

Kosten DC-10's bij verkoop van Martinair aan Defensie ter ombouw tot KDC-10

In de jaren ná de crash las ik o.a. artikelen over de hoge kosten voor, de ombouw tot, KDC-10 van de door Defensie van Martinair gekochte DC-10's.

Martinair heeft aan Defensie in totaal drie DC-10's verkocht. Ná verkoop huurde Martinair deze toestellen nog enige jaren terug van Defensie. In 1992 verkocht Martinair twee DC-10's, waaronder de gecrashte Anthony Ruys. In 1993 verkocht Martinair een vervangende DC-10 aan Defensie. Op de verkoop van de drie toestellen heeft Martinair in 1992 en 1993 een boekwinst gemaakt van meer dan 100 miljoen gulden.

In 1994 blijken de totale kosten voor ombouw tot KDC-10 vele malen hoger dan verwacht. Er zijn vragen over de inschattingen en project-management door Defensie als mede over de mogelijke te hoge aankooprijzen van de toestellen.

Bij mij roepen artikelen uit 1993 en 1994 vragen op als 'heeft Defensie de toestellen van Martinair wel voor een reële prijs gekocht?' én 'is er mogelijk sprake van bevoordeling van Martinair uit gemeenschapsgeld?'

Waarschijnlijk blijven deze vragen onbeantwoord. Ik wil ze toch met u delen.

Cor ten Hove, oktober 2020

Teksten die mij opvallen in deze artikelen:

- Telegraaf 22 december 1992
 - o 'Defensie betaalde dit jaar f 166 miljoen voor twee DC10 vliegtuigen uit de Martinair-vloot.' en
 - o 'Martinair kocht het driemotorige vliegtuig [*de gecrashte Anthony Ruys*] voor f 75 miljoen nieuw [1975] bij Douglas.
- NRC 15 juli 1994
 - o 'Volgens Frinking is het plaatsen van de brandstoftanks en de besturing van het pompsysteem moeilijker dan in 1992 werd gedacht. Een bijkomend probleem is dat Martinair een ander type DC10 levert. Het toestel dat Martinair oorspronkelijk zou leveren verongelukte in 1992 bij Faro.
Frinking maakt in de brief aan de Kamer niet duidelijk waarom Martinair, die de twee DC10's verkocht maar voor drie jaren terug huurde, niet aansprakelijk wordt gesteld voor een deel van de extra kosten.'
 - o 'De luchtmacht kocht de DC10's in 1992. Inmiddels is de prijs voor oude DC10-passagiersvliegtuigen drastisch gedaald op de wereldmarkt. In de Tweede Kamer werd de vraag gesteld waarom niet verder gezocht is naar vliegtuigen van andere luchtvaartmaatschappijen en de overeenkomst met Martinair zo snel beklonken was tegen een vrij hoge prijs.'
- Volkskrant 8 december 1994
 - o De Koninklijke Luchtmacht heeft met de aankoop van twee DC-10's van Martinair door eigen toedoen een strop geleden van minstens honderd miljoen gulden.
 - o Een andere defensiebron zegt: 'Wat een belangrijke rol speelt in deze affaire, is dat de luchtmacht bij verwervingsopdrachten altijd zeer nonchalant is. Steeds is onderschat dat dit een financiële ramp kon worden. Niemand heeft tijdig zijn verantwoordelijkheid genomen.'

Bijlagen:

- Telegraaf, 22 december 1992: over o.a. aanschaf- en verkooprijzen DC-10
- NRC, 27 april 1993: over o.a. boekwinst Martinair in 1992 over twee verkochte DC-10's
- Volkskrant, 28 april 1994: over o.a. boekwinst in 1993 Martinair op extra verkochte DC-10
- NRC, 15 juli 1994: Tegenvaller voor luchtmacht met tankvliegtuigen
- Volkskrant, 8 december 1994: Minister zet krijgsmachtdeel onder curatele Blunder
luchtmacht kost 100 miljoen

RAMP-DC10 WAS NIET VERZEKERD

Telegraaf, 22 december 1992. Via Delpher (ddd_010691541_mpeg21_p005)

Van onze verslaggevers DEN HAAG, dinsdag

Het ramptoestel van Martinair, dat sinds deze zomer eigendom is van de Koninklijke Luchtmacht, was vrijwel zeker niet verzekerd. Martinair had het toestel van de luchtmacht teruggehuurd. Luchtmacht-woordvoerder Wulfaert wilde daarop gisteravond niet ingaan. "Het is een ingewikkelde juridische kwestie, waar we nog niet uit zijn", zei hij. Een feit is dat geen van de overige luchtmacht-vliegtuigen is verzekerd. Ook verongelukte straaljagers komen voor rekening van de schatkist. Het ministerie van Defensie heeft op 30 juni het verongelukte DC10-vliegtuig in eigendom overgenomen van en weer terug verhuurd aan Martinair.

