

Weergave slots?



I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers-aandeelhouders PS en PNC

N°795, 15 februari 2021

Als u deze pagina niet correct ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wenst te lezen

Als u deze pagina niet correct ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

[volg deze link](#)  [.hetishier](#),  [vindtudezehier](#) 

Persoverzicht van maandag

> EU: wie steun wil, moet 'slots' inleveren

(bron NRC vertaald met DeepL) 11 februari - Welke luchtvaartmaatschappij mag elke maandagochtend om 9.00 uur op Schiphol landen? Welke luchtvaartmaatschappij mag elke dinsdagavond om 20.00 uur opstijgen van Parijs Charles de Gaulle? Dergelijke voorbeelden lijken onbelangrijk in een tijd waarin de luchtvaart vrijwel tot stilstand is gekomen als gevolg van de kroon. Maar **in de Europese luchtvaart zijn deze "slots", zoals de overeenkomsten tussen luchtvaartmaatschappijen en luchthavens worden genoemd, het voorwerp van een felle strijd.** Wanneer, waar en met welke vliegtuigen kunnen zij landen en opstijgen? Gokkasten kunnen miljoenen waard zijn. Zij zijn het voorwerp van een levendige handel: de toewijzing is strikt gereguleerd. De slots zullen ook schaarser worden. Als de luchtvaart haar activiteiten moet beperken om de overlast voor de inwoners en de CO₂-uitstoot te verminderen, zal het aantal starts en landingen gewoon dalen. De Europese Commissie speelt een centrale rol in de huidige strijd om slots. **De Commissie eist dat luchtvaartmaatschappijen die nieuwe overheidssteun wensen te ontvangen, eventueel bepaalde slots opgeven.** Dit zijn zogenaamde "remedies" voor staatssteun. Zo **besloot de Commissie in mei dat de Duitse regering 9 miljard euro aan Lufthansa kon toekennen, maar dat de luchtvaartmaatschappij dan**

wel slots op de luchthavens van Frankfurt en München zou moeten opgeven.

Met de corrigerende maatregelen hoopt Brussel de Europese markt tot op zekere hoogte open te houden, ook al krijgen niet alle luchtvaartmaatschappijen evenveel steun.

(...) Volgens

berichten in de Franse financiële pers **zal de Europese Commissie ook Air France-KLM verplichten haar slots op te geven.** Begin februari maakte de zakenkrant La Tribune melding van 24 slots per dag op de tweede luchthaven van Parijs, Orly. Dit zou een tegenslag zijn voor Air France. De luchtvaartmaatschappij hoopte Orly meer te gebruiken voor vrijetijdsvluchten van haar dochteronderneming Transavia.

Hoewel de Europese Commissie de voorwaarden nog niet heeft bekendgemaakt, heeft de Franse minister Jean-Baptiste Djebbari (Vervoer) al negatief gereageerd. Volgens hem mogen de voorwaarden van Lufthansa niet als model worden overgenomen, zei Djebbari in een interview met de zakenzender Bloomberg TV. **Wij willen iets evenredigs dat niet alleen rekening houdt met de concurrentie maar ook met de "sociale realiteit" in de luchtvaartsector".**

De Franse minister betoogde dat het juist de low-cost luchtvaartmaatschappijen zijn die oneerlijke concurrentie voeren (...).

De Nederlandse regering lijkt ook te verwachten dat de Europese Commissie KLM zal verplichten haar slots op te geven. Tijdens een debat in de Tweede Kamer over staatsdeelnemingen zei minister Wopke Hoekstra (Financiën, CDA) dat hij dit een logisch verzoek vond (...).

***Mijn commentaar:** Het is moeilijk om het standpunt van de Europese Commissie te aanvaarden. Denkt zij werkelijk dat zij de luchtvaartmaatschappijen zal helpen overleven door hen een belangrijk deel van hun activiteiten te ontnemen?*

Andere manieren zijn mogelijk. Kijk maar naar de andere kant van de Atlantische Oceaan.

In de Verenigde Staten was 40 miljard dollar uitgetrokken voor de luchtvaartmaatschappijen tegen 2020. Aan de steun was de voorwaarde verbonden dat er geen ontslagen zouden vallen. En omdat dit nog niet genoeg is, zal het Huis van Afgevaardigden een nieuw steunpakket van 14 miljard dollar voor de luchtvaartmaatschappijen voorstellen.

