

Nederlandse regering plant reorganisatie luchtruim vanaf 2025



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 882, 17 oktober 2022

Als u deze pagina niet goed 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,

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

> Nederlandse regering wil luchtruim vanaf 2025 reorganiseren

(bron OTP) 14 oktober - **Het plan is om het luchtruim vanaf 2025 anders in te richten**, meldt minister Mark Harbers (Infrastructuur). Vrijdag heeft de regering overeenstemming bereikt over de details van deze reorganisatie. **Afgesproken is dat de geluidsoverlast en de uitstoot van CO2 en stikstof worden beperkt door onder meer kortere aanvliegroutes.**

Deze plannen zullen tot 2025 verder worden uitgewerkt, zodat ze vanaf die datum kunnen worden uitgevoerd. Door onder meer het militaire oefenterrein naar het zuidoosten te verplaatsen, kunnen vliegtuigen Schiphol en andere luchthavens directer naderen. Ze zullen ook later moeten beginnen te dalen, wat de geluidsoverlast zal verminderen. Dit betekent echter dat het oefengebied van de luchtmacht in het noorden van het land en boven de Noordzee iets groter wordt.

Het oorspronkelijke plan was om volgend jaar met de herziening van het luchtruim te beginnen. De vertraging is deels te wijten aan de periode van het interim-regeringsvoorzitterschap, waarin de besluitvorming niet kon plaatsvinden, aldus een woordvoerder van het ministerie. Het is altijd een stapsgewijs proces geweest met een deadline na 2030, voegde ze eraan toe. **De herziening neemt veel tijd in beslag omdat ze complex en grensoverschrijdend is en omdat er met veel partijen afspraken moeten worden gemaakt.**

De vrijdag vastgelegde afspraken worden "de komende tijd" uitgewerkt met de luchtvaartsector, de provincies, gemeenten en natuur- en bewonersorganisaties. In de komende jaren zullen ook nieuwe routes worden ontworpen. Zodra ze er zijn, zullen de effecten per regio duidelijk worden.

Mijn commentaar: Afgelopen juni maakte de Nederlandse regering bekend dat zij overweegt het aantal vliegtuigbewegingen op Schiphol vanaf najaar 2023 terug te brengen van 500.000 naar 440.000 per jaar.

De reden hiervoor was om de CO2-uitstoot en het lawaai rond de luchthaven te verminderen.

Sindsdien heeft de KLM-directie in een persbericht verklaard dat zij "de ministeriële doelstelling om de geluids- en CO2-uitstoot te verminderen, deelt". Zij stelt voor om met de belanghebbenden te bespreken hoe de nog niet duidelijk omschreven doelstellingen inzake CO2- en geluidsreductie kunnen worden bereikt.

Volgens het artikel kan de keuze voor maatregelen om de overlast rond Schiphol te verminderen worden uitgesteld tot 2025.

> Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen komen als winnaars uit de crisis tevoorschijn

(bron Les Echos) 14 oktober - Hoewel de lagekostenmaatschappijen in Europa het over het algemeen beter hebben gedaan dan de traditionele luchtvaartmaatschappijen, zijn de **grote winnaars van de Covid-crisis op mondiaal niveau de grote Noord-Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen. United, American en Delta zijn al teruggekeerd naar activiteitsniveaus die in de buurt komen van 2019 en naar nog betere financiële resultaten.**

(...)

De eerste illustratie van deze comeback is de aankondiging op donderdag door Delta Airlines van recordresultaten voor het derde kwartaal. Met 14 miljard dollar aan inkomsten behaalde het in Atlanta gevestigde bedrijf, dat in 2020 abominabele verliezen boekte, **gewoon zijn beste zomer ooit in termen van inkomsten, een stijging van 11% ten opzichte van de zomer van 2019**, en zijn tweede beste prestatie in termen van operationele marge (12%).

Delta genereerde niet alleen hogere inkomsten dan in de zomer van 2019 op haar binnenlandse netwerk, maar keerde ook bijna terug naar het inkomstenniveau van vóór de crisis op internationale routes. Op de trans-Atlantische routes stijgen de inkomsten zelfs met 12% ten opzichte van 2019.

(...)

Dit is genoeg om zijn Europese concurrenten jaloers te maken, ook al profiteert zijn partner, Air France-KLM, ook volop van de massale terugkeer van passagiers op de transatlantische routes, en meer bepaald van

Amerikaanse toeristen in Europa. Dit is in de hand gewerkt door de stijging van de dollar ten opzichte van de euro, waardoor Amerikaanse reizigers 15% tot 20% aan koopkracht hebben gewonnen in Europa, maar waardoor ook sommige in dollars uitgedrukte kosten van Europese luchtvaartmaatschappijen, zoals de aankoop van brandstof en de huur van vliegtuigen, zijn gestegen.

Alleen zijn Amerikaanse rivalen, American en United, zullen het waarschijnlijk beter doen dan Delta. Hun kwartaalcijfers worden volgende week bekend.

(...)

Van de top vijf luchtvaartmaatschappijen aan het eind van de zomer, in termen van aanbod, zijn er vier Amerikaans. American, Southwest, Delta en United, in die volgorde, met Ryanair als enige niet-Amerikaanse maatschappij in de toplaag.