In 1995 zou dit vliegtuig, de PH-MBN Anthony Ruys, omgebouwd gaan worden tot vliegende tanker voor de F16 jagers en in die rol zou het nog twintig jaar mee kunnen.

Defensie betaalde dit jaar f 166 miljoen voor twee DC10 vliegtuigen uit de Martinair-vloot. De casco's raakten bij verandering van eigenaar de verzekering kwijt. Defensie heeft geen van haar vliegtuigen verzekerd, wat er toe leidde dat het ministerie anderhalf miljoen uit eigen middelen moest uitkeren nadat een F16 neerstortte in Hengelo.

De verongelukte DC10 kwam op 30 november 1973 [1975] bij Martinair in dienst en kreeg de naam van de Rotterdamse reder Anthony Ruys, een van de grondvesters van het charterbedrijf van Martin Schröder.

Martinair kocht het driemotorige vliegtuig voor f 75 miljoen nieuw bij Douglas en het was de eerste convertible, een uitvoering die zowel als vrachten als passagiersmachine gebruikt wordt. De DC10-30 CF is uitgerust met drie General Electric CF-6 motoren welke bij de KLM in onderhoud zijn. Met een lengte van 55,40 meter en een spanwijdte van 50,40 meter heeft dit type een vliegbereik van 10.000 kilometer. Het neemt 70 ton vracht mee, of maximaal 364 passagiers. De bemanning bestaat uit twee vliegers, een boordwerktuigbouwkundige en tien stewardessen. Met een startgewicht van 256,3 ton is de DC10, na de Boeing Jumbo, het grootste vliegtuig in het Nederlandse luchtvaartregister.

Volgens mr. Jan Blom, deskundige van de stichting De Ombudsman, wordt het schadeverhaal van passagiers en nabestaanden een uiterst moeilijke en ingewikkelde geschiedenis. Bij de spoorwegramp bij Hoofddorp waren er wel verschillende factoren, maar die vloeiden allemaal terug naar de enig verantwoordelijke, de NS. Hier ligt de zaak veel complexer". "De eerste vraag is, welke rol speelde het weer. De volgende vraag: hoe ligt het met de persoonlijke verantwoordelijkheid van de vlieger. Verder hebben we het probleem rond het eigendomsrecht. Als eigenaar heeft de Nederlandse Staat cq. de luchtmacht de eigen aansprakelijkheid. Martinair als carrier is natuurlijk de voornaamste aan te spreken instantie, maar ook de Portugese verkeersleiding en de Amerikaanse vliegtuigfabriek blijven niet buiten spel", aldus mr. Jan Blom.

Hij noemt het zeer juist, dat het ministerie van WVC direct een stuk coördinatie op zich genomen heeft. "Bij een ramp als dit is dat niet meer dan normaal. Dan moet later maar bekeken worden, hoe het met de verzekeringen zit".

Voor de nabestaanden bestaan er straks vier wetgevingen op grond waarvan verhaal kan worden ingesteld: de Nederlandse, de Portugese, de algemeen internationale en de Amerikaanse. De Nederlandse wetgeving is voor smartegeld-claims het minst, omdat daarin nauwelijks wordt voorzien.

Martinair ziet winst flink stijgen

<https://www.nrc.nl/nieuws/1993/04/27/martinair-ziet-winst-flink-stijgen-7180907-a121030>

SCHIPHOL, 27 APRIL. De netto winst van de luchtvaartmaatschappij Martinair is het afgelopen jaar gestegen van 64,4 miljoen gulden in 1991 tot 104,5 miljoen gulden in 1992. Het netto resultaat uit eigen bedrijfsvoering, de netto exploitatiewinst genoemd, daalde van 51,8 miljoen gulden naar 38,8 miljoen gulden.