De regels die de Europese Commissie uitvaardigt, doen vermoeden dat zij niet gelooft in het herstel van de luchtvaartmaatschappijen.

> Air France-KLM: naar een waterstofindustrie op luchthavens

(bron: CercleFinance) 11 februari - **De regio Île-de-France, Choose Paris Region, de ADP-groep, Air France-KLM en Airbus lanceren een oproep tot het indienen van blikken van belangstelling (AMI) zonder voorgaande om de mogelijkheden te onderzoeken die waterstof op de luchthavens van de regio Parijs biedt en om de uitdaging aan te gaan de luchtvervoersactiviteiten koolstofvrij te maken.**

Deze internationale oproep tot het indienen van blikken van belangstelling maakt deel uit van de in Frankrijk geïnitieerde en door de Europese Commissie gesteunde strategie voor energietransitie, die zal worden voortgezet met de komst van het voor 2035 aangekondigde vliegtuig met nulmissie. **De partners zijn** zich ervan bewust dat de komst van waterstof een revolutie teweeg zal brengen in de manier waarop luchthaveninfrastructuur wordt ontworpen en geëxploiteerd, en **willen anticiperen op de veranderingen die het mogelijk moeten maken de Parijse luchthavens om te vormen tot echte "waterstofhubs" en deze ondersteunen.**

(...)

De vijf partners hebben de gemeenschappelijke ambitie om onderzoeksvooruitgang en -technologieën te identificeren en te kwalificeren en vervolgens economisch levensvatbare oplossingen voor het gebruik van waterstof op een luchthaven te testen, als voorbereiding op de distributie en het gebruik op grotere schaal op middellange termijn, met name met het oog op het onderbrengen van de toekomstige waterstofvliegtuigen. **Deze oproep tot het indienen van blikken van belangstelling, die** ongekend is in de luchtvaartsector, **is gebaseerd op drie thema's:**

- de opslag, het vervoer en de distributie van waterstof (gasvormig en vloeibaar) in een luchthavenomgeving (opslagsystemen, micro-liquefactie, bijtanken van vliegtuigen, enz.);
- de diversificatie van de toepassingen van waterstof op het gebied van luchthavens en de luchtvaart (voertuigen en voertuigen voor grondafhandeling, spoorwegvervoer op luchthavens, energievoorziening van gebouwen of vliegtuigen tijdens grondoperaties, enz.);
- de kringloopeconomie rond waterstof (terugwinning van waterstof die vrijkomt bij het tanken van vloeibare waterstof, terugwinning van een

nevenproduct van een reactie om koolstofvrije waterstof te produceren, enz.) (...)

Mijn commentaar: *Waarom waterstof? Kleine herinnering (bron Les Échos)*

Waterstof kan in grote hoeveelheden worden opgeslagen, wat nog niet het geval is voor elektriciteit, ondanks de vooruitgang op het gebied van batterijopslag. Waterstof kan vervolgens weer worden omgezet in elektriciteit, waarmee het een cruciale rol speelt in de grootschalige ontwikkeling van hernieuwbare energiebronnen.

Wind- en zonne-energie zijn van nature intermitterend en niet controleerbaar: de zon schijnt niet 24 uur per dag en de wind waait niet altijd. Waterstof zal het mogelijk maken het overschot aan elektriciteit dat op bepaalde tijdstippen wordt geproduceerd, op te slaan en later terug te geven.

> **Eerste vlucht met synthetische kerosine met KLM**

(bron Le Journal de l'Aviation) 8 februari - **KLM, Shell en de Nederlandse regering hebben** op 8 februari op een internationale conferentie over duurzame vliegtuigbrandstoffen in Den Haag bekendgemaakt **dat KLM de eerste vlucht ter wereld heeft gemaakt die gedeeltelijk op synthetische kerosine is gestookt.** Het vond plaats in januari tussen Amsterdam en Madrid in een Boeing 737-800. Voor deze eerste test werd 500 liter synthetische brandstof gemengd met conventionele kerosine. De partners leggen uit dat **de synthetische kerosine is geproduceerd uit CO₂, water en hernieuwbare energiebronnen in de Shell-faciliteiten in Amsterdam.** De energiereus **wint eerst waterstofmoleculen uit water door elektrolyse (het systeem wordt aangedreven door elektriciteit die wordt opgewekt door fotovoltaïsche panelen en windturbines) en verhit deze vervolgens tot hoge temperaturen met CO₂, dat afkomstig is van emissies van zijn raffinaderijen en landbouwafval.** Het synthetische gas wordt gekatalyseerd tot een vaste stof en ondergaat vervolgens een waterstofbehandeling om de gewenste vloeibare vorm te verkrijgen. Pieter Elbers, CEO van KLM, is verheugd dat het bedrijf het voortouw heeft genomen en de haalbaarheid heeft aangetoond van het gebruik van deze synthetische brandstof in de luchtvaart, die volgens hem een grote belofte inhoudt voor de vergroening van de luchtvaart in de aanloop naar de vliegtuigen van de toekomst. "Vlootvernieuwing heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan het terugdringen van de CO₂-