Een andere wereldranglijst die door de Amerikanen wordt gedomineerd is die van de vliegtuigorders. Zij hebben de crisis aangegrepen om de vernieuwing van hun vloot tegen een goede prijs te versnellen. Tegen 2021 had United orders geplaatst voor 200 Boeing 737 Max en 70 Airbus A321. Deze zomer was het de beurt aan Delta om zichzelf te verwennen door honderd Maxen te bestellen bij Boeing. Van de vijf luchtvaartmaatschappijen met de meeste vliegtuigorders staat United op de eerste plaats, met meer dan 500 vliegtuigen, vóór Delta (meer dan 200 vliegtuigen), met American op de vierde plaats wereldwijd (achter Emirates op nummer 3) met minder dan 200 orders.

***Mijn commentaar:** De VS waren de eerste die luchtvaartmaatschappijen massaal hun activiteiten konden laten hervatten.*

De Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen hebben het meest geprofiteerd.

> IAG verwacht operationele winst over Q3 van 1,2 miljard euro, beter dan verwacht

(bron Agefi-Dow Jones) 13 oktober - De Britse luchtvaartmaatschappij International Consolidated Airlines Group, of **IAG**, **zei donderdag dat haar bedrijfsprestaties in het derde kwartaal beter waren dan verwacht en dat het bedrijfsresultaat vóór bijzondere posten in de periode naar verwachting ongeveer 1,2 miljard euro zal bedragen.**

IAG, het moederbedrijf van onder meer luchtvaartmaatschappijen British Airways, Iberia en Vueling, had in het derde kwartaal van 2021 een operationeel verlies van 452 miljoen euro gerapporteerd. IAG zal haar resultaten voor het derde kwartaal van 2022 op 28 oktober bekendmaken.

"De boekingen blijven op het verwachte niveau voor deze tijd van het jaar, zonder tekenen van zwakte, en daarom blijven onze verwachtingen voor het vierde kwartaal op dit moment ongewijzigd", aldus de groep.

Na deze aankondigingen stegen de IAG-aandelen met 7,3% tot 108 pence, waardoor de hele Europese luchtvaartsector werd meegesleurd. Het aandeel Air France-KLM steeg met 6,6% tot 1,39 euro, terwijl Lufthansa 4,2% steeg tot 6,36 euro.

***Mijn commentaar:** De door de Iberisch-Britse groep voorspelde goede resultaten voor het derde en vierde kwartaal komen overeen met de door Delta Air Lines gepresenteerde resultaten.*

Ze zijn redelijk optimistisch voor de komende maanden.

> **EasyJet verwacht derde jaarverlies ondanks zomeropleving**

(AFP bron) 13 oktober - **Low-cost luchtvaartmaatschappij EasyJet zei donderdag dat het een derde verlies op rij verwacht voor haar vertraagde jaarresultaat, dat eind november wordt verwacht,** gekwetst door verstoringen van haar activiteiten voor de zomer en ondanks een "record opleving" daarna.

EasyJet verwacht voor het boekjaar tot eind september **een jaarlijks verlies voor belastingen van** tussen de £170 miljoen en £190 miljoen (**€195 miljoen en €220 miljoen**), aldus een verklaring - een verbetering ten opzichte van de rampzalige verliezen als gevolg van de pandemie.

Het bedrijf, dat op 29 november zijn jaarresultaten publiceert, had een nettoverlies van 858 miljoen pond eind 2021 en nog eens 1,1 miljard pond eind 2020 voorspeld.

EasyJet heeft deze zomer een "recordherstel" gekend met een bedrijfswinst tussen juli en september - hun vierde kwartaal buiten de piekuren - die tussen £525 miljoen en £545 miljoen zal bedragen, en met een "bijna verdubbeling van het aantal passagiers" in een jaar tijd, zei chieff executive Johan Lundgren in een verklaring.

De capaciteit, 88% tijdens de zomerpiek, is echter ver verwijderd van de 97% die aanvankelijk voor deze periode werd verwacht.

De maatschappij blijft ook achter bij concurrenten als Ryanair en IAG (moedermaatschappij van British Airways en Iberia), die voor de zomer hadden aangekondigd dat ze weer kwartaalwinst zouden maken.

EasyJet wijt zijn jaarlijkse verliezen aan "operationele problemen in de hele sector" voor de zomer, maar ook aan nadelige wisselkoerseffecten door de recente stijging van de dollar.

***Mijn commentaar:** De Britse low-cost luchtvaartmaatschappij is hard getroffen door de gezondheids crisis en de Brexit. Het kost moeite om te herstellen.*

Daardoor is de beurswaardering van easyJet sinds 2018 door vier gedeeld om vandaag 3 miljard euro te bereiken.

Ter vergelijking: de waardering van Air France-KLM is in die periode "slechts" gehalveerd tot 3,7 miljard euro.

> Een historische overeenkomst om de luchtvaart koolstofvrij te maken, maar er blijven uitdagingen op SAF

(bron: Journal de l'Aviation) 11 oktober - Er werd reikhalzend uitgekeken naar de overeenkomst, aangezien deze nu de hele wereld betreft. Na twee weken van intensieve onderhandelingen hebben **de lidstaten van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO)** ingestemd met de LTAG (Long-Term Aspirational Goal), **het stappenplan dat als leidraad zal dienen voor hun beslissingen om ervoor te zorgen dat het mondiale luchtvervoer tegen 2050 de zeer ambitieuze "netto nul" bereikt.**

De 41e zitting van de algemene vergadering van de ICAO heeft daarom ingestemd met de versterking van de CORSIA-emissiecompensatieregeling vanaf 2024, het gebruik van nieuwe technologieën (zowel op operationeel niveau als bij de modernisering van de vloten), **maar bovenal heeft zij zich ertoe verbonden de productie en het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) op te voeren**, een essentiële hefboom voor de vermindering van de emissies van het luchtvervoer, aangezien dit alleen al twee derde van de weg naar netto koolstofemissies vertegenwoordigt. Ter herinnering: SAF kan de kooldioxide-uitstoot van een vliegtuig met 75 tot 80% verminderen (over de gehele levenscyclus, d.w.z. inclusief productie en distributie) in vergelijking met traditionele JET-A1-straalbrandstof.

