Vanderlande kon dit jaar echter de nominatie voor de belangrijke Koning Willem I-prijs niet verzilveren.



Barco maakte het videoscherm voor de Vertigo-tour van U2.

Cijfers 2007	Barco	Vanderlande
Omzet	€ 747,2 mln.	€ 495,5 mln.
Operationele winst (EBIT)	€ 27,0 mln.	€ 46,3 mln.
Orderboek	€ 304,5 mln.	€ 828,2 mln.
Medewerkers (FTE)	3.600	1.533



Nederlands-Vlaams

Woordenlijst voor de supply chain

A

actiegroep - drukkingsgroep
activist - militant
akkoord gaan met - akkoord zijn met
aquaplanning - watergladheid
arbeidsproductiviteit - arbeids-activatie
arbeidstoezicht - arbeidsinspectie
auto - wagen
autorijden - bollen
avondschoon - avondleergang
autosnelweg - autostrade

B

baan - job
baanvastheid - wegvastheid
baas - overste
bedrijfsarts - arbeidsgeneesheer
bedrijfsleider - zaakvoerder
beheren - administreren
belasten - taxeren
belasting - taks
beloning - verloning
beperking - constrainte
beroep - stiel
bestelbus - camionette
bevoordelen - bevoordeligen
bewegwijzering - signalisatie
bouwplaats - werf
brandstof - naft

C

camper - mobilhome
contact opnemen met - contacteren
contributie (bijdrage) - lidgeld
colportage - leurhandel
concurrentievermogen - competitiviteit
constatering - constatactie

D

dealer - verdeler
doel - objectief
dieselolie - mazout

E

eerstejaarsstudent - schacht
emballage - leeggoed
ervaring - ondervinding

F

faillissement - faling
filiaal - bijhuis

G

geadresseerde - bestemming
gedachtegang - denkpiste
grossier - grossist
gelijksoortig - gelijkaardig
geluidsbarrière - geluidsmuur
gediplomeerd - gebreveteerd

H

handtekening - signature
hoofdkantoor - hoofdzetel
halte - stilstand

I

in de arm nemen - onder de arm nemen
indirect - onrechtstreeks
in gevaar brengen - hypothekeren
in twijfel trekken - in vraag stellen
inkopen - aankopen
inkoper - aankoper

J

jij - gij

K

kade - kaai
kamp - bivak
kans - opportuniteit
kentekenplaat - nummerplaat
kiezen - opteren
kilometerteller - kilometriek
kleding - kledij, kleren
koopjes - solden

L

landingsbaan - tarmac
liften - autostop doen
loonschaal - barema
loonstrookje - loonfiche

M

magazijnmedewerker - magazijnier
magazijnstelling - stockagerek
met een snelheid van - tegen een

snelheid van
milieuvervuiling - pollutie
MKB - KMO
motoragent - zwaantje
motorrijder - motard

N

nieuwsgierig - curieus
nutsbedrijf - regie

O

onderhandelen - negotiëren
onderhoud - nazicht
onroerend goed - immo(biliën)
ontslagpremie - afdankingspremie
opbergen - filen
opbergmap - classeur
open dag - opendeurdag
opnieuw - terug
opslaan - stockeren
opslag - stockage
ordner - classeur
overmacht - heikracht

P/ Q

passen in - kaderen (in)
periodieke overboeking - doorlopende opdracht
plattegrond - plan

R

recyclen - recycleren
reeks - resem
registreren - immatriculeren (nummerplaat voertuig)
rotonde - rondpunt
reservering - reservatie
reserveonderdeel - wisselstuk
richtingaanwijzer - pink(er)licht
routebeschrijving - wegbeschrijving

S

samenvatten - synthetiseren
sedan - berline
seminar - seminarie
simulant (van ziekte) - carottier
slagboom - bareel
spacewagon - monovolume
stationwagen - break

stoptrein - omnibus
stookolie - mazout
straks - seffens
studentenkamer - kot

T

takelwagen - dépanneuse
takelen - depanneren
toetsenbord - klavier
technische school - vakschool
tussenverdieping - mezzanine

U

uitzendbureau - interimkantoor
uitzendkracht - interimmer
uitverkopen - solderen
universiteit - unief

V

vacaturestop - aanwervingsstop
vakantie - verlof
vakbond - syndicaat
vakbondslid - syndicalist
vast en zeker - zeker en vast
vat - drum
veerboot - overzet(boot)
verkeer - traffic
verkeersregels - wegcode
verkrijgen - bekomen
versnelling - vitesse
vervelend - ambetant
vluchtstrook - pechstrook
vouwen - plooiën
vrachtauto - camion
vervoeren - voeren
vliegtuig - vlieger

W

wegsplitsing - vertakking
weerstand, verzet - tegenkanting
wegwerkzaamheden - wegeniswerken
werkstudent - jobstudent
wintertijd - winteruur
woning - woonst

X/Y/Z

zodra - van zodra
zomertijd - zomenuur
zwaar werk - labeur