

De digitale gezondheidspas getest door Air France



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van de werknemers en gewezen werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 799, 15 maart 2021

Als u deze pagina niet correct ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt 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](#)  [, het is hier](#),  [vindt u deze hier](#) 

Persoverzicht van maandag

> Zal de door Air France geteste digitale "gezondheidspas" veralgemeend worden voor vliegreizen?

(bron L'Obs) 11 maart - **De minister van Vervoer, Jean-Baptiste Djebbari, zei op donderdag 11 maart dat de "digitale gezondheidspas" die Air France gaat testen op haar routes van Parijs naar Guadeloupe en Martinique, een "prefiguratie" zou kunnen zijn van een essentiële sesam voor reizen.**

(...)

Air France gaat vanaf aanstaande donderdag en gedurende een maand een "digitale gezondheidspas" testen op haar routes van Parijs naar Guadeloupe en Martinique, om "de ervaring van haar klanten te verbeteren en hun reis door de luchthaven vloeiender te laten verlopen". De resultaten van de negatieve Covid-test, die vereist is om te kunnen reizen, zullen via een partnerschap met een laboratorium worden geauthenticeerd en veilig op een aanvraag worden geregistreerd.

(...)

"Er zullen zeker gezondheidsprotocollen zijn die een test of een vaccinatiecertificaat zullen vereisen" om te kunnen vliegen, zei de minister. Vandaar het nut van deze toepassingen "in verband met laboratoria, die het reizen vereenvoudigen". **Wat de verplichting van een vaccin om het vliegtuig te nemen betreft, "deze discussie heeft**

nog niet op politiek niveau plaatsgevonden", merkte hij op.

(...)

***Mijn opmerking:** De digitalisering van de voor registratie vereiste documenten moet het mogelijk maken de wachttijden te verkorten.*

Degenen die aarzelen om hun medische gegevens in computersystemen te laten invoeren, moeten worden gerustgesteld: het gebruik van de AOKpass-applicatie is vrijwillig.

> **Hoekstra** houdt vast aan extra zetel in bestuur Air France-KLM

(bron FD, vertaald met DeepL) 11 maart - **De Nederlandse staat heeft zijn wens om een tweede vertegenwoordiger in het bestuur van Air France-KLM te krijgen nog steeds niet opgegeven.** Momenteel mag het kabinet één vertegenwoordiger afvaardigen naar de negentienkoppige raad van bestuur. Nederland overweegt een tweede verzoek in te dienen als onderdeel van zijn steun aan de in moeilijkheden verkerende luchtvaartgroep.

Deze "overweging" is woensdag verschenen in een korte verklaring die de Nederlandse staat aan de Franse beursautoriteit, de AMF, heeft gezonden. De verklaring was noodzakelijk vanwege de toegenomen zeggenschap van Nederland over de luchtvaartgroep. **Twee jaar geleden kocht Nederland een belang van 14 procent voor 744 miljoen euro. Na twee jaar geven deze aandelen recht op meer zeggenschap, overeenkomstig de statuten van Air France-KLM. Om precies te zijn, het is nu 18,56%.**

Ten tijde van de verwerving van dit belang verklaarde de aftredende minister van Financiën, Wopke Hoekstra, dat hij een extra zetel in het bestuur van de holding wilde verwerven. Dit was het doel van de onderhandelingen van afgelopen zomer over een lening van 3,4 miljard euro. Maar in ruil daarvoor zei de Franse staat dat KLM haar aanstellingsrechten zou beperken tot minder dan de drie die zij thans heeft.

Het is niet gelukt om die zetel te bemachtigen. Afgelopen zomer slaagde de heer Hoekstra erin om in ruil voor de 3,4 miljard euro steun een agent bij KLM aangesteld te krijgen. Zijn taak is ervoor te zorgen dat het geld goed wordt besteed.

(...)