Vliegtuig- en motorfabrikanten hebben reeds aangetoond dat zij tegen het einde van het decennium (sommige zoals ATR en zijn PW127 veel eerder...) volledig klaar zullen zijn om 100% SAF te bereiken. **Veel luchtvaartmaatschappijen hebben sinds de eerste proeven in 2008 (Virgin Atlantic) al sterk ingezet op het gebruik van SAF**; jaarlijks worden nu meer dan 200.000 commerciële vluchten uitgevoerd op een mengsel met minstens 1% duurzame vliegtuigbrandstof. **Het Clean Skies for Tomorrow-initiatief, dat een aantal spelers (vliegtuigfabrikanten, motorfabrikanten, luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en brandstofproducenten) samenbrengt, streeft naar 10% SAF tegen 2030**, de volgende grote stap op de lange weg naar een koolstofvrije luchtvaart.

Maar afgezien daarvan **blijven de uitdagingen immens wat betreft de toekomstige massale SAF-productiecapaciteit die nodig zal zijn om de doelstelling voor 2050 te halen**. Volgens een recente studie van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) en de Technische Universiteit Delft zou

Europa, hoewel het voorop loopt, vanaf 2035 eenvoudigweg niet in staat zijn om de doelstellingen inzake de productie van duurzame vliegtuigbrandstof te halen wegens een gebrek aan voldoende grondstoffen, waardoor een "netto nul"-luchtvaart voor het oude continent onmogelijk zou worden. De uitstoot zou dan in 2050 met slechts 40% verminderen in vergelijking met vluchten op traditionele vliegtuigbrandstof.

Onder deze omstandigheden zou een vermindering van het luchtverkeer de laatste hefboom zijn om de EU in staat te stellen haar doelstellingen te bereiken, met een even dwingende maatregel als die waartoe is besloten om bijvoorbeeld vanaf 2035 nieuwe auto's met verbrandingsmotor te verbieden. Er zij op gewezen dat het aantal voorstellen voor matiging en controle van het luchtverkeer de laatste maanden is toegenomen, met de onvermijdelijke explosie van de prijzen van vliegtickets als gevolg.

Hoewel het gebruik van SAF duidelijk essentieel is om het luchtvervoer koolstofvrij te maken, is de productie ervan in voldoende hoeveelheden in het komende decennium wellicht ook de enige garantie voor het voortbestaan ervan in Europa voordat een echte omwenteling plaatsvindt...

Mijn commentaar: Nogmaals mijn excuses omdat ik een opmerking maak die onlangs al is gemaakt: het is van cruciaal belang dat een Franse duurzame sector voor de productie van vliegtuigbrandstof zich snel ontwikkelt.

> Regionale luchthavens vliegen weer in onzekere lucht

(bron Les Echos) 14 oktober - Een stijging van 7% op Paris Orly en zelfs 23% op Beauvais ... **Het activiteitsniveau op sommige Franse luchthavens heeft dat van vóór de gezondheidscrisis van eind augustus geëvenaard of zelfs overtroffen, volgens de laatste gegevens van het Directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart.** In het hele land was het maandelijkse passagiersverkeer 87,4% hoger dan in 2019. Tussen januari en augustus 2022 registreerde de belangrijkste regionale luchthaven, Nice, 8,2 miljoen passagiers, oftewel 82% van de activiteit van drie jaar geleden.

(...)

Maar de horizon is niet echt duidelijk voor deze kleine en middelgrote luchtvaartmaatschappijen, zegt Thomas Juin, directeur van de luchthaven La Rochelle Ile de Ré en voorzitter van de Unie van Franse Luchthavens (UAF), die er graag aan herinnert dat luchthavens goed zijn voor 182.000 banen. **Naast de moeilijkheden in verband met telewerken, de stijging van de prijs van paraffine en dus van de tickets, is de belangrijkste hinderpaal voor een meer definitief herstel van het verkeer volgens het UAF de klimaat- en veerkrachtwet van augustus 2021.**

(...)

Artikel 145 van de klimaat- en veerkrachtwet voorziet in een verbod op

binnenlandse vliegreizen wanneer er een treinalternatief is van minder dan 2,5 uur. Ook al is het uitvoeringsbesluit nog niet uitgevaardigd, het zorgt voor onzekerheid. "Het heeft geleid tot de sluiting van de vlucht Bordeaux Orly door Air France. Geen enkele maatschappij heeft het risico genomen om deze route te exploiteren, hoewel er in 2019 566.000 passagiers op zaten", betreurt de UAF-voorzitter.

(...)

Voor de UAF betekent het verzwakken van deze verbindingen met de Parijse luchthavens een verzwakking van de hub-rol van Orly en Roissy, "door hun buitenlandse concurrenten te bevoordelen", aldus Nicolas Paulissen, die denkt aan Frankfurt, Amsterdam, Genève of Barcelona, die ook door hogesnelheidstreinen met de grote Franse steden zijn verbonden. De Union of Airports heeft samen met de Union of Autonomous Airlines beroep aangetekend tegen de Climate and Resilience Act bij het Hof van Justitie van de Europese Unie. De voornaamste klacht van de twee lobby's is dat de wet, die de treinen bevoordeelt, de concurrentie zou verstoren.