Dit heeft de directie van Martinair vanmorgen bekendgemaakt. In de stijging van de netto winst zit een boekwinst van ruim 85 miljoen gulden die tot stand kwam door de verkoop van vliegtuigen. De winst voor belastingen, inclusief de boekwinst, is uitgekomen op 135 miljoen gulden.

Martinair-topman J. M. Schröder sprak vanmorgen de verwachting uit dat 1993 een moeilijk jaar wordt. "We moeten er voorlopig vanuit gaan dat de problemen in de wereldluchtvaart zullen doorgaan tot begin 1995", aldus Schröder. Desondanks streeft Martinair ernaar in het lopende boekjaar eenzelfde winstniveau te halen als in het afgelopen jaar.

De omzet van de luchtvaartmaatschappij kwam in 1992 voor het eerst in de 35-jarige geschiedenis uit boven een miljard en bedroeg 1.037 miljard gulden. Dat betekende een stijging van 18 procent ten opzichte van 1991 toen de omzet uitkwam op 877 miljoen gulden. Het aantal medewerkers van de maatschappij steeg met 15 procent tot 2.025.

Martinair schrijft de winst vooral toe aan de risicospreiding van haar activiteiten. De maatschappij opereert op vier deelmarkten: korte en lange afstandsvervoer van passagiers, het vervoer van vracht en het vliegen voor andere maatschappijen. In 1992 vervoerde Martinair 1,7 miljoen passagiers, 23 procent meer dan in 1991. Het passagiersvervoer naar de bestemmingen rondom de Middellandse Zee en de Canarische eilanden steeg met 34 procent. Op de lange afstand - de vluchten naar de VS, Canada, Mexico, het Caraïbisch gebied en Zuidoost Azië - steeg met 24 procent.

Martinair had evenals andere luchtvaartmaatschappijen zwaar te lijden onder de malaise bij het vrachtvervoer. Een tarievenoorlog als gevolg van de overcapaciteit en een afnemende vraag naar vrachtvervoer drukte hier de inkomsten ten opzichte van 1991. In dat jaar beleefde Martinair dankzij de Golfoorlog een goed jaar voor de vracht. De maatschappij vervoerde materiaal voor de Amerikaanse troepen. Ondanks de verslechterde situatie in 1992 haalde Martinair wel winst uit de vrachtactiviteiten, al kon Schröder die winst niet specificeren. De omzetgroei bij vracht bleef beperkt tot 10 procent.

Schröder begon zijn toelichting op de jaarcijfers vanmorgen met een terugblik op 1992. "Cijfermatig is het resultaat zeer positief te noemen. Maar alles wordt overschaduwd door de ramp met een van onze toestellen in Faro in december van het vorig jaar", aldus de topman. Schröder maakte vanmorgen bekend dat Martinair een nieuwe stichting heeft opgericht voor de passagiers en/of nabestaanden van passagiers van de december-vlucht op Faro. De maatschappij stort op 1 mei drie miljoen gulden in het vermogen van deze stichting. Uit het fonds van deze stichting kunnen uitkeringen worden gedaan als na de schade-afwikkeling materiële noden blijven bestaan, die niet door andere instanties kunnen worden vergoed.

Martinair is voor 49 procent in handen van het Rotterdamse transportconcern Nedlloyd, de KLM bezit 34 procent van de aandelen en de rest, 17 procent, is in handen van financiële instellingen.

Martinair ongeschonden door luchtvaartrecessie

<https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/martinair-ongeschonden-door-luchtvaartrecessie~b153f242/>

Martinair voelt de malaise in de luchtvaart en heeft vooral in het Verre Oosten fors lagere marges moeten slikken. Maar net als in 1992 is de Nederlandse chartermaatschappij vorig jaar tamelijk ongeschonden door de recessie gezeild, met een vrijwel gelijkblijvende operationele winst....

28 april 1994, 0:00

Van onze verslaggever

HOOFDDORP

Martinair zegt het te betreuren dat het onderzoek naar de oorzaak van de ramp met een vakantiecharter in het Portugese Faro, op 21 december 1992, nog altijd niet is afgerond. Volgens Schröder ligt de oorzaak van de vertraging niet in Nederland, maar in Portugal. Meer wilde hij er niet over zeggen. 'Ik heb geen idee wanneer het eindrapport wel verschijnt.'