Volgens het ministerie van Financiën moet de aankondiging bij de Franse AFM echter worden losgekoppeld van de besprekingen over de kapitaal aanvraag van Air France-KLM. Een woordvoerder

voegde eraan toe dat de Fransen afgelopen juni al belangrijke toezeggingen hebben gedaan, waardoor de hubfunctie van Schiphol beter behouden blijft.

Het is twijfelachtig of een extra zitplaats veel verschil zal maken voor de controle. **De raad van bestuur van Air France-KLM telt 19 leden**, van wie de meesten Frans zijn. Namens de Nederlandse staat heeft Dirk Jan van den Berg, voormalig topambtenaar en thans voorzitter van de Nederlandse Vereniging van Zorgverzekeraars, zitting in het bestuur. Namens KLM maken ook Leni Boeren (ex-Robeco), Alex Wynaendts (ex-Aegon) en Cees 't Hart, de CEO van Carlsberg die tevens voorzitter is van de raad van commissarissen van KLM, deel uit van de raad.

***Mijn commentaar:** Sinds 3 april 2016, in toepassing van de zogenaamde "Florange-wet" om langetermijninvesteringen in Franse bedrijven aan te moedigen, genieten aandeelhouders die hun aandelen meer dan twee jaar op naam hebben, een dubbel stemrecht.*

De Nederlandse staat, die in februari 2019 een belang van 14% in Air France-KLM verwierf, is sinds vorige maand getroffen. Zij bezit thans 18,56% van de stemrechten, die zij op de volgende algemene vergadering van aandeelhouders van Air France-KLM zal kunnen gebruiken. Dit zal plaatsvinden op woensdag 26 mei 2021, achter gesloten deuren indien de gezondheidssituatie zulks vereist.

Bovendien telt de raad van bestuur van Air France-KLM niet vier maar vijf Nederlandse bestuurders.

In bovengenoemd artikel wordt geen melding gemaakt van Mathi Bouts, een personeelsdirecteur die door de Europese Ondernemingsraad (op voordracht van de KLM Ondernemingsraad) is benoemd.

Hoewel de Fransen het talrijkst zijn (11 bestuurders), telt de raad ook een Chinese bestuurder, een Amerikaanse bestuurder en een bestuurder met de dubbele Britse en Canadese nationaliteit.

> In de Verenigde Staten, luchtvaartmaatschappijen op weg naar een doorstart

(AFP bron) 10 maart - **Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen**, geplaagd door een ineenstorting van het luchtverkeer sinds het begin van de pandemie, **krijgen een nieuwe reddingslijn** met Joe Biden's economische stimuleringsplan en beginnen zich voor te bereiden op

een ervaring van het verkeer.

Het plan van 1,9 biljoen dollar, dat woensdag definitief door het Congres werd goedgekeurd, omvat 14 miljard dollar voor luchtvaartmaatschappijen. In ruil daarvoor hebben zij toegezegd tot oktober niemand te ontslaan. Deze derde golf van massale steun aan de sector moet hen in staat stellen het hoofd boven water te houden totdat de verkoop van vliegtickets weer echt begint te stijgen.

(...)

Volgens de A4A is hun schuld in 2020 met 56% gestegen tot \$164 miljard.

(...)

Omdat zij niet kunnen rekenen op de lucratieve zakenreizen, die nog lang niet hersteld zijn, passen de luchtvaartmaatschappijen zich aan.

JetBlue heeft vluchten toegevoegd naar Miami en Key West in Florida en Los Cabos in Mexico, populaire toeristische bestemmingen. Om de passagiers gerust te stellen, heeft Delta de blokkering van de middenstoelen verlengd tot eind april. Verscheidene luchtvaartmaatschappijen hebben de kosten voor het annuleren of wijzigen van vluchten kwijtgescholden.

Anderen plaatsen nieuwe bestellingen om klaar te zijn om vliegtuigen op te stellen wanneer het verkeer terugkeert.

United Airlines, bijvoorbeeld, heeft 25 extra Boeing 737 MAX's besteld om, volgens chief operating officer Andrew Nocella, "niet alleen de neergang te overleven, maar ook te bloeien".