Het andere obstakel voor dit herstel is de financiële situatie van lokale overheden en lokale aandeelhouders van regionale luchthavens. In Poitiers en Tours, waar de luchthavens worden beheerd door Sealar, een bedrijf dat wordt geleid door de CCI's van Brest en Marseille, en Edeis, een onafhankelijke speler die de activa van het Canadese SNC Lavalin in Frankrijk heeft overgenomen, worden de plaatselijke autoriteiten regelmatig bekritiseerd door de regionale rekenkamers. **"Het onderhoud van luchthavens met minder dan een miljoen passagiers is niet houdbaar omdat ze structureel tekorten vertonen. Als overheidsgeld schaars wordt, wordt het ingewikkeld. Vooral omdat de exploitanten en de plaatselijke verkozenen die deze faciliteiten verdedigen, de werkelijke voordelen miskennen,"** vat Jacques Pavoux, econoom bij de Nationale Federatie van Verenigingen van Vervoersgebruikers, samen, die schat dat van de 86 Franse luchthavens die openstaan voor commercieel verkeer, er al een vijftiental gesloten zouden moeten worden.

Mijn commentaar: *Het nut van het behoud van kleine Franse luchthavens is een voortdurend debat.*

De Conseil Supérieur de l'Aviation Civile (CSAC) merkte in zijn in 2017 gepubliceerde rapport over het Franse luchthavennetwerk op dat "zeer regelmatig stemmen opgaan over het feit dat er te veel luchthavens zijn en dat ze duur zijn".

*Hier is een fragment uit het rapport:
--- begin citaat ---*

Lokale beleidsmakers onderschatten de doelstelling van de Europese Commissie om de exploitatiesteun niet te verlengen tot na tien jaar. De Commissie wil de

situatie van luchthavens met minder dan 700 000 jaarlijkse passagiers tegen 2018 opnieuw bekijken, maar het uitgangspunt is dat "luchthavens aan het eind van de overgangperiode geen exploitatiesteun meer mogen ontvangen en hun activiteiten uit eigen middelen moeten financieren". De missie beveelt aan dat de prefecten de lokale besluitvormers regelmatig herinneren aan de doelstelling van een evenwichtige begroting van de huishoudelijke uitgaven, temeer daar de huidige druk op de overheidsfinanciën in dezelfde richting gaat.

(...)

Bronnen van geschillen tussen luchtvaartmaatschappijen en luchthavens wegens concurrentievervalsing, overheidssteun aan luchthavens is nu strikt gereguleerd door de Europese Commissie, wat nog steeds weinig begrepen wordt door de lokale besluitvormers.

--- einde citaat

De gezondheids crisis heeft het onderzoek van de situatie van kleine luchthavens vertraagd. Het is mogelijk, zelfs waarschijnlijk, dat bedrijven in de buurt van een grote luchthaven gedwongen worden te sluiten.

Tot groot ongenoegen van Ryanair, de maatschappij die het meest profiteert van de voorkeursbehandeling van bepaalde beleidsmakers, zoals blijkt uit de vele veroordelingen van de afgelopen jaren.

> **De leugens van Air France over haar "groene" vluchten**

((bron Reporterre) 17 oktober - De **technische en technologische vooruitgang, met name op het gebied van alternatieve brandstoffen of milieuvriendelijk vliegen, is helaas bij lange na niet voldoende om een duurzame vermindering van de broeikasgasemissies van de luchtvaart mogelijk te maken. Vandaar onze verbazing toen we ontdekten dat Air France haar passagiers de mogelijkheid bood om de uitstoot van broeikasgassen tijdens hun vlucht te elimineren... via een eenvoudige "Milieu"-optie.**

Zodra het ticket is gekozen, nodigt Air France haar klanten namelijk uit om in ruil voor geld de negatieve gevolgen van hun vlucht te annuleren of sterk te verminderen: -

door "genoeg bomen" te planten om evenveel CO₂ te absorberen als hun vlucht uitstoot (4% extra van de ticketprijs);

- door herbebossing te combineren met een klein aandeel in de ontwikkeling van "duurzame vliegtuigbrandstoffen" - SAF in het Engels geven wij de voorkeur aan de uitdrukking "alternative fuels" - (tussen 5 en 7% extra van de ticketprijs);
- of door bij te dragen aan de ontwikkeling van "duurzame vliegtuigbrandstoffen" (tot 80% extra van de ticketprijs). Deze optie is toegankelijk voor grootverbruikers van vliegtuigen, maar zeer duur voor gewone mensen, aangezien de productie van SAF zeer duur is, tussen 3 en 7 keer meer dan conventionele paraffine, afhankelijk van

de vraag of de brandstof op biologische of synthetische basis is.

Voor elk voorstel is er een bijbehorende infographic met enerzijds de door de vlucht veroorzaakte CO2-uitstoot volgens Air France en anderzijds "de CO2 geabsorbeerd met herbebossing" en "de CO2 gereduceerd met FAS". Dit is zeer aantrekkelijk, omdat het ons doet geloven dat we kunnen vliegen zonder CO2 uit te stoten door te betalen voor een eenvoudige optie, maar dit is totaal onjuist.

Overzicht van de opties die Air France te koop aanbiedt.

