

AF-KLM: meer samenwerking is nodig



## I Brief van de directeur van Air France-KLM

**François Robardet**

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers die PS- en PNC-aandeelhouder zijn

N°816, 12 juli, 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](#) 

### ***Verkiezing van de leden van de raad van toezicht van het spaarplan voor werknemers van de groep Air France***

Nog slechts één week om de leden te kiezen van de raden van toezicht van het werknemersspaarplan van de groep Air France, **als u spaargeld heeft in een van de werknemersspaarfondsen van de groep Air France.**

**Ik leg de lijsten "Union-Experience avec François Robardet" opnieuw voor aan de betrokken kiezers en nodig u uit uw stem uit te brengen. U vindt alle nodige informatie in mijn [Flash nr. 86](#).**

### ***Redactie***

*Beste lezers,*

*Deze week bied ik u een paar artikelen minder dan gewoonlijk, zonder de brief korter te maken; ik heb ervoor gekozen de interessantste artikelen niet te veel in te korten.*

*Aan het eind van de brief publiceer ik de elfde infografiek over het effect van de luchtvaart op het klimaat. Het toont aan dat duurzame*

*alternatieve brandstoffen niet concurreren met voedsel of de natuur.*



*Tot ziens op onze lijnen.*

*François*

## **Persoverzicht van maandag**

### **> Meer samenwerking binnen Air France-KLM noodzakelijk**

(bron FD, vertaald met DeepL) 9 juli - Tijdens een afscheidsreceptie vorige week ontmoette Air France-KLM CEO Benjamin Smith Leo van Wijk, die in 2004 namens KLM de fusie met Air France initieerde. Zijn toenmalige Franse ambtgenoot, Jean-Cyril Spinetta, was ook aanwezig.

Beiden waren visionairs. Ik neem mijn petje voor hen af," zei Smith vanuit zijn hoofdkwartier in Parijs. De ontmoeting zette hem aan het denken: wat heeft **het bundelen van krachten opgeleverd?**

**Smith vindt dat het tijd is om Nederland de voordelen van de fusie te laten zien.** "Van Wijk en Spinetta hebben een geweldige groep gecreëerd. Ga terug naar 2004 en kijk naar de groei van de resultaten, de groei van het aantal passagiers. **De oprichting van Air France-KLM is zeer goed geweest voor KLM en Air France. Niemand kan ontkennen dat de voordelen van de groep voor KLM aanzienlijk zijn geweest.** "

(...)

Hoewel Van Wijk en Spinetta de fusie van de twee luchtvaartmaatschappijen met succes hebben geleid, **wordt de combinatie nu kritisch bekeken.**

(...)

**De heer Smith zal de details aan de Nederlanders doorgeven.**

Onmiddellijk na zijn aankomst begon hij een discussie over de structuur van de groep, waarbij de emoties hoog opliepen. Vooral toen het erop leek dat de herbenoeming van Pieter Elbers als president-directeur van KLM op het spel stond. Maar zijn pogingen om meer te doen voor de samenwerking tussen de twee luchtvaartmaatschappijen stuitten

herhaaldelijk op scepsis uit Amstelveen. **Bij KLM vreest men dat cruciale beslissingen over de vloot, het netwerk en de klantgegevens naar Parijs zullen worden overgeheveld.**

De vraag is wat **Smith heeft weten te bereiken** tijdens zijn "bewind", dat bovendien werd overschaduwd door de grootste crisis in de geschiedenis van de luchtvaart. Hij **wijst op een gezamenlijke order voor 160 vliegtuigen, waarvoor een offerte is ingediend bij Boeing en Airbus. Zij zijn bestemd voor Transavia in Frankrijk, KLM en de Nederlandse vloot van Transavia.**

(...)

Het is **veel moeilijker om snel vooruitgang te boeken op het gebied van human resources en talentmanagement.** Smith wil meer uitwisseling tussen de twee luchtvaartmaatschappijen tot stand brengen. Er wordt op veel gebieden samengewerkt, maar Air France en KLM hebben hun eigen arbeidsvoorwaarden, net zoals Frankrijk en Nederland hun eigen belastingstelsel hebben.

We hebben geen methode om talent als groep te managen", zegt Smith. Salarissen kunnen verschillen, bonussen, loonsverhogingen. Het is niet eerlijk gedaan. Het is niet altijd makkelijk om binnen de groep te bewegen en we hebben veel mensen in dienst, wat frustrerend is. ' Smith ziet verdergaande samenwerking als een noodzakelijke voorwaarde om de kloof met **IAG** (British Airways, Iberia) **en de Lufthansa-groep**

te verkleinen. Deze twee groepen **hebben een strakkere controle en kunnen sneller reageren op marktontwikkelingen, meent hij.** In 2004 was Air France-KLM de grootste groep in Europa, vandaag zijn we nummer drie. Ze werken doortastender. **Het is duidelijk dat wij het ook kunnen, maar we moeten iets sneller gaan.** Hij zegt niet waar de synergie moet worden versneld.

Ik ben geen Nederlander of Fransman, ik kom van buiten," vervolgde Smith. Ik ken de gevoeligheden in beide landen. **Er zijn ongegronde angsten en het is onze verantwoordelijkheid om die weg te nemen.**

**Smith hoopt na de Covid-19 crisis wekelijks naar Nederland terug te keren.** Wegens beperkingen, was zijn laatste bezoek een paar weken geleden. De vraag is wat hij nog meer kan doen, vanuit de communicatieholding, om het vertrouwen in Nederland te vergroten. Resultaten zijn belangrijk, het optimaliseren van KLM's prestaties is ook belangrijk voor de groep, voor onze aandeelhouders en andere stakeholders. Het is van cruciaal belang. Wat de Nederlandse burgers en de Nederlandse staat van ons verwachten, is dat wij alles in het werk stellen om KLM te helpen winstgevend te zijn, om bestemmingen over

de hele wereld te behouden. Dat KLM zo goed mogelijk kan opereren. Ik denk dat aan het eind van de dag, de resultaten tellen. '

Als onderdeel van **de ondersteunende activiteiten van Air France-KLM** gaan Nederland en Frankrijk hun eigen weg. In april hebben de Fransen een nieuw steunplan gepresenteerd, waarbij 3 miljard euro aan staatsobligaties wordt omgezet in eeuwigdurende obligaties. In tegenstelling tot Nederland hebben zij ook deelgenomen aan een aandelenemissie.