In een teken van dat optimisme kondigde Boeing dinsdag aan dat het in februari voor het eerst sinds november 2019 meer vliegtuigorders dan annuleringen had geboekt.

Virgin Atlantic krijgt nog steeds financiering om het vol te houden tot het verkeer hervat

(bron AFP) 15 maart - De Britse luchtvaartmaatschappij **Virgin Atlantic heeft zich verzekerd van 160 miljoen pond aan nieuwe financiering van haar aandeelhouders**, waaronder de Virgin Group, om haar te overbruggen tot een aanzienlijk herstel van het luchtverkeer wordt verwacht in de zomer.

(...)

Deze som, die het mogelijk zal maken de schatkist op te blazen en haar schuld

te verminderen, zal worden ontvangen in de vorm van leningen van haar aandeelhouders en van uitstel van betaling van kredieten.

De Virgin Group, eigendom van miljardair Richard Branson, zal 100

miljoen pond inbrengen. Zij is de meerderheidsaandeelhouder van Virgin Atlantic met 51% van het kapitaal, terwijl Delta Airlines de overige 49% in handen heeft.

De financiering volgt op een bedrag van 230 miljoen dollar dat in januari werd opgehaald met de verkoop van twee Boeing 787's, die het bedrijf nu zal leasen.

De maatschappij meent nu over de nodige liquiditeit te beschikken tot de verwachte hervatting van de vluchten deze zomer, en hoopt zelfs in 2022 opnieuw winst te maken.

(...)

Virgin Atlantic, dat gespecialiseerd is in trans-Atlantische vluchten, is een van de Britse maatschappijen die het meest onder de pandemie te lijden heeft gehad. Het bedrijf kwam zelfs dicht bij een faillissement voordat het een herkapitalisatieplan van 1,2 miljard pond afrondde. Het bedrijf schrapte 4.700 banen, vergeleken met 10.000 voor de pandemie.

De vrachtdivisie, die goederen vervoert, had daarentegen een recordjaar in 2020, dankzij de sterke vraag sinds het begin van de gezondheids crisis van bedrijven die hun bevoorradingsketen in stand willen houden.

Mijn commentaar: Virgin Atlantic was in 2020 dicht bij een faillissement. De CEO had herhaaldelijk fondsen geïnjecteerd, een noodzakelijke voorwaarde om hulp te krijgen van de Britse regering. Delta Air Lines was ook betrokken bij de redding van het bedrijf.

Lufthansa concentreert zich op langeafstandsroutes met lage capaciteit in het "nieuwe normaal"

(bron Le Journal de l'Aviation) 9 maart - Het vooruitzicht dat de A380's van Lufthansa weer in dienst worden genomen, is aan het wegebben. (...) Anderzijds, als de investeringen met twee derde zijn teruggebracht, zal de vloot een grondige transformatie ondergaan.

Wat de A380's betreft, geeft de presentatie van het concern geen hoop meer dat zij opnieuw onder de kleuren van de Duitse maatschappij zullen vliegen. Zij geeft aan dat van de drie modellen zeer grote vliegtuigen die vóór maart 2020 vlogen, alleen de 747-8 deel uitmaakt van de plannen voor wat de groep "het nieuwe normaal" noemt. Zowel de A380 als de 747-400 zijn uitgesloten.

(...)

)In totaal **zullen de netwerkvluchtvaartmaatschappijen van de Lufthansa Groep acht types langeafstandsvliegtuigen buiten dienst stellen om de activiteiten te vereenvoudigen en de kosten te drukken.** De 777-200ER (Austrian Airlines), A340-600 (Lufthansa), A340-300 (Lufthansa, Swiss en Edelweiss), A330-200 (die echter bij

Eurowings Discover zal blijven), 767-300 (Austrian Airlines) en MD-11F zijn ook voorbestemd om aan de grond te worden gehouden. Zo zullen 115 intercontinentale vliegtuigen buiten bedrijf worden gesteld en de Lufthansa-groep schat dat viermotorige vliegtuigen tegen het midden van het decennium minder dan 15% van de vloot van de groep zullen uitmaken. Een andere maatregel die wordt geëvalueerd is de uitdienstneming van alle vliegtuigen van meer dan 25 jaar oud.