De optie "Milieu" van Air France misleidt de reizigers om verschillende redenen.

- 1. In het geval van de herbebossingsoptie wordt de compensatie voorgesteld als een netto absorptie van de CO2-uitstoot van de vlucht. Dit is onnauwkeurig omdat het afhangt van vele factoren, zoals de keuze van de herbebossingsprojecten, het toezicht op deze projecten en de duurzaamheid ervan, die niet in de aanvraag worden vermeld.

Bovendien doen de lage kosten van de operatie (minder dan 4% van de prijs van de reis) mensen geloven dat compensatie goedkoop, eenvoudig en doeltreffend is, terwijl het tegendeel waar is. Wetenschappers bevelen zelfs aan het te gebruiken als laatste redmiddel, voor emissies die niet kunnen worden verminderd, zoals twee deskundigen van de Intergouvernementele Werkgroep inzake klimaatverandering (IPCC) deden bij Air France in juli 2020.

Deze praktijk maakt deel uit van wat de all4trees gemeenschap "#treewashing" noemt, die bomen verandert in "groen onderpand tegen afbraakprijzen, voor bedrijven die weigeren zich in te zetten voor de klimaatnoodsituatie". De grote schade ervan is ook dat mensen vergeten dat sommige comfortvluchten kunnen en moeten worden vermeden.

- 2. Air France stelt voor bij te dragen aan de ontwikkeling van alternatieve vliegtuigbrandstoffen, SAF zoals het schrijft. Dit is een prijzenswaardig voornemen, maar het is zeer twijfelachtig, aangezien deze brandstoffen momenteel sterk worden bekritiseerd vanwege hun bijdrage aan de ontbossing. Bovendien zouden deze alternatieve brandstoffen, zelfs indien zij beschikbaar zouden zijn, slechts kunnen worden gebruikt voor 50% van de tankinhoud van het vliegtuig, aangezien de motoren nog niet gecertificeerd zijn voor een hoger percentage.

Bovendien **presenteert het bedrijf de FAS-optie als een netto vermindering** (in de orde van 100%) van de vluchtemissies - zoveel kilo CO2 minder dankzij FAS - **wat opnieuw onjuist is:** bijdragen aan de toekomstige ontwikkeling van biogebaseerde of synthetische energie kan de broeikasgasemissies van een vlucht vandaag niet verminderen.

Momenteel is de energiemix 1% SAF en 99% conventionele paraffine, wat betekent

dat het klimaateffect van uw vlucht met maximaal 0,4% kan worden verminderd. Dus we zijn ver verwijderd van 100%...

- 3. Ten slotte doet **de optie "Milieu" onwetende passagiers geloven dat een vlucht alleen CO2 uitstoot. Dat is niet waar; het stoot ook stikstofdioxide en condensatiesporen uit, die ook een opwarmend effect hebben**, en Air France is zich daar terdege van bewust. Bovendien zijn bij de huidige stand van het onderzoek de niet-CO2-effecten verre van verwaarloosbaar: ze zijn zelfs minstens gelijkwaardig aan de CO2-effecten op de opwarming van de aarde. Daarom is het, wat de luchtvaart betreft, noodzakelijk te spreken over "mondiale stralingsforcering" (door activiteit veroorzaakte opwarming) in plaats van alleen over CO2-emissies. Hoewel de luchtvaart verantwoordelijk is voor 2,5 tot 3% van de wereldwijde CO2-uitstoot, is zij verantwoordelijk voor 5 tot 6% van de opwarming van de aarde.
Voetballer of fan, allemaal in hetzelfde vlak

Wij vragen de directie van Air France dan ook haar discours te herzien en eerlijk te zijn tegenover haar passagiers, want ja, het vliegtuig vervuilt, en de enige effectieve hefboom vandaag om de impact ervan te verminderen is het gebruik ervan te beperken. We waren ook blij om op 19 september te horen dat de CEO van Aéroports de Paris, Augustin de Romanet, het op dit punt met ons eens was: we moeten minder het vliegtuig nemen totdat de luchtvaart meer koolstofvrij is. Volgens hem "is er zelfs een 'overgangperiode' van twintig tot dertig jaar nodig voordat we vliegtuigen hebben die door 'groene stroom' worden aangedreven".

(...)

Onze deur staat natuurlijk open voor het management van de maatschappij als zij met ons willen samenwerken aan deze "Milieu"-opties en de methoden voor de verspreiding ervan, voordat wij juridische stappen ondernemen, zoals anderen reeds met succes actie hebben ondernomen voor reclame-ethische jury's, om de greenwashing van Easyjet en Austrian Airlines aan de kaak te stellen.

Mijn commentaar: Bij eerste lezing lijkt dit artikel aan te tonen dat de voorstellen van Air France om de negatieve gevolgen van een vlucht te beperken niet doeltreffend zijn.

Dit is verre van het geval. Laten we het meest opvallende voorbeeld nemen: ". 2 Air France stelt voor bij te dragen aan de ontwikkeling van alternatieve vliegtuigbrandstoffen".

De auteur stelt dat deze brandstoffen bijdragen tot ontbossing. Toch gebruikt Air France alleen alternatieve brandstoffen die uit afval worden geproduceerd.

Bovendien suggereert de auteur dat de bijdrage van de passagier bedoeld is om de toekomstige productie van alternatieve brandstof te financieren, en dus geen onmiddellijk effect heeft. Nogmaals, hij heeft het mis, Air France gebruikt het geld

om bestaande alternatieve brandstof te kopen. Als er geen alternatieve brandstof beschikbaar is, wordt de optie niet aangeboden.

