

# Flits

## Nieuwjaarstoespraak van Fokker's Bestuursvoorzitter B.J.A. van Schaik

Dames en heren,

Met u een gelukkig en gezond nieuwjaar toe te wensen, wat ik overigens bij deze van harte doe, kan ik natuurlijk

niet volstaan. Allen weten dat de onderneming zich nog steeds in een precaire situatie bevindt, dat de onderhandelingen met Dasa en de Nederlandse overheid langer duren dan aanvankelijk

was voorzien en dat deze over de cruciale datum van 31 december heen zijn getild. Zonder daar overigens een nieuwe, gefixeerde datum aan vast te knopen, kunt u ervan uitgaan dat deze januari-maand een zeer beslissende zal zijn voor ons. Dat is ook noodzakelijk in het belang van de onderneming, van de klant, van de toeleveringsindustrie en niet in de laatste plaats van u, dat



### Colofon

Uitgave van de afdeling  
Corporate Communications

Hoofdredacteur  
Romboud Klinkert

Eindredacteur  
Ria van Oeveren  
Tel. 020 - 605 78 67



Daimler-Benz  
Aerospace

deze beslissing, waarop door iedereen wordt gewacht, binnen afzienbare tijd wordt genomen.

In 1995 zijn door Fokker, in overleg en in afstemming met haar grootaandeelhouder Dasa, opnieuw vele maatregelen genomen die moeten bijdragen aan het fit maken van onze onderneming. Het is echter nog steeds niet voldoende, al is er al wel zeer veel bereikt. De laatste loodjes wegen zoals gebruikelijk ook nu het zwaarst. Daarbij hebben wij te kampen met hardnekkige, al dan niet gestuurde, negatieve meningen en berichten. Die werden zoveel mogelijk het hoofd geboden, onder andere door een door ons opgezet media-offensief, dat door een ieder heel duidelijk werd onderkend. Daarbij werd stelling genomen tegen misvattingen omtrent Fokker en toelichting gegeven op ontstane situaties in de markt als ook op de onderhandelingen die met de diverse partners als overheid en vakbonden werden en worden gevoerd. Tot mijn vreugde kon ik constateren dat door een grotere discipline en het anders omgaan met documenten alsmede door een groot verantwoordelijkheidsgevoel het "lekker" van informatie goeddeels een halt is toegeroepen. Onnodig te zeggen dat deze positieve ontwikkeling gecontinueerd moet worden. Waarvoor ik graag uw onmisbare medewerking inroep.

Graag wil ik in chronologische volgorde de meest in het oog springende hoogte- en dieptepunten nog even de revue laten passeren.

Op 27 februari 1995 kondigde de Raad

van Bestuur nieuwe herstructureringsmaatregelen aan, waarbij de kern van die maatregelen lag in het feit dat er een veel compactere organisatie noodzakelijk is. Belangrijkste gevolg daarvan: personeelsbestand wordt met 1760 arbeidsplaatsen verminderd, de lokatie Ypenburg wordt opgeheven, evenals het Hoofdkantoor dat van Amsterdam-Zuidoost weer op Schiphol zal worden ondergebracht. In- en externe kosten

## **Fokker moet als hoogwaardige technologie voor Nederland behouden blijven**

worden drastisch teruggebracht. Het halfjaarbericht, dat op 15 augustus werd gepubliceerd, laat een omvangrijk verlies zien van 651 miljoen gulden, waarvan de dollarverliezen en de eenmalige herstructureringskosten het merendeel uitmaken. Op 6 september werd het business plan, het zogenaamde "witboek", aan Minister Wijers aangeboden. Dit vormt het uitgangspunt voor de onderhandelingen tussen de grootaandeelhouders, met als doel de financiële positie van Fokker te versterken. Kort daarna in september j.l. kwam het TNO-rapport "De betekenis van Fokker" gereed, bedoeld als een objectieve en belangrijke bijdrage aan de discussie over de toekomst van onze onderneming. Hierin wordt duidelijk het belang

aangegeven van een hoogwaardige technologie voor Nederland waarbij Fokker als spil dient.

Door het vertrek van de heer Hendriksen, aangekondigd op 24 november j.l., werd besloten, mede ook vanuit het oogpunt om een duidelijk compactere organisatie na te streven, de functie niet opnieuw te bezetten, maar zijn taken binnen de Raad van Bestuur te verdelen, waarbij het leeuwendeel door Reinhard Volk zal worden overgenomen.

Alhoewel met vertraging, heeft uiteindelijk op 20 november de oprichting plaats gevonden van Debis Airfinance. Een ontwikkeling die een sterke verbetering van de balansverhouding zal laten zien als gevolg van substantiële vermindering van het vermogensbeslag.