Tegelijkertijd zullen **twee nieuwe types in het vluchtprogramma worden opgenomen: de Boeing 787 en de 777X**. De levering van de twintig Triple Sevens is uitgesteld tot 2023-2025, maar **Carsten Spohr heeft de introductie van Lufthansa's nieuwe business class voor 2022 bevestigd**. Het zou dus eerst op 787's kunnen vliegen. Als de verdeling van Dreamliner binnen de bedrijven van de groep nog niet is beslist, zei de CEO dat sommige van hen het Duitse bedrijf zouden integreren: met de terugtrekking van 747-400 en A340-600 in het bijzonder, zal het "een grote behoefte hebben aan lange-afstandsvliegtuigen met een kleinere capaciteit. Er zijn twintig 787's in vaste dienst genomen, die tussen 2022 en 2025 zullen worden geleverd, en de groep heeft opties op nog eens twintig vliegtuigen. (...)

Carsten Spohr herinnert eraan dat de groep vóór de crisis 770 vliegtuigen exploiteerde (...). 500 vliegtuigen worden aan de grond gehouden. Zo'n 350 moeten in 2021 aan de grond blijven, 250 in 2022, terwijl alle toestellen in 2023 weer in de lucht moeten zijn, met uitzondering van de 150 waarvan de permanente terugtrekking is besloten. **In 2024 moet**

dus 90% van het in 2019 bestaande aanbod hersteld zijn.

Maar Lufthansa is deze zomer al klaar. **De groep** hoopt reeds in maart minstens 50% van zijn capaciteit te kunnen aanbieden en is zelfs bereid "om snel 70% te reactiveren". Zij is **van mening dat de bevolking klaar is om te reizen: als de beperkingen worden versoepeld, zal de vraag terugkeren.**

Hij verwacht echter dat de daling van het aantal zakenreizen, "een neerwaartse trend sinds enkele jaren", zal versnellen. **Vóór de crisis waren zakenreizigers goed voor ongeveer 30% van de passagiers van de groep, maar meer dan 45% van de inkomsten. De helft van hen zal niet terugkeren, volgens Carsten Spohr. Hij maakt zich hierover geen al te grote zorgen, aangezien de groep haar aanbod tegelijk met haar capaciteiten zal verminderen en hij gelooft dat de concurrentie minder scherp zal zijn met de komende consolidatie, die hij onvermijdelijk acht.**

Mijn commentaar: De gezondheids crisis zal een einde hebben

gemaakt aan de exploitatie van viermotorige vliegtuigen, die te veel kerosine verbruiken, en de vernieuwing van de vloten van grote luchtvaartmaatschappijen hebben bespoedigd.

Deze nieuwe vliegtuigen, die minder kerosine verbruiken dan hun voorgangers (15 tot 20% minder), zullen de luchtvaartmaatschappijen in staat stellen hun CO²-uitstoot evenredig te verminderen.

> Het Verenigd Koninkrijk wil de belasting op vliegtickets verlagen om het luchtvervoer te helpen

(bron AFP) 10 maart - **De Britse regering kondigde woensdag aan dat ze de belasting op vliegtickets voor binnenlandse vluchten wil verlagen**, tot grote vreugde van een sector die verwoest is door de pandemie en ondanks de beloften van het land over klimaatverandering. (...)

Deze maatregel, waarop de sector al maandenlang aandringt, is bedoeld om het verwachte herstel van het luchtvervoer te ondersteunen na de pandemie, die een zware klap heeft toegebracht aan maatschappijen en luchthavens. Boris Johnson wil ook de regio's buiten Londen steunen, waarvan de economische activiteit ten dele afhangt van lokale luchthavens, en tegemoetkomen aan een van zijn campagnebeloften om de territoriale ongelijkheden in het Verenigd Koninkrijk te verkleinen. (...)

