

Het partnerschap tussen Air France en de staat heeft de kosten van repatriëring verlaagd



I Brief van de directeur van Air France-KLM

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

Nr. 800, 22 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](#) 

Redactie

Beste lezers,

Meer dan 3.000 grondpersoneelsleden hebben zich reeds aangemeld voor het zevende vrijwillige afvloeiingsplan van Air France.

Velen van hen zijn vooruitgelopen op het einde van hun loopbaan, waardoor de onderneming en haar werknemers de huidige crisis hebben kunnen doorstaan.

Hartelijk dank aan hen.

Dank ook aan degenen die, ondanks het feit dat zij de onderneming hebben verlaten, deze brief wensten te blijven ontvangen.

Laten we de regels van de bescherming blijven toepassen.

François

Persoverzicht van maandag

> **Covid-19 repatriëringen: hoe het partnerschap tussen Air France en de staat heeft bijgedragen tot een lagere**

factuur

(bron Bfm Eco) 19 maart - In haar donderdag gepubliceerde jaarverslag spreekt **de Rekenkamer haar tevredenheid uit over het partnerschap tussen Air France en de Staat, dat een "efficiënte exploitatie tegen gecontroleerde kosten" mogelijk heeft gemaakt.** "De verbintenis van Air France heeft ertoe geleid dat het aantal door de Staat gecharterde vluchten beperkt is gebleven tot 48, terwijl 260 vluchten zijn gecharterd door de Duitse regering en 186 door de Britse regering," aldus de rechtbank.

Door het geringe aantal charters konden de kosten van de operaties beperkt blijven tot 21,1 miljoen euro voor Frankrijk, tegen 93 miljoen euro voor Duitsland en 45,2 miljoen euro voor het VK. Na aftrek van de vergoedingen die de EU verschuldigd is via het mechanisme voor civiele bescherming van de Unie (MPCU), worden de nettokosten van de repatriëring van de 243.000 geholpen Fransen geraamd op 8,5 miljoen euro, of 35 euro per Fransman.

Het Hof stelt dat Air France "aanzienlijke inspanningen heeft geleverd om aan de eisen van het ministerie van Buitenlandse Zaken te voldoen.

(...)

De tariefoptimaliseringsalgoritmen zijn uiteraard "terzijde geschoven, zodat de tarieven worden toegepast die in geval van nood worden gehanteerd". Tenslotte heeft "de eis van een afstand van ten minste één meter tussen twee passagiers" vanaf 11 mei "de mogelijkheid om de hutten te vullen mechanisch verminderd".

Niettemin heeft Air France "veel aandacht besteed aan de stroom van inkomend en uitgaand verkeer alvorens ermee in te stemmen een speciale commerciële vlucht te organiseren". Zij raamt dat de opbrengst van deze operaties het mogelijk heeft gemaakt al haar directe variabele kosten en 64 % van de overige kosten te dekken", merkt het Hof op.

In totaal zullen de door Air France of haar dochteronderneming Transavia uitgevoerde retourvluchten bijna 60% van de repatriëringsvluchten van Franse burgers voor hun rekening hebben genomen. **"In het Verenigd Koninkrijk en Duitsland heeft geen enkele maatschappij ermee ingestemd zo nauw met de overheid samen te werken als Air France met het ministerie van Buitenlandse Zaken,"**

aldus het Hof van Cassatie. Zij rechtvaardigen de houding van de maatschappij door "een bedrijfscultuur die gekenmerkt wordt door haar

geschiedenis als nationale luchtvaartmaatschappij", "de wens om de kosten te beperken die voortvloeien uit de gedeeltelijke activiteit van het personeel en de stilstand van de vliegtuigen" en "de keuze om te investeren in het internationale imago van Air France".

***Mijn commentaar:** Proficiat aan alle teams van Air France die aan het begin van de gezondheids crisis hebben geholpen bij de repatriëring van honderdduizenden Fransen.*

Ik zou ook van deze gelegenheid gebruik willen maken om de KLM-teams te feliciteren die hebben geholpen bij de repatriëring van hun landgenoten.

> **Wat betekent de verkiezingsuitslag voor de luchtvaart? (Que signifient les résultats des élections pour l'aviation ?)**

(bron: Upinthesky vertaald met Deepl) 18 maart - Langzaam maar zeker worden de resultaten van de verkiezingen bekend. De VVD en D66 zijn de grootste partijen geworden, en de komende dagen zal worden begonnen met de vorming van een nieuwe coalitie. Wat betekenen de verkiezingsuitslag en een nieuwe coalitie voor de luchtvaart?

VVD - de heer Rutte

De **VVD van demissionair premier Rutte** is opnieuw de grootste partij van het land, met 33 zetels. De partij staat **bekend om haar positieve houding tegenover de luchtvaart**. In haar verkiezingsprogramma zegt de partij dat de Nederlandse luchtvaart, met Schiphol als gateway en hubfunctie, voor honderdduizenden banen zorgt. "Dit is de reden voor het steunpakket voor KLM in de Corona-crisis. Een faillissement van KLM zou dramatische gevolgen hebben voor Schiphol."

Schiphol en de rest van de luchtvaartsector moeten zich kunnen blijven ontwikkelen, vindt de VVD.

(...)

D66 - Mevrouw Kaag

Met een forse zetelwinst voor D66 heeft de luchtvaart in mevrouw Kaag haar eerste kandidaat gevonden die kritisch staat tegenover de regering. **In haar verkiezingsprogramma schrijft de partij dat het luchtverkeer en de scheepvaart tot nu toe niet zijn aangepakt, maar wel in toenemende mate bijdragen aan de groei van de CO2-uitstoot.** De partij wil dit probleem op Europees niveau aanpakken door strengere normen vast te stellen. D66 wil ook dat Europa meer investeert in schonere vervoerswijzen.