Op een omzet die nog net boven de 1 miljard gulden bleef, boekte Martinair vorig jaar een exploitatiewinst van 50 miljoen gulden. Bij de verkoop van een verouderde DC-10 aan de Koninklijke Luchtmacht werd een boekwinst behaald, die het netto resultaat opdreef tot 97 miljoen gulden. In 1992 werd nog een winst behaald van 135 miljoen, maar toen werden twee vliegtuigen verkocht.

President-directeur Schröder maakte woensdag bij de presentatie van de jaarcijfers bekend dat de financiering voor de aanschaf van vier MD-11's van McDonnell Douglas vorige week is afgerond. Met de aanschaf en de opleiding van vliegers is een bedrag van 1 miljard gulden gemoeid. Daarvan betaalt Martinair 400 miljoen uit eigen middelen. Het restant wordt extern gefinancierd.

De vier toestellen worden begin volgend jaar in gebruik genomen. Ze vervangen drie oude DC-10's, die worden overgenomen door de Koninklijke Luchtmacht, en een Airbus-310 waarvoor Martinair nog een koper zoekt. Schröder gaf echter aan voorlopig niet op een boekwinst op dat vliegtuig te rekenen. Door de investering daalt de gemiddelde leeftijd van de Martinair-vloot tot vier jaar.

De chartermaatschappij, volgens Schröder de grootste vakantie-vervoerder van Nederland, heeft de afgelopen jaren flink kunnen oppotten om de MD-11's te kunnen financieren. De aandeelhouders, waaronder Nedlloyd (49 procent) en KLM (34 procent) accepteren een payout van 20 procent van de operationele winst. Het restant wordt toegevoegd aan de reserve.

Volgens Schröder heeft Martinair zijn exploitatiewinst kunnen handhaven omdat het passagiersvervoer op de lange afstand, vooral naar bestemmingen in de Verenigde Staten, Canada en Zuid-Amerika, vorig jaar met 12 procent toenam. Die groei compenseerde het traditionele vakantievervoer naar de Middellandse Zee en de Canarische Eilanden, een markt waarop concurrent Transavia nog altijd groter is.

De economische achteruitgang heeft vorig jaar de tarieven voor het vrachtverkeer in het Verre Oosten zwaar onder druk gezet. Volgens Schröder zakten de tarieven met 'tientallen procenten'. De prijzenslag wordt veroorzaakt door overcapaciteit die weer het gevolg is van de enorme aantallen vliegtuigen die eind jaren tachtig wereldwijd werden besteld.

Martinair, dat bijna een kwart van zijn omzet overigens haalt uit vluchten in opdracht van derden, waaronder uiteraard de KLM, heeft het afgelopen jaar 15 miljoen gulden kunnen besparen door efficiënter te werken. Schröder stelt zich tot taak van zijn maatschappij een zo lean mogelijke onderneming te maken en zegt permanent te hameren op het schrappen van overbodige kosten.

Schröder maakt uit de 'juichstemming' onder touroperators en een voorzichtig prijsherstel eind vorig jaar op dat de markt weer aantrekt. Martinair verwacht echter nog geen toenemend exploitatieresultaat, ofschoon de omzet volgens Schröder enigszins zal stijgen. De nettowinst zal in 1994 beduidend lager zijn, omdat Martinair dit jaar naar verwachting geen vliegtuigen zal verkopen.

Tegenvaller voor luchtmacht met tankvliegtuigen

<https://www.nrc.nl/nieuws/1994/07/15/tegenvaller-voor-luchtmacht-met-tankvliegtuigen-7232054-a1334452>

DEN HAAG, 15 JULI. Het ombouwen van twee DC10's van Martinair tot tankvliegtuigen voor de Nederlandse luchtmacht valt 28 miljoen gulden hoger uit dan was voorzien. De exploitatiekosten stijgen met zeven miljoen gulden per jaar.

NRC, 15 juli 1994

Dat schrijft staatssecretaris Frinking (defensie) aan de Tweede Kamer. De luchtmacht zal zelf voor de overschrijdingen moeten opdraaien. Volgens Frinking is het plaatsen van de brandstoftanks en de besturing van het pompsysteem moeilijker dan in 1992 werd gedacht. Een bijkomend probleem is dat Martinair een ander type DC10 levert. Het toestel dat Martinair oorspronkelijk zou leveren verongelukte in 1992 bij Faro.