uitstoot, maar het verhogen van de productie en het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstof zal het grootste verschil maken voor de huidige generatie vliegtuigen," zei hij.

Evenals duurzame vliegtuigbrandstoffen is synthetische kerosine nog lang niet in staat conventionele kerosine te vervangen. De energie-industrie heeft nog niet de middelen gevonden om het op grote schaal en op een commercieel levensvatbare manier te produceren. (...)

De Nederlandse regering is bereid dergelijke initiatieven te ondersteunen om zo snel mogelijk te komen tot de Europese doelstelling om Europese bedrijven in 2050 te laten vliegen op duurzame brandstof (biobrandstof of synthetische kerosine).

Mijn commentaar: Motorfabrikanten garanderen reeds dat hun motoren op 50% biobrandstof kunnen lopen. Tot dusver zijn zeven productieprocessen gecertificeerd.

Synthetische kerosine wordt gemaakt van CO² dat uit de atmosfeer wordt gehaald. Het is de meest veelbelovende oplossing voor de productie van groene kerosine. De belangrijkste beperking is dat er voldoende groene stroom moet zijn om deze te produceren.

> Kenya Airways stapt uit KLM-spaarprogramma BlueBiz (Kenya Airways trekt zich terug uit het KLM BlueBiz frequent flyer-programma)

(bron Luchtvaartnieuws vertaald met DeepL) 10 februari - **Kenya Airways is vanaf 28 februari niet langer partner van het BlueBiz-programma.** De terugtrekking van Kenianen betekent dat het BlueBiz-programma nu vier luchtvaartmaatschappijen zal omvatten: KLM, Air France, China Eastern Airlines en China Southern Airlines.

BlueBiz is het spaarprogramma van KLM waarmee bedrijven Blue Credits kunnen krijgen die ze vervolgens kunnen besteden aan nieuwe vliegtickets. Eén krediet komt overeen met één euro.

Het

verdwijnen van Kenya Airways betekent dat BlueBiz lid luchtvaartmaatschappijen geen vluchten meer kunnen boeken met Blue Credits en geen credits meer kunnen sparen. Een uitzondering wordt gemaakt voor vluchten die door Kenya Airways worden uitgevoerd in codeshare met andere luchtvaartmaatschappijen, die bijvoorbeeld bij KLM worden geboekt.

Voorlopig zal Kenya Airways blijven deelnemen aan Flying Blue, het frequent flyer-programma van Air France-KLM. (...)

Eind vorig jaar kondigden Air France-KLM en Kenya Airways aan

dat zij hun joint venture in 2021 zouden opheffen. Als gevolg hiervan zal de samenwerking op vluchten tussen Europa en Afrika minder nauw worden.

Mijn commentaar: BlueBiz is een frequent flyer-programma van Air France-KLM dat speciaal is afgestemd op kleine en middelgrote ondernemingen. De bonussen zijn niet nominatief; ondernemingen kunnen ze vrijelijk gebruiken voor al hun werknemers.

> **British Airways wil vanaf 2022 op schone brandstof vliegen**

(bron Le Figaro met AFP) 9 februari - **British Airways** (BA), een dochteronderneming van de IAG-groep, **heeft in een verklaring gezegd dat zij** een niet nader genoemd bedrag **zal investeren in LanzaJet, een jonge onderneming die** dit jaar in de staat Georgië zal beginnen met de bouw van haar eerste commerciële fabriek. LanzaJet, opgericht in 2020, is **gespecialiseerd in vliegtuigbrandstof op basis van ethanol** (dat hoofdzakelijk afkomstig is van landbouwafval) gemengd met benzine, waardoor deze minder vervuילend is. Het gebruik van deze brandstof leidt tot een vermindering van de uitstoot van broeikasgassen met meer dan 70% in vergelijking met traditionele kerosine, wat overeenkomt met het van de weg halen van 27.000 benzine- en dieselauto's per jaar, aldus BA.