(...)

Zou het niet beter zijn geweest als Frankrijk en Nederland in Brussel hadden samengewerkt aan de herfinanciering? Mr Smith vindt deze vraag moeilijk. Ik weet niet of het een verschil zou hebben gemaakt. Sommigen zeggen van wel, anderen van niet. Ik weet niet of het een verschil zou hebben gemaakt.

En **"zou het voor het bedrijf zelf niet beter zijn geweest als de twee landen op één lijn zaten? Smith wijst liever op een recente strategievergadering, waar alle grote aandeelhouders, waaronder Delta Airlines en China Eastern, zijn plannen steunden.** Ik ben zeer verheugd te zien dat beide landen, evenals Delta en China Eastern, de positie van Schiphol erkennen als de meest efficiënte luchthaven van Europa, een van de belangrijkste troeven van de groep. En dat Air France de grootste afzonderlijke markt in Europa bedient, dat we goed gepositioneerd zijn en ons kunnen aanpassen in termen van kosten. '

***Mijn commentaar:*** Het is niet de eerste keer dat een directielid van Air France-KLM gewag maakt van een nauwere samenwerking tussen de twee belangrijkste dochterondernemingen van de groep. De voorgangers van Ben Smith zijn regelmatig gestuit op de tegenzin van sommigen en anderen.

*Deze keer lijken de belangrijkste aandeelhouders van de groep zich bereid te hebben getoond om vooruitgang te boeken in deze delicate kwestie.*

## **> Gaat kerosinetaks er nu echt komen? (Komt er echt een belasting op kerosine?)**

(Bron NOS, vertaald met Deepl) 6 juli - Vanaf 2023 moet kerosine belast worden, vindt de Europese Commissie.

(...)

**De belastingvrijstelling voor brandstof die in de luchtvaart en de scheepvaart wordt gebruikt, is volgens de Commissie achterhaald.** Volgens documenten die het Financieele Dagblad heeft ingezien, moet er een belasting komen op kerosine en olie, en geen belasting op

duurzame waterstof en andere hernieuwbare bronnen. "Met de klimaatplannen begint dit urgent te worden", zegt Brussel-correspondent Sander van Hoorn in het NOS Radio 1 Journaal. "Dit betekent dat het tijd is om drastischer maatregelen te nemen."

(...)

In een internationaal luchtvaartverdrag uit 1944 is bepaald dat vliegtuigbrandstof (en scheepsbrandstof) belastingvrij is. Deze overeenkomsten werden gesloten omdat de commerciële luchtvaart actief is in verschillende rechtsgebieden, elk met zijn eigen belastingregeling. **Het pakket zal op 14 juli door de Europese Commissie worden bekendgemaakt.**

Volgens Van Hoorn **zal het interessant zijn om te zien of de 27 lidstaten het eens zullen worden over deze maatregelen**, inclusief de belasting per ton. "Dit is een zeer gevoelige kwestie en het zal moeilijk worden. **U moet zich ook afvragen hoe u uw eigen luchtvaartmaatschappijen, uw eigen vervoerders, niet gaat benadelen, terwijl die in andere delen van de wereld enorme voordelen hebben.** Nederland, bijvoorbeeld, heeft grote belangen in de scheepvaartsector".

Zo hebben **negen lidstaten**, waaronder Nederland, **in 2019 al gepleit voor de invoering van een Europese vliegtaks.** Ierland, bijvoorbeeld, behoorde daar niet toe, vanwege de positie van de grote luchtvaartmaatschappij Ryanair. **Omdat de maatregel destijds niet unaniem werd goedgekeurd, heeft Nederland dit jaar een eigen vliegbelasting van 7 euro per ticket ingevoerd.**

Aviation for Europe (A4E), die ongeveer 16 luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigt, is geen voorstander van de belasting. Volgens de belangengroep zouden regeringen meer moeten investeren in nieuwe technologieën op het gebied van duurzame brandstoffen. En op Europees niveau moet een efficiënter gebruik van het luchtruim worden geregeld, met minder omwegen.

"Wat de rest van de wereld doet is ook belangrijk", zegt Van Hoorn, "Je kunt je voorstellen dat zodra het bunkeren van scheepsolie of het tanken met kerosine ook in de rest van de wereld wordt belast, de stap voor de Europese Unie en de 27 lidstaten een stuk kleiner wordt."

***Mijn opmerking:*** Als kerosine niet wordt belast, mogen wij niet vergeten dat er maatregelen zijn om de uitstoot van het luchtvervoer te verminderen.

*Zo nemen bijvoorbeeld meer dan 100 landen vrijwillig deel aan het door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) ontwikkelde*

koolstofcompensatie- en -reductieprogramma (CORSA).

## > Air France-KLM schrijft aanbesteding uit voor vernieuwing vloot KLM en Transavia

(bron Reuters) 12 juli - **Air France-KLM heeft een aanbesteding uitgeschreven om de middellangeafstandsvloten van haar Nederlandse tak KLM en haar low-cost dochter Transavia te vernieuwen en uit te breiden**, zei een woordvoerder van de Frans-Nederlandse luchtvaartgroep op maandag. Het Financieele Dagblad, dat de president-directeur van Air France-KLM, Ben Smith, citeert, had eerder gemeld dat de groep Airbus en Boeing had benaderd voor **een order van 160 vliegtuigen**.