In haar verkiezingsprogramma stelt D66 een aantal drastische

maatregelen voor de luchtvaart voor. De vrijstelling van accijns op kerosine in Europa moet worden afgeschaft, er moet een Europese belasting op vliegtickets komen en de partij wil ook dat de BTW op treinkaartjes wordt afgeschaft. "Op die manier weerspiegelt de prijs van vliegreizen beter de totale kostprijs en wordt de trein een volwaardige concurrent op korte afstanden".

D66 zegt de opbrengst te willen gebruiken om te investeren in de ontwikkeling van duurzame vormen van vervoer, zoals CO2-vrije luchtvaarttechnologie. Daarnaast is D66, net als de VVD, voorstander van één Europees luchtruim. Tot slot wil de partij van de heer Kaag oneerlijke concurrentie in de luchtvaartsector aanpakken en de staatssubsidies aan luchtvaartmaatschappijen in Europa afschaffen.

CDA - de heer Hoekstra

De lijsttrekker van het CDA, Wopke Hoekstra, heeft de afgelopen jaren naam gemaakt in de luchtvaartwereld voor de KLM. Als minister van Financiën besloot hij namens Nederland een groter aandeel in Air France-KLM te verwerven. Hij heeft ook vaak gesproken over het steunprogramma voor de KLM tijdens de Covid-19 crisis, waarover hij met de maatschappij heeft onderhandeld.

Het CDA zit precies tussen de VVD en D66 in. Net als de VVD vindt de partij van Hoekstra dat een concurrerende en duurzame luchtvaart op Schiphol en andere luchthavens van groot belang is voor de Nederlandse economie en werkgelegenheid. De partij wil echter een nieuw evenwicht vinden tussen mens, milieu en economie. "Stillere, schonere en zuinigere vliegtuigen moeten bijdragen aan het verminderen van de overlast voor de directe leefomgeving en in een komende kabinetsperiode zullen daartoe technologische projecten worden gestimuleerd."

Het CDA wil het aantal vluchten op Schiphol voorlopig beperken tot het huidige maximum van 500.000. Het aantal nachtvluchten zal daarbij worden beperkt. "Schiphol en de regionale luchthavens moeten daarbij optreden als een gezamenlijk Nederlands netwerk, zodat de beschikbare capaciteit beter wordt benut." Net als D66 wil de partij dat het gebruik van de trein over korte afstanden wordt gestimuleerd. Wat het CDA betreft moet de opening van vliegveld Lelystad opnieuw worden bekeken. Als het geopend zou worden, zouden laagvliegen onaanvaardbaar zijn.

(...)

Mijn commentaar: De parlementsverkiezingen in Nederland vonden vorige week plaats. Het stelsysteem is proportioneel.

De verkiezingen werden gehouden om 150 vertegenwoordigers te kiezen voor het Lagerhuis, het equivalent van de Franse Nationale Vergadering.

Zeventien partijen wonnen ten minste een zetel. De vier partijen die in de vorige zittingsperiode de coalitie vormden (VVD, D66, CDA en ChristenUnie) behaalden een meerderheid van de zetels. Er zal een coalitie van ten minste vier partijen moeten worden gevormd om een regering te vormen.

Het is gebruikelijk dat de best geplaatste partij in de coalitie de post van premier krijgt en de op één na best geplaatste de post van minister van Financiën. De VVD blijft de grootste partij.

De belangrijkste uitslag voor de luchtvaartwereld is die van D66 (Democraten 66), die de op een na grootste partij wordt in plaats van het CDA.

De toegenomen invloed van deze sector doet vermoeden dat aan luchtvaartmaatschappijen nieuwe verplichtingen in verband met duurzame ontwikkeling kunnen worden opgelegd.

> Vertrek plan: Hop! werknemers voor de rechter

(bron Le Figaro) 19 maart - **De fakkel brandt tussen de groep Air France en de piloten van haar kortereafstandsdochter Hop! In het geding is de geplande aanwerving door Air France van 116 ervaren piloten die begin 2020, voor de gezondheids crisis, in dienst waren genomen.** Eind april zouden sommigen van hen met hun opleiding bij Air France moeten beginnen om hun kwalificatie op de Boeing 737 te behalen.

Dit besluit valt niet in goede aarde bij de Hop! werknemers, die 1.007 van de 2.400 banen bij hun luchtvaartmaatschappij schrappen. Met het verlies van 317 piloot posities. En uiteindelijk, ontslagen als er niet genoeg kandidaten waren voor vertrek. Het resultaat is dat Hop! stewardessen niet begrijpen waarom deze piloten van buiten de maatschappij zo slecht behandeld worden. Negentig Hop! piloten zijn geslaagd voor de Air France tests," legt Joël Rondel uit, de secretaris van de CGT van het sociaal en economisch comité van Hop! We gaan eerst hun recht op herclassificatie opeisen. »

Volgens

onze informatie **heeft de CSE de zaak voor de rechter gebracht.**

Vorige week heeft zij Air France, Transavia (haar lagekostenfiliaal) en Hop! voor de rechtbank van Bobigny gedaagd wegens "niet-naleving van het recht op herindeling van het cockpitpersoneel". "De hoorzitting zal deze vrijdagochtend plaatsvinden. Aangezien het om een kort geding gaat, zou de rechter in de komende dagen uitspraak moeten doen.

Voor het personeel van Hop! is deze dagvaarding ook een manier om druk uit te oefenen op de directie, terwijl de arbeidsadministratie haar medio februari heeft gelast haar plan voor vrijwillig ontslag te herzien. Zij verwijt Hop! dat het zijn vliegtuigpersoneel (piloten, stewards, stewardessen) tegen ongunstige voorwaarden heeft overgeplaatst naar andere maatschappijen van de groep (Air France en Transavia).

Piloten die naar Transavia worden overgeplaatst zouden hun anciënniteit verliezen en als copiloot naar de onderste regionen van de ladder terugkeren. Een gezagvoerder die 10.000 euro bruto per maand verdient, zou bij Transavia opnieuw als copiloot zijn begonnen aan 5.500 euro. Een bonus van één jaarsalaris zou dit verschil over drie jaar compenseren.