Frinking maakt in de brief aan de Kamer niet duidelijk waarom Martinair zelf, die de twee DC10's verkocht maar voor drie jaren terughuurde, niet aansprakelijk wordt gesteld voor een deel van de extra kosten. Toen over de aanschaf van de twee verouderde DC10's werd gedebatteerd vroeg het PvdA-Kamerlid Vos zich af waarom de luchtmacht geen Hercules-vliegtuigen omgebouwd als tanker kocht. De Hercules-vliegtuigen waren minder duur, gemakkelijker en goedkoper te onderhouden.

Kritici van het project vroegen zich af waarom de luchtmacht koos voor vier verschillende typen vrachtvliegtuigen. Naast de DC10's en de Hercules-vrachtvliegtuigen kocht de luchtmacht onlangs van Fokker enkele transportvliegtuigen. Gekeken wordt nog naar een kleiner transporttoestel.

De luchtmacht kocht de DC10's in 1992. Inmiddels is de prijs voor oude DC10-passagiersvliegtuigen drastisch gedaald op de wereldmarkt. In de Tweede Kamer werd de vraag gesteld waarom niet verder gezocht is naar vliegtuigen van andere luchtvaartmaatschappijen en de overeenkomst met Martinair zo snel beklonken was tegen een vrij hoge prijs.

Luitenant-generaal H. Manderfeld, de bevelhebber van de luchtmacht, wil dat Nederland zijn taak in het luchtruim boven Bosnië verkleint omdat hij anders in moeilijkheden komt met zijn begroting. Nu andere landen weigeren om bij te dragen aan de NAVO-operaties in Bosnië vindt hij dat de Nederlandse bijdrage moet worden verminderd. Hij ziet anders grote problemen om de herstructurering van de luchtmacht uit te voeren en het steeds duurder worden materieel aan te schaffen.

Minister zet krijgsmachtdeel onder curatele

Blunder luchtmacht kost 100 miljoen

<https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/minister-zet-krijgsmachtdeel-onder-curatele-blunder-luchtmacht-kost-100-miljoen~be552a3e/>

De Koninklijke Luchtmacht heeft met de aankoop van twee DC-10's van Martinair door eigen toedoen een strop geleden van minstens honderd miljoen gulden....

Volkskrant, 8 december 1994, 0:00

Van onze verslaggevers, Jan Hoedeman en Ewoud Nysingh

DEN HAAG

Staatssecretaris van Defensie Gmelich Meijling heeft de luchtmacht onder financiële curatele geplaatst, mede omdat de luchtmacht op het punt staat voor anderhalf miljard gulden aan bewapende helikopters te kopen.

De Tweede Kamer heeft op 21 november een brief van Meijling over de affaire gekregen. Die maandagavond bombardeerden Nederlandse F 16's Servische doelen in Kroatië. Op dat moment hebben de Tweede-Kamerleden geen acht geslagen op de brief van de staatssecretaris.

Een dag later, tijdens de begrotingsbehandeling van het door zware bezuinigen getroffen ministerie van Defensie, is er door geen enkel kamerlid gesproken over het fiasco bij de luchtmacht. Er is in de Kamer ook geen vraag gesteld over hoe dit financiële debacle zich verhoudt tot de wens van minister Voorhoeve om 250 miljoen minder te bezuinigen in 1997 en 1998.

Woensdagmiddag, tijdens een besloten vergadering van de vaste kamercommissie van Defensie, is besloten nog voor het kerstreces op de affaire terug te komen.

Commodore Starink is aangesteld om toe te zien op de handelingen van de directeur-generaal materieel van de Koninklijke Luchtmacht, generaal-majoor drs D. Altena. Starink en een aantal nieuwe controlmanagers rapporteren niet alleen aan de bevelhebber van de luchtmacht, maar even intensief aan de directeur generaal materieel van de gehele krijgsmacht, Fledderus.