*Mijn commentaar: Bij een aanbesteding voor vliegtuigen voor middellange afstand wordt gewoonlijk de Airbus A321neo tegenover de Boeing 737 MAX geplaatst.*

*De bij de aanbesteding betrokken vloten vertegenwoordigen momenteel 141 vliegtuigen :*

- . de 51 KLM-vliegtuigen (5x737-900, 30x737-800, 16x737-700),*
- . de 42 vliegtuigen van Transavia Nederland (35x737-800, 7x737-700),*
- . de 48 vliegtuigen van Transavia France (48x737-800).*

## **Lufthansa: 1 miljard euro en A321-vrachtvliegtuigen**

(bron Air Journal) 8 juli - **Deutsche Lufthansa AG heeft (...)** op 7 juli 2021 **aangekondigd dat het "opnieuw met succes" een obligatielening heeft uitgegeven met een totaal volume van 1 miljard euro**, geplaatst in twee tranches met een looptijd van respectievelijk drie en acht jaar en een volume van telkens 500 miljoen euro: 2029 3,5 procent. Na een soortgelijke transactie in februari heeft de Lufthansa Groep "reeds de herfinanciering van alle financiële verplichtingen die in 2021 vervallen, veiliggesteld en ook de lening van 1 miljard euro vervroegd terugbetaald". De nu aangetrokken langetermijnfondsen zullen worden gebruikt om de liquiditeit van de groep verder te versterken.

(...

)Naast de gisteren aangekondigde obligatie-uitgifte "gaat **de Lufthansa Groep door met de voorbereidingen voor een kapitaalverhoging**.

De netto-opbrengst zou onder meer bijdragen tot de terugbetaling van de stabilisatiemaatregelen van het Duitse economische stabilisatiefonds (ESF) en het herstel van een duurzame en efficiënte kapitaalstructuur

op lange termijn". Tot op heden zijn geen verdere details verstrekt. Wat de **vloot betreft, kondigt de Star Alliance-luchtvaartmaatschappij de conversie aan van twee A321's voor vrachtvervoer**, die vanaf begin 2022 op de luchthaven van Frankfurt zullen worden gestationeerd om haar klanten "extra capaciteit in Europa" te bieden. (...) De groei van grensoverschrijdende e-commercezendingen wordt voor de komende vijf jaar op ongeveer 20% per jaar geschat, aldus Lufthansa in een verklaring. Consumenten "verwachten steeds kortere levertijden voor hun bestelde producten. Hierdoor neemt ook de vraag naar luchtvrachtverbindingen in Europa toe.  
(...)

### > **Nachtvluchten op Beauvais geannuleerd, slecht nieuws voor Ryanair**

(bron L'Echo Touristique) 12 juli - "Dit is een grote overwinning voor de overvlogen bevolking", verheugt zich de vereniging van bewoners van de luchthaven Beauvais-Tillé (Adera) na de nietigverklaring door de Raad van State van het decreet van 2019 dat een in 2002 verkregen avondklok had versoepeld.

Op 9 juli **oordeelde de administratieve rechter dat deze afwijking, waarbij bepaalde vliegtuigen, voornamelijk die van Ryanair, gedurende drie jaar tussen 23.00 en 5.00 uur mogen landen, een achteruitgang van het milieu betekende.** Het decreet van 2019 draagt bij tot een verzwakking van de strijd tegen lawaai. En dat terwijl het recht van iedereen om in een gezonde omgeving te leven tot een grondwettelijk recht is verheven. **De luchthaven van Beauvais is daarom gedwongen terug te keren naar de oorspronkelijke avondklok van middernacht tot 5 uur.**

(...) Vandaag

hebben noch de luchthaven van Beauvais-Tillé, noch Ryanair nog gereageerd.

Acht luchtvaartmaatschappijen verzorgen regelmatige vluchten **vanaf de luchthaven Beauvais-Tillé. Ryanair**, natuurlijk, dat **72% van het verkeer voor zijn rekening neemt** en dat in december een basis opende na een investering van 170 miljoen euro. Maar ook Wizz Air, Blue Air, Air Moldova, Laudamotion, Volotea, Skyup, Hisky.

***Mijn opmerking:*** Op de meeste Franse luchthavens zijn de nachttrotaties voornamelijk het gevolg van vrachtvluchten. Beauvais was een van de belangrijkste uitzonderingen.

### > **Boeing: de 737 MAX binnenkort terug in het Chinese**

## luchtruim?

(bron Capital) 10 juli - **Zal de 737 MAX** na de Verenigde Staten en Europa terugkeren **in het Chinese luchtruim?** De vraag rijst nu, volgens een Bloomberg-rapport, Beijing heeft gezegd dat het openstaat voor een terugkeer naar zijn luchtruim van het tweemotorige vliegtuig, dat de schuld kreeg van twee dodelijke crashes in 2018 en 2019 en meer dan twee jaar aan de grond werd gehouden. **Het vliegtuig zou binnenkort de testvluchten in het Midden-Koninkrijk kunnen hervatten**, terwijl de MAX nu in het grootste deel van de wereld opnieuw is gecertificeerd, na wijzigingen aan zijn MCAS anti-stall systeem, dat de schuld kreeg van de tragedies met Lion Air en vervolgens Ethiopian Airlines.

(...)