Het is de bedoeling brandstof te kopen van de start-up, waarvan de investeerders het Japanse conglomeraat Mitsui en de Canadese oliemaatschappij Suncor zijn, om vanaf eind 2022 een deel van de vliegtuigen in de vloot van de onderneming van brandstof te voorzien. **De overeenkomst voorziet ook in onderzoek naar de mogelijkheid van de bouw van een productie-eenheid in het Verenigd Koninkrijk.** Verwacht wordt dat het partnerschap het bedrijf zal helpen zijn doel te bereiken om tegen 2050 koolstofneutraal te zijn. Het vormt een aanvulling op de reeds bestaande overeenkomst met een andere onderneming, Velocys, die bestaat in de bouw van een fabriek in het Verenigd Koninkrijk die vanaf 2025 schone brandstof zal produceren uit afval dat door particulieren of bedrijven wordt uitgestoten.

(...)

In afwachting van "schone" brandstoffen zegt British Airways reeds stappen te ondernemen om haar koolstofvoetafdruk te verminderen door minder brandstofintensieve vliegtuigen te gebruiken of door compensatiemechanismen toe te passen. Deze laatste, die door NGO's worden betwist, bestaan uit de financiering van groene projecten om de emissies in evenwicht te brengen. En **op langere termijn werkt**

het bedrijf aan technologische oplossingen zoals niet-vervuilende, met waterstof aangedreven vliegtuigen en het afvangen van CO2.

Mijn commentaar: British Airways maakt dezelfde opmerking als de Air France-KLM groep.

Om de doelstellingen inzake broeikasgasreductie van de overeenkomsten van Parijs te halen, moet zij actie ondernemen zonder te wachten op de door de vliegtuig- en motorfabrikanten geplande veranderingen.

Singapore Airlines zet 787-10 om in 777-9 en stelt investeringen voor de vloot uit > Singapore Airlines zet 787-10 om in 777-9 en stelt investeringen voor de vloot uit

(bron Le Journal de l'Aviation) 9 feb. - **Singapore Airlines heeft aangekondigd dat het meer dan 3 miljard dollar aan vliegtuiguitgaven zal uitstellen tot na 2025**, na herziening van zijn leveringsschema met Airbus en Boeing.

De Singaporese luchtvaartmaatschappij heeft ook haar achterstand bij Boeing herzien door 14 Boeing 787-10 toestellen om te bouwen tot 11 extra 777-9 toestellen om tegemoet te komen aan haar vlootbehoeften op lange termijn na het fiscale jaar 2025/26.

Haar 777-9 achterstand staat nu op 31 vliegtuigen. (...)

Mijn commentaar: Singapore Airlines was een van de eerste luchtvaartmaatschappijen die aan het eind van het eerste halfjaar van 2020 werd geherkapitaliseerd (meer dan negen miljard euro).

Het uitblijven van een herstel van de bedrijvigheid brengt de Aziatische luchtvaartmaatschappij ertoe nieuwe wegen te zoeken om haar financiële liquiditeit in stand te houden.

> CMA CGM geeft Air Caraïbes vrij en lanceert solo luchtvrachtactiviteiten

(bron La Tribune) 12 februari - **Harde klap voor Air Caraïbes en French Bee, de twee luchtvaartmaatschappijen van de Dubreuil-groep. Het huwelijk met CMA CGM is mislukt.** Het in september ondertekende memorandum van overeenstemming tussen CMA CGM en de Dubreuil-groep over de overname door de rederijgigant van 30% van het kapitaal van de Groupe Dubreuil Aero (GDA) gaat niet door. De informatie werd deze vrijdag onthuld door Le Figaro en is bevestigd

door de scheepvaartgigant. **CMA CGM waagt zich aan een avontuur in de solo-luchtvracht** door een luchtvrachtdivisie op te richten onder de naam CMA CGM Air Cargo, die volgens onze informatie (...) bestaat uit vier Airbus A330-200's, alle geëxploiteerd door Air Belgium, een in Luik gevestigde luchtvaartmaatschappij. (...)

