

Het grootste luchtvaart- & zakenreismagazine in de Benelux

LUCHTVAART NIEUWS

nummer 121 | september 2023 | een uitgave van Reismedia BV | Luchtvaartnieuws.nl | Zakenreisnieuws.nl

PRIJS: € 10,95



**Airbus A220 viert
vijfde verjaardag**

CSeries bloeide op onder
Europese vleugels

**Het wordt drukker op
Groningen Airport Eelde**

Luchthaven wil groeien,
maar ook stiller worden

**Zuid-Afrikaans icoon
nog niet uit gevarezone**

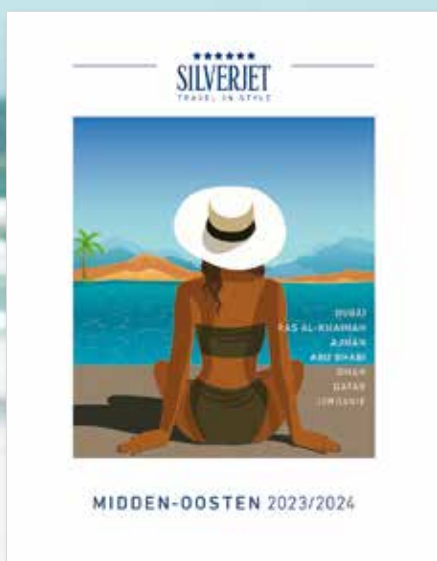
South African Airways
probeert het opnieuw

Bezem door Cyprus Airways

Nederlandse topman
pakt door



VOOR GRENZELOOS MOOIE VAKANTIES



Ons nieuwe aanbod
is volop boekbaar!





SILVERJET VAKANTIES SELECTEERT HET BESTE WAT DE WERELD TE BIEDEN HEEFT

- Complete vakanties; altijd incl. vluchten, hotel, Executive Lounge, 20 kg ruimbagage & luxe privétransfers
- Alle accommodaties zorgvuldig geselecteerd op kwaliteit en service; voor u een aangename zekerheid
- Voor meer informatie gaat u naar www.silverjet.nl of belt u met onze Luxury Travel Consultants via 055 - 357 55 97.





VERTREK NAAR EEN UNIEKE SKYLINE

AMSTERDAM NAAR HONGKONG



www.cxagents.com



CATHAY PACIFIC

MOVE BEYOND

S(c)illy idea

De kogel lijkt door de kerk: Schiphol moet krimpen. Ik zeg met nadruk 'lijkt', want een nieuw kabinet kan de anti-luchtvaartkoers altijd nog bijsturen. Die kans lijkt echter klein. De afgelopen jaren verdween de steun voor de sector in de politiek als sneeuw voor de zon. Niet alleen de inmiddels demissionaire regering, maar ook oppositiepartijen aan de linker- en rechterkant van het spectrum hebben het op de vliegwereld gemunt, daarbij gesouffleerd door activistische lobbyclubs. De klimaatwind in politiek Den Haag raast als een tornado door de Tweede Kamer.

De krimpwensen van demissionair verkeersminister Mark Harbers (VVD) zijn ietwat bijgesteld, maar duidelijk is dat er volgend jaar tienduizenden (nacht)vuchten minder mogen worden uitgevoerd op onze nationale luchthaven. Althans, dat is het idee. Want achter de schermen slijpen juristen de messen om het gedwongen inleveren van slots tegen te gaan.

Niet alleen bij luchtvaartmaatschappijen en brancheorganisaties, maar ook op de burelen van buitenlandse ministeries. Die zullen het tornen aan bilaterale verdragen, zoals de Open Skies-overeenkomst tussen Nederland en de VS, niet zomaar laten gebeuren. En wat dacht u van China? Zij geen slots, wij geen slots. Dat kan flinke consequenties hebben, vooral voor KLM.

Over duurzaamheid gesproken: afgelopen maand trapte demissionair klimaatminister Rob Jetten (D66) een nieuwe 'bewustwordingscampagne' af.

Aangemoedigd door #zetookdeknopom moeten burgers en bedrijven daarmee aan het denken worden gezet over hun gedrag. De

speciaal opgetuigde website staat vol tips: korter douchen, kachel lager, lampen uit, het bekende riedeltje.

In de campagne, die verrassend weinig aandacht kreeg, was ook ruimte voor reizen. "Voorkom verre vliegreizen", klonk de eerste regel. "Ga je op vakantie? Kies voor een bestemming zo dicht mogelijk bij huis. De Spaanse kust is even zonnig als de Dominicaanse Republiek of Zuid-Amerika, maar dichterbij en dus beter voor het klimaat!" Tja, een vegetarische salade is ook gezonder dan een pizza met barbecuesaus, bacon en extra kaas, maar daar wordt je dinerbeleving niet direct beter van.

Wie het advies dan maar opvolgt en binnen Europa blijft, wordt geadviseerd de trein te nemen. "Een vliegreis belast het milieu 7 tot 11 keer zoveel", luidt de begeleidende tekst. De bron van die getallen wordt niet vermeld.

Waar kun je dan zoal heen, binnen Europa per OV? De campagnesite geeft de Engelse Scilly-eilanden (spreek uit: Silly, red.) als suggestie. "Ideaal per trein en ferry." Geen touroperator die het verkoopt, maar met losse kaartjes van de Eurostar, metro, bus en veerboot in de hand ligt er na circa 20 uur een subtropisch paradijs op je te wachten. Maar in bijna de helft van die tijd vlieg je ook rechtstreeks naar Punta Cana. De keuze is, gelukkig, nog altijd aan u. Net als op 22 november.

Klaas-Jan van Woerkom
Hoofdredacteur



luchtvaartnieuws
zakenreisnieuws



@luchtvaart
@zakenreisnieuws

**Altijd het laatste nieuws,
de ontwikkelingen en
achtergrondartikelen op
het gebied van luchtvaart en
zakenreizen ontvangen?**

Luchtvaartnieuws.nl/abonneren
of Zakenreisnieuws.nl/abonneren





20



38



48



54

Airlines & Airports

08 Topman Paul Sies

Cyprus Airways moet thuisland weer verbinden met Europa

20 Airbus A220 vijf jaar

Hoe Bombardier CSeries onder Europese vleugels alsnog een succes werd

32 Nieuws in vogelvlucht

Een overzicht van de belangrijkste nieuwsfeiten van deze maand

38 Groningen Airport Eelde

Nadruk op meer vakantievluchten en verduurzaming van de sector

48 South African Airways

Herboren icoon probeert het opnieuw, maar is nog niet uit de gevarenzone

54 JetBlue strijkt neer op Schiphol

Tijd om het monopolie van KLM te doorbreken

Business Travel

66 Zakendoen in Albanië

Opkomend Balkanland met een vleugje Italië

Columns

19 Frank Oostdam

37 Jan Cocheret

57 Paul Melkert

CYPRUS AIRWAYS WIL OUDE TIJDEN DOEN HERLEVEN

Nederlandse topman
Paul Sies ziet potentie



Paul Sies, de Nederlandse CEO van Cyprus Airways.



