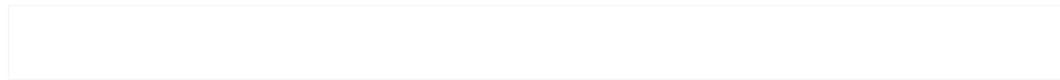


Kees Koolen, voorheen van Booking.com en Uber, stort zich nu op duurzaamheid. Een man van vergezichten, op wie kritiek geen vat lijkt te krijgen.

Tom Kreling en Niels Waarlo 5 april 2019, 17:33

Kees Koolen – de ondernemer die de energietransitie in Nederland een flinke zet wil geven – stapt bij zijn kantoor in Hengelo in zijn Mercedes met V12 dieselmotor en geeft een peut gas om naar zijn accufabriek te rijden, een kleine 900 meter verderop. Ja sorry hoor, zegt de 53-jarige Koolen over de auto. ‘Maar ik rij enorm veel. Duitsland, België, Frankrijk: als je dan niet lekker zit, ga je kapot. Bovendien, met een elektrische auto naar bijvoorbeeld Keulen, dan moet je een paar keer opladen.’



Tijdens die lange ritten werkt hij de lijst af met mensen die hij nog moet bellen. Dan zet Koolen z'n auto op cruise control, net iets sneller dan een vrachtwagen en dan hangt-ie hem erachter. Een sensor zorgt er vervolgens voor dat zijn auto automatisch op dezelfde afstand van de vrachtwagen blijft en zo kan Koolen rustig telefoneren.

Eigenlijk is hij constant aan het werk. Had hij al verteld dat hij slechts twee uur per nacht slaap nodig heeft? ‘Ik ben nog nooit iemand tegengekomen die minder slaapt dan ik.’ Hij waarschuwt zelfs de mensen met wie hij op reis gaat. Doe maar niet met mij mee, zegt hij dan. Anders ben je over een paar dagen gesloopt.

Vanavond vliegt hij weer naar China met een tussenstop in Dubai, zodat hij nog even in de woestijn kan racen. Want daar maakt hij wel tijd voor, racen. Met de auto, motor, truck; waarmee maakt hem niet zoveel uit. Hij werd zelfs wereldkampioen op een zelfontworpen quad, tijdens de Dakar-rally van 2017.

Dit is de Kees Koolen die de laatste jaren vaak in het nieuws kwam. De energieke, Brabantse ondernemer, die als directeur van Booking.com een van de grootste boekingswebsites ter wereld maakte en meer dan 100 miljoen

euro kreeg toen hij het bedrijf in 2005 verkocht. De man die Uber hielp opbouwen in Nederland toen de taxi-app nog in de opstartfase zat.

Een écht kunststukje haalde hij vorig jaar oktober uit. Een trotse Koolen mocht onder toezicht van premier Rutte en de Chinese premier Li Keqiang een [kanjer van een deal](#) aankondigen, van maar liefst 1,6 miljard euro. Het accubedrijf Super B van Koolen was een paar maanden daarvoor gefuseerd met het Amerikaanse Lithium Werks en nu gingen ze samen met het Chinese bedrijf Zheijiang Jiashan een reusachtige batterijenfabriek in de buurt van Shanghai bouwen.

Dat was nog niet alles. Lithium Werks ging ook een [onderzoeks- en ontwikkelingscampus](#) neerzetten in Enschede. Dat kon weleens de batterijenhoofdstad van Europa worden, waar tweeduizend mensen zouden werken aan de batterijen van de toekomst. Want terwijl accu's voor elektrische auto's volop in ontwikkeling zijn, gebeurt er op het gebied van zwaardere accu's veel te weinig, zag Koolen. Terwijl juist die volgens hem hard nodig zijn, willen Nederland en de wereld overstappen op duurzame energie. Ooit zal elk huis over zo'n grote batterij beschikken, meent Koolen, om zonne-energie in op te slaan voor momenten dat de zon niet schijnt. Net als binnenvaartschepen, vrachtwagens en graafmachines.