) Volgens sommige bronnen wordt de beslissing om geen participatie te nemen in Air Caraïbes verklaard door de verslechterde betrekkingen tussen de voorzitter van CMA CGM, Rodolphe Saadé, en de voorzitter van de Dubreuil-groep, Jean-Paul Dubreuil, twee figuren met een sterke persoonlijkheid.

(...)

De redding van Corsair heeft ook de economische verhoudingen van het koppel Air Caraïbes-French Bee veranderd. Het aanhouden van een extra exploitant op de Antillen en op het eiland Réunion is noodzakelijkerwijs minder rendabel en kan de "valorisatie" van de bedrijven van de groep Dubreuil alleen maar beïnvloeden.

(...)

Een scheiding met CMA CGM is een zeer harde klap voor Air Caraïbes en French Bee. Niet alleen verliezen zij de steun van een uiterst solide groep die hen een vlotte doortocht door de crisis in het luchtvervoer verzekerde, maar zij worden ook geconfronteerd met concurrenten die worden versterkt door reddingsplannen waarbij de staat betrokken is (Air France, Corsair, Air Austral), terwijl zij zich vóór de crisis in een slechtere situatie bevonden. Air Caraïbes en French Bee zijn inderdaad al jaren de meest succesvolle Franse luchtvaartmaatschappijen. De klap komt des te harder aan omdat het verkeer naar de Antillen en het eiland Réunion, dat tot dusver betrekkelijk veerkrachtig is geweest, op zijn beurt hard wordt getroffen door de drastische reisbeperkingen.

Boeing: Emirates verwacht eerste 777X pas in 2024

(bron Boursier com) 10 februari - De president van Emirates Airlines verwacht zijn eerste 777X niet voor het eerste kwartaal van 2024 in ontvangst te nemen. **Boeing heeft onlangs de eerste leveringen van zijn toekomstige breedrompvliegtuigen met een jaar uitgesteld, op zijn vroegst tot eind 2023. De Amerikaanse reus boekte ook een last van 6,5 miljard dollar op het programma als gevolg van een lager dan verwachte vraag en een langer en duurder certificeringsproces.** "De 777x was gepland voor juni vorig jaar. Nu is het onwaarschijnlijk dat dit zal gebeuren, denk ik, voor het eerste kwartaal van 2024," vertelde Tim Clark aan een virtuele top die werd georganiseerd door luchtvaartadviesbureau CAPA.

De 777X zal het eerste Boeing-vliegtuig zijn dat wordt gecertificeerd sinds de 737 MAX-zaak en de relatie van het bedrijf uit Seattle met de Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA).

Emirates had aanvankelijk 150 eenheden besteld van de 777X-serie, die plaats biedt aan maximaal 406 mensen, alvorens zijn ambities bij te stellen tot 126 eenheden. Qatar Airways, Etihad Airways, British Airways, Cathay Pacific Airways en Singapore Airlines behoren ook tot de luchtvaartmaatschappijen die voor de 777X hebben gekozen.

> **Stopzetting van T4 op de luchthaven van Roissy: andere uitbreidingsprojecten in de ijskast?**

(bron Le Figaro) 10 februari - "Deze luchthaven moet zich aanpassen aan de wereld van morgen": Barbara Pompili reageert op het afblazen van het Terminal 4 project in Roissy:

"Wij bekijken elk project geval per geval, wij moeten ons aanpassen om te zien of de projecten in overeenstemming zijn [met het milieubeleid]".

Ondervraagd op RTL op vrijdag 12 februari, kwam de minister van Ecologische Transitie Barbara Pompili terug op haar aankondiging van de vorige dag, namelijk het afzien van de uitbreiding van de luchthaven van Roissy. De bouw van een vierde terminal (T4) wordt als "verouderd" beschouwd en moet als zodanig worden geblokkeerd - of op zijn minst worden gewijzigd, aangezien de regering Aéroports de Paris (ADP) heeft verzocht een nieuw project in te dienen "dat strookt met de doelstellingen van de strijd tegen de klimaatverandering".