Dezelfde logica geldt voor het cabinepersoneel. Een hoofdsteward die 3.000 tot 3.500 euro netto per maand ontvangt, zou opnieuw zijn begonnen als basissteward op 2.200 euro. Hij zou ook een salarisbonus voor een jaar krijgen, maar zijn anciënniteit verliezen.

Gezien de weigering van de arbeidsautoriteiten zal Hop! het bijltje erbij neer moeten gooien of zijn aanpak moeten wijzigen. **Volgens onze informatie, is het bedrijf bezig met een alternatief plan. Zij zou zich tegenover de piloten en stewardessen ertoe verbinden geen ontslagen door te voeren, ook al zijn er niet voldoende kandidaten voor vertrek.** Degenen die bij Hop! willen blijven, kunnen dat doen. In ruil daarvoor zullen degenen die naar Air France overstappen de regels van het spel aanvaarden: opnieuw onderaan de ladder beginnen met een lager salaris en zonder anciënniteit. Het valt nog te bezien of deze vorderingen ons in staat zullen stellen met de vakbonden tot overeenstemming te komen, en of dit wankele evenwicht niet in twijfel wordt getrokken door de hoorzitting van aanstaande vrijdag [19 maart] 's morgens.

Mijn commentaar: De aankondiging door Air France en de SNPL van de aanwerving van 116 piloten kwam als een verrassing. Sommigen zagen het als een poging om de mogelijkheden tot herclassificatie van

HOP-piloten te beperken.

IAG, eigenaar van British Airways, trekt 1,4 miljard dollar uit om onrust in reiswereld te overleven

(bron Reuters) 19 maart - IAG, eigenaar van British Airways, heeft 1,2 miljard euro opgehaald met een obligatie-uitgifte die naar eigen zeggen zal helpen een mogelijk langer dan verwachte terugval in het reisverkeer te overleven.

(...

)De eigenaar van Iberia en Vueling in Spanje en Aer Lingus in Ierland zei vorige maand dat het genoeg cash had om de crisis te doorstaan, maar dat het zou blijven zoeken naar nieuwe schuldopties. Donderdag besloot het zijn oorlogskas aan te vullen.

Zij verklaarde dat de opbrengst van de emissie zou kunnen worden gebruikt om het hoofd te bieden aan een langduriger recessie of om "de flexibiliteit te verschaffen om te profiteren van een herstel van de vraag naar luchtvervoer".

Bij de bekendmaking van de definitieve voorwaarden van de obligatielening **zei IAG vrijdag dat de vraag sterker was geweest dan verwacht, waardoor zij 1,2 miljard euro kon ophalen, meer dan de 1 miljard euro die zij oorspronkelijk had gepland.**

De ongedekte senior obligaties, uitgegeven in twee tranches van 500 miljoen euro met looptijd tot 2025 en 700 miljoen euro met looptijd tot 2029, werden geprijsd tegen een rendement van 2,75% voor de eerste tranche en 3,75% voor de tweede.

IAG was begonnen de obligaties op de markt te brengen tegen een rendement van 3,25% voor de schijf van vier jaar en 4,25% voor de schijf van acht jaar, maar nadat zij van beleggers die op zoek waren naar rendement een vraag van meer dan 3 miljard EUR had gekregen, kon zij het rendement voor elk van de tranches aanzienlijk verlagen met 50 basispunten.

Een dergelijke verkrapping is betrekkelijk ongebruikelijk op de obligatiemarkt en het uiteindelijke prijspeil is een belangrijke prestatie voor een onderneming die in september, midden in de COVID-19-crisis, werd geconfronteerd met kredietkosten op zeven jaar van meer dan 7,5%.

(...)

Zowel Lufthansa als easyJet hebben de afgelopen maanden de obligatiemarkten aangeboord, waarbij de Duitse luchtvaartmaatschappij een groot deel van het reddingspakket van de regering terugbetaalde na haar laatste schuldverkoop van 1,6 miljard

euro en easyJet in februari 1,2 miljard euro ophaalde.

Mijn commentaar: *De ene na de andere Europese luchtvaartmaatschappij herschikt haar schulden in verband met de gezondheids crisis. In noodgevallen waren zij leningen aangegaan bij de Staten, soms van korte duur (minder dan drie jaar) tegen hoge rentepercentages (meer dan 6%).*

De Air France-KLM groep heeft reeds aangekondigd dat zij voornemens is op dezelfde wijze te werk te gaan, nadat de Europese Unie en de Franse en Nederlandse regeringen een akkoord hebben bereikt over de tegenhangers van het herkapitalisatieproject.

British Airways en easyJet hebben dergelijke tegenprestaties niet opgelegd gekregen omdat beide luchtvaartmaatschappijen buiten de Europese Unie zijn gevestigd.

> **EasyJet ziet het einde van de tunnel**

(bron Les Echos) 22 maart - **Het einde van de tunnel is in zicht, maar de uitgang is nog ver weg, zo verklaarde in essentie de CEO van easyJet, Johan Lundgren, ter gelegenheid van een maandag door Eurocontrol georganiseerde videoconferentie.**

(...)

Met slechts 221 geplande vluchten vorige week, vergeleken met zo'n 1.700 in dezelfde periode van 2019, is easyJet nog steeds slapende. **De maatschappij heeft zelfs meer in haar aanbod moeten snijden dan haar traditionele rivalen, Air France-KLM, Lufthansa en IAG, wier bedrijfsniveaus gemiddeld 10 punten hoger liggen dan die van low-cost maatschappijen in Europa.**

"We willen alleen winstgevende vluchten uitvoeren. Maar we zijn klaar om opnieuw te starten zodra dat mogelijk is," zegt Johan Lundgren, voor wie easyJet al is overgegaan "van de overlevingsfase naar de herstelfase", in afwachting van de derde fase, die "de terugkeer naar groei" zal zijn.