De provincies Gelderland en Overijssel, dolenthousiast, verstrekten Koolen vanuit een regionaal ontwikkelingsfonds een lening van 7,5 miljoen euro. Zelfs de internationale pers was onder de indruk. *Move over Tesla*, schreef de Amerikaanse nieuwssite Bloomberg. Dat had Koolen toch maar mooi voor elkaar gekregen.

En toen ging het ineens niet door.

In januari dit jaar trok Koolen zich terug uit Lithium Werks. Geen campus voor tweeduizend man, geen batterijenhub in Enschede. Hij was er niet in geslaagd genoeg Nederlandse investeerders te vinden en buitenlandse investeerders zagen er weinig in om zo'n belangrijke campus in Nederland te plaatsen. Bovendien was er onenigheid over de koers van het bedrijf.

Koolen doet er laconiek over. Hij is toch niet de eerste directeur en investeerder die uit zijn eigen bedrijf stapt? 'Dat is in mijn wereld aan de orde van de dag.' Kijk, hij is altijd positief over de projecten waar hij bij

betrokken is. ‘Tot de dag dat je dat niet meer bent. Dan verander je je bedrijf.’

Dus tilde hij zijn batterijenbedrijf Super B weer uit Lithium Werks en vertrok daar als bestuursvoorzitter. Simpel.

Maar zo simpel vonden de lokale politici het niet. Die waren ontsteld. Ze hadden toch niet voor niks 7,5 miljoen euro uitgeleend? Koolen had hun prachtige vergezichten voorgespiegeld en nu het hele feest niet doorging, weigerde Lithium Werks vooralsnog het geld terug te storten. De directeur van de regionale ontwikkelingsmaatschappij Oost NL was woedend.

Typisch kleinburgerlijk Nederlands gezeur, volgens Koolen. ‘In Silicon Valley zeggen ze al jaren tegen mij: waarom blijf je in Nederland?’

Directeur Marius Prins van Oost NL schreef in een brief aan zijn aandeelhouders dat u ‘niet te goeder trouw’ heeft gehandeld.

‘Die uitspraak snap ik niet. Ik ben het ook niet met hem eens.’

U haalde die mensen binnen voor uw zaak, u zou in die regio investeren, ze kwamen op u af. En toen was u ineens weg. Alsof Johan Crujff allemaal spelers uitnodigt voor een wedstrijd en net voor de aftrap zegt: o ja, ik doe zelf niet mee.

‘Maar dan moet u de uitnodiging kennen. Oost NL investeert normaal gesproken in kleinere bedrijven uit de regio. Als je bedrijven bouwt zoals ik dat doe, loop je meer risico. Zo kon ik niet beloven dat ál het geld in de regio zou worden gestoken. Toen heb ik gemaaild: op basis van deze voorwaarden is het beter als Oost NL niet in ons investeert. Uiteindelijk hebben ze de voorwaarden aangepast.’

U heeft van tevoren gewaarschuwd dat er onverwachte dingen konden gebeuren, bijvoorbeeld dat u zich terug kon trekken?

‘In de nieuwe voorwaarden stond héél duidelijk dat wij meer nodig hadden dan die 7,5 miljoen euro. We hadden een uitgebreid plan over hoe we de volgende paar honderd miljoen zouden ophalen. Was dat gelukt, dan had Lithium Werks nu op 300, 400 miljoen euro omzet gezeten, als bedrijf van een jaar oud. De contracten waren er, de omzet was er, de klanten waren er. Het was een extreem realistisch plan. Maar de investeerders kwamen niet.

Iedereen was boos dat we het niet gingen uitvoeren, natuurlijk. Dat is het risico van het vak, ik schaam mij er niet voor als projecten mislukken.’