ADP is lang niet de enige luchthavengroep waarvan het uitbreidingsproject tot stilstand is gekomen. Volgens een berekening van Le Parisien zijn **9 van de 15 drukste luchthavens in Frankrijk van plan uit te breiden. Het is deze dynamiek die het wetsontwerp "klimaat en veerkracht", onder leiding van Barbara Pompili, dat op woensdag 10 februari bij de Raad van Ministers is ingediend, tracht in te tomen.**

In de tekst, die is geïnspireerd op de conclusies van het klimaatverdrag, wordt bepaald dat uitbreidingsprojecten voor luchthavens vrij strikt moeten

worden beperkt. Vanaf 2022 kunnen dergelijke projecten "niet met het oog op onteigening in het algemeen belang worden verklaard indien zij leiden tot een nettotoename, na compensatie, van de broeikasgasemissies" in de luchtvaartsector. Barbara Pompili wil de weg effenen voor "de luchthavens van morgen, die in staat zijn vliegtuigen met groenere brandstof af te handelen. Je kunt grote projecten maken, maar niet door beton op de grond te gieten," zegt ze.

Zullen sommige projecten hetzelfde lot ondergaan als de T4 bij

Roissy? De luchthaven Nice Côte d'Azur, de derde internationale hub van Frankrijk (na Charles de Gaulle en Orly), zal zijn Terminal 2 voorzien van een uitbreiding van 25.000 m², met zes nieuwe boarding gates.

(...)Eveneens

in Provence-Alpes-Côte d'Azur heeft **de luchthaven Marseille-Provence** eind 2020 een bouwvergunning gekregen voor een uitbreiding die haar capaciteit moet vergroten. De luchthaven, die momenteel 10 miljoen passagiers per jaar verwerkt, hoopt tegen 2045 een capaciteit van 18 miljoen passagiers te bereiken. Het project voor de uitbreiding van **de luchthaven van Lille-Lesquin** is ook onderwerp van discussie over de gevolgen ervan voor het milieu. Onder leiding van Eiffage wil men de oppervlakte van de luchthaven verdubbelen om tegen 2039 vier miljoen passagiers per dag te kunnen verwerken, tegenover de huidige 2 miljoen

(...)

Voor Emmanuel Brehmer, voorzitter van de raad van bestuur van de **luchthaven Montpellier-Méditerranée**, is de uitbreiding dringend: "De metropool heeft een luchthaven nodig die meer dan 3 miljoen passagiers kan verwerken", schat hij, terwijl de luchthaven van Montpellier al een uitbreiding in 2019 heeft ingehuldigd.

De algemene regel van de toekomstige wet, namelijk de inachtneming van een dwingende milieueis voor elke bouwplaats, kent verschillende uitzonderingen. In de tekst van de wet is namelijk bepaald dat het project voor de uitbreiding van de luchthaven Nantes-Atlantique mag worden uitgevoerd zonder rekening te houden met de nieuwe eisen. Door in 2018 af te zien van het project voor de luchthaven van Notre-Dame-des-Landes, dat werd aangevochten door activisten die er een decennium lang een Zone à Défendre (ZAD) van hadden gemaakt, had de regering besloten om in ruil daarvoor de luchthaven uit te breiden. Het project zal de oppervlakte van de luchthaven Nantes-Atlantique tegen 2025 met 30% doen toenemen, waardoor zij in 2040 11 miljoen passagiers zal kunnen verwerken, tegenover ongeveer 7 miljoen nu.

Ook de uitbreiding van de luchthaven Basel-Mulhouse zal naar verwachting niet onder het toepassingsgebied van deze nieuwe wet vallen. EuroAirport

zal de oppervlakte van zijn terminal met 30% zien toenemen als gevolg van de toevloed van nieuwe passagiers. De huidige terminal, die in 2000 werd geopend, verwerkte slechts 2,5 miljoen passagiers, terwijl dit cijfer naar verwachting zal stijgen tot meer dan 10 miljoen na 2020.

Ook overzeese luchthavens vallen niet onder de nieuwe regelgeving en

zullen hun uitbreidingen, die in verschillende gebieden noodzakelijk zijn geworden door de toevloed van toeristen, kunnen voortzetten. Met name de luchthaven Roland-Garros in Saint-Denis de La Réunion ondergaat momenteel werkzaamheden om in 2022 3,2 miljoen passagiers per jaar te kunnen verwerken. De luchthaven Aimé Césaire van Martinique plant ook een uitbreiding van 20.000 vierkante meter tegen 2022.

(...)

Moet het Parlement nog stemmen over dit artikel in zijn huidige vorm, terwijl er juist intensief politiek over zou moeten worden onderhandeld, gezien het belang van regionale luchthavens voor de plaatselijke economie? De stemming is gepland voor september 2021.