Wat het effect van contrails betreft, is er tot op heden geen wetenschappelijke studie die het (reële) effect van contrails op het klimaat kwantificeert. Anderzijds zijn er al verschillende oplossingen om contrails te verminderen, zoals het gebruik van alternatieve brandstof. Het verschilt namelijk enigszins van conventionele paraffine; het bevat minder deeltjes die contrails veroorzaken.

Een laatste voorbeeld: "de keuze van de herbebossingsprojecten, het toezicht op deze projecten en de duurzaamheid ervan worden in de aanvraag niet vermeld".

Toch onderneemt Air France actie door boomaanplantprojecten te steunen die gecertificeerd zijn door de meest veeleisende labels (zoals Verra en Gold Standard).

Dus, wat kunnen we leren van zo'n artikel?

Alle antwoorden die ik heb gegeven zijn te vinden op de publieke website [airfranceacts](#). (zie mijn [brief nr. 876](#) over dit onderwerp). Misschien moet het bestaan van deze site meer worden benadrukt op de pagina met opties.

Bovendien zijn veel van de door de auteur aangevoerde argumenten wetenschappelijk twijfelachtig, zo niet ongegrond.

Er is echter een ontmoetingsplaats om de wetenschappelijke vooruitgang rond duurzame luchtvaart te bespreken: het Sustainable Aviation Observatory (SAO), dat eind 2021 van start is gegaan en waar belanghebbenden in de luchtvaart, ngo's en wetenschappers samenkomen.

De oprichting van de waarnemingspost, onder auspiciën van het DGAC, nam enkele maanden in beslag.

Het wordt nu geleid door Sandra Combet, die is benoemd tot secretaris-generaal van het Waarnemingscentrum voor de duurzame luchtvaart. Ik vertrouw erop dat ze slaagt in haar missie

Bonus artikel

> Proces Rio-Parijs: een hoogvliegende rechter werpt licht op ongeval Air France vlucht AF447

(bron La Tribune) 17 oktober - Sinds het begin van het proces over het

vliegtuigongeluk Rio-Parijs een week geleden is het soms moeilijk om de weg te vinden in het Parijse gerechtshof. De emotie en spanning die voelbaar waren bij de opening van het proces op 10 oktober, na dertien jaar wachten op de families, en vervolgens het technische karakter van de getuigenissen van de deskundigen die volgden, waren genoeg om de meest doorgewinterde luisteraars te verontrusten. Maar rechter Sylvie Daunis, eerste vice-president van het Gerechtshof van Parijs en voorzitter van de 31e Correctionele Kamer, heeft, bijgestaan door haar twee assessoren, vanaf het begin van de zittingen indruk gemaakt. Zeer goed voorbereid en een goed luisteraar, heeft ze ook laten zien dat ze sterke beslissingen kan nemen. Het moet gezegd worden dat dit niet haar eerste media- of luchtvaartproef is.

En dit was het geval bij een uiterst gevoelige kwestie: het al dan niet uitzenden van de cockpit voice recorder, op verzoek van de civiele partijen. Na een relatief korte periode van bezinning heeft Sylvie Daunis toestemming gegeven om deze band af te spelen om de feiten beter te begrijpen. Dit zal deze maandag aan het begin van de middag gebeuren.

Dit komt zelden voor bij een vliegtuigongeluk. Gewoonlijk hebben alleen de onderzoekers toegang tot deze opnames om de gemoedstoestand van de piloten, hun handelingen in de cockpit, de interacties tussen hen en met de rest van de mensen aan boord vast te stellen, maar ook om alle omgevingsgeluiden te analyseren die aanwijzingen zouden kunnen geven over het verloop van de gebeurtenissen (alarmen, hagelgeluiden, trillingen...). De opname wordt dan verzegeld en alleen schriftelijke of voorgelezen transcripties (vaak door een synthetische stem) zijn beschikbaar.

De zegels zullen dus worden verbroken in de rechtbank om de laatste minuten van vlucht AF447 te horen. De hoorzitting is echter voorbehouden aan de geconstitueerde partijen en vindt plaats in een gedeeltelijk besloten zitting. Pers en publiek worden uitgesloten. En alle mogelijke middelen om op te nemen (telefoons, computers, aangesloten voorwerpen, enz.) moeten vooraf buiten worden gezet. Het zal waarschijnlijk anders zijn voor de deuren van de rechtszaal.

Deze beslissing lijkt een voortzetting van haar optreden sinds de eerste dag van het proces, Sylvie Daunis heeft niet gearzeld haar standvastigheid te tonen om het goede verloop van de debatten te waarborgen. Toen Anne Rigail, algemeen directeur van Air France, werd ondervraagd door een van de burgerlijke partijen, zeer zeker een familielid van een van de 228 slachtoffers, herinnerde de magistraat hen kalm en zelfs welwillend aan de regels van hoor en wederhoor die in een proces gelden en aan de noodzaak voor iedereen om zich vrij te uiten.

Enkele minuten later, toen het de beurt was aan Guillaume Faury, Executive Chairman van Airbus, om te worden onderbroken, nam Sylvie Daunis opnieuw het woord, nog steeds op een welwillende manier, maar met meer vastberadenheid om de rust van de debatten te garanderen. Zij aarzelde niet om te verklaren dat het betreurenswaardig zou zijn als de politie zou moeten ingrijpen om bepaalde mensen van de hoorzitting te verwijderen als dit weer zou gebeuren.