Ondernemen betekent namelijk ook de boel omgooien als dat nodig is, zegt Koolen. Dat was volgens hem hoog nodig bij Lithium Werks. Want met batterijen gaat het net als eerder met zonnepanelen. ‘De hele wereld wilde zonnepanelen bouwen. Toen heeft China tientallen miljarden subsidie in die industrie gegooid. Daarmee konden de Chinezen de prijs verlagen tot de rest failliet was en toen hebben ze de prijs weer teruggezet. Datzelfde zie ik nu gebeuren bij batterijen, de strijd om batterijcellen ga je verliezen. Dat wilde ik niet ondergaan. Dan heeft het voor mij geen zin om veel geld van investeerders op te halen.’

Na een ritje van een minuut of vijf parkeert Koolen zijn Mercedes voor de deur van de fabriek van Super B. Nu de plannen met Lithium Werks en de Chinezen van de baan zijn, moet dit de basis worden van een heus duurzaamheidsimperium: Koolen Industries. Daarin wil hij bedrijven die zich bezighouden met groene energie samenbrengen. Doel is snel toepassingen te vinden voor innovaties, zodat bijvoorbeeld de accu’s uit zijn eigen fabriek direct belanden bij een bedrijf dat die accu’s in huizen installeert.



Kees Koolen van Lithium werks (r) presenteert zijn plannen samen met een Chinese investeerder (midden) en zijn vertaler (l) in nieuwspoor. Beeld Raymond Rutting

Voorlopig is er alleen nog de fabriek van Super B. Koolen schuift hoezen met een stalen neus om zijn schoenen – ‘stel dat er een accu op je tenen valt’ – en loopt met stevige passen door de hoge ruimtes van de fabriek, waar ongeveer vijftig mensen werken. Aan de muren hangen grote posters met zeilboten en raceauto’s waar de accu’s van Super B in zitten.

In de productieruimte pakt Koolen een handjevol lithiumbatterijen en laat zien hoe die aan elkaar verbonden worden tot er een groot blok ontstaat: de accu. Veel is nog handwerk; zijn medewerkers zetten de accu’s component voor component in elkaar. ‘We hebben inmiddels alle rondvaartboten van rederij Lovers in Amsterdam van onze accu’s voorzien. Kunnen de hele dag varen, zijn ze nog lang niet leeg’, zegt hij trots.

Hij loopt door naar het magazijn, pakt een plaatje koper uit een schap. ‘Dat zorgt er voor dat alle batterijen met elkaar verbonden zijn. Hartstikke duur materiaal, koper. Er ligt hier voor miljoenen aan onderdelen.’ Koolen houdt van de details. En van zijn personeel, benadrukt hij. Dan kunnen ze hem sinds het Lithium Werks-debacle links en rechts wel afschilderen als een harde en grillige zakenman, maar zo is hij helemaal niet, zegt Koolen. ‘Als mensen een keer voor mij werken, blijven ze bijna altijd bij het bedrijf. Ik ken ze ook allemaal.’

Tot zover de rondleiding. Koolen loopt langs de administratieafdeling – ‘dag hè, nee, maandag zit ik in China’ – naar de uitgang en rijdt terug naar kantoor.

Koolen is geen duurzaamheidsevangelist, met grote groene idealen. Hij is een zakenman, die met zijn technische achtergrond – een niet afgemaakt studie technische bedrijfskunde – ziet waar de kansen liggen. En ja, die liggen momenteel bij energietransitie; kijk maar naar de groeiende markt van elektrische auto’s, zegt hij. Ideeën en plannen, daar kan hij enthousiast over vertellen. En hij heeft er genoeg.

Zo zag Koolen, zoon van een boer, eerder al mogelijkheden om de vervuilende veeteelt aan te pakken. In Brazilië wilde hij [hightech veehouderijen](#) met 100 duizend koeien neerzetten. Door het veevoer lokaal te kweken en CO₂ af te vangen, zouden deze megabedrijven vrijwel koolstofneutraal zijn. Tientallen van zulke boerderijen had hij voor ogen. Het

totale project zou een gebied groter dan Nederland kunnen beslaan, inclusief scholen en woonwijken voor de vele duizenden benodigde medewerkers.