De milieubewegingen (...) hekelen een maatregel die ingaat tegen de beloften van de regering om de CO₂-uitstoot te verminderen.

"Vervolgens zullen ze ons vertellen dat luchthavens moeten worden uitgebreid om aan de opkomende vraag te voldoen. De regering moet de realiteit onder ogen zien dat de luchtvaartsector kleiner moet zijn dan voor de pandemie," aldus Doug Parr van Greenpeace. (...)

De regering, die in het voorjaar een raadpleging over deze belasting op vliegtuigtickets zal starten, verzekert dat zij de emissies van het luchtvervoer zal blijven terugdringen, met name door aan te dringen op het gebruik van schonere brandstoffen.

Tegelijkertijd kondigt zij een investering van 20 miljoen aan om projecten voor de verbetering van wegen en spoorlijnen te onderzoeken. (...)

Mijn commentaar: Om Flybe van het faillissement te redden, heeft de Britse regering al in januari 2020 verklaard dat zij de binnenlandse belasting op vliegtickets naar beneden zou bijstellen. Voor binnenlandse

vluchten bedraagt deze belasting 13 pond in de toeristenklasse en 26 pond in de businessklasse (respectievelijk 15 en 30 euro).

In die tijd was de CEO van IAG (de moedermaatschappij van Iberia en British Airways) zeer uitgesproken. Voor hem was het een "flagrant misbruik van openbare middelen". Een jaar later, een gezondheids crisis later, is zijn mening heel anders.

De belasting op vliegtickets (Air Passenger Duty) bracht de Britse schatkist in 2019 3,7 miljard pond (4,3 miljard euro) op, voor binnenlandse en internationale vluchten samen.

Als Boeing een beetje te geïnteresseerd is in de veiligheid van Airbus vliegtuigen

(bron Le Journal de l'Aviation) 9 maart - Maar wat kan Boeing gebeten hebben door de centrale achtertank van de Airbus A321XLR aan te vallen? **Leidinggevenden van de Amerikaanse vliegtuigbouwer hebben onlangs publiekelijk geprobeerd druk uit te oefenen op het EASA met betrekking tot de RCT waarmee de nieuwe langeafstandsvariant van de A321neo zal worden uitgerust.**

Het probleem van de in de romp geïntegreerde achterste centrale tank is niet nieuw voor lijnvluchtvaart en het EASA had reeds aangegeven dat het speciale voorwaarden zou opleggen voor de certificering van het vliegtuig. Zoals u zich wellicht herinnert, stuitte de centrale achtertank van de A340-500 in het begin van de jaren 2000 reeds op aanzienlijke weerstand van de FAA. Maar het Amerikaanse agentschap speelde zijn rol ten volle, terwijl de vragen van een rechtstreekse concurrent op zijn zachtst gezegd misplaatst lijken.

(...)

Door de plaats van de FAA in te nemen heeft de Amerikaanse vliegtuigbouwer eens te meer aangetoond hoe complex zijn betrekkingen met de Amerikaanse regelgever nog zijn.

Zeker is dat Boeing nog steeds geen antwoord heeft op het succes van de A321XLR (er zijn er meer dan 450 besteld), terwijl de nieuwe Europese langeafstandsvliegtuigen met een smalle romp zelfs meer zouden kunnen profiteren van de situatie van de luchtvaartmaatschappijen na de crisis. Het opgeven van de NMA ten gunste van een hypothetisch nieuw programma dat aan het eind van het decennium het licht zou kunnen zien, biedt Airbus echt een boulevard.

Om het simpel te zeggen, Boeing had waarschijnlijk zijn eigen huis op orde moeten houden.

Mijn commentaar: De tegenslagen van Boeing met de B737 Max hebben het bedrijf ertoe gebracht zijn NMA-project (New Midsize Aircraft) op te geven. Dit toestel moest het antwoord worden op de Airbus A321XLR.