Sindsdien is de magistraat een evenwicht blijven vinden tussen strengheid en

luisteren, waarbij hij de tijd nam om uitleg te geven wanneer dat nodig was en zelfs de sfeer wist te verlichten, ondanks de soms zware sfeer als gevolg van de aard van het proces, met een vleugje humor. Ondervraagd door een burgerlijke partij die zich erover beklaagde dat zij niet rechtstreeks het woord kon voeren, zoals de dag ervoor was gebeurd, gaf de rechter aan dat zij had verwezen naar "het QRH van de rechtbank" om vast te stellen dat vragen vooraf schriftelijk moesten worden doorgegeven. QRH" verwijst naar het Quick Reference Handbook, een technisch document met procedures voor het omgaan met abnormale of noodsituaties, waarop een groot deel van de getuigenissen van de deskundigen betrekking had. Hoewel het anekdotisch lijkt, toont deze luchtvaartkundige referentie, die veel verder gaat dan het basiskennisniveau dat iedereen kan hebben, het zeer hoge niveau van voorbereiding van Sylvie Daunis en haar assessoren. Naast haar vermogen om emotioneel geladen momenten te beheersen, kon de magistraat bij verschillende gelegenheden haar kennis van de zaak en van luchtvaartconcepten, soms geavanceerd, aantonen. En dit werd zeker gevoeld in de rechtszaal.

De voorzitter van de 31e correctionele kamer van de rechtbank van Parijs onderscheidde zich door de relevantie van de aan de deskundigen gestelde vragen om na te gaan of de certificeringscriteria voor de Pitot-sondes verouderd waren, om vast te stellen of de wijziging van het model van de sonde gevolgen kon hebben gehad, om te begrijpen waarom de bij een overtrekalarm te volgen handelwijze in de aanvullende procedures bij Airbus en Air France was ingedeeld en niet in die van de noodsituatie, om vast te stellen of de automatische systemen de piloten konden hebben misleid, en zelfs om in te schatten of de beslissing van de piloten om niet om de stormzone heen te gaan, gerechtvaardigd was.

Sylvie Daunis

begon haar carrière in de jaren negentig bij het Openbaar Ministerie en werd begin jaren 2000 rechter. Zij doorliep verschillende hoge rechtbanken en was achtereenvolgens vicepresident belast met het onderzoek bij het hooggerechtshof van Nanterre, vervolgens adviseur bij het hof van beroep van Versailles, voordat zij in 2018 haar functie in Parijs aanvaardde. In 2020 zat zij het zogenaamde "Mediator"-proces voor, opnieuw meer dan tien jaar na de feiten, waarbij de laboratoria Servier werden veroordeeld tot betaling van 2,7 miljoen euro aan boetes en 180 miljoen euro aan schadevergoeding wegens "verzwarende misleiding", alsmede "doodslag en onopzettelijk letsel".

Zoals gemeld door AFP, motiveerde de magistraat haar vonnis door te wijzen op de "extreme ernst" van het bedrog, dat van een "aanzienlijke en ongekende schaal" was en waarvan "duizenden patiënten het slachtoffer waren", en voegde eraan toe dat deze acties "de keten van vertrouwen" die loopt van de fabrikant van het geneesmiddel naar de patiënt hadden verbroken en "het vertrouwen in het gezondheidssysteem hadden verzwakt". Zij verklaarde: "Ondanks het feit dat zij de risico's al vele jaren kenden (...) hebben zij nooit de nodige maatregelen genomen en aldus de consumenten misleid".

In 2022 werkte de rechter in het proces tegen de luchtvaartmaatschappij Yemenia, na de crash van een Airbus A310 bij de Comoren in 2009. Dit ongeluk gebeurde een

maand na de crash van AF447, waarbij 152 mensen omkwamen en slechts één overlevende overbleef. Het Jemenitische bedrijf werd wegens "doodslag en onvrijwillig letsel" veroordeeld tot een boete van 225.000 euro, de maximumstraf.

Volgens

AFP zei

Sylvie Daunis dat "de rechtbank heeft vastgesteld dat Yemenia Airways de voorschriften heeft nageleefd, maar twee onvoorzichtigheden heeft gehandhaafd die rechtstreeks verband houden met het ongeval", namelijk "enerzijds het handhaven van nachtvluchten" naar de Comoren, ondanks de slechte werking van bepaalde lichten op de luchthaven van Moroni, en "anderzijds de aanstelling van de copiloot van deze vlucht", ondanks "zwakke punten" in zijn opleiding. Zo had zij onderstreept dat "de begane onvoorzichtigheid aantoonde dat de veiligheids- en verantwoordelijkheidscultuur van het bedrijf tekortschiet".

Mijn commentaar: Ik heb u vorige week laten weten dat ik geen artikel zou publiceren over het verloop van het beroep tegen het ongeval van vlucht AF447 Rio Parijs.

Ik dacht dat het nuttig zou zijn om deze regel een beetje te doorbreken door een artikel te publiceren waarin de persoonlijkheid van de magistraat die belast is met het proces wordt beschreven.

Ze wordt beschreven als een rechter die goed aan haar zaken werkt, vrij van allerlei druk.

Einde persoverzicht

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

Het aandeel Air France-KLM sloot op maandag 17 oktober op 1,456 euro. Het is deze week sterk gestegen met 12,35%.

Het profiteert van de publicatie door zijn partner Delta Airlines van zeer goede kwartaalresultaten en positieve prognoses voor het vierde kwartaal.