Avio-Diepen is met ingang van 1 januari 1996 verzelfstandigd, waardoor voor deze onderneming betere kansen in de markt kunnen worden verkregen. Deze ontkoppeling is gezien het geringe omzet-afhankelijke percentage van Fokker (ca. 10%) een absoluut juiste beslissing en zal deze onderneming nieuwe marktkansen bieden.

Ook Fokker Space en Systems krijgt een andere eigendomsverhouding door het afstoten van 50% van het Fokker belang aan UCN. De winstgevende onderneming zal voortaan haar weg vinden onder de naam Fokker Space. En nog kort voor Kerstmis werd overeenstemming bereikt met de vakbonden wat resulteerde in de nagestreefde reductie van de loonkostensom met 10%. Na de aankondiging van de herstructu-

reringsmaatregelen op 27 februari is er dus al veel bereikt om tot die compactere organisatie te komen.

Vertaald naar het personeelsbestand over het jaar 1995 ziet het er als volgt uit: 1/1/95: 8810 - 31/12/95: 7910 medewerkers.

Last but not least is het tot nog toe voor ons fnuikende dollarrisico aanzienlijk afgebouwd en hebben wij met onze toeveranriers contracten afgesloten die in dollars worden verrekend en niet langer in nationale valuta. Tevens werden aanzienlijke prijsreducties bereikt waardoor ook op dit punt uitstekend is gescoord, teneinde de vliegtuigkosprijs op marktniveau te brengen.

Wat activiteiten aan de produktzijde betreft zijn er natuurlijk eveneens belangrijke mijlpalen aan te geven. Sempati Air is sinds maart 1995 de eerste luchtvaartmaatschappij met de Fokker 70 in service. Met betrekking tot de activiteiten van Fokker Aerostructures kan worden vermeld dat de Gulfstream V zijn staart kreeg geleverd binnen de contractuele termijn. Fokker bewees hiermede de expertise te hebben om dergelijke ambitieuze projecten aan te kunnen en succesvol af te ronden. De Gulfstream V heeft inmiddels zijn eerste geslaagde vlucht achter de rug, evenals de NH90 helikopter die dit op

18 december deed en waarvoor Fokker Aerostructures staart, landingsgestel en deuren levert.

Voor van belang is ook dat een order voor 48 middenrompsecties ten behoeve van de F-16 werd binnengehaald waarmee de -16 produktie tot in 1999 is verzekerd en waarmee de totale -16-produktie op 1600 eenheden komt. De participatie in Airbus en Boeing programma's lopen volgens schema.

Op 2 november vond ook de eerste vlucht van de Fokker 60 Utility plaats zodat nu aan het test- en certificatieprogramma kan worden gewerkt. Verwacht wordt dat in mei de eerste 2 toestellen en in juni de laatste 2 kunnen worden afgeleverd aan de Koninklijke Luchtmacht.

Op 6 november startte volgens schema Air France met de Fokker 70 haar vluchten naar London City Airport. De verleende certificatie is van groot belang vanwege de strenge geluidseisen en de extreem korte landingsbaan. London City Airport is populair bij de zakelijke reiziger. Fokker is met deze certificatie de tweede jet aanbieder in de markt die deze belangrijke mijlpaal bereikt.

Positief, dames en heren, was 1995 wat betreft de verkoop en produktie van onze toestellen. Nieuwe klanten die op onze orderlijsten verschenen waren Austrian Airlines, Nordeste, Air Zimbabwe, Alitalia, Skyways, Vietnam Airlines en Ethiopian Airlines. Hier moet wel direct aan toegevoegd worden dat het marktaandeel in de JetLine onder druk stond en wij hierbij een

stukje hebben moeten prijsgeven. Veroorzakers hiervan zijn de grote orders voor Boeing en McDonnell Douglas van respectievelijk SAS en Valujet. Met betrekking tot de PropJetLine is door de geringere aantallen in dit marktsegment een verschil van 1 of 2 vliegtuigen dermate van invloed dat dit fluctuaties te zien geeft van vele procenten.

Het aantal ontvangen orders over 1995 bedroeg voor de PropJetLine 16 eenheden en voor de JetLine 47 eenheden. In totaal 63 orders hetgeen ruim 25% ligt boven 1994.

Er werden in totaal 52 toestellen afgeleverd, 41 JetLine en 11 PropJetLine, hetgeen gezien de personeelsreductie een ongelofelijke prestatie is en 8,5% ligt boven de afleveringen van 1994 die toen 47 eenheden bedroegen.

In procenten vertaald ziet het er overigens als volgt uit: PropJetLine 24% marktaandeel, JetLine 29%. Ten opzichte van 1994 betekent dit een plus van 2% voor de PropJetLine en een minus van 3% voor de JetLine. Verheugend is echter het feit dat de orderportefeuille voor dit jaar goed is gevuld en dat hard wordt gewerkt aan een succesvolle invulling voor de komende jaren.