Opmerking: RCT staat voor Rear Centre Tank

AerCap-GECAS: de geboorte van een vliegtuigleasemonster

(bron Le Journal de l'Aviation) 12 maart - Aengus Kelly, de CEO van AerCap, is niet vreemd van het maken van een plons, maar deze keer is het een echte aardbeving die de wereld van de commerciële vliegtuigleasing, en meer in het algemeen de hele luchtvervoersindustrie, door elkaar schudt.

Door de overname van GECAS creëert AerCap een monster van vliegtuigactivabeheer met een portefeuille van meer dan 2.000 commerciële vliegtuigen, bijna driemaal het aantal vliegtuigen dat door haar naaste concurrent, Avolon, wordt beheerd. De gecombineerde onderneming bezit of beheert ook meer dan 900 motoren en meer dan 300 helikopters.

AerCap, zo zal worden gememoreerd, had in 2014 al het zwaargewicht ILFC overgenomen van de Amerikaanse verzekeraar AIG, een deal die al bedoeld was om de concurrentie aan te gaan met GE Capital Aviation Services (GECAS), de leasetak van General Electric. **Nu neemt de Nederlandse leasemaatschappij dus GECAS over voor meer dan \$30 miljard** (€25 miljard), een deal die naar verwachting in het vierde kwartaal van 2021 zal worden gesloten.

(...)

Dit samengaan van de twee grootste leasemaatschappijen ter wereld is een teken van een algemene trend die met het uitbreken van de pandemie vorig jaar duidelijker is geworden. Luchtvaartmaatschappijen maken steeds meer gebruik van leasing om vliegtuigen voor hun vloot aan te schaffen, zelfs als dit betekent dat zij "sale and leaseback"-transacties met verhuurders moeten aangaan om waardevolle contanten vrij te maken.

Aengus Kelly waarschuwde afgelopen november dat het aandeel van verhuurders in de commerciële vliegtuigvloot wereldwijd de komende jaren zal blijven groeien en in 2023 meer dan 50% zal bedragen. Dit aandeel bedroeg begin vorig jaar nog slechts 44%.

De fusie van de activiteiten van AerCap en GECAS zal noodzakelijkerwijs gevolgen hebben voor de gehele bedrijfstak en voor de gehele levenscyclus van de betrokken vliegtuigen (overgang, onderhoud, follow-up van de luchtwaardigheid, modificaties, enz.) Zij zal ook een nieuw machtsevenwicht tot stand brengen met de fabrikanten en in het bijzonder met Airbus en Boeing, vooral wat de prijzen betreft. De gecombineerde onderneming had op 12 maart ten minste 490 vliegtuigen in vaste bestelling bij de twee vliegtuigbouwers: 173 bij Boeing en 317 bij Airbus.

***Mijn commentaar:** De omvang van de groep AerCAP-Gecas is indrukwekkend: 2.000 vliegtuigen.*

Deze grootte zou een sterkte zijn in normale tijden. Maar het kan een zwak punt worden als de uitweg uit de crisis zo traag blijkt te verlopen als verwacht.

De nieuwe groep AerCAP-Gecas zou zich jarenlang kunnen geconfronteerd zien met een overvloed aan vliegtuigen om te leasen en weinig klanten.

> Luchthaven Roissy: na jaren van werken zou Terminal 2B deze zomer 2020 moeten heropenen

(bron France Bleue) 14 januari 2020 - Terminal 2B op de luchthaven Roissy-Charles de Gaulle, die in april 2013 werd gesloten, zal deze zomer 2020 opnieuw worden geopend na enkele jaren van renovatiewerkzaamheden en met een verlenging. Er is speciaal een gebouw gemaakt dat aansluit op Terminal 2D.

Dit is een van de grootste bouwprojecten die momenteel op de Parijse luchthaven worden uitgevoerd. In totaal zal 77.500 vierkante meter ruimte worden gerenoveerd of gecreëerd, wat neerkomt op 15 voetbalvelden. Terminal 2B en het verbindinggebouw zouden tot 5,5 miljoen passagiers per jaar moeten kunnen verwerken, evenveel als vóór de sluiting in 2013. Volgens de directie van de groep Aéroports de Paris (ADP) zullen er voorlopig geen passagiers meer worden vervoerd en zullen er ook geen extra luchtvaartmaatschappijen aan de terminal worden toegewezen. Degenen die de afgelopen jaren naar elders zijn uitgezonden, moeten het binnen een paar maanden vinden.