De korte periode van euforie die gepaard ging met de aankondiging van het Britse tijdschema voor de deconflictregering stelde de onderneming in staat zich blijvend te beschermen tegen een kastekort, doordat zij er eind februari in slaagde op de obligatiemarkt nog eens 1,2 miljard euro aan te trekken. Het aanbod werd zelfs zesmaal overtekend! Dit, gevoegd bij de 2,5 miljard pond liquide middelen aan het begin van het jaar, zou het bedrijf in staat moeten stellen te wachten op het herstel in de zomer, aangezien zijn cashverbruik in januari nog 40 miljoen pond per week

bedroeg.

Het ziet er echter naar uit dat het herstel zeer ongelijkmatig over de wereld zal verlopen, met een bonus voor degenen wier vaccinatiecampagne het verst gevorderd is, maar ook voor degenen wier binnenlandse markt perspectieven voor omschakeling biedt. In het Verenigd Koninkrijk heeft easyJet zopas de opening aangekondigd van binnenlandse routes tussen Engeland, Schotland en Noord-Ierland. Hetzelfde geldt voor Frankrijk, de op een na grootste markt, waar de maatschappij onlangs de opening aankondigde van vijf nieuwe binnenlandse routes voor de komende zomer.

Naast deze gedwongen en waarschijnlijk tijdelijke heroriëntering op de binnenlandse markten is er een andere, meer blijvende heroriëntering op de grondslagen van het lagekostenmodel. **Na een lange periode van afglijden naar een tussenmodel** tussen dat van de zuivere lagekostenmaatschappijen zoals Ryanair en Wizzair en dat van de traditionele luchtvaartmaatschappijen, **heeft easyJet de duimschroeven duidelijk aangedraaid wat de kosten betreft.** Zo wordt sinds vorige maand de handbagage die niet onder de stoel past in rekening gebracht, evenals de keuze van de stoel. Bovendien is intern een kostenbesparingsplan ten uitvoer gelegd, dat heeft geleid tot een vermindering van het aantal werknemers met een derde. **EasyJet zal veel low-coster uit de crisis komen dan toen het de crisis inging.**

***Mijn commentaar:** easyJet's terugkeer naar een meer low-cost model is begrijpelijk in de nasleep van de crisis. Het zou ook te wijten kunnen zijn aan een anticipatie op de waarschijnlijke daling van het zakenverkeer.*

Vóór de crisis had easyJet in Frankrijk een passagiersaantal voor zakenreizigers dat dicht bij dat van Air France lag.

> **Sterkere banden tussen TAP Air Portugal en Emirates Airlines**

(Air Journal source) 17 maart - **TAP Air Portugal en Emirates Airlines hebben een memorandum of understanding (MoU) getekend om het codeshare partnerschap uit te breiden naar Noord- en Zuid-Amerika, Noord-Afrika en Oost-Azië.**

De codeshare-overeenkomst tussen de Portugese luchtvaartmaatschappij en Emirates, die in 2012 van start ging, zal worden uitgebreid tot nieuwe routes. Onder voorbehoud van de vereiste wettelijke goedkeuringen zal de uitgebreide overeenkomst naar

verwachting op 1 mei 2021 in werking treden en klanten "naadloze boekingen, ticketuitgifte en reisvoordelen op 70 bestemmingen in de netwerken van beide luchtvaartmaatschappijen" bieden.

(...)

Emirates en TAP Air Portugal zullen ook nagaan hoe de samenwerking in het kader van hun respectieve frequent flyer-programma's kan worden verbeterd, onder meer door wederzijdse verdien- en inwisselingsmogelijkheden en populaire voordelen zoals loungetoegang.

(...)

> **Luchtvaartmaatschappij: de oprichters van Norwegian herlanceren hun lange-afstands low-cost business**

(bron Les Echos) 17 maart - Sommigen zouden zeggen dat zij een aanhang hebben voor hun ideeën, anderen dat het hen niet aan lef ontbreekt. **Slechts enkele weken nadat Norwegian zijn lange-afstandsvluchten had gestaakt en zijn Franse basis onder curatele was gesteld, kondigden de belangrijkste oprichters van de Noorse goedkope luchtvaartmaatschappij de lancering aan van een nieuwe goedkope transatlantische luchtvaartmaatschappij, naar het model van Norwegian.**

Deze nieuwe maatschappij, "Norse Atlantic Airways" genaamd, zal vluchten aanbieden tussen bestemmingen als New York, Los Angeles, Miami en Londen, Oslo en Parijs, met gebruikmaking van Boeing 787's en met ingang van december 2021. Een type vliegtuig en routes die tot afgelopen januari van Norwegian waren, toen de Noorse maatschappij gedwongen werd terug te vallen op middellangeafstandsvluchten vanuit Scandinavië om te overleven.

(...)

"We hebben nu een unieke kans om een gloednieuwe luchtvaartmaatschappij van de grond af op te bouwen," zegt Bjorn Tore Larsen, CEO van Norse Atlantic Airways, die naast stichtend CEO Bjorn Kjos een van de belangrijkste aandeelhouders van Norwegian was, in een verklaring.

(...)

)Naast de vele Boeing 787's die door de crisis beschikbaar zijn gekomen (waaronder de 35 B787's van Norwegian), zal Bjorn Tore Larsen een beroep kunnen doen op zijn belangrijkste onderneming, OSM Aviation, die gespecialiseerd is in het leveren van piloten en cabinepersoneel tegen gereduceerde kosten, en die reeds een deel van de bemanningen van Norwegian heeft geleverd.

(...)