Met betrekking tot de lokaties vermeld ik graag dat ondanks de moeilijke periode die Ypenburg meemaakt, men er daar in slaagt toch geheel conform Fokker 2000 en zelfs nog vóór op het schema de verplaatsing van de werkzaamheden te realiseren. Ik ben er het management en de werknemers veel dank voor verschuldigd.

Fokker Elmo slaagt er goed in zijn doel-

**Fokker bewees  
ambitieuze projecten als  
Gulfstream V en NH-90  
aan te kunnen**

stelling te realiseren om zijn produkten buiten de Fokker-organisatie af te zetten en verwacht de omzet met ca. 30% te zullen zien stijgen in 1996.

Ook voor dit jaar zal niet aflatend worden gezocht naar verbreding van het afzetgebied en een grotere onafhankelijkheid van Fokker.

Bij Fokker Aircraft Services zal men trachten door andere efficiëntere werkmethode, waarvoor door het management goede mogelijkheden worden gezien, de financiële resultaten te verbeteren. Het moet op die manier reëel zijn het winsttarget van f 10 miljoen in 1997 te behalen. Ook zal er worden gestreefd naar verdere diversificatie die betere marktmogelijkheden moeten scheppen zonder daarbij afbreuk te doen aan bestaande markten.

Bij Fokker Special Products stond het jaar 1995 in het teken van het uitvoeren van de reorganisatieplannen en wist men op de laatste werkdag van het jaar nog een forse order met Defensie

## **Bewondering voor de wijze**

### **waarop door de gehele**

### **Fokker-gemeenschap**

### **tegenslagen het hoofd**

### **wordt geboden**

te ondertekenen voor vier complete mobiele hospitalen met een waarde van 80 miljoen gulden. Dit mag zeer tevredenstellend worden genoemd.

Dames en heren, ik heb er behoefte aan mijn bewondering uit te spreken voor de wijze waarop de, mijns inziens,

zeker niet verdiende tegenslagen door de gehele Fokker-gemeenschap worden verwerkt en het hoofd wordt hoog gehouden. Dat verdient terecht respect. Onder moeilijke omstandigheden doet u uw werk en blijft de kwaliteit leveren, waardoor onze produkten zoveel waardering hebben in de markt. Dat wij hiertoe overigens in staat gesteld worden door de ondersteuning van onze grootaandeelhouder Daimler-Benz Aerospace zal, naar ik mag aannemen, niemand van u in twijfel trekken.

Dames en heren, afsluitend wil ik niet verhehlen dat op management-niveau nog structurele en ingrijpende wijzigingen noodzakelijk zijn. In mijn persoonlijk schrijven aan u van 12 december j.l. heb ik reeds een en ander aangeduid. Dat die maatregelen de pijngrens hier en daar zullen benaderen is helaas ook nu weer onvermijdelijk. Maar deze maatregelen zullen bijdragen aan de doelstelling deze onderneming in 1996 weer de levensvatbaarheid te geven die noodzakelijk is om als toonaangevende vliegtuigindustrie te fungeren. Tevens zullen, zoals eveneens in aangehaalde brief van 12 december is gememoreerd, management-cursussen die leiden tot het vergroten van de managementvaardigheden worden georganiseerd. Deze zijn vooral gericht op de verbetering van het communiceren met de medewerkers waarbij luisteren naar, dus het openstaan voor ideeën en kritiek, minstens zo belangrijk is als het geven van informatie aan die medewerkers. Door de afdeling Personeel en Organisatie zult u op de hoogte worden gesteld van de cursussen die op management-terrein van belang zijn en waaraan u geacht wordt deel te nemen.

Een en ander dient bij te dragen aan een noodzakelijke cultuuromslag, deelname dient dan ook niet als vrijblijvend te worden gezien, maar is een "must". Voor uw medewerking hierbij ben ik u zeer erkentelijk.

Dames en heren, als, en ik ga daar vanuit, op afzienbare termijn witte rook vanuit Den Haag en München wordt gegeven dan is ook aan alle voorwaarden voldaan om van Fokker weer een gezonde onderneming te maken die zijn plaats op de wereldmarkt, mede door uw inzet, veroverd. Dat gegeven maakt dat de harde ingrepen, waarvan ondernemingsraden, COR en vakbonden de onvermijdelijkheid inzien en deze mede dragen, gerechtvaardigd zijn. Het is vanuit dit perspectief dat ik nogmaals vraag om uw aller inzet en uw beste krachten te geven voor deze mooie onderneming. Discipline en respect ten opzichte van elkaar en elkaars werkzaamheden garanderen daarbij waardering en succes.

Graag toast ik met u op een voor u persoonlijk gezond en gelukkig 1996 en voor de onderneming op een goede en zeker verdiende toekomst.