Maar voor het zover is, moet het werk af zijn. Ter **plaats kan men zich een voorstelling maken van de toekomstige instapzalen**, de veiligheidscontroles, de loketten van de toekomstige luchtvaartmaatschappijen, met een modernere inrichting, luchtiger dankzij houten accenten op de muren en lichtere en warmere kleuren.

Kortom, een vleugje moderniteit voor deze in 1972 door Paul Andreu ontworpen terminal. Extra volume ook dankzij een verlenging van vijf meter op de landingsbanen.

Het tweede deel van het project betreft het knooppuntgebouw, dat niet alleen een doorgangspunt zal zijn tussen de twee terminals 2B en 2D. Het zal een eigen functie hebben en met name de veiligheidscontrolezones huisvesten. We gaan alle innovaties aanbrenge(n) die de reis van de passagiers vlotter zullen laten verlopen en dus tijd en comfort zullen besparen", verklaart Edward Arkwright, uitvoerend directeur van de ADP-groep. **"Bijvoorbeeld de grensovergang, met gezichtsherkenning waardoor de betrokken passagiers in tien seconden de controle kunnen passeren"**. Ideaal voor de reiziger met haast.

Wie meer tijd heeft en zich wil bezighouden voordat hij op het vliegtuig stapt, kan **de 5.200 vierkante meter aan winkels en restaurants ontdekken, alles in een sfeer die doet denken aan "een Parijse overdekte markt"** of zelfs kleine decoraties die doen denken aan de architectuur van de metro van de hoofdstad.

(...)

CDG terminal 2B klaar voor heropening

(bron Le Journal de l'Aviation) 12 maart - **De renovatie van terminal 2B op de luchthaven Roissy CDG en het gebouw dat deze terminal met terminal 2D verbindt, zijn voltooid en klaar om te worden geopend.** De overdracht van de sleutels door Bouygues aan de ADP-groep vond plaats in februari. Aanvankelijk zou de structuur, die sinds 2013 gesloten is, eind 2020 weer in gebruik worden genomen, maar door de gezondheids- en economische crisis is het tijdschema verschoven.

***Mijn commentaar:** Een van de maatschappijen die gebruik maken van deze gloednieuwe terminal is easyJet. De lagekostenmaatschappij zal profiteren van een aanzienlijke troef om haar activiteiten op de Parijse luchthaven nieuw leven in te blazen.*

Biobrandstoffen: Europese lagekostenmaatschappijen willen verplichting uitbreiden tot langeafstandsvluchten

(bron L'Echo touristique) 15 maart - **Europese lagekostenmaatschappijen, luchtvaartmaatschappijen en NGO's hebben hun bezorgdheid geuit over beleidsvoorstellen om het toepassingsgebied van het ReFuel EU Aviation-initiatief van de Europese Unie te beperken tot vluchten binnen de EU.** De nieuwe

wetgeving, die door de Commissie zal worden voorgesteld, zal de luchtvaartsector naar verwachting verplichten een percentage duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) te mengen met brandstof op basis van kerosine.

In een brief aan vicevoorzitter Frans Timmermans en commissaris voor vervoer Adina Vălean roept **de coalitie (waaronder Ryanair, EasyJet of zelfs Wizz Air) (...) op tot een gezamenlijke inspanning.**

"Bovendien zijn vluchten van buiten de EU en langeafstandshuboperaties al uitgesloten van veel Europees milieubeleid, zoals de richtlijn inzake de uitstoot van broeikasgassen. Veel Europees milieubeleid, zoals het emissiehandelssysteem (ETS)," legt de coalitie uit.

De ondertekenaars roepen de Europese Commissie dan ook op ervoor te zorgen dat het gebruik van SAF de ontwikkeling van emissievrije aandrijving (d.w.z. waterstof of elektriciteit) niet vertraagt.