**De terugkeer naar de startbaan van Boeings voormalige stervliegtuig zou ook kunnen afhangen van de handelsoorlog die de twee landen ook voeren**, terwijl de 737 MAX zou kunnen worden gebruikt als onderhandelingsstroef in de Chinees-Amerikaanse onderhandelingen over de strategische luchtvaartsector. De terugkeer van de tweemotorige vliegtuigen in het Chinese luchtruim is ook van groot strategisch belang voor Boeing, dat op de terugkeer van zijn vliegtuigen rekent om te trachten de enorme schuld van de laatste twee jaar, geschat op 64 miljard dollar, 54 miljard euro, terug te betalen.

(...) **Boeing wenste**

vooral nog **geen commentaar te geven op de informatie van Bloomberg.**

***Mijn commentaar:** Meer dan 170 landen hebben reeds toestemming gegeven voor de terugkeer van de Boeing 737 MAX in gebruik.*

*Tot dusver hebben de luchtvaartmaatschappijen nog geen onwil van passagiers gemeld om met het toestel te vliegen.*

## Raad van de EU geeft groen licht voor ondertekening luchtvervoersovereenkomst EU-Qatar

(Bron Europese Commissie, vertaald met DeepL) 9 juli - **De Raad (27 EU-ministeries) heeft op 28 juni het groene licht gegeven voor de ondertekening van een omstrede overeenkomst met Qatar om het luchtverkeer open te stellen.**

De overeenkomst is namens de EU-lidstaten tot stand gekomen na onderhandelingen door de Europese Commissie, en is sinds 4 maart 2019 beschikbaar voor interne ondertekening. De overeenkomst zal



naar verwachting in september worden ondertekend en vervolgens worden geratificeerd door elke EU-lidstaat, de Europese Commissie en Qatar.

De overeenkomst schaft geleidelijk alle frequentie-/capaciteitsbeperkingen tussen Qatar en EU-landen in de komende vijf jaar af, behalve voor binnenlandse routes.

Een vijfde vrijheid wordt toegekend voor vrachtluchten, maar beperkt tot 7 wekelijkse frequenties per EU-land (zo worden 7 wekelijkse vrachtluchten tussen Frankrijk en Amerika toegekend aan Qatarese luchtvaartmaatschappijen).

De landen komen overeen "oneerlijke praktijken" te vermijden en "geen subsidies toe te kennen of toe te staan aan luchtvaartmaatschappijen indien dergelijke subsidies de eerlijkheid en de gelijke kansen voor luchtvaartmaatschappijen van andere partijen zouden ondermijnen", behalve in een paar zeer beperkte specifieke gevallen.

***Mijn commentaar:*** In 2016 besloten Frankrijk en Duitsland, onder sterke Qatarese druk om hun respectieve markten open te stellen, de commissie te vragen te onderhandelen over een wereldwijde luchtvaartovereenkomst in plaats van bilaterale besprekingen.

*De overeenkomst lijkt bijzonder economisch voordelig voor Qatar Airways, aangezien het toegang zal krijgen tot de volledige EU-markt, die een bevolking heeft van bijna 450 miljoen (vergeleken met ~3 miljoen in Qatar voor EU-luchtvaartmaatschappijen).*

*Daar staat tegenover dat de EU de overeenkomst verdedigt door erop te wijzen dat zij voor een gelijk spelveld zal zorgen (bv. afspraken over subsidies) en dat zij clausules en voornemens bevat over veiligheid, milieu en sociale elementen.*

*Europeans for Fair Competition (E4FC), een coalitie van luchtvaartmaatschappijen (waaronder Air France en KLM) en vakbonden, dringen er bij de EU-lidstaten op aan de overeenkomst uit te stellen en opnieuw te beoordelen, rekening houdend met de gevolgen van de Covid-crisis.*

## **Bonus van de week**

> **"We moeten de relevantie van waterstof voor de luchtvaart opnieuw bekijken" (Michel Wachenheim,**

## voorzitter van de Franse lucht- en ruimtevaartacademie)

(bron La Tribune) 9 juli -

*THE TRIBUNE* - Airbus is van plan om tegen 2035 een waterstofvliegtuig te lanceren. Denkt u dat dit mogelijk is en zo ja, welk soort vliegtuigen zou tegen die tijd op waterstof kunnen vliegen?

MICHEL WACHENHEIM\* - Airbus heeft zijn verschillende projecten reeds in het openbaar voorgesteld en zal zeker nog andere aankondigingen doen wanneer zijn onderzoek verder gevorderd is. Afgelopen maart heeft de Académie de l'Air et de l'Espace een symposium georganiseerd onder voorzitterschap van mevrouw Violetta Bulç, voormalig Europees Commissaris voor vervoer, met als doel de wegen en middelen te belichten om het luchtvervoer koolstofvrij te maken, zonder taboes of concessies, door het woord te geven aan externe spelers, jongeren en niet-Europese gezichtspunten. Het spreekt vanzelf dat **technologische innovatie een grote rol speelt in de routekaart naar volledige koolstofneutraliteit voor de luchtvaart. De gehoorde deskundigen zijn unaniem van mening dat het gebruik van waterstof voor de aandrijving van korte-afstandsvliegtuigen niet buiten bereik ligt, ook al moeten er nog veel moeilijkheden worden opgelost.** Wat zijn dat

? **De omvang en het gewicht van de tanks:** ook al is de energie/massa-verhouding ongeveer 3 maal zo hoog als die van kerosine, de zeer lage dichtheid van waterstof zal volumes vereisen die 4 maal zo groot zijn voor vloeibare waterstof bij -253°C, 6 maal zo groot voor gecompriëerde waterstof bij 700 bar, hetgeen het vliegtuig zwaarder zal maken en ook tot overconsumptie zal leiden;

. **De complexiteit van de beheersystemen van de toevoercircuits van de motoren,** van de permanente verdamping van waterstof, van de waterdichtheid van de circuits, die zullen moeten voldoen aan de veiligheidsnormen van het luchtvervoer en ongetwijfeld aan nieuwe normen die nog moeten worden vastgesteld, veel drastischer dan die van de ruimtevaartindustrie die is ontworpen voor vluchten van korte duur;

. **De beschikbaarheid van productie- en distributie-infrastructuur op de luchthavens waar deze vliegtuigen worden gestationeerd,** die voldoet aan specifieke milieubeschermingsnormen en die gedurende de nodige tijd kan bestaan naast andere middelen om kerosine en duurzame brandstoffen bij te tanken, hetzij nu, hetzij in de toekomst.

