

‘Het was een ontplofte fietsenwinkel’

Amateurisme deed De Fietsfabriek de das om. Fietsliefhebber Wessel Berkman gaat er een bedrijf van maken. Niet te groot, en vooral leuk om te werken.

Door **Elsbeth Stoker**

AMSTERDAM Zijn fietsenmakersdiploma moet hij nog onder het stof vandaan halen en in de zaak hangen. Maar dat gaat zeker gebeuren, verzekert Wessel Berkman (43). Dan kan hij elke keer als hem wordt gevraagd: ‘Wat zo’n kantoorpikkie moet met De Fietsfabriek?’, zeggen: ‘Kijk, ik ben de enige gediplomeerde fietsenmaker in dit bedrijf.’ In een grijs verleden, voordat hij een opleiding hts en economie afrondde, heeft hij de mts-studie autotechniek gedaan. En toen kreeg hij het diploma voor fietsenmaker erbij cadeau.

Berkman – grijs haar, keurig overhemd en broek – valt wat uit de toon in de industriële loods in Amsterdam-Noord. Sinds een paar weken is hij, samen met zijn compagnon Bart de Groot, eigenaar van De Fietsfabriek. Voor 1 ton hebben ze het failliete bedrijf en al het personeel overgenomen. En dat terwijl Berkman en De Groot consultants zijn. Ze zijn eigenaar van The Brown Paper Company, een organisatieadviesbureau.

Door de openstaande deuren waait een fris briesje vanaf het IJ. Even verderop hangen honderden fietsframes, bakken en sturen – in het zwart, gifgroen of babyblauw. Vier mannen zijn druk in de weer om de fietsen in elkaar te zetten, onder wie de vorige eigenaar en het creatieve brein Yalçin Cihangir (41). Hij loopt met zijn blote bruine behaarde bast vrolijk door de loods. Het ene moment last hij framebuizen aan elkaar, even later toont hij een speciale Trouwbakfiets. ‘Ik ga binnenkort ook een bakfiets voor begrafenissen maken. Het is veel beter om overledenen op de fiets te vervoeren, dan in zo’n stijve auto.’

Dat Cihangir en zijn partner Dave Deutsch onlangs een faillissement voor hun kiezen hebben gekregen, en nu niet meer de eigenaar zijn van ‘hun kindje’, deert hem niets. ‘Zolang dit kindje blijft leven, gaat het goed met mij. Dit is nog steeds mijn kasteel.’

Het verhaal van De Fietsfabriek begon in 2003 met één winkel. Even leek het er op dat het zou eindigen op 1 juni 2010. Toen sprak de rechter het faillissement uit, omdat Cihangir en Deutsch hun schulden niet meer konden voldoen. In de tussentijd was het bedrijf uitgegroeid tot een concern met een omzet van 2,5 miljoen euro, verschillende eigen winkels en een fabriek in Turkije. Daarnaast waren er ook franchisenemers bij gekomen, in onder meer Utrecht, Berlijn en Chicago. En dat allemaal op intuïtie. Want Cihangir en Deutsch graven van een businessplan.

‘Eigenlijk was het bedrijf een ontplofte fietsenwinkel. Als Yalçin en Dave het hadden gehouden bij de productie van tien fietsen per maand was er niets aan de hand geweest’, zegt Berkman, die zichzelf omschrijft als een ‘bevlogen veranderaar en performanceverbeteraar’.

Waarom neemt een organisatieadviseur een fabrikant van stadsfietsen over?



De Fietsfabriek kan een renderend bedrijf worden, meent nieuwe eigenaar Wessel Berkman. Hij kocht het failliete bedrijf op met een compagnon. Op de foto de vorige eigenaar en creatieve geest, Yalçin Cihangir, in de werkplaats in Amsterdam-Noord. Hij blijft in dienst. Foto Joost van den Broek / de Volkskrant

‘Eigenlijk gaan we bij De Fietsfabriek hetzelfde doen als we bij vele bedrijven hebben gedaan. We zorgen dat de verkopen verbeteren en dat de backoffice en de productie beter worden georganiseerd. Het enige verschil: we zijn nu zelf eigenaar.’

‘Mijn compagnon en ik delen de passie voor mooie producten. Daarom kopen we hier al jaren fietsen. En het grappige is dat met al de dertig fietsen die ik heb gekocht, altijd wel wat mis was. Er miste een schroefje, of er zaten de verkeerde handvatten op. Dus ik kreeg de gewoonte om, vlak voordat de fiets zou worden geleverd, even de winkel binnen te stappen. Zo heb ik een band gekregen met het bedrijf.’

Wanneer ging het mis?

‘Het ging in 2008 al mis. Ik bestelde in één keer vijf fietsen en merkte dat dat voor hun doen te veel was. Ze hadden leveringsproblemen.’