De voormalige staatssecretaris Frinking (CDA) ontdekte in januari 1994 de affaire en heeft onmiddellijk een onderzoek ingesteld. Zijn opvolger Gmelich Meijling (VVD) heeft wel de conclusies van die rapportage vermeld in zijn brief, maar de rapportage zelf wordt niet naar buiten gebracht. PvdA-kamerlid Vos: 'Ik wil die rapportage van de staatssecretaris alsnog zien, voordat we hierover een goed oordeel kunnen vellen.'

De affaire kwam in februari van dit jaar boven bij de politieke top van Defensie. Staatssecretaris Frinking werd door de luchtmachttop geconfronteerd met het debacle.

In september 1993 ontdekte de luchtmacht dat de kosten voor het ombouwen van de DC-10's tot tankvliegtuigen voor F 16's uit de hand liepen. Pas in januari is de top van de luchtmacht tot actie overgegaan om de kosten te beheersen. Toen het niet lukte de problemen intern op te lossen en de rekeningen onbeheersbaar werden, moest de zware gang naar de staatssecretaris voor materieelzaken worden gemaakt.

Frinking zei gisteravond: 'Ik zei in februari tegen de luchtmachttop: "Ik ga hier absoluut niet mee akkoord." Mijn eerste aanvlieging was: we stoppen met dit project. Maar we zaten er al te ver in. Ik heb tegen de luchtmacht gezegd dat ze deze overschrijdingen helemaal zelf zouden moeten betalen.'

Nadat een volgens ingewijden 'asgrauwe' Frinking met het slechte nieuws bij minister Ter Beek binnenkwam, is de bevelhebber van de luchtmacht, luitenant-generaal Manderfeld, onmiddellijk naar de Verenigde Staten gegaan om de schade zoveel mogelijk te beperken.

Defensie heeft in juni 1992 een tweetal tweedehands DC10's aangekocht van Martinair. De ombouw van de DC10's tot tankvliegtuigen bleek gecompliceerd. Het project werd uitbesteed aan de Amerikaanse luchtmacht, die een kostenraming maakte.

Op het moment dat het concept-contract aan de zogeheten Contractencommissie van het ministerie van Defensie werd voorgelegd, zagen de kostenanalyses er vertrouwenwekkend uit. McDonnell Douglas voerde op last van de Amerikaanse luchtmacht een haalbaarheidsonderzoek uit naar de ombouw van de DC-10's. De Nederlandse luchtmacht heeft verzuimd daaraan parallel een onafhankelijke instantie een oordeel te vragen.

Frinking: 'De Amerikaanse luchtmacht heeft kosten van McDonnell Douglas geaccepteerd, die voor ons onacceptabel waren. Wat voor ons groot geld is, is dat niet voor de Amerikanen.'

Toen het eenmaal fout ging, is de situatie voortdurend onderschat door de directie materieel van de luchtmacht. 'Er zijn weinig mooiere voorbeelden van Murphy's Law denkbaar', zegt een Defensie-bron. McDonnell Douglas had een monopoliepositie, waardoor er een contract werd voorgelegd, dat een wurgcontract bleek te zijn toen de zaak uit de hand liep. Het contract heeft een open einde: alle tegenvallers worden tot de oplevering in juni volgend jaar in rekening gebracht. Omdat er nooit eerder een DC-10 tot tankvliegtuig is omgebouwd, zaten er ontwikkelingskosten aan het project vast, die ook op rekening kwamen van de Nederlandse overheid.

Een ingewijde stelt dat de centrale organisatie van het ministerie van Defensie veel te laat in kennis is gesteld van het uit de hand lopende project, omdat de financiële expertise bij de drie verschillende krijgsmacht delen zit. De bevelhebbers maakten tot voor kort zelf uit wanneer de politieke top cijfers krijgt.

Een andere defensiebron zegt: 'Wat een belangrijke rol speelt in deze affaire, is dat de luchtmacht bij verwervingsopdrachten altijd zeer nonchalant is. Steeds is onderschat dat dit een financiële ramp kon worden. Niemand heeft tijdig zijn verantwoordelijkheid genomen.'

Het Defensie Materieel Planningsproces, dat is ingesteld na de affaire met de Walrus-onderzeeboten, heeft niet gewerkt. 'Dat komt doordat bij de luchtmacht geen controle is geweest op de voortgang van het project.' De luchtmacht heeft als enige krijgsmachtdeel geen sous-chef projecten.