Dit zijn slechts de belangrijkste uitdagingen. Technologische innovatie

zal het ongetwijfeld mogelijk maken sommige van deze problemen te overwinnen, maar de beperkingen van volume en gewicht (de wetten van de fysica, die nu, in 2035 en daarna gelden!) zullen moeilijk te overwinnen zijn, zodat **dit type aandrijving op korte en middellange termijn alleen kan worden overwogen voor vliegtuigen met een bereik van 500 tot 1.000 km voor gasvormige waterstof, en ongeveer tot 2.000 km voor vloeibare waterstof, volgens de cijfers van de deskundigen die aanwezig waren op het colloquium van de Academie in maart jongstleden.** Deze oplossing, hoe aantrekkelijk ook, zal dus slechts een zeer klein effect hebben op de luchtvaartemissies, die voor tweederde afkomstig zijn van middellange- en langeafstandsvluchten.

Deze constatering moet ook worden beoordeeld in het licht van het vlootbeleid van de luchtvaartmaatschappijen. **Het naast elkaar bestaan van vliegtuigen met zeer uiteenlopende technologieën is weliswaar niet onmogelijk, maar in alle opzichten moeilijker te beheren** (interoperabiliteit, flexibiliteit van de toewijzing van vliegtuigen aan verschillende routes, opleiding van technisch personeel, onderhoud).

De beschikbaarheid van waterstoftankvoorzieningen zal een factor van starheid worden, althans totdat voldoende luchthavens zijn uitgerust. *Waterstof zal dus niet worden gebruikt in vliegtuigen voor middellange afstand, het grootste deel van de wereldvloot, en nog minder in vliegtuigen voor lange afstand. Wat beveelt u aan om de luchtvaart met succes koolstofvrij te maken?*

Een van de uitdagingen bij het koolstofvrij maken van het luchtvervoer is dat de uitstoot nu moet worden verminderd. Dit werd sterk benadrukt door Valérie Masson-Delmotte, co-voorzitter van groep 1 van de Intergouvernementele Werkgroep inzake Klimaatverandering (IPCC) en verscheidene andere sprekers. **Als koolstofneutraliteit in 2050 een belangrijke doelstelling is, is de hoeveelheid broeikasgassen die tussen nu en 2050 wordt uitgestoten, ook een belangrijke kwestie.**

De Air and Space Academy gelooft niet dat het toewijzen van een koolstofbudget op basis van de huidige emissies (of die van 2018) de juiste formule is. Om de inspanningen zo goed mogelijk te verdelen, moet rekening worden gehouden met het maatschappelijk nut van de verschillende activiteitssectoren en met hun vermogen om snel koolstofarm te worden. Niettemin moeten alle maatregelen worden genomen om de emissies vanaf nu en zo snel mogelijk terug te dringen.

**Het beleid van innovatie op het gebied van de huidige technologieën moet worden voortgezet.** Deskundigen spreken van een verdere daling van het verbruik tot 40%. **Tegelijkertijd zijn er zeer veelbelovende vooruitzichten voor duurzame brandstoffen,** een oplossing die verschillende landen verkiezen boven waterstof, uiteraard voor de luchtvaart, maar waterstof is een interessante oplossing voor

vele andere sectoren.

De industrie heeft reeds aangetoond dat het mogelijk is biobrandstoffen tot 50% met conventionele kerosine te mengen en heeft toegezegd deze weg te zullen volgen tot 100%, zonder grote technische moeilijkheden. In deze hypothese zou de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 80% kunnen worden verminderd, met daarbovenop een vermindering van de uitstoot van deeltjes met 70%. In dit geval zou de enige belemmering voor deze aanzienlijke vermindering de beschikbaarheid ervan zijn, ongeacht de kosten, waarvoor stimuleringsmaatregelen de luchtvaartmaatschappijen zouden moeten overhalen om ze te gebruiken. **In Duitsland, het VK en de VS zijn projecten gestart voor de ontwikkeling van synthetische biobrandstoffen**, hoofdzakelijk lignocellulose (BTL: bio to liquid).

**De volgende stap zal de fabricage zijn van synthetische brandstoffen uit waterstof, afkomstig van water elektrolyse, en koolstof uit kooldioxide dat uit de lucht wordt gehaald (PTL: power to liquid).** Wanneer deze synthetische olie verbrandt, vloeit de eerder gevangen CO<sub>2</sub> terug in de atmosfeer. Het proces bevindt zich momenteel in de Verenigde Staten en Duitsland op een pre-industrieel niveau. Naar verluidt wordt in Frankrijk een project voorbereid. Het is duidelijk dat dit een CO<sub>2</sub>-neutrale oplossing is, net als waterstof, op voorwaarde in beide gevallen dat de hele operatie wordt uitgevoerd met behulp van koolstofvrije elektriciteit (hernieuwbaar of nucleair). De energiebalans van de twee oplossingen is vergelijkbaar. Het belangrijke verschil is dat de PTL bruikbaar zal zijn op alle vliegtuigen, en dat de ontwikkeling van BTL's, en vervolgens PTL's, nu kan beginnen en kan vorderen naar gelang van de middelen die ervoor zullen worden uitgetrokken. De technologische doorbraken zullen klein zijn en de distributie naar luchthavens veel minder gecompliceerd. Wat de kosten betreft: voor zover de huidige technologische innovaties het verbruik nog kunnen terugdringen (1,5 l per passagier per 100 km is denkbaar), zullen de extra kosten van PTL beperkt zijn (we hebben het over +10 € voor een reis Parijs-Toulouse, en +100 € voor een reis Parijs-New York).