Deze terugkeer naar de voorgrond van de scène van de vroegere stichters van Noors maakt niet alleen gelukkig. **In een vitrioolverklaring verklaarde de belangrijkste Franse pilotenvakbond, de SNPL, dat zij "verbijsterd" was over deze terugkeer, terwijl het lot van de voormalige werknemers van Noors Franse basis, die in januari jl. werd gesloten, nog steeds niet is geregeld.**

In totaal werden 145 piloten, 136 cabinepersoneelsleden en 5 administratieve medewerkers met Roissy-CDG als standplaats "in de kou" gezet toen de vluchten vanuit Parijs werden stopgezet. En dit zonder er zeker van te zijn dat zij in aanmerking kunnen blijven komen voor de Franse sociale zekerheid, aangezien hun werkgever een Ierse dochteronderneming van Noorwegen is. **Vandaar de woede van de SNPL, die de voormalige managers van Norwegian ervan beschuldigt een bedrijf te willen opzetten met lagere kosten, door voormalige werknemers over te nemen tegen minder gunstige voorwaarden.**

***Mijn commentaar:** ik deel de verontwaardiging van de pilotenvakbond over de voormalige werknemers van Norwegian. Helaas zijn zij niet de enigen die de gevolgen van de gezondheids crisis ondervinden.*

De werknemers van CBS, een dochteronderneming van WFS, behandelden de bagage van Air France op Roissy. Aangezien het contract door Air France werd opgeschort, besloot WFS haar dochteronderneming te liquideren.

CBS wordt nu overgenomen en twee kopers hebben zich gemeld: ONET en ... WFS.

Volgens een door Le Parisien geciteerde waarnemer "is er niets illegaals aan dat een groep een aanvraag indient om zijn eigen dochteronderneming over te nemen. Het is niet ondenkbaar dat een concern een dochteronderneming in een met Covid verbonden context inbrengt zonder de kosten van ontslagen op zich te moeten nemen, terwijl het in aanmerking zou kunnen komen voor overheidsmaatregelen ten behoeve van ondernemingen in moeilijkheden. Wanneer een bedrijf onder curatele wordt gesteld, wordt het snoer doorgesneden en kost het minder om mensen te ontslaan.

> Airbus en Rolls-Royce voeren testvlucht uit op 100% duurzame brandstof

(bron Le Journal de l'Aviation) 18 maart - De productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) zal in een stroomversnelling komen. Airbus en Rolls-Royce hebben met steun van DLR (het Duitse centrum voor luchtvaartonderzoek) en Neste een nieuwe testcampagne gelanceerd om de haalbaarheid en de technische en milieu-effecten van het gebruik van 100% SAF bij commerciële activiteiten te beoordelen. **Een eerste testvlucht heeft zojuist plaatsgevonden in Toulouse met een A350-900 (MSN1), om na te gaan of de systemen van het vliegtuig compatibel zijn met het gebruik van duurzame brandstof die niet is vermengd met conventionele kerosine.**

Daarom is begonnen met het valideren van de brandstof - "MY Sustainable Aviation Fuel", geleverd door Neste. Dit zal worden gevolgd door verdere tests in april en het najaar om de emissies tijdens de vlucht te meten. De Airbus A350 zal dan worden geflankeerd door een DLR volgvliegtuig, een Falcon 20-E. Tegelijkertijd zullen tests op de grond worden uitgevoerd om de deeltjesuitstoot tijdens luchthavenactiviteiten te analyseren. De deelnemers aan dit project, ECLIF3 genaamd (Emission and Climate Impact of Alternative Fuels), willen ook nagaan welke gevolgen het gebruik van uitsluitend SAF heeft voor de prestaties van het vliegtuig.

(...)

Simon Burr, directeur productontwikkeling en technologie bij **Rolls-Royce Civil Aerospace**, legt uit dat **de motorfabrikant het gebruik van SAF wil bevorderen omdat "bij lange-afstandsreizen nog tientallen jaren straalmotoren zullen worden gebruikt.** SAF is dan ook van essentieel belang voor het koolstofvrij maken van dit soort reizen. "Hij steunt ook initiatieven om de beschikbaarheid van SAF voor de luchtvaartindustrie te vergroten.

Niet alleen moet immers worden bewezen dat het gebruik ervan geen gevolgen heeft voor de veiligheid en de prestaties van vliegtuigen en dat de milieuwinst reëel is (80% vermindering van de uitstoot van broeikasgassen gedurende de levenscyclus, volgens Neste), maar **ook moet de grootschalige productie ervan worden ontwikkeld.**

Gesterkt door het groeiende aantal leveringscontracten dat het afsluit met luchtvaartmaatschappijen over de hele wereld (met name in de Verenigde Staten), schat het Finse bedrijf dat het aandeel van duurzame brandstof in de luchtvaart in 2030 10% zal bedragen (vergeleken met minder dan 1% vóór de crisis). Volgens de IATA zou in 2021 100 miljoen liter kunnen worden geproduceerd. Vóór de crisis hadden al meer dan veertig luchtvaartmaatschappijen er gebruik van gemaakt en was bijna 7 miljard liter vooraf besteld.

Mijn commentaar: De opvattingen van de CEO van Rolls-Royce over duurzame luchtvaart liggen in de lijn van die van andere spelers in de

luchtvaart.

Oplossingen waarvoor technologische doorbraken nodig zijn (waterstof of elektrische vliegtuigen) zullen pas over vele jaren operationeel zijn. Het is van essentieel belang dat de ontwikkeling van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) wordt versneld.

Volgens de IATA bedraagt de huidige productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen 50 miljoen liter per jaar. De wereldwijde commerciële vliegtuigvloot verbruikte in 2019 360 miljard liter kerosine.

Boeing: Amerikaanse toezichthouder inspecteert 787 Dreamliner, "productieproblemen

(bron Capital) 18 maart - (...) **De FAA** zei in een bericht dat donderdag naar AFP werd gestuurd dat het "een aantal corrigerende maatregelen heeft genomen om de productieproblemen met de Boeing 787 op te lossen. De FAA heeft **besloten vier vliegtuigen zelf te inspecteren en luchtwaardigheidscertificaten af te geven**, een standaard regelgevende stap voordat de vliegtuigen naar klanten worden verscheept.

Deze taak wordt gewoonlijk uitgevoerd door werknemers van Boeing die, krachtens een overeenkomst tussen de autoriteiten en de fabrikant, de vliegtuigen mogen inspecteren en luchtwaardigheidscertificaten mogen afgeven namens de FAA. **Als de FAA het nodig acht, "behoudt zij zich het recht voor" om meer 787's te inspecteren.** De autoriteit wijst erop dat haar eigen inspecteurs regelmatig sommige 787's zelf onderzoeken om hun vaardigheden op peil te houden.