Ook de IAG-groep deed soortgelijke aankondigingen.

De kwartaalresultaten van de drie belangrijkste Europese groepen worden eind oktober verwacht.

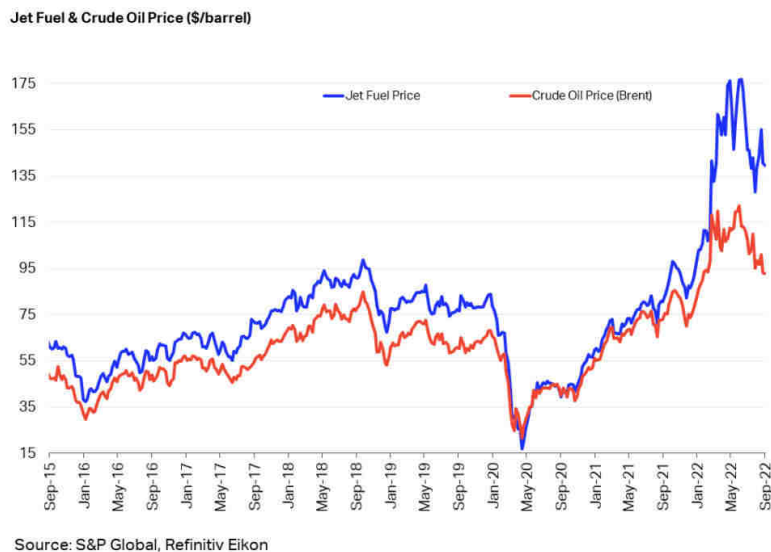
De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 1,47 euro. Het hoogste koersdoel is EUR 1,90, het laagste EUR 0,85. Ik houd alleen

rekening met de mening van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De details van de analistenconsensus vindt u op mijn blog.

> [Mijn commentaar op de ontwikkeling van de brandstofprijzen](#)

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brent ruwe olie en een vat Jet Fuel. Dit blijkt heel duidelijk uit onderstaande grafiek, die betrekking heeft op de periode juni 2015 - augustus 2022.



Volgens specialisten is deze stijging het gevolg van een toename van de brandstofreserves van het leger, die uitsluitend uit Jet Fuel bestaan.

Om de sterkte van de infrastructuur te waarborgen, geeft het Franse leger namelijk al enkele jaren de voorkeur aan een beleid van één enkele brandstof, waarbij alle uitrusting, landvoertuigen en generatoren van vliegtuigbrandstof worden voorzien.

Vliegtuigbrandstofprijzen per regio (bron: IATA) per 7 oktober 2022

Fuel Price Analysis

The jet fuel price ended last week up 19.8% at \$155.8/bbl:

7 October 2022	Share in World Index	cts/gal	\$/bbl	\$/mt	Index Value 2000 = 100	vs. 1 week ago	vs. 1 month ago	vs. 1 yr ago
Jet Fuel Price	100%	370.89	155.77	1230.14	425.83	19.8%	11.7%	64.7%
Asia & Oceania	22%	311.35	130.77	1033.05	373.63	14.9%	0.9%	40.9%
Europe & CIS	28%	358.54	150.59	1188.13	405.73	22.9%	5.8%	59.2%
Middle East & Africa	7%	325.10	136.54	1078.09	407.75	18.9%	4.0%	47.9%
North America	39%	420.12	176.45	1393.96	469.09	20.1%	22.6%	84.4%
Latin & Central America	4%	388.10	163.00	1287.73	451.54	20.1%	12.2%	68.4%

De kloof tussen de prijs van olie en vliegtuigbrandstof is nog nooit zo groot geweest:

De vliegtuigbrandstof in Europa daalt deze week met -\$7 tot \$144. Na een piek op \$182 in juni 2022 was hij begin augustus teruggevallen tot \$132. Hij stond iets meer dan een jaar geleden op 79 dollar.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt deze week met -\$5 tot \$92.
Sinds midden februari jojoet hij tussen \$100 en \$120.

Begin maart stond de Brent op 132 dollar, dicht bij het record van 150 dollar (in 2008).

Eind oktober 2020 stond hij op een dieptepunt van 37 dollar.

De vrees dat de economie tegen het einde van 2022 in een recessie zou belanden, deed de brandstofprijzen dalen. Vervolgens bracht de aankondiging van OPEC+ om de olieproductie te verminderen de prijzen weer omhoog.

Goed om te weten.

> 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 bij elke wijziging van uw postadres vergeet uw contactgegevens te wijzigen, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Deze 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, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via haar hebt gekocht.

> Beheer van de CIPF

Wanneer u geld investeert in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt niet rechtstreeks aandelen.

Het zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 kiest voor een termijn van vijf jaar,

die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde hebben alleen aandelen Air France.

De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren portefeuilles van verschillende aandelen.

Mijn commentaar: Als u meer informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigaction, sectie Air France-KLM employee shareholding](#).

Details

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

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

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

Tot ziens.

Voor de laatste persrecensies van maandag, [klik hier](#)

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

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [mij](#) een e-mailadres naar keuze te geven.

| François Robardet

Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouder zijn van PNC en PS.

Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet

Plaatsvervanger Nicolas Foretz, PNC



Toen ik werd gekozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met de Air France-KLM deelneming.

Als u dit persoverzicht niet langer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#)

. Als u het persoverzicht liever op een ander adres ontvangt, laat het me dan weten.

Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#).

11319 mensen ontvangen dit persoverzicht live