*Moeten we waterstof daarom heroverwegen?*

**In het licht van de door haar verrichte werkzaamheden beveelt de Académie française de l'air et de l'espace aan de relevantie van de te leveren inspanning op het gebied van waterstof aan boord van vliegtuigen opnieuw te bezien, rekening houdend met het globale potentieel van de PTL-oplossing en de beperkingen van de O&O-middelen. Dit is niet bedoeld om de haalbaarheid van de waterstofoplossing te ontkennen (ook al is die slechts gedeeltelijk), maar om de besluitvormers bij de overheid of in de particuliere sector ertoe aan te zetten de prioriteiten op een meer**

**universele wijze te beheren en zich te concentreren op de urgentie van de te nemen beslissingen.** De technologie biedt veel ruimte voor innovatie en ontwerpers kunnen veel uitdagingen aan. Degenen die er niet in geloven hebben het mis, maar technologie is niet de enige dimensie waarmee rekening moet worden gehouden.

*Luchthavens, en ADP in het bijzonder, investeren zwaar in waterstof.*

Het is volkomen begrijpelijk dat de Europese luchthavens de strategie van de overheidsinstellingen wensen te ondersteunen. Deze strategie kan echter paradoxaal lijken wanneer zij erin bestaat steun te verlenen aan de technologie die hoofdzakelijk zal worden toegepast op regionale en korteafstandsverbindingen, die sommigen graag zouden zien verdwijnen ten voordele van het spoorvervoer. Ik twijfel er niet aan dat Aéroports de Paris, een luchthaven van wereldklasse, evenzeer geïnteresseerd is in de ontwikkeling van toekomstige duurzame brandstoffen, en dat haar strategie ook zal evolueren naargelang van de ontwikkelingen in de luchtvaartindustrie wereldwijd.

Het is duidelijk dat wij, om de ontwikkeling van met vloeibare waterstof aangedreven vliegtuigen te steunen, ook de uitrusting van regionale en korte-afstandsluchthavens moeten steunen.

*Wat moet volgens u de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) doen op het gebied van regelgeving?*

**Bij het koolstofvrij maken van het luchtvervoer is de internationale dimensie van fundamenteel belang, omdat het moeilijk is nationale en zelfs regionale beleidsmaatregelen uit te voeren op een markt die voor 70% internationaal is** en waarvan de werking gebaseerd is op internationale technische voorschriften en diplomatieke overeenkomsten tussen staten. De Europese Unie kwam daar in 2012 op harde wijze achter, toen zij probeerde unilateraal emissievoorschriften op te leggen voor internationale vluchten, zonder instemming van de betrokken landen. Dit moest worden teruggedraaid, maar het positieve gevolg was dat het beleid van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) werd bevorderd. Zonder Europese druk zou het internationale systeem van luchtvaartcompensatie (CORSIA) waarschijnlijk niet bestaan. Geen enkele andere industrie is erin geslaagd een wereldwijde doelstelling voor emissiebeperking vast te stellen. Maar is het genoeg? Er

moet nog een aanzienlijke inspanning worden geleverd: de **internationale luchtvaartemissies beperken tot het niveau van 2020 (eigenlijk 2019 gezien de pandemie) is ver verwijderd van de emissiedoelstelling van nul in 2050 die** nodig is om de opwarming binnen de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs te houden (2°C). **De ICAO moet daarom een "kwantumsprong" maken.** Tijdens

de volgende assemblee in september 2022 zal een aantal staten de aanneming van een emissiedoel voor de lange termijn steunen. Wat de verdeling van de te leveren inspanningen betreft, is de organisatie het toneel van een permanent debat over de modaliteiten van de verdeling ervan onder de staten: hoe kan rekening worden gehouden met zowel het beginsel van gemeenschappelijke maar gedifferentieerde verantwoordelijkheid dat is vervat in het Protocol van Kyoto (1997) en de Overeenkomst van Parijs (2016), als met het beginsel van non-discriminatie dat ten grondslag ligt aan het Verdrag van Chicago (1944), waarbij de ICAO is opgericht. Er zijn uitzonderingen op de CORSIA, maar die zijn beperkt. De ICAO beweegt zich dus in het tempo van de kleinste gemene deler. Er moet rekening worden gehouden met de behoeften van landen waarvan de economie sterk afhankelijk is van het luchtvervoer, en bijgevolg moeten de inspanningen van anderen worden gekalibreerd zonder het algemene doel uit het oog te verliezen.

**De Franse lucht- en ruimtevaartacademie beveelt aan om vóór de ICAO-vergadering van 2022 een sterke politieke impuls te geven, bijvoorbeeld door de klimaatstrategie van de ICAO op de agenda van een internationale bijeenkomst te plaatsen (een Chicago II), in de wetenschap dat Frankrijk, dat in de eerste helft van 2022 het voorzitterschap van de Europese Unie zal bekleden, een bijzondere rol zou kunnen spelen.** De Academie beveelt tevens aan deze bijeenkomst aan te grijpen om een grondige hervorming op gang te brengen van de organisatie, waarvan de logge procedures de vooruitgang afremmen en niet zijn aangepast aan de snelle aanneming van nieuwe normen, met inbegrip van technische normen, die van essentieel belang zijn voor de toepassing van innovaties.