De embryo's voor die veehouderijen wilde Koolen in Nederland kweken, in een futuristische melkveeboerderij die hij had willen bouwen in het Gelderse Wichmond.

Maar de plannen liepen op niets uit. In Wichmond kreeg hij fikse ruzie met de omwonenden, die zijn megastal niet zagen zitten, tot demonstraties met spandoeken aan toe. Het ging om een stal voor 1.450 koeien, al zegt hij nu dat dat 'een papieren werkelijkheid was': eigenlijk was hij van plan er maar 300 neer te zetten. 'Dat is helemaal niet groot.' Waarom hij dat niet uitlegde aan de buurt? 'Er waren extreem agressieve mensen bij. Ik heb geen zin om met extreem agressieve mensen te onderhandelen.' Hij vindt het 'super jammer dat het niet doorging, ook voor Nederland.'

Dan begint hij over het portret van hem, dat laatst in *Het Financieele Dagblad* stond. 'Barsten in het beeld van mr. Booking', was de kop. Jarenlang was hij de gevierde zakenman, de ongeduldige Brabander die dingen voor elkaar kreeg en kansen zag waar anderen nog niet eens hadden gezocht. En nu ging het ineens over zakelijke mislukkingen.

Kwalijk, vindt Koolen. 'Ik denk dat Nederland ondernemers nodig heeft die hun nek uitsteken. Wil je een ondernemerscultuur bevorderen, dan moet je de goede dingen bekijken. Als je alleen slechte dingen benoemt, dan kan ik over iedereen een slecht verhaal schrijven.'

Daarom vond hij de kritiek die hij kreeg van politici toen zijn grote plannen met Lithium Werks niet doorgingen ook zo makkelijk. Net voor de verkiezingen van de Provinciale Staten nog even stemmen trekken door 'het sentiment te creëren' dat zij het nooit zo hadden aangepakt als Oost NL. Terwijl ze geen idee hebben hoe je een bedrijf opzet, zegt Koolen. 'Het komt erop neer dat ze liever de regio failliet laten gaan dan dat ze een cent in een bedrijf investeren. In mijn ogen zijn die mensen destructief bezig voor de toekomst van Nederland.'

Nee, dan China. Daar hebben ze een visie, zegt Koolen. De procedures zijn sneller, bovendien sturen ze daar 'mensen op je af die écht bekwaam zijn. Hier kun je de overheid best voor de gek houden, dat lukt je in China of

Brazilië niet.’ Met resultaat. ‘Ze bouwen massa’s windmolens. Er liggen tienduizenden kilometers hoge snelheidslijnen, iedereen gaat met de trein. Ze hebben een miljoen elektrische auto’s gebouwd.’

U bent met uw plannen eigenlijk te groot voor Nederland?

‘Ik denk dat als je het allemaal heel netjes doet, je hier best een idee groot kunt laten worden. Maar dan kan ik maar één ding in mijn leven doen. En ik heb inmiddels een stuk of vijf grote dingen gedaan.’

Wat bedoelt u met ‘netjes’?

‘Nou, dat je alles mooi communiceert en voorbereidt. Dat je mensen aan het handje neemt zoals op de lagere school. Dat je er oneindig lang over gaat praten.’

Nog zoiets. Hoe de overheid omgaat met Uber, dat hij ‘in 2012 naar Nederland haalde’. Door via een app taxi’s toegankelijk te maken, is reizen zonder eigen auto makkelijker dan ooit. ‘Maar de overheid doet zijn best om Uber zwart te maken.’



Kees Koolen Beeld Manon van der Zwaal

**Maar bij Uber zijn toch veel kanttekeningen te plaatsen?
Chauffeurs die zich kapot moeten werken om een schamel loon
bij elkaar te harken, bijvoorbeeld.**

‘Je kunt van alle dingen wel de nadelen gaan benoemen, maar dat helpt niks. De vervoersbranche als geheel moeten we aanpakken, we zitten nu met snelwegen vol auto’s waarin één persoon zit. Buiten Europa zijn ze bezig met de toekomst van vervoer en wat doen wij? Wij beschermen de taxibranche. De Nederlandse bevolking is heel bewust bezig de toekomst tegen te houden. Als we zo doorgaan, eindigen we over dertig jaar als derdewereldland.’

Koolen maakt zich hier oprecht zorgen over. In de Achterhoek ziet hij het al gebeuren. ‘Overal kun je ijsjes eten en koffie drinken. Je ziet allemaal oude mensen, nauwelijks jongeren. Maar dat is geen toekomst. Bijna alle jongeren met talent trekken hier weg, naar de Randstad of het buitenland. Maar gaat Nederland zo door, dan zouden mensen over tien jaar zomaar ook uit de Randstad kunnen wegtrekken, naar China of de VS.’ Die zorgen deelt Koolen geregeld met alle politici en ministers die hij kent, zegt hij.

Dan belt u premier Rutte even als het verkeerd dreigt te gaan?

‘Dat niet, maar ik zie hem één keer per jaar. Ik zie ook andere ministers en staatssecretarissen. Die geef ik ongezoeten mijn mening, ik schets de problemen van de techbedrijven. Als je kijkt naar regelgeving over startups die er de afgelopen jaren is gekomen en die er nog gaat komen, daar heb ik echt aan bijgedragen. Er is een aantal nieuwe wetsvoorstellen die ik heb doorgelezen om er commentaar op te geven.’

Kunt u iets concreets noemen?

‘Vijftien jaar geleden was het eigenlijk onmogelijk om techmedewerkers uit het buitenland in Nederland te krijgen. Dat waren zulke complexe procedures. Nu is dat is een heel stuk beter.’

En dat komt door u?

‘Dat komt allemaal niet alleen door mij, maar wel mede door mij. Als je ziet wat er de afgelopen vijf jaar is verbeterd voor beginnende techbedrijven, dan is dat heel indrukwekkend.’

Overigens hobbelt niet alleen Nederland achter de ontwikkelingen aan, meent Koolen. Dat geldt in zijn ogen net zo goed voor Duitsland. Hij legde het laatst nog uit aan de bestuursvoorzitter van Volkswagen. Die had eigenlijk geen tijd voor hem, maar toen probeerde Koolen tien minuutjes zijn aandacht te trekken en voor hij het wist, zaten ze acht uur te praten. Kijk, legde hij de bestuursvoorzitter uit, je kan wel heel interessant doen over het

plaatwerk van een auto, maar in de auto van de toekomst draait alles om de accu die er in zit. ‘Hij zei: maar ik kan die overstap niet maken, we hebben vijftig fabrieken waar we in hebben geïnvesteerd. Ze beschermen hun oude auto-industrie, het verleden.’

Vooruit, het was niet de huidige bestuursvoorzitter van Volkswagen, blijkt na doorvragen, maar de vorige, die al een tijdje met pensioen is.

Een beetje grootspraak, af en toe wat namen laten vallen van belangrijke mensen, laconiek over mislukkingen heen stappen; het hoort bij Kees Koolen.

‘Ik zat twee jaar geleden met allemaal jonge sportmensen op een terras en toen hadden we het over het wereldkampioenschap quadrijden. ‘Dat kun jij niet, ouwe’, zeiden ze. Toen heb ik gezegd: ik word wereldkampioen.’ Hij werd het, in oktober 2017, wereldkampioen rallyrijden op een quad.

Nee, mensen moeten hem niet onderschatten of denken dat-ie een bluffer is. Hij krijgt echt dingen voor elkaar. En zo denkt hij nog steeds van Twente het batterijenmiddelpunt van Europa te maken. Koolen: ‘Het gaat alleen voorlopig niet door. Voorlopig.’