***Mijn commentaar:** Zelfs vóór de gezondheids crisis was er geen unanieme steun voor het project voor Terminal 4 op de luchthaven Charles de Gaulle. Het verlaten ervan komt niet als een verrassing.*

Hoe zal het zijn voor andere uitbreidingsprojecten van luchthavens in Frankrijk?

Ik heb geen mening over elk van deze projecten. Ik kan me nog herinneren wat ik in februari 2020 schreef naar aanleiding van de aankondiging van de stopzetting van het uitbreidingsproject van de luchthaven Heathrow:

"De beslissing van het Britse hof verbaast me niet. In de afgelopen jaren zijn in soortgelijke situaties (Mexico City, Londen, München, Nantes, Schiphol, Frankfurt, ...) projecten die een toename van het verkeer mogelijk maakten, opgeschort of geannuleerd. De impact op het milieu was meestal de eerste reden die werd gegeven."

> Europa herzielt de regel over het gebruik van luchthavenslots

(bron Le Journal de l'Aviation) 11 februari - **Het Europees Parlement heeft de regel inzake het gebruik van luchthavenslots op Europese luchthavens met ingang van 27 maart en voor het IATA-zomerseizoen geactualiseerd.**

Als zij hun slots voor het volgende seizoen willen behouden, moeten **de luchtvaartmaatschappijen 50% daarvan gebruiken, in plaats van de 80% die vóór de pandemie vereist was.** Het Parlement baseerde zijn besluit op de prognose van Eurocontrol, die een halvering van het

verkeer verwacht ten opzichte van de zomer van 2019.

(...)

Het Parlement zal de Europese Commissie ook laten beslissen of zij haar regels al dan niet uitbreidt tot andere seizoenen en of zij de bezettingsgraad aanpast aan de ontwikkeling van het verkeer. De Raad moet dit besluit nog bekrachtigen.

A4E - met uitzondering van Ryanair - heeft het besluit reeds toegejuicht, maar benadrukt dat het dringend moet worden toegepast en dat moet worden gezorgd voor wederkerigheid met niet-EU-landen.

***Mijn commentaar:** Sinds het begin van de uitbraak van Covid-19 werd vóór elk IATA-seizoen over wijzigingen van de regels voor het gebruik van luchthavenslots gestemd door het Europees Parlement. Dit lange proces dwong de luchtvaartmaatschappijen om hun vluchtschema's laat op te stellen.*

Dit zal niet langer het geval zijn. Het staat de Europese Commissie vrij de regels aan te passen naarmate de gezondheidscrisis zich ontwikkelt.

> **Hoe Covid luchtvaartmaatschappijen in staat stelt hun routes weer onder controle te krijgen**

(bron Les Échos) 13 februari - Onmogelijk met het blote oog te zien, maar er zijn veel veranderingen in de lucht aan de gang nu het luchtverkeer tot een sisser afneemt. In de **komende weken zullen de luchtverkeersleiders piloten die op transatlantische routes vliegen de kans geven om buiten de gebaande paden te denken en hun eigen routes te kiezen.**

(...)

Verwachte gevolgen: minder uitstoot van koolstofdioxide en enorme brandstofbesparingen voor de luchtvaartmaatschappijen.

Onder normale omstandigheden volgden vliegtuigen die van Europa naar Noord-Amerika vlogen - vóór de pandemie een van de drukste routes ter wereld met ongeveer 1.700 dagelijkse vluchten - een selectie van vooraf bepaalde routes, die een welomlijnd wegennet vormden.

Voor Xavier Tytelman, luchtvaartconsultant en voorzitter van Aviation NXT, is dit een kleine revolutie: "Piloten zullen de meest geschikte hoogte en routes kunnen kiezen, terwijl er vroeger veel routes waren waartoe zij geen toegang hadden.

Het experiment, waarvan de duur nog niet bekend is, is alleen mogelijk dankzij verbeteringen in de satellietssystemen die worden gebruikt om het Noord-Atlantische luchtverkeer te volgen.

Verkeersleiders hebben nu real-time gegevens over vliegtuigen boven de oceaan. **Deze modernisering, gecombineerd met de**

ineenstorting van het aantal dagelijkse transatlantische vluchten (nu ongeveer 500), betekent dat de verkeersleiders de vanrails kunnen laten vallen.

(...)

Deze proeven zouden, indien zij slagen, in alle opzichten gunstig zijn: de luchtvaartmaatschappijen zouden aanzienlijk kunnen besparen en tegelijk hun schadelijke uitstoot voor het milieu verminderen.