‘Even daarvoor hadden ze een fabriek in Turkije geopend, in de geboorteplaats van Yalçin. Daar zouden voortaan de frames worden gemaakt. Ze hadden een poedercoatsstraat van 60 duizend euro gekocht, maar ze moesten nog wel mensen opleiden om het ding te bedienen. ‘Daarnaast hadden ze 6 ton ge-

leend om met de fabriek te beginnen. Maar op het laatste moment trok de bank zich terug – de kredietcrisis was in aantocht.’

Yalçin en Dave hadden alle apparatuur al besteld, en gingen opportunistisch door met hun plannen. Om dit te kunnen financieren, betaalden ze hun crediteuren in Nederland een tijdje niet. En ook bij de Belastingdienst bouwden ze een schuld op. Ze dachten: dat komt later wel.

‘In april 2010 kreeg ik een telefoontje van Yalçin. Of ik mee wilde naar de Belastingdienst. Er moest iets gebeuren. Aanvankelijk hebben we een reddingsplan bedacht. Alle grote schuldeisers wilden meedoen, ze hadden sympathie voor het bedrijf. Alleen ABN Amro weigerde.’

‘Het lag dus niet aan de verkoop van de fietsen. Die is altijd stabiel gebleven, zo rond de tweeduizend stuks per jaar.’

Er waren ook klachten over de kwaliteit?

‘Dat kwam door de opstartproblemen met de poedercoatstraat. Maar die zijn voorbij, en de kwaliteit is weer goed.’

Wat is uw plan voor De Fietsfabriek?

‘Er was onvoldoende afstemming

binnen het bedrijf. Voorheen werd er een fiets besteld, en dan duurde het zes tot acht weken voordat hij klaar was. Tegen de tijd dat het frame uit Turkije in Amsterdam aankwam, bleek dat de rest van de onderdelen hier nog niet klaar lag.’

‘Een ander voorbeeld: de franchisenemer uit Chicago vloog hiernaartoe om de fietsen zelf in te schepen. Anders klopte het niet, en zou hij bij aankomst allerlei boutjes missen.’

‘Wij gaan zorgen voor een professionaliseringsslag, zodat iedereen weet wat iedereen doet en de productietijd wordt verkort.’

‘Daarnaast willen we de omzet verhogen. Over twee jaar moet het aantal verkopen ongeveer verdrievoudigd zijn, naar zo’n zesduizend fietsen per jaar.’

‘Althans, dat gaan we proberen. Ons uitgangspunt blijft: we zijn vooral een leuk bedrijf. Alleen als het kan, groeien we. Het wordt dus geen massaproductie, we blijven fietsen maken voor mensen die houden van een gepersonaliseerd kunstwerkje.’

Hoe gaat u dat doen?

‘Momenteel worden onze fietsen nauwelijks via internet verkocht. Daarnaast gaan we op zoek naar nieuwe dealers in binnen- en buiten-

land. En we gaan bedrijven benaderen: waarom betaal je duizenden euro’s om één week reclame te kunnen maken op een billboard, terwijl je ook honderd marketingfietsen kunt kopen die een levenlang door de stad fietsen?’

En Cihangir en Deutsch?

‘Zij blijven hier werken. Dave staat nu in de winkel. De opdracht voor Yalçin is: ontwerp twintig fietsen per jaar, waarvan er vijftien belachelijk zijn. Denk aan zijn trouwbakfiets, of de fiets van 3 meter hoog. Zolang er maar drie zijn die het commercieel goed doen, en twee andere geschikt zijn voor de fijnproevers.’

‘Hij heeft de fiets voor een tweeling bedacht, wie bedenkt nu zoiets?’

Ontslagen personeel weer in dienst genomen

De Fietsfabriek had een schuld van 1,1 miljoen euro en zo’n twintig schuldeisers. Zo had het bedrijf een schuld van ruim 3 ton bij de Belastingdienst, en ruim 270 duizend euro bij ABN Amro. Aanvankelijk wilde Wessel Berkman, de nieuwe eigenaar, een crediteurenakkoord sluiten. De meeste schuldeisers zouden dan slechts een bepaald percentage van het open-

staande bedrag ontvangen. Het voordeel van zo’n akkoord is dat iedereen dan nog iets krijgt. Bij een faillissement gaan de bank en de curator voor.

The Brown Paper Company, die zichzelf wilde inkopen, zou dit deel van de openstaande rekening voldoen. De meeste schuldeisers hebben hiermee ingestemd, aldus Berkman. Een van de grootste schuldeisers weiger-

de echter. ‘Dat was ABN Amro.’ Na het mislukken van het crediteurenakkoord hebben de eigenaren van De Fietsfabriek zelf het faillissement aangevraagd. Uiteindelijk is het bedrijf voor 100 duizend euro naar The Brown Paper Company gegaan. Het personeel dat al ontslagen was, is weer in dienst gekomen. De meeste schuldeisers blijven nu met lege handen achter.