Het SAF-beleid van de EU zal alleen een aanzienlijk effect hebben op de uitstoot van de luchtvaart als we allemaal ons steentje bijdragen, ook de exploitanten van lange-afstandsvluchten, die de grootste bron van uitstoot zijn," aldus Johan Lundgren, CEO van easyJet. SAF is slechts een tussenstap voor korte-afstandsvervoerders. Onze ultieme oplossing is emissievrije aandrijving. Daarom is het van cruciaal belang dat er specifieke stimulansen komen voor emissievrije technologieën zoals elektriciteit en waterstof. We moeten dus voorkomen dat alle middelen naar FAS worden getrokken, wat het probleem niet volledig oplost. »

Mijn commentaar: Tegenwoordig vliegen alle vliegtuigen op dezelfde brandstof: kerosine.

Wat zal er in de komende decennia gebeuren?

Tijdens het Air and Space Academy webinar (eind vorige week) kwam de vraag aan de orde. In tegenstelling tot wat de in het artikel geciteerde low-cost luchtvaartmaatschappijen beweren, lijkt het onrealistisch om tegen 2050 met vliegtuigen op waterstof of elektriciteit te vliegen.

Alleen duurzame vliegtuigbrandstoffen (biobrandstoffen of synthetische brandstoffen) lijken te kunnen voldoen aan de eisen van de klimaatakkoorden van Parijs.

Deskundigen zeggen dat het nu technisch mogelijk is synthetische brandstof te produceren uit CO2 en hernieuwbare energie.

Maar dit soort brandstof is veel duurder dan kerosine. Om een productieketen voor synthetische brandstoffen tot stand te brengen, zullen de regeringen hoge gebruiksquota moeten vaststellen.

Beurs persoverzicht

Olie: Total CEO ziet prijzen niet op 70 dollar blijven

(bron Reuters) 8 maart - Patrick Pouyanné, **CEO van Total**, zei **maandag dat het onwaarschijnlijk was dat de ruwe olieprijs op het huidige niveau van 70 dollar per vat zouden blijven.**

"Ik zet het hele jaar niet in op 70 dollar. **Ik denk dat de juiste prijs voor olie meer tussen de \$50 en \$60 per vat ligt,**" zei hij op BFM Business channel.

De prijs van een vat Brent-crude overschreed maandag voor het eerst sinds het begin van de pandemie de grens van 70 dollar, en Amerikaanse lichte ruwe olie (WTI) bereikte een hoogtepunt van meer dan twee jaar **nadat Jemenitische Houthi-troepen oliefaciliteiten in Saudi-Arabië aanvielen.**

Einde van het persoverzicht

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

De jaaroverzichten van Natixis en/of Société Générale worden u per e-mail of per post toegestuurd.

Op mijn [website](#) vindt u hoe u toegang krijgt tot de sites 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: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, en uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

> **Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM**

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 15 maart gesloten op **5,238 euro**. Het is -1,58% gedaald in een week.

Sinds eind november 2020 is de koers van het aandeel rond de 5 euro gebleven.

Vóór de coronavirusepidemie noteerde het aandeel Air France-KLM 9,93 euro.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,31 euro. Het hoogste koersdoel is 5 euro, het laagste 1 euro. U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheids crisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) is **stabiel op 69 dollar per vat**. Het is sinds eind oktober 2020 gestaag gestegen en is nu terug op het niveau van vóór de pandemie.

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

U kunt reageren op dit persbericht of mij informatie of gedachten sturen die mij kunnen helpen mijn taken als directeur van de Air France-KLM groep beter uit te voeren.

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

Tot ziens.

Om de laatste persoverzichten van maandag te vinden, is het [hier](#)

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

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

François Robardet

**Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en
voormalige werknemers vertegenwoordigt die
aandeelhouders van PNC en PS zijn.
Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet**

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCChis
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 contacteren: [bericht voor François Robardet](#). 10866 mensen ontvangen dit persbericht live