Onderzoekers van de Universiteit van Reading in Engeland bestudeerden afgelopen winter 35.000 transatlantische vluchten en kwamen tot de conclusie dat **het brandstofverbruik tot 16% kan worden teruggedrongen wanneer vliegtuigen beter gebruik kunnen maken van de kortste routes die samenhangen met de gunstigste winden.** Een aanzienlijke besparing, aangezien deze gelijk is aan de vermindering van het brandstofverbruik bij de aankoop van een vliegtuig van de nieuwe generatie.

Brandstof vertegenwoordigt momenteel een kwart van de uitgaven van luchtvaartmaatschappijen. En zij willen ingrijpende veranderingen doorvoeren om te herstellen van een verwoestend jaar in verband met de Covid-pandemie.

(...)

Opdat dit goedkope experiment, dat onmiddellijk effect sorteert, op lange termijn zou werken, moeten de verschillende betrokken landen het eens worden over de gebruikte protocollen en software.

"Het gaat om geschillen tussen nationale kapellen, maar aangezien er minder landen zijn in het Noord-Atlantische gebied, is het eenvoudiger om experimenten uit te voeren en procedures te valideren", hoopt Xavier Tytelman.

Mijn commentaar: Het huidige lage niveau van het luchtverkeer maakt het mogelijk experimenten sneller uit te voeren dan in normale tijden.

Dit artikel heeft betrekking op het zoeken naar brandstofbesparing tijdens de zogenaamde kruisvluchtfase van de vlucht.

Andere experimenten zijn aan de gang.

Zo bieden de luchtvaartnavigatiediensten van de Parijse regio sinds december 2020 geoptimaliseerde daalprocedures aan voor de luchthavens van Paris-CDG en Paris-Orly.

Met toestemming van de luchtverkeersleiding kunnen piloten hun vliegroute optimaliseren door de horizontale vliegtijd te verkorten ten gunste van een vloeiende daling, zonder dat dit gevolgen heeft voor de vliegveiligheid.

Het doel van deze procedures is het brandstofverbruik en de daarmee gepaard gaande broeikasgasemissies te verminderen. De verwachte vermindering tijdens de daalfase wordt geraamd op -15%.

Einde persoverzicht

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers-aandeelhouders

De **jaarrekeningen van Natixis en/of Société Générale worden momenteel verzonden**. Standaard worden deze afschriften per post verzonden.

Op mijn [navigaction-website vindt u de](#) voorwaarden voor toegang tot de websites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen telkens wanneer u uw postadres wijzigt, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres op te geven**. Het zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: al uw correspondentie van de verschillende vermogensbeheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

> Mijn commentaar op de evolutie van de koers van het aandeel Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM noteert bij het sluiten van de beurs op maandag 15 februari **op 4,927 euro**. Het is -2,63% gedaald in een week. Sinds eind november 2020 is de koers van het aandeel rond de 5 euro gebleven.

Vóór de coronavirus-epidemie stond het aandeel Air France-KLM op 9,93 euro.

Het **gemiddelde (de consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 3,31 euro**. Het hoogste koersdoel is 5 euro, het laagste 1 euro. Op mijn blog vindt u de details van de analistenconsensus. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de

gezondheidscrisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) **is gestegen met \$3 tot \$63 per vat.** Hij is sinds eind oktober 2020 gestaag gestegen.

Het is bijna terug op zijn pre-pandemisch niveau van \$69.

Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van Air France-KLM aandelen.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij informatie of gedachten bezorgen die mij kunnen helpen mijn taken als bestuurder van de Air France-KLM Groep beter uit te voeren.

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de Air France-KLM groep of het aandeelhouderschap van de werknemers...

Ik zie je snel weer.

Om de laatste persrecensies van Maandag te vinden, is het [hier](#)

Als je dit persbericht goed vindt, geef het dan door.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) een emailadres naar keuze te [geven](#).

François Robardet

Directeur Air France-KLM vertegenwoordigt werknemers en voormalige werknemers-aandeelhouders PNC en PS. Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCCT Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Indien u deze brief/persbericht niet meer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#)

Indien u het persbericht liever op een ander adres ontvangt, kunt u mij dat laten weten.

Om mij te bereiken: [bericht voor Francois Robardet](#). 10832 mensen ontvangen dit persbericht online