Boeing is van plan de leveringen van zijn "Dreamliner"-vliegtuigen tegen eind maart te hervatten. "We zijn bemoedigd door de vooruitgang die ons team heeft geboekt om de hervatting van de leveringen aan het 787-programma mogelijk te maken," zei het bedrijf in een bericht aan AFP. "Wij hebben gedurende deze hele inspanning contact gehouden met de FAA en zullen hun richtsnoeren voor de goedkeuring van de luchtwaardigheidscertificaten voor de eerste vliegtuigen toepassen", voegde het bedrijf eraan toe.

Boeing meldde in september dat het verscheidene defecten had ontdekt, eerst in de rompverbinding en vervolgens in de horizontale stabilisator. De vliegtuigbouwer zei toen dat hij een inspectie van al zijn productievliegtuigen had opgestart. Als gevolg van de daling van het luchtverkeer sinds het begin van de pandemie en een daling van de vraag naar grotere vliegtuigen, had de groep al aangegeven dat zij

vanaf maart slechts vijf 787 Dreamliner-vliegtuigen per maand zou produceren, tegenover tien vorige zomer.

De FAA heeft ook de bevoegdheid behouden om alle nieuwe 737 MAX's te inspecteren die door Boeing zelf zijn geproduceerd sinds maart 2019, toen het vliegtuig aan de grond werd gehouden na twee dodelijke ongevallen. Eind november kreeg het toestemming om weer te vliegen.

De toekomst van ATR propellervliegtuigen blijft onduidelijk na een rampjaar

(bron Les Echos) 17 maart - **ATR zit in het slop. Het afgelopen jaar was Waterloo of bijna Waterloo waardig voor de fabrikant van propellervliegtuigen, een 50/50 dochteronderneming van Airbus en het Italiaanse Leonardo.** De grootste fabrikant van regionale vliegtuigen ter wereld zal in 2020 slechts 10 vliegtuigen hebben geleverd, tegen 68 in 2019 en 72 die oorspronkelijk voor 2020 waren gepland. Het aantal nieuwe bestellingen blijft beperkt tot 6, annuleringen niet meegerekend, tegenover 52 het jaar voordien.

(...)

De kleine regionale luchtvaartmaatschappijen die klant zijn van ATR zijn het meest getroffen door de daling van het verkeer.

ATR is er niettemin in geslaagd zijn personeelsbestand met 15% in te krimpen (d.w.z. 186 van de 1 209 geschrapte banen) **zonder gedwongen vertrek**, dankzij vrijwillige vertrekkers en de ondertekening van een kostenverlagingsovereenkomst. Daardoor zou het in 2021 weer langzaam omhoog moeten kunnen klimmen, ook al blijven de vooruitzichten somber.

(...)

ATR behoudt niettemin enkele solide troeven. Naast een orderboek van 176 ATR-42 en ATR-72 vliegtuigen - zijn twee modellen van 46 en 78 zitplaatsen -, **is de vliegtuigfabrikant nu alleen op de markt voor regionale propellervliegtuigen**, na de beslissing van het Canadese Longview Aviation Capital om te stoppen met de productie van de Q400, gekocht van Bombardier in 2018 .

ATR hoopt ook tegen het einde van het eerste halfjaar de certificering van de Chinese autoriteiten te verkrijgen om eindelijk de Chinese markt te kunnen betreden. Een groen licht waar al jaren op wordt gewacht.

Tenslotte zou ATR in staat moeten zijn mee te liften op de groene golf, met een brandstofverbruik dat 40% lager ligt dan dat van regionale jets.

Dit alles werkt in het voordeel van ATR, maar alleen als zijn twee machtige aandeelhouders, Airbus en Leonardo, op een dag besluiten duidelijkheid te verschaffen over de routekaart van ATR.

Voorlopig lijkt de vliegtuigbouwer uit Toulouse geen deel uit te maken

van de Airbus-routekaart naar een eerste koolstofarm vliegtuig tegen 2035. En dat terwijl een van de drie in september jongstleden door Airbus onthulde concepten een regionaal propellervliegtuig zou zijn. **Gevraagd naar de mogelijke rol van ATR, stelde Stefano Bortoli zich tevreden om die te negeren. Vraag Airbus wat ze van plan zijn te doen," antwoordde hij. Wij, onze routekaart blijft om de bestaande modellen te verbeteren. »**

Het lang gekoesterde plan voor een "ATR Neo" met zuiniger motoren lijkt te zijn gesneuveld. Evenmin lijkt het bedrijf zich zorgen te maken over het project voor een elektrisch regionaal vliegtuig met 11 zitplaatsen dat is aangekondigd door de Britse motorfabrikant Rolls-Royce, in samenwerking met de Italiaanse fabrikant van vliegtuigconstructies Tecnam. Onze luchtvaartklanten kunnen kleine elektrische vliegtuigen niet rendabel exploiteren," zegt Stefano Bortoli. Het minimum is 42 zetels. Maar de technologieën die nodig zijn voor een vliegtuig van deze omvang "zijn nog niet rijp", zegt hij.

Als er niets gebeurt, zal de wereldhonger naar olie in 2026 een nieuw record bereiken

(bron AFP) 17 maart - **Na de gezondheids crisis zal de mondiale vraag naar olie er twee jaar over doen om terug te keren naar het niveau van voor de crisis, om vervolgens tot minstens 2026 te blijven groeien en een nieuw record te bereiken, tenzij deze vraag wordt beteugeld in naam van de klimaatbescherming, aldus het Internationaal Energieagentschap (IEA) woensdag.**

Anderzijds zouden "krachtiger maatregelen en gedragsveranderingen binnenkort een +piek+ in de vraag teweeg kunnen brengen", aldus het agentschap in zijn Oil 2021-rapport, waarin vijfjarenprognoses worden gemaakt. Bij de huidige stand van het beleid zou deze vraag in 2026 104 miljoen vaten per dag (mb/d) bedragen, 4% meer dan in 2019.

Azië zal 90% van de toename voor zijn rekening nemen. Daarentegen zal de vraag in de 37 ontwikkelde OESO-landen volgens het IEA naar verwachting niet terugkeren naar de niveaus van vóór 2020.

De petrochemie zal de wereldwijde honger naar zwart goud blijven aanwakkeren. De vraag naar benzine heeft wellicht al zijn "hoogtepunt" bereikt omdat de toename van de efficiëntie en de overschakeling op elektrische voertuigen de groei van het vervoer in de ontwikkelingslanden compenseren.

Verwacht wordt dat het verbruik van kerosine, de sector die vorig

jaar het zwaarst werd getroffen, geleidelijk zal terugkeren naar het niveau van vóór de crisis.

"De Covid-19 crisis heeft een historische daling van de wereldwijde vraag naar olie veroorzaakt, maar niet noodzakelijkerwijs een blijvende," vatte IEA-directeur Fatih Birol samen.

"Het voltooiën van een georganiseerde overgang weg van olie is essentieel om de klimaatdoelstellingen te halen, maar vereist grote veranderingen in overheidsbeleid en -gedrag. Zonder dit systeem zal de mondiale vraag naar olie tussen nu en 2026 elk jaar stijgen", voegde hij eraan toe. **Om de vraag snel te laten pieken, moeten onmiddellijk belangrijke maatregelen worden genomen om de normen inzake energie-efficiëntie te verbeteren, de verkoop van elektrische voertuigen te ondersteunen en het gebruik van olie in de elektriciteitssector te verminderen.**

Deze maatregelen, in combinatie met meer telewerken, meer recycling en minder zakenreizen, kunnen de vraag naar olie tegen 2026 met 5,6 mb/d doen dalen, "wat betekent dat deze nooit meer op het niveau van vóór de pandemie zou komen", aldus het IEA.

***Mijn commentaar:** Het standpunt van het Internationaal Energieagentschap is interessant.*

In plaats van zich te concentreren op het oliegebruik van één sector (momenteel is het de luchtvaartindustrie die in het middelpunt van de discussie staat, althans in Europa), zou het de voorkeur verdienen te onderzoeken hoe elke sector zijn oliegebruik zou kunnen verminderen.

Degenen die dieper willen ingaan op de bijdrage van elke sector aan de vermindering van de CO₂-uitstoot, nodig ik uit de website Drawdown.org te raadplegen, die ik volgende week in detail zal presenteren.

Bonusartikel

Luchtvervoer in de val van ontgroening

(bron Les Echos) 19 maart - **"De oplossing: minder vliegtuigen"**, zo luidde een recente slogan van een milieuactivist die in Roissy op een Boeing 777 van Air France zat. De slogan **heeft de verdienste eenvoudig te zijn**, evenals het idee dat een opgelegde vermindering van het luchtvervoer de beste manier zou zijn om de gevolgen voor het milieu te verminderen. **Maar eenvoud is vaak niet bestand tegen de**

toets der feiten. Door zich te richten tegen een vliegtuig van Air France dat door de crisis aan de grond wordt gehouden, voeren deze milieu-activisten niet alleen de verkeerde strijd, maar ook de verkeerde tegenstander. Zij dreigen te verhinderen dat het luchtvervoer slaagt in zijn energietransitie. En wel om minstens twee redenen.

De eerste reden is dat ontgroening niet werkt. De Covid-pandemie is daar onlangs een levensgrote test van geweest: de effecten van opgelegde ontgroening op de uitstoot van broeikasgassen zijn op zijn zachtst gezegd teleurstellend. **Nu het luchtverkeer met 60% is gedaald, zijn de CO2-emissies van het luchtvervoer in Europa volgens Eurocontrol zeker met 55% gedaald**, en wereldwijd volgens de vereniging "Global Carbon Project" zelfs met 75%. **Maar deze ongekende daling heeft geen blijvend effect gehad op het CO2-concentratieniveau in de atmosfeer en op de opwarming van de aarde.** Volgens de Wereld Meteorologische Organisatie (WMO) was het gemiddelde kooldioxidegehalte dat in februari werd gemeten zelfs iets hoger dan in februari 2020.

Dit is een gelegenheid om na te gaan dat het luchtvervoer slechts verantwoordelijk is voor 2,8% tot 3% van de wereldwijde CO2-uitstoot. Ondanks deze ongekende schok voor de wereldeconomie is de mondiale CO2-uitstoot, alle sectoren samen, slechts met 4% gedaald tot 7,5% in 2020. Dit is nog steeds veel te weinig om enig effect op het klimaat te hebben. Volgens deskundigen moet de CO2-uitstoot tussen nu en 2030 elk jaar met 7,6% worden verminderd om enige kans te maken de doelstelling van de Overeenkomst van Parijs te halen. Dit is een moeilijk vooruitzicht voor de luchtvaartmaatschappijen, waarvan de meeste hun voortbestaan alleen te danken hebben aan de vrijgevigheid van de belastingbetalers. Maar ook voor de één miljard mensen die in 2020 niet internationaal kunnen reizen, volgens een schatting van de Wereldorganisatie voor Toerisme. En **hoewel het luchtvervoer in sommige delen van de wereld op termijn wellicht door het spoor zal worden vervangen, blijft het - samen met de scheepvaart - het enige mogelijke vervoermiddel wanneer het erom gaat van het ene continent naar het andere te reizen.** Zo werd de Boeing 777-200 van Air France, waarop de milieu-activisten hadden willen klimmen, gewoonlijk gebruikt om de overzeese departementen te bedienen. Niet "substitueerbare" luchtverbindingen die vóór de crisis door bijna 5 miljoen passagiers werden gebruikt.

In het licht van deze realiteit lijkt het Franse besluit om vliegtuigen te verbieden op de drie trajecten die in minder dan 2,5 uur per trein worden afgelegd, nog bespottelijker. Alle Franse binnenlandse routes, die door 26,8 miljoen passagiers worden gebruikt, zijn goed voor slechts 1,1% van de Franse CO2-uitstoot, die zelf slechts 1,34% van de wereldwijde uitstoot bedraagt. Ter vergelijking: **de Duitse**

kolengestookte centrale van Neurath, de grootste van de 48 kolengestookte centrales in Duitsland die worden gebruikt om de terugtrekking van kernenergie te compenseren, stoot meer CO2 uit dan alle vliegvluchten in Frankrijk. De vermindering van de CO2-uitstoot door het luchtvervoer in Frankrijk met 55% in 2020 vertegenwoordigt een CO2-besparing die vergelijkbaar is met die welke wordt gegenereerd door de drie dagen telewerk per week die 40% van de Franse werknemers, tijdens de kantooruren, verrichten, wetende dat 74% van de Fransen gewoonlijk met de auto naar het werk gaat. **Wat echt een verschil kan maken voor het klimaat is ons vermogen om te investeren in technologische oplossingen die de uitstoot van broeikasgassen aanzienlijk en op duurzame wijze kunnen verminderen.**

In het geval van het luchtvervoer zijn deze investeringen van vierërlei aard: financiering van emissiecompenserende maatregelen, optimalisering van vluchten, aanschaf van minder en minder vervuilende vliegtuigen en geleidelijke integratie van nieuwe brandstoffen, hetzij uit recycling, hetzij uit synthetische processen, waardoor de uitstoot tot 80% kan worden verminderd. Door deze vier hefboomen te combineren **hoopt de luchtvervoerssector zijn CO2-uitstoot tegen 2050 te halveren en in het volgende decennium de eerste nagenoeg koolstofvrije vliegtuigen in gebruik te nemen.**

Maar **de bedragen die geïnvesteerd moeten worden zijn aanzienlijk.** Alleen al om een nieuw vliegtuig voor de middellange afstand op de markt te brengen dat deze uitdaging aankan, zullen Airbus en zijn partners op zijn minst zo'n 15 miljard euro moeten investeren. En tegen 2050 zullen ten minste drie nieuwe modellen nodig zijn om aan alle behoeften van het luchtvervoer, van regionaal tot langeafstandsverkeer, te voldoen. En luchtvaartmaatschappijen zullen minstens 5 biljoen dollar moeten uitgeven om tegen 2050 zo'n 39.000 nieuwe, schonere vliegtuigen te kopen.

Wat gebeurt er als groei en winstgevendheid niet snel terugkeren? Ook hier biedt de 2020-crisis het antwoord. Ondanks massale overheidssteun zijn de leveringen en bestellingen van nieuwe vliegtuigen ingestort, waardoor de modernisering van de vloot abrupt tot stilstand is gekomen. Met cumulatieve verliezen van bijna 120 miljard dollar tegen 2020 en een verdubbeling van de schuld hebben de luchtvaartmaatschappijen hun vermogen om te investeren voorgoed verloren. En het zijn niet de groene belastingen en activiteitsbeperkingen die hen het hoofd zullen doen omdraaien.

Minder vliegtuigen betekent uiteindelijk minder passagiers en dus minder geld voor onderzoek en nieuwe technologieën, zonder welke het niet mogelijk zal zijn de CO2-uitstoot en de temperaturen op lange termijn te beteugelen. Om te slagen in zijn energietransitie en de vrijheid om te reizen te behouden, heeft het luchtvervoer dus klanten nodig.

Vóór het luchtvervoer zouden veel andere bronnen van vervuiling, zoals auto's, verwarming, vleesconsumptie en zelfs internetgebruik, een veel grotere CO2-besparing kunnen opleveren, zonder onze vrijheid te beperken.

Mijn commentaar: Wanneer NGO's pleiten voor degrowth als de enige oplossing voor het luchtvervoer, benaderen zij het probleem vanuit het kleine uiteinde van het spectrum.

Natuurlijk zijn zij zich ervan bewust dat dit zal leiden tot een daling van het aantal toeristen in Europa en van het aantal gecreëerde arbeidsplaatsen. Daarom stellen zij voor werknemers in andere sectoren om te scholen.

Maar wat zal er gebeuren ver van Europa, voor al die kleine landen, vaak eilanden, die hoofdzakelijk van het toerisme leven? Welk alternatief is er voor hen?

En wat met de miljarden mensen die nog nooit gevlogen hebben?

Op het recente webinar van de Air and Space Academy waren de deelnemers uit China en Afrika duidelijk: als de Europeanen hun vliegtrips willen beperken, laat ze dan. Maar er is geen sprake van dat zij de Chinezen en de Afrikanen dwingen van reizen af te zien.

Het wordt tijd dat er een uitwisseling plaatsvindt tussen de NGO's die pleiten voor een beperking van het luchtverkeer en de vertegenwoordigers van het luchtvervoer.

Het wordt

tijd dat iedereen de tegenstrijdigheid aanvaardt:

*. de NGO's die denken dat de technologische vooruitgang het luchtvervoer niet in staat zal stellen zijn CO2-uitstoot te verminderen,
. de luchtvaartindustrie die denkt dat de technologie alle problemen zal oplossen.*

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  n 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.

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

Het aandeel Air France-KLM noteerde bij het sluiten van de handel op maandag 25 maart **op 5,038 euro**. De koers is in een week tijd met - 3,82% gedaald, een gevolg van de beperking van het reizen tussen de Franse regio's. Sinds eind november 2020 is de koers van het aandeel rond de 5 euro gebleven.

V r de coronavirus-epidemie stond het aandeel Air France-KLM op 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 v r het begin van de gezondheids crisis.

De prijs van ruwe Brent-olie (Noordzee) is scherp gedaald met 5 dollar tot 64 dollar per vat. De prijs van een vat ruwe Brent-olie had begin maart voor het eerst sinds het begin van de pandemie de grens van 70 dollar overschreden, na de aanvallen van Jemenitische Houthis.

troepen op olie-installaties in Saudi-Arabië. Het is nu terug op het niveau van voor 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](#). 10872 mensen ontvangen dit persbericht live