Zoals eerder gezegd, is **het gebruik van duurzame brandstoffen, en later van PTL's, een van de meest doeltreffende manieren om nu op te treden. De markt zal niet alles doen, en de vervoerders zullen moeten worden gestimuleerd of beperkt door regelgeving.** Een versnelde vernieuwing van de vloot is ook een doeltreffend actiemiddel op korte en middellange termijn. Er zullen stimulansen nodig zijn. Aan sommige operationele procedures kan de voorkeur worden gegeven boven andere. Het is **duidelijk dat deze oriëntaties een herziening van het luchtvervoersbeleid op mondiaal niveau vereisen.** Het is ook een van de taken van de ICAO om dit debat te organiseren in het kader van de luchtvervoersconferenties die alle staten ongeveer één keer per decennium bijeenbrengen, de laatste in 2011. De Academie beveelt de organisatie aan van een 7e Luchtvervoersconferentie met als doel het mondiale luchtvervoersbeleid aan te passen aan de door de Vergadering in 2022 vast te stellen strategie inzake klimaatverandering. *Wat zijn je andere aanbevelingen?*

Het luchtvervoer en de luchtvaartindustrie mobiliseren zich om tot het uiterste te gaan en "netto-nulemissie" te benaderen. Het **internationale luchtvervoer heeft de uitdaging van de veiligheid aangegaan** (minder dan 1000 doden per jaar). Er is **alle reden om aan te nemen dat het de klimaatuitdaging zal aangaan en dat de innovaties die eruit voortkomen ook andere sectoren ten goede zullen komen**. De luchtvaartsector is echter soms moeilijk te overtuigen. Sommigen schrijven er een aandeel in de uitstoot aan toe dat veel groter is dan het in werkelijkheid is, terwijl anderen er alleen maar aan denken om het te doen afnemen. In dit verband is **de Académie de l'Air et de l'Espace van mening dat de kwestie van het maatschappelijk nut van het luchtvervoer op een directe, maar ook evenwichtige manier moet worden aangepakt**. Het is waar dat 1% van de wereldbevolking 50% van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van het luchtvervoer veroorzaakt. Net zoals 1% van de bevolking de helft van de rijkdom van de wereld bezit. Deze constatering heeft betrekking op het functioneren van onze samenlevingen, niet op dat van het luchtvervoer.

**Wat is het doel van luchttransport? Wat is het maatschappelijk nut? Kunnen we zonder? De sociologen die wij hebben ondervraagd, suggereren manieren om erover na te denken: reizen is een instrument van zowel individuele als collectieve ontwikkeling. Maar de perceptie verschilt naargelang het gaat om ontwikkelde landen met alternatieve transportmiddelen of om niet aan zee grenzende landen waarvan de economie gebaseerd is op luchtdiensten. Er moet worden nagedacht over het gebruik van het luchtvervoer.**

De Academie beveelt de oprichting aan van een forum over het gebruik van de luchtvaart, dat Europees zou kunnen zijn. Dit forum moet alle belanghebbenden, intern en extern aan de sector, burgers en overheidsinstanties, samenbrengen, met een brede betrokkenheid van de jongere generatie. Zij stelt voor dat dit initiatief wordt genomen door een Europese instelling, bijvoorbeeld het Europees Parlement.

*In Frankrijk pleiten sommigen voor een vermindering van het luchtvervoer.*

Dat het gemakkelijker is **een ideoloog van achteruitgang te zijn dan zich in te zetten voor een beter leven. De oplossingen bestaan, misschien niet om het luchtverkeer met 4 te vermenigvuldigen, maar voor een zwakke groei hier, sterk in de landen die het sterk nodig hebben, en in totaal goed voor de Mensheid...**

Michel Wachenheim is afgestudeerd aan de Ecole Nationale de l'Aviation Civile (Toulouse). Hij was directeur-generaal voor de

burgerluchtvaart, kabinetschef van de minister van vervoer Dominique Bussereau en ambassadeur die Frankrijk vertegenwoordigde bij de ICAO, waarvan hij voorzitter was van de 38e algemene vergadering (2013). Sinds 1 januari 2021 is hij voorzitter van de Académie de l'Air et de l'Espace.

**Mijn commentaar:** ik heb deelgenomen aan het symposium dat in maart jongstleden door de Académie de l'Air et de l'Espace werd georganiseerd. Dit artikel is een uitstekende synthese van het bij die gelegenheid verrichte werk.

*Ik neem met een groep specialisten deel aan werkzaamheden die tot doel hebben de inspanningen van de luchtvervoerssector om zijn invloed op de opwarming van de aarde te verminderen, voor het voetlicht te brengen. De elf infografieken die in mijn brief en op sociale netwerken zijn gepubliceerd (zie hieronder), zijn het resultaat van ons werk.*

*Wij werken ook aan de oprichting van een **waarnemingscentrum voor duurzame luchtvaart**, naar het voorbeeld van het forum over luchtvaartpraktijken dat door de Franse lucht- en ruimtevaartacademie wordt aanbevolen.*

## Duurzame alternatieve brandstoffen concurreren niet met voedsel of de natuur

(bron: sustainableaviation) 6 juli - Duurzame alternatieve vliegtuigbrandstoffen (SAF) kunnen:

- de koolstofvoetafdruk van de luchtvaart over de gehele levenscyclus met 80% verminderen
- ,
- de hoeveelheid geproduceerde contrails met 50 tot 70% verminderen.

**In tegenstelling tot biobrandstoffen, waarvoor om het even welke grondstof kan worden gebruikt, zijn alternatieve duurzame vliegtuigbrandstoffen echt duurzaam en hoeven zij niet te concurreren met voedsel (maïs, bieten, soja, enz.) of met de natuur (palmolie, enz.).**

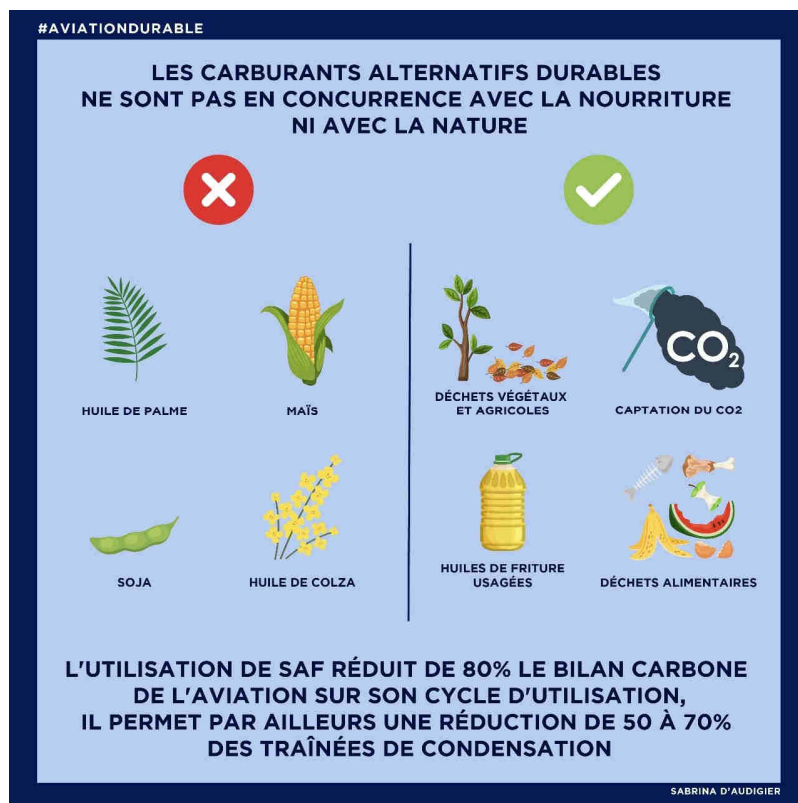
Daarom wordt gebruik gemaakt van plantaardig afval (boombladeren, grasmaaisel, op stranden aangespoeld zeewier, enz.), voedsel- of landbouwafval (afgewerkte olie, suikerresten, enz.).

E-brandstoffen van hun kant maken het mogelijk atmosferische CO<sub>2</sub>



rechtstreeks op te vangen alvorens te worden gemengd met waterstof, en maken ook deel uit van de SAF.

De invoering van duurzame alternatieve vliegtuigbrandstoffen vordert (er zijn besprekingen aan de gang om tegen 2030 10% van de Europese brandstof te halen), en alle kerosine zou op termijn SAF kunnen zijn.

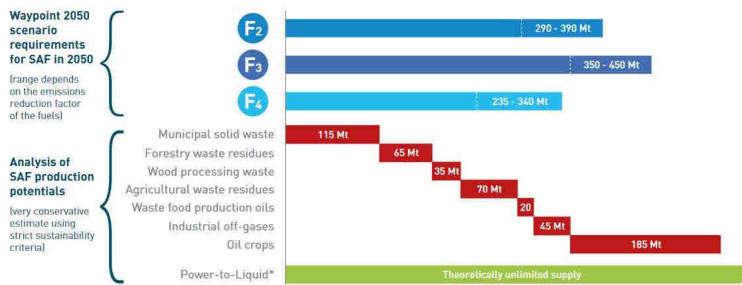


**Mijn commentaar:** Deze infografiek is de elfde in de reeks #SustainableAviation. Net als de vorige is het de bedoeling aan te tonen hoe de luchtvervoerssector zich omvormt om zijn effect op de opwarming van de aarde te verminderen.

Hoeveel ton plantaardig en voedselafval zou nodig zijn om de brandstof te leveren die nodig is voor de luchtvaart?

Een van de deskundige auteurs van de reeks #SustainableAviation (Xavier Tytelman) geeft aan dat er genoeg duurzame grondstoffen zijn om aan de vraag te voldoen.

Analysis shows there is enough sustainable feedstock to meet demand<sup>74</sup>



\* Depends on availability and allocation of renewable energy in the grid, as well as technical potential of PTL as an option for aviation.

Afhankelijk van het scenario zou de luchtvaart in 2050 250 tot 450 Mt duurzame brandstoffen (SAF) nodig hebben. De productiecapaciteit zou ongeveer 535 miljoen ton bedragen. Dit omvat niet de bijdrage van e-brandstoffen (of Power-to-Liquid (PTL) brandstoffen)

E-fuels worden geproduceerd door waterstof te combineren met koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>). Deze waterstof wordt uit water gewonnen door elektrolyse met behulp van zonne- en/of windenergie. Deze combinatie resulteert in een synthetische brandstof die na verwerking een vloeibare brandstof wordt.

Het productie- en verbrandingsproces van e-brandstoffen is CO<sub>2</sub>-arm, omdat de CO<sub>2</sub> die bij de verbranding vrijkomt, opnieuw wordt gebruikt in het productieproces. Deze e-fuels zijn dus bijzonder milieuvriendelijk.

## Einde van het persoverzicht

### > Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

U vindt op mijn [navigatiesite](#) de modaliteiten voor toegang 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 12 juli gesloten op € **3,988**. Het is deze week sterk gedaald met -5,68%.

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

**De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,24 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 gezondheidscrisis.

**Brent ruwe olie** (Noordzee) is **gedaald met \$ 2 tot \$ 75 per vat**. Sinds een dieptepunt eind oktober 2020 (37 dollar) is het gestaag gestegen. Het is boven zijn pre-pandemisch niveau. Sinds eind 2014 heeft het dit niveau slechts enkele maanden overschreden, in 2018.

Nu het luchtverkeer weer aantrekt, is deze hoge prijs slecht nieuws voor de luchtvaartmaatschappijen.

**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](#). 10914 mensen ontvangen deze persrecensie online