Cyprus het hele jaar door verbinden met alle belangrijke Europese steden, dat is in de kern de missie van Paul Sies. Hij staat sinds vorig jaar aan het roer bij Cyprus Airways. De luchtvaartmaatschappij maakte in 2017 een herstart, en wil met een aanzienlijke vloot Airbus A220's weer een speler van formaat worden. "Er is meer dan genoeg potentie."

Tekst: Klaas-Jan van Woerkom

Foto's: Cyprus Airways

De groene olijftak, onderdeel van de Cypriotische vlag, vormt sinds 2022 een belangrijk onderdeel van de nieuwe huisstijl van Cyprus Airways.

Het huidige Cyprus Airways ging ruim zes jaar geleden, om precies te zijn op 1 juni 2017, van start. Cyprus zat sinds 2015 zonder nationale luchtvaartmaatschappij doordat het toenmalige Cyprus Airways, dat in 1947 werd opgezet, noodgedwongen moest worden geliquideerd. Dat was het gevolg van een decreet van de Europese Commissie, die bepaalde dat de overheid van het eiland onterecht in een tijdsbestek van enkele jaren vele miljoenen euro's staatssteun aan de noodlijdende luchtvaartmaatschappij had verstrekt. Cyprus Airways werd veroordeeld om 65 miljoen euro steun, inclusief rente, terug te betalen. Dat bleek een onmogelijke opgave en de vluchtuivoering moest worden gestaakt en het bedrijf opgedoekt.

De Cypriotische overheid schreef in 2016 een aanbesteding uit voor de oprichting van een nieuwe nationale luchtvaartmaatschappij. Charles Airlines Limited, een speciaal voor dat doel opgerichte dochteronderneming van het Russische S7 Airlines, won die tender. Er werd twee miljoen euro op tafel gelegd om de merknaam Cyprus Airways tien jaar lang te mogen gebruiken. Het 'herboren' Cyprus Airways voerde in 2017 de eerste commerciële vluchten uit, met een vloot van twee Airbus A319's die van S7 Airlines overkwamen.

In 2021 werden de activiteiten van Cyprus Airways overgenomen door de op Malta gevestigde SJC Group, een concern met diverse activiteiten zoals vliegtuigonderhoud, medisch luchtvervoer en helikoptervluchten. Onder de vleugels van de nieuwe eigenaar nam Cyprus Airways afscheid van de

A319's en nam het drie grotere A320's in gebruik.

Het duurde echter niet lang voor er opnieuw een andere eigenaar in beeld kwam: het in Dubai gevestigde ArcosJet. Het investeringsbedrijf is sinds november 2022 voor honderd procent eigenaar van Cyprus Airways en heeft daarnaast belangen in andere ondernemingen in de luchtvaart- en hotelwereld.

Bedrijvendokter

Sinds april vorig jaar staat de Nederlander Paul Sies aan het roer bij de Cypriotische luchtvaartmaatschappij. Met zijn ervaring moet hij van Cyprus Airways weer een speler met slagkracht en allure maken. "De situatie die ik bij mijn aantreden aantrof was niet best, er moest drastisch iets gebeuren", vertelt Sies vanuit zijn kantoor op de luchthaven van Larnaca. "De bezem is door de organisatie gehaald en we hebben nieuwe doelen gesteld als het gaat om het aanbod aan bestemmingen en het product."

De 60-jarige Sies is bepaald geen nieuwkomer binnen de luchtvaart. In de afgelopen 35 jaar woonde en werkte hij in 17 verschillende landen, waar hij een imposant track record opbouwde als het gaat om het orde op zaken stellen bij luchtvaartmaatschappijen.

De carrière van Sies begon in de horeca. "Daar ben ik in opgegroeid. Als beginnend ondernemer had ik verschillende eigen bedrijven en was ik professioneel DJ. Op een bepaald moment kwam ik echter tot de conclusie dat de horeca heel leuk is als je jong bent, maar later minder aantrekkelijk wordt. Dat kwam onder andere doordat halverwege de jaren '80 de criminaliteit in de horeca sloop. In die wereld wilde ik, als jonge vader, mijn kinderen niet opvoeden."

Sies belandde, naar eigen zeggen,

SIES HAALDE GRONDIG DE BEZEM DOOR DE ORGANISATIE

bij toeval in de reiswereld. Hij werkte als consultant voor reisbureauketen Columbus, in het zuiden van Nederland. "Via dat werk kwam ik in contact met Hans Noorlander, die BASE Airlines had opgericht. Ik was daar één van de eerste medewerkers." De op Eindhoven Airport gevestigde regionale luchtvaartmaatschappij werd in 1997 een franchisepartner van British Airways, waardoor Sies bij de Britten in dienst kwam. "Daarna ben ik voor Virgin gaan werken. Dat bracht mij naar India, Australië, Nigeria en België." In Brussel begeleidde hij de verkoop van Virgin Express, dat uiteindelijk de basis zou vormen voor Sabena-opvolger Brussels Airlines.

Na een uitstapje naar Center Parcs Europe, door Sies omschreven als "goed-betaald maar ook wel erg saai", begon hij zichzelf te verhuren als consultant in de luchtvaart. Er volgden korte en langere klussen in Koeweit, Egypte, Libië, La Réunion, Tunesië, Kameroen, Suriname, Groot-Brittannië, Duitsland, België, opnieuw Groot-Brittannië, België en Malta voordat Cyprus Airways aanklopte.

"Mijn jobs komen meestal via-via op mijn pad. Het is een kleine wereld,

en managers als ik krijgen redelijk wat exposure, of het nu goed of fout gaat." Ziet Sies zichzelf als een echte bedrijvendokter? "Ik vind het altijd een uitdaging om ergens de boel op de rit te krijgen. Daarom word ik ook benaderd; niemand belt mij op met de vraag of ik een paar jaar wil komen uitrusten in een goedlopende onderneming."

Stoppen of aanpoten

De aandeelhouders van Cyprus Airways hadden een duidelijke vraag voor Sies: moeten we doorgaan met geld in de luchtvaartmaatschappij pompen en zo ja, wanneer begint onze investering geld op te leveren? "Het is een gemakkelijke oplossing om te zeggen: stop met geld verbranden en gooi de boel op slot. Maar ik zag vrij snel potentie in Cyprus Airways."

Als eerste is de merknaam van het bedrijf volgens Sies een sterke asset. "Die bestaat inmiddels al 67 jaar, en buiten de luchtvaartsector heeft eigenlijk niemand doorgehad dat er ooit een faillissement is geweest. Dat is een pluspunt als je een product aan de man wilt brengen. Ten tweede is Cyprus Airways voor een kleine onderneming behoorlijk ver op het gebied van digitalisering. Dat is te danken aan voormalig eigenaar S7. Daar hebben we ook het contract met Amadeus (een digitaal distributiesysteem, of GDS, red.) aan te danken. Daardoor zijn onze tickets via touroperators en online ticketverkopers wereldwijd te verkopen en kunnen we relatief eenvoudig interline- of codeshare-deals sluiten met andere luchtvaartmaatschappijen."

Een derde pluspunt is volgens Sies het feit dat het eiland Cyprus veel marktpotentie heeft. "In de zomer wordt er veel gevlogen, voornamelijk door vakantievliegers en prijsvechters. Maar buiten het hoogseizoen zijn er maar weinig geregelde vluchten. Daar liggen onze kansen."

Winkansen spreiden

De Cypriotische overheid is dus op zoek naar solide verbindingen, vooral met belangrijke steden in Europa en het Midden-Oosten. "In die behoefte kunnen wij voorzien." Sies wil echter niet al zijn geld op één paard zetten. "We hebben ons business model omgegooid. Enerzijds willen we Cyprus met de wereld verbinden, maar anderzijds moet onze vloot ook voor derden beschikbaar zijn." De topman mikt onder andere op touroperators die luchtvervoer op maat nodig hebben, en luchtvaartmaatschappijen die extra capaciteit willen aantrekken door een vliegtuig plus bemanning in te huren. "Het voordeel van chartervluchten en ACMI-opdrachten (aircraft, crew, maintenance and insurance, red.) is, dat ze vooraf worden afgerekend. Dat is goed voor de cashflow."

Het verbinden van Cyprus met andere landen is dus één van de belangrijkste taken die Cyprus Airways zichzelf heeft toebedeeld. Door het hele jaar door lijnvluchten aan te bieden verwacht Sies de economie van het eiland een enorme impuls te geven. "Toerisme is hier de belangrijkste bron van inkomsten. In het zomerseizoen, dat van april tot november

**CYPRUS MOET MET
ALLE BELANGRIJKE
STEDEN VERBON-
DEN WORDEN**

loopt, zitten de hotels vol en draaien winkels en horeca topdagen. Buiten die periode is het echter stil. Airlines voeren geen vluchten uit omdat de hotels gesloten zijn, en de hotels houden hun deuren dicht omdat er geen aanvoer van reizigers is door de lucht. Een kip-ei-situatie dus, die wij moeten doorbreken.”

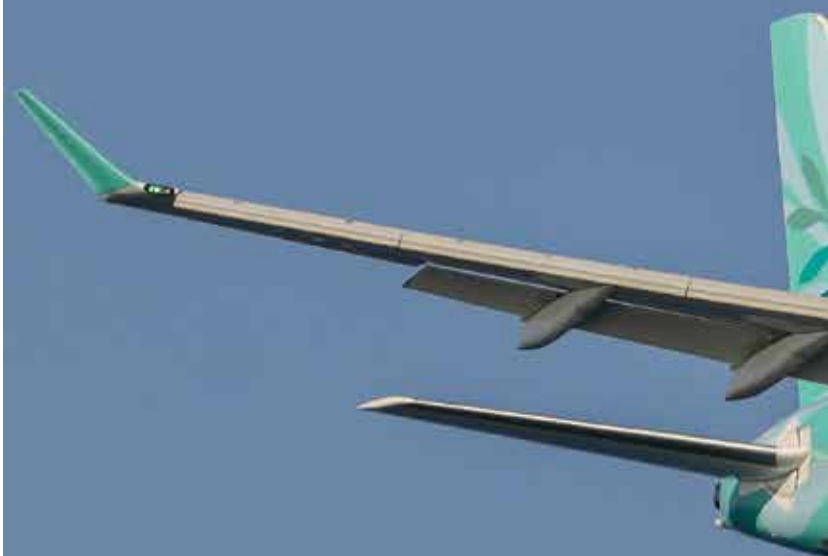
Cyprus heeft volgens Sies de potentie om ook in de winter een toeristenbestemming te zijn. “De temperatuur en het aantal zonuren zijn hier het beste van heel Europa. Ik durf zelfs te stellen dat het hier vergelijkbaar of zelfs beter is dan op de Canarische Eilanden. Als die het hele jaar door een aantrekkelijke vakantiebestemming zijn, waarom Cyprus dan niet?

Afgelopen winter besloten enkele hoteliers op Cyprus hun accommodaties open te houden om te testen of de inzichten van Sies klopten. “Met succes, mag ik zeggen. Voor komend winterseizoen ben ik daarom hoopvol gestemd.”

Breed product

De grootste concurrenten van Cyprus Airways op de thuismarkt zijn volgens Sies prijsvechters als Wizz Air. “Die slaan agressief om zich heen, hoewel het uiteraard de vraag is hoe lang ze nog blijven als de subsidies opdrogen.” Ondanks de rivaliteit op Cyprus wil Sies van Cyprus Airways geen budgetmaatschappij maken.

“Afhankelijk van de route en de vraag bepalen we onze tarieven. We bedienen een brede doelgroep van toeristen en zakenreizigers, evenals mensen die op familiebezoek gaan. Daar spelen we op in door een gevarieerd aanbod aan prijzen te bieden.” Wie alleen met handbagage reist kan een Economy Basic-ticket kopen, wie ook een koffer mee wil nemen en zelf een zitplaats wil kiezen komt uit bij een Economy Flex-ticket, en voor nog



BEDRIJVENDOKTER
SIES WERKTE
IN 35 JAAR TIJD IN
17 LANDEN



Cyprus Airways
verwacht tot 2027 elk
jaar twee A220's in
dienst te nemen.

meer service is er de Business Class.

Nederland op vervanglijstje

Cyprus Airways beschikt op dit moment over een netwerk van pakweg twintig bestemmingen, dat strekt van Dubai in het oosten tot Parijs in het westen. Het oorspronkelijke Cyprus Airways vloog onder andere naar Schiphol. Gaat dat ooit weer gebeuren?

“Nederland, België, Duitsland, het zit allemaal in de planning. Wat we in Nederland kunnen doen hangt ervan af wat er op Schiphol qua aantal vliegbewegingen gaat gebeuren. We hadden voor dit jaar slots aangevraagd, maar ze niet gekregen. Eindhoven of Rotterdam zie ik eerlijk gezegd niet als alternatief. Buiten het feit dat ook zij aan hun grenzen zitten denk ik dat ons product zich voornamelijk leent voor grote luchthavens. Schiphol, Brussel, Düsseldorf, dat zijn bestemmingen die voor ons interessant zijn.”

Airbus A220 komt als geroepen

Afgelopen zomer kwamen de eerste twee van twaalf bestelde Airbus A220-300's de vloot van Cyprus Airways versterken. Die bestond tot nu toe uit drie A320's. “Tot 2027 komen er elk jaar twee A220's bij”, vertelt Sies. “Nummer drie en vier worden eind 2024 geleverd, doordat Airbus last heeft van problemen in de toeleveringsketen en met de beschikbaarheid van motoren. Ook verloopt het opschalen van de productie traag, er worden er slechts zes per maand gebouwd.”

Sies wil de A220's vooral gebruiken voor lijnvluchten, en de A320's inzetten voor ACMI-opdrachten en op drukke routes tijdens het hoogseizoen. “De A220 is een stil en zuinig toestel, dat ons in staat stelt de frequentie op populaire routes hoog te houden en ook ‘dunnere’ lijnen in de lucht te houden.”

HET OP DE RIT KRIJGEN VAN SLECHTLOPENDE ZAKEN IS EEN UITDAGING

Aan widebody's als de A330, waarmee het ‘oude’ Cyprus Airways ooit vloog, denkt Sies niet. “Een derde type toevoegen aan onze vloot lijkt me niet handig. Maar zeg nooit ‘nooit’, want als iemand me begin dit jaar had verteld dat we in de zomer met twee A220's zouden gaan vliegen, dan had ik het niet geloofd.” Hij doelt daarmee op het feit dat Airbus ze bijzonder snel kon leveren, doordat de oorspronkelijke klant (Air Sénégal, red.) ze niet afnam. “We hebben de A220 in een recordtijd van vier maanden geïmplementeerd. Het kan dus snel gaan.”

Sies sluit niet uit dat er op termijn meer A320's aan de vloot worden toegevoegd. “Ik hou van de A320neo, waar ik bij Air Malta ervaring mee heb opgedaan. Maar het echte wachten is wat mij betreft op de A220-500 (ook wel A221 genaamd, red.). Als die ooit wordt ontwikkeld, dan gaat dat een echte gamechanger worden qua capaciteit en vliegbereik. Maar ik vermoed dat die niet tijdens mijn periode bij Cyprus Airways op de markt komt. Het staat in elk geval niet in ons vijfjarenplan.”



Paul Sies reisde als 'bedrijvendokter' de hele wereld over.

Eindstation

Zoals gezegd zag Sies al heel wat van de wereld tijdens zijn carrière. Hoe lang schat hij zijn houdbaarheid in bij Cyprus Airways? "Eind 2021 liep mijn contract bij Air Malta af. Mijn vrouw vond dat het wel eens tijd begon te worden voor mij om het wat rustiger aan te gaan doen. Dat deed ik de eerste maanden ook, maar toen kreeg ik subtiele signalen dat het ook wel weer goed zou zijn om iets nieuws te gaan ondernemen. Dat vond ik ook; ik sta altijd om 6.00 op en laat mijn grijze massa tot na middernacht werken. Het was toch wel een grote overgang naar een leven zonder concrete uitdaging. Ik ben dus weer projecten gaan doen, onder andere voor IATA, en was blij toen Cyprus Airways op mijn pad kwam."

Formeel loopt zijn contract nog drie jaar door, maar als het aan Sies ligt kunnen er dat ook vijf of zeven worden. "Mijn vrouw, wiens advies als een

rode draad door mijn carrière loopt, zou het wel prettig vinden als mijn carrière hier eindigt, en we een deel van het jaar op Cyprus blijven wonen."

Cyprus is volgens Sies een fijn land om te wonen en werken. "De bevolking is gastvrij en multicultureel. Dat komt mede doordat de cultuur tijdens de lange geschiedenis is gevormd door allerlei buitenlandse invloeden. Denk aan Griekenland en Arabische landen. Tegenwoordig vind je hier grote populaties Russen, Israëli's, Britten en Libanezen. Men weet hier dat 'het buitenland' belangrijk is voor de economie, waardoor het noodzakelijk is om goede banden met iedereen te onderhouden. En zoals ik al zei is het klimaat ook erg prettig. Als expat kun je hier goed aarden. En als toerist kun je ervan op aan dat iedereen hier graag een extra stapje zet om je hier thuis te laten voelen. Dat laatste doen we bij Cyprus Airways ook: jeervaart Cyprus al aan boord." ■

**SCHIPHOL
STAAT HOOG
OP HET
VERLANGLIJSTJE
VAN SIES**

**Laat uw
passagiers
vliegen
zonder gesjouw**



Luggo

De bagagekoerier

contact@luggo.aero

Spreading

Deze zomer buitelden de artikelen over klimaatopwarming in relatie tot reizen en (vlieg)vakanties over elkaar heen. Er was ook alle aanleiding toe, natuurlijk. De beelden van Rhodos, Corfu en Slovenië waren even dramatisch als indrukwekkend. Minder indrukwekkend - zeg maar gerust: ergerniswekkend - vond ik de framing van vakantiegangers die zeker op sociale media werden afgeschilderd als klimaatvluchtelingen, als veroorzakers van die bosbranden en als harteloze toeristen die alleen maar oog hadden voor hun eigen (eerste) wereld en niet voor de noden van de zwaar getroffen lokale bevolking. Zeker in komkommertijd doen ongelukkige quotes van argeloze getroffen vakantie-gangers het goed in de kranten. Ze voeden het zure leedvermaak bij de verregende thuisblijvers.

Zonder al die rampen te bagatelliseren (want er is wel degelijk iets aan de hand) weten wij in de reissector dat bosbranden, overstromingen en hagelbuien elke zomer wel voorkomen. Sterker nog; de jarenlange ervaring heeft ervoor gezorgd dat wij zeer professioneel zijn geworden in het bijstaan en repatriëren van onze klanten. De manier waarop wij dat doen, in samenwerking met het Calamiteitenfonds, is nog steeds uniek in de wereld. Maar omdat ik de relativering wel heb gemist in alle uitingen, toch nog even de kanttekening dat alle bosbranden van dit jaar tot nu toe nog onder het gemiddelde liggen gemeten over de jaren 2006 tot 2022. Griekenland ligt 'slechts' 7 procent boven het gemiddelde, maar landen als Spanje (-15 procent), Italië (-21 procent) en Cyprus (-85 procent) liggen eronder.

Daarmee zeg ik niet dat er niets aan de hand is. Goed bosbeheer heeft ongetwijfeld bijgedragen aan minder bosbranden, maar de intensiteit van al die calamiteiten is natuurlijk wel toegenomen. In die zin denk ik dat 2023, ook in de mindset van consumenten bij de keuze voor een vakantiebestemming een verandering teweeg zal

brenge. Klimaatopwarming gaat zonder twijfel gevolgen voor onze sector hebben. Verschuivingen van toeristenstromen, gevolgen voor bestaande infrastructuur op traditionele bestemmingen en het bouwen van nieuwe infrastructuur op nieuwe ontvangende locaties zijn onvermijdelijk.

Maar we moeten nu ook eindelijk eens een discussie gaan starten over 'spreading'; veel meer flexibiliteit in de schoolvakanties. Iedereen wil namelijk alles tegelijk, en dat maakt dat populaire bestemmingen overspoeld worden door vakantiegangers, precies in die periodes dat de kans op noodweer en bosbranden het grootst is. Bij een toekomstvisie voor toerisme horen dus niet alleen nieuwe bestemmingen en het ontwikkelen van alternatieven voor vliegverkeer, maar ook andere periodes waarin mensen op vakantie gaan.

Als ANVR zijn wij samen met onze achterban maar een klein radartje in dat geheel. Dat neemt niet weg dat wij niet weglopen voor onze verantwoordelijkheid, voor de zaken die binnen onze invloedssfeer liggen. Daarom zijn wij inmiddels druk met het ontwikkelen van een nieuwe, ambitieuze duurzaamheidsambitie die wij in november op het ANVR-congres willen presenteren.

Frank Oostdam, directeur ANVR





AirBaltic vloog
als eerste met
de A220 naar
Schiphol.

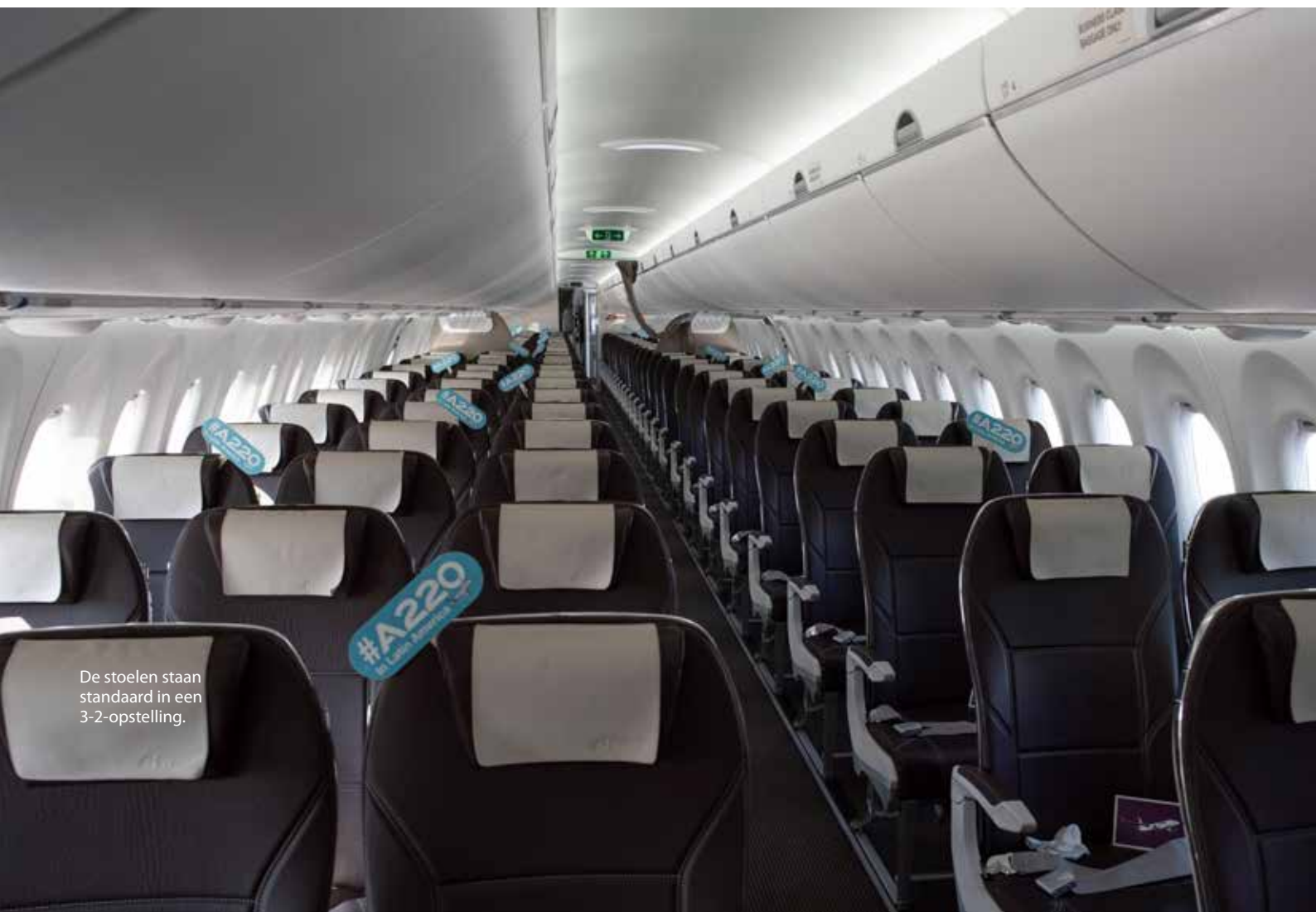
Hoe Airbus van de CSeries een succes maakte

A220 BESTAAT VIJF JAAR





Onthulling van de
A220 in Toulouse.



De stoelen staan
standaard in een
3-2-opstelling.

Het is bijna ongemerkt voorbij gegaan, maar in juli vierde Airbus dat de A220 vijf jaar deel uitmaakt van de familie. Geboren als Bombardier CSeries, zijn de verkopen onder de vlag van Airbus ruim verdubbeld. Wat is er zoal veranderd?

Tekst: Richard Schuurman Foto's: Airbus

Tot Airbus op 1 juli 2018 grootaandeelhouder werd van de Bombardier CSeries, hadden de Canadezen in tien jaar tijd slechts 342 toestellen verkocht. Amper twee weken later, nadat het vliegtuig was omgedoopt tot de A220, noteerde Airbus meteen orders voor 120 stuks van JetBlue and Moxy, het latere Breeze. Eind juli 2023 stond de teller op 806, waarvan 95 A220-100's (inclusief de ACJ TwoTwenty VIP-jet) en 711 grotere -300's. Er zijn 56 A220-100's plus ACJ TwoTwenty's en 220 A220-300's in gebruik, die op 1.100 routes naar 375 bestemmingen vliegen en tot eind mei dit jaar 1,4 miljoen vliegreizen hadden gemaakt.

Al is het geen verkoopknaller zoals de A321neo, de A220 heeft onder de vleugels van Airbus beslist aan populariteit gewonnen. Precies zoals verwacht. Twijfels over de toekomst van Bombardier op lange termijn weerhielden potentiële kopers van het plaatsen van orders. Uiteindelijk zag Bombardier zelf ook dat de CSeries een maatje te groot werd voor het bedrijf en verkocht het eind 2017 een meerderheidsbelang aan Airbus.

In 2020 stapte Bombardier helemaal uit het project en uit de commerciële luchtvaart. Het bedrijf bouwt nog wel zakenjets.

Boost

"Met haar wereldwijde naamsbekendheid heeft Airbus het programma een boost gegeven. Airbus heeft wat zaken in de productie veranderd, maar het product is hetzelfde," zegt topman Martin Gauss van airBaltic. Een woordvoerder van SWISS meldt: "We hebben altijd een goede relatie met Bombardier gehad, maar we verwelkomden de overname door Airbus omdat er meer in het toestel werd geïnvesteerd en het succes veilig werd gesteld. Met de overname door Airbus heeft de A220 momentum gekregen."

SWISS en airBaltic zijn kopers van het eerste uur. De Lufthansa Group plaatste in juli 2008 de allereerste (voorlopige) order voor dertig CSeries plus dertig opties. SWISS voerde in juli 2016 de eerste lijnvlucht uit met de CS100 en heeft nu negen A220-100's en 21 -300's. AirBaltic bestelde in december 2012 tien CS300's plus tien opties, waarvan de eerste in

De CSeries heeft als A220 flink aan populariteit gewonnen

november 2016 werd afgeleverd. Na vervolgoorders krijgt de Baltische maatschappij volgend jaar zomer haar vijftigste en voorlopig laatste A220-300. Er lopen onderhandelingen over het omzetten van dertig opties in een order plus twintig nieuwe opties, zegt Gauss.

Hoewel er rond 2016 grote zorgen waren over Bombardier, hebben air-Baltic en SWISS nooit getwijfeld over het toestel of de slagkracht van het bedrijf. "Nee, nooit," zegt Martin Gauss. "Wij stonden in direct contact met de leiding en zelfs met de eigenaren van Bombardier en kregen hun maximale aandacht. Er was ook geen reden om te twijfelen, want het product was goed. Ik denk dat Bombardier het project had kunnen blijven ondersteunen, maar met Airbus hebben de verkopen een boost gekregen."

SWISS zegt: "Wij hebben altijd geloofd in het succes van dit toestel met zijn baanbrekende technologie, capaciteit en cabine. Hoewel er binnen de industrie werd gespeculeerd over de lange-termijn ondersteuning door Bombardier, hadden wij daar na eigen onderzoek en via onze communicatie met Bombardier vertrouwen in. Zij boden zekerheid en ondersteuning naar ons als klant. De betrokkenheid van Airbus heeft dit verder versterkt, wat garandeert dat de A220 een robuust onderdeel is van onze vloot."

De praktische gevolgen van de overname door Airbus zijn beperkt gebleven. Gauss: "Wij hebben onze huidige order nog onderhandeld met Bombardier, maar alles rondom contracten gaat tegenwoordig via Toulouse. Na de overname moesten de marketingmensen van Airbus het vliegtuig leren kennen, want het was eerst hun concurrent. Met de tijd heeft Airbus mensen op topfuncties vervangen, maar in de fabriek in Mirabel werken

nog voornamelijk dezelfde mensen. De meeste technische aanpassingen die Airbus heeft gedaan, zou Bombardier zelf ook hebben doorgevoerd."

Aanpassingen

Airbus heeft de A220 sinds 2018 grondig doorgelicht maar sindsdien slechts bescheiden aangepast. Dat zegt iets over de kwaliteit van het ontwerp. De software van cockpitsystemen en de avionica zijn in lijn gebracht met die van andere Airbus-types. Al wijkt de cockpit nog steeds dusdanig af dat piloten niet zo maar van een A220 naar een toestel uit de A320neo-familie kunnen switchen.

"We hebben het maximale leeg-



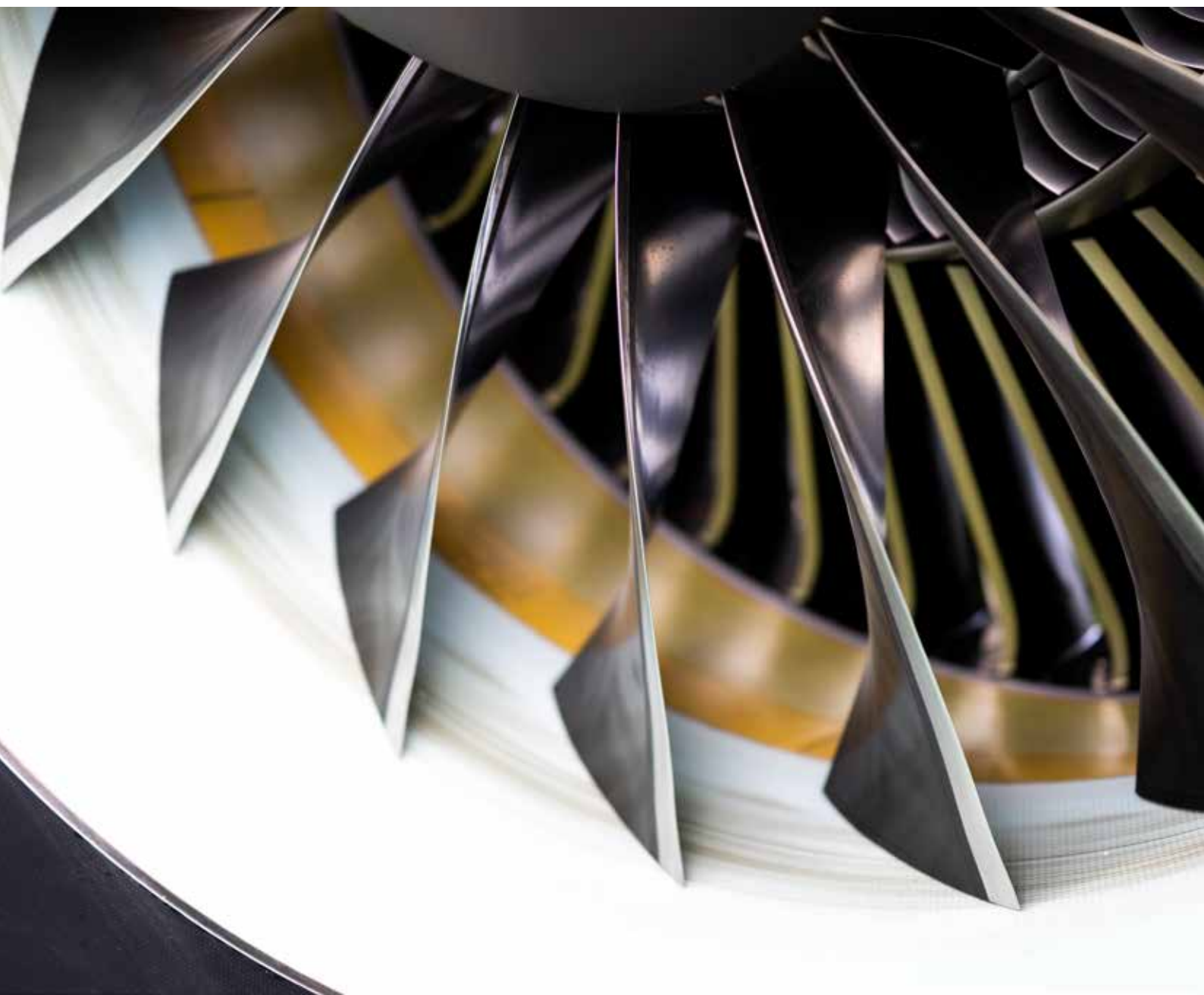


Air France is één van de Europese klanten.

gewicht zonder brandstof en het landingsgewicht verhoogd, waardoor onze gebruikers en hun passagiers meer lading kunnen meenemen. Ook het maximum startgewicht is verhoogd,” zegt Daniel Wenninger, hoofd A220-programma van Airbus Canada. Van 60.871 kilogram voor de CS100 is het maximum startgewicht van de A220-100 gegroeid tot 63.730 kilo. De CS300 zat op 67.585 kilo, de A220-300 komt uit op 70.896 kilogram. Het vliegbereik van de A220-300 is toegenomen van 6.112 naar 6.297 kilometer, dat van de A220-100 zelfs van 5.741 kilometer naar 6.389 kilometer.

“Het toestel is verbeterd op het gebied van de structuur, de avionica,

Bombardier wist mondjasmaat vertrouwen te winnen van klanten



De zuinige
GTF-motor vertoont
kinderziektes.



De productie
moet worden
opgevoerd naar 14
stuks per maand.



de airconditioning, het gewicht en uiteraard de motoren en het vliegbereik. Behalve de naamsverandering na de overname is het vliegtuig zelf niet veel veranderd," oordeelt SWISS.

Pre-assemblage

Dat geldt wel voor de productie. Begin 2022 is een pre-Final Assembly Line in Mirabel geïntroduceerd, waarbij systemen, vloeren en isolatiemateriaal in de middelste en achterste rompedelen worden geïnstalleerd voordat die naar de twee eindassemblagelijnen in Mirabel en de derde voor Amerikaanse klanten in Mobile (Alabama) gaan. Voorheen gebeurde dit werk op de eindlijn. "Dankzij de pre-FAL kunnen we hogere productieaantallen halen en de kosten verlagen," stelt Weninger. Airbus bouwt op dit moment zes A220's per maand, maar wil naar veertien stuks per maand, waarvan tien in Mirabel en vier in Mobile. "Een hogere productie is één van onze prioriteiten sinds de A220 onderdeel is van de Airbus-familie. We geven geen tijdlijn wanneer het programma quitte speelt, maar sinds juli 2018 is de productie verdubbeld en zitten we op de juiste weg om halverwege dit decennium veertien stuks per maand te produceren. Dan hebben we zicht op de winstgevendheid van het project," zegt de projectleider.

Zorgenkind

Zorgenkind van de A220 is de Pratt & Whitney Geared Turbofan-motor. Al sinds 2017 is de duurzaamheid een probleem en moeten GTF's geregeld voor onderhoud terug naar de fabrikant. Hierdoor stond bij SWISS dit voorjaar een derde van de A220's aan de grond. Bij airBaltic ging het om elf toestellen, omdat het gemiddeld acht maanden duurt voordat een gerepareerde motor terugkomt. De Balten hebben hierdoor vliegtuigen moeten inhuren, maar blijven tegelijk

A220-100/ACJ Two-Twenty

Overheden/executive	8
Air Lease Corporation	9
Air Vanuatu	2
Delta Air Lines*	45
ITA Airways	7
Nordic Aviation Capital	5
Odyssey Airlines*	10
SWISS*	9

A220-300

Overheden/executive	2
Air Austral	3
airBaltic*	50
Air Canada*	60
Air France	60
Air Lease Corporation	66
Air Tanzania*	4
Air Vanuatu	1
Aviation Capital Group	20
Azorra	22
Breeze Airways	80
Carlyle Aviation Partners	1
Croatia Airlines	6
Delta Air Lines*	86
EgyptAir*	12
GTLK*	6
IBOM Air	10
Ilyushin Finance*	14
Iraqi Airways*	5
JetBlue Airways	100
Korean Air*	10
Macquarie Financial Holdings*	27
Nordic Aviation Capital	15
Qantas	29
SWISS*	21
Onbekend	1

Totaal	806
--------	-----

(cijfers per 31 juli 2023, bron Airbus.

*Order nog geplaatst bij Bombardier)

Airbus kaapte het project voor de neus van Boeing weg



Passagiers zijn vol lof over de stille en ruime cabine

De geavanceerde cockpit.

eigen A220's wetleasen aan SWISS, Eurowings en SAS. Doen de GTF's het, dan vliegt de A220 als de beste. "Het brandstofverbruik overtreft de verwachtingen. Ons was een 19 procent lager verbruik gegarandeerd, maar het is circa 21 procent. En er zit nog wel één of twee procent meer in als het vliegtuig lichter wordt. Ook gebruiken we nog lang niet alle mogelijkheden van de navigatiesystemen en avionica. De motorproblemen zullen met de tijd wel worden opgelost," aldus Gauss.

Airlines en passagiers zijn vol lof over de ruime en lichte cabine, die met de 2-3-opstelling in twee klassen plaats biedt aan 108 passagiers in de A220-100 en 120 in een enkele klasse. Voor de -300 is dat respectievelijk 130 en 140 passagiers. Na vijf jaar krijgt de cabine een beperkte make-over, want Airbus introduceert het Airspace-concept nu ook op de A220. Dat betekent grotere bagagebakken. "Die zijn nu al ruim, maar worden nog ruimer. Als Airspace de enige optie wordt, dan zullen we die gebruiken, maar het liefste houd ik vast aan de bestaande uitvoering," zegt Gauss.

A221

Net als Air France-KLM-topman Ben Smith wil Gauss graag dat Airbus een verlengde A220-500 op de markt brengt, intern bij Airbus aangeduid als A221. "Onze A220-300 heeft nu 148 stoelen. Je zou tot 180 stoelen kunnen gaan, dat zou voor ons interessant zijn. Een verlengde A220 heeft evenveel stoelen als een A320neo

In de ACJ Two-Twenty is ruimte voor een heus bed.

maar is een stuk lichter. We wachten af waarmee Airbus komt." SWISS zegt: "We kijken altijd nauwlettend naar de ontwikkeling van nieuwe vliegtuigmodellen en dus ook naar de A220-500. Maar totdat er meer transparantie en informatie is, kunnen we geen uitlatingen doen over een eventuele behoefte."

"We hebben steeds gezegd dat een verlengde A220 geen kwestie is van 'of' maar van 'wanneer', maar we geven geen tijdlijn. Het heeft niet onze prioriteit, die ligt bij het verhogen van de productie van de A220-100 en -300," zegt Daniel Wenninger van Airbus Canada. "De komende twintig jaar voorzien wij voor het segment van 100-150 stoelen een markt van 7.000 toestellen. De A220 vult het gat tussen narrowbody's en regionale vliegtuigen, biedt gebruikers de mogelijkheid hun operaties op het juiste formaat toestel af te stemmen en vormt een ideale aanvulling op de A320-familie. Voor Airbus is de A220 een strategische toevoeging aan de productportefeuille."

Martin Gauss concludeert: "De A220 is het vliegtuig voor de komende jaren. Tenzij er motoren met een nieuwe technologie komen, blijft dit toestel nog wel een tijdje. Ik verwacht dat er nog vele duizenden worden verkocht." Maar hij voegt er aan toe: "Op de lange termijn wil ik een vliegtuig dat nog zuiniger is. Al is het twintig procent minder, de GTF gebruikt nog steeds fossiele brandstof. Over tien jaar vliegen we nog steeds met A220's en vragen mensen waarom we niets beters hebben dan een kerosine-vliegtuig. We hebben nu zes jaar een toestel met de nieuwste technologie, maar ik maak mij zorgen over dat er nog geen opvolger in zicht is. Over vijf jaar moeten we de eerste A220's vervangen, die zijn dan twaalf jaar oud. Dat worden dan weer A220's, want er is niets anders beschikbaar."

Z.o.z. voor de historie van het toestel.

Waarom de Bombardier een Airbus werd

Begin deze eeuw was Bombardier een succesvolle bouwer van verkeersvliegtuigen, zakenjets en treinen. De Dash 8-turboprops en CRJ Regional Jets deden het goed, maar de CRJ was toe aan een opvolger. Dus zette Bombardier in februari 2004 het New Commercial Aircraft Program op. Rob Dewar, beschouwd als de 'vader' van de CSeries en A220, werd Director of Product Definition.

In maart 2005 ging de CSeries in de verkoop, bestaande uit de 35 meter lange C110 voor 110 passagiers in een 2-3-stoelopstelling en de 38,2 meter lange C130 voor 130 passagiers. Dankzij beperkt gebruik van composieten was het toestel lichter en moest het vijftien procent goedkoper in gebruik zijn. De eerste vlucht stond gepland in 2008, indiensttreding in 2010. Bombardier en partners zouden 2,1 miljard dollar ophoesten, inclusief overheidssteun uit Canada, Quebec en het Verenigd Koninkrijk. Maar niemand kocht het toestel. Daarop werd de verkoop in januari 2006 gestaakt. Een klein team ging verder met de CSeries, maar 600 ingenieurs werden op andere projecten gezet.

Farnborough 2008

Ruim 2,5 jaar later, op 12 juli 2008 tijdens de Farnborough Airshow, was de CSeries terug. Bombardier lanceerde het toestel met een voorlopige order van de Lufthansa Group voor dertig stuks plus dertig opties voor SWISS. De Canadezen hadden het ontwerp aanzienlijk verbeterd. De kleinste heette nu CS100 en bood plaats aan 108 tot 135 passagiers. De CS300 was met 38,7 meter vijftig centimeter langer dan de C130 en kon in vier cabinevarianten 130 tot 160 passagiers vervoeren. Het toestel had koolstofvezel vleugels uit Belfast, rompdelen van aluminium en kunststof deels gemaakt in China, een hightech cockpit en een ruime

cabine. Maar de motoren waren de grootste troefkaart. De CSeries werd na de Mitsubishi Regional Jet het tweede vliegtuig met de Pratt & Whitney Geared Turbofan met versnellingsbak. Bombardier was zelfs bereid tot 2013 te wachten voordat de GTF gereed zou zijn, zo graag wilde men profiteren van het twintig procent lagere verbruik.

Bombardier voorspelde een markt voor 6.300 vliegtuigen met 100 tot 149 stoelen, waarvan de CSeries de helft zou moeten veroveren. Bedenk dat de Embraer E2, Airbus A320neo-familie en de Boeing MAX er toen nog niet waren.

16 September 2013 was voor Rob Dewar een "trotse dag", waarop de CS100 haar eerste vlucht maakte vanuit Mirabel (Quebec). Het orderboek telde 177 bestellingen en 211 opties van Lufthansa/SWISS, Lease Corporation International, Republic Airways, Odyssey Airlines, Korean Air, airBaltic en de Russische leasefirma Ilyushin Finance. De CS300 was populairder dan de CS100.

Onrust

Toch rommelde het achter de schermen. "De CSeries is 2,5 jaar te laat op de markt gekomen en het budget is met twee miljard dollar overschreden. Al vijftien maanden is er geen order binnengekomen. De aandelen Bombardier zijn sinds 2008 met tachtig procent in waarde gedaald. De schuld is met negen miljard dollar gegroeid en het bedrijf heeft 2,5 miljard dollar van de regering van Quebec en pensioenfondsen ontvangen om overeind te blijven," schreef de Canadese krant Financial Post in december 2015.

2016 werd cruciaal. Air Canada bestelde in februari 45 CS300's, Delta Air Lines in april 75 CS100's. Met twee jaar vertraging door tegenslagen, waaronder een geëxplodeerde GTF in 2014, kwam de CS100 op 15 juli 2016 bij SWISS in

De A220 verkoopt goed, maar is nog niet winstgevend

dienst met de eerste vlucht naar Parijs. De CS300 volgde op 14 december bij airBaltic met het debuut naar Schiphol.

Minder positief: Boeing had de Delta-order aangegrepen om bij het Amerikaanse ministerie van handel een klacht in te dienen, waarin zij Bombardier beschuldigde van prijsdumping en oneerlijke concurrentie. Een jaar eerder had Boeing nog interesse getoond om Bombardier te kopen, maar nu probeerden de Amerikanen de CSeries de nek om te draaien. Aanvankelijk met succes: het ministerie legde een heffing op van 292 procent op elke vliegtuig dat in de VS zou worden geïmporteerd. Die heffing ging in een vervolprocedure bij de rechter in januari 2018 van tafel. Het maakte kopers en investeerders nerveus. Was Bombardier wel in staat om de CSeries langjarig te ondersteunen? "We hebben een sterke portefeuille met 360 vliegtuigen en zijn vastbesloten om nog dit jaar tot meer orders te komen. Er is geen reden voor paniek," zei Dewar in juni 2017 tijdens de Paris Airshow. Inderdaad plaatste EgyptAir eind dat jaar een welkome order, maar tegelijk erkende topman Alain Bellemare dat de kaspositie van Bombardier krap was.

Gedeeltelijke verkoop

In oktober 2017 hakte Bombardier de knoop door: de CSeries ging deels in de verkoop. Twee jaar nadat Airbus een bod had afgewezen, nam het nu voor één symbolische dollar een belang van 50,1 procent in CSeries Aircraft Limited Partnership (CSALP), de joint-venture van Bombardier en investeringsmaatschappij Investissement Quebec.

Airbus was spekkoper, want Bombardier stond garant om verliezen nog drie jaar tot maximaal 975 miljoen dollar te dekken. Vanwege de onzekerheid rond de importheffingen, kondigde Airbus aan om in de Verenigde Staten in Mobile

een extra assemblagelijijn te openen.

Op 1 juli 2018 werd de overname afgerond. Bombardier en IQ hielden een belang van 34 en 16 procent, Airbus werd grootaandeelhouder. Opgewacht door de pers en topman Guillaume Faury, arriveerde op 10 juli de tot A220 omgedoopte CS300 in Toulouse. Een "historisch moment", zei Faury. "Het geeft airlines langetermijnperspectief en geloofwaardigheid in onze steun om de problemen op te lossen. Ze kunnen vertrouwen hebben in dit product. Dit is een vorm van marktconsolidatie: Airbus komt hier als een grotere speler uit." Diezelfde maand kondigde Boeing aan Embraer Commercial Aviation te willen kopen, een deal die in 2020 afketste.

Laatste belang

Uiteindelijk verkocht Bombardier in februari 2020 haar resterende belang in Airbus Canada Limited Partnership aan Airbus. De Canadezen trokken zich helemaal terug uit de markt voor verkeersvliegtuigen. Sindsdien bezit Airbus 75 procent en Investissement Quebec 25 procent van het programma, maar Airbus heeft het recht om in 2030 alle aandelen te verwerven.

In februari 2022 kondigde Airbus aan 900 miljoen en IQ 300 miljoen dollar te investeren in de A220. Daarmee werden 2.500 banen in Mirabel veiliggesteld, zei de regering van Quebec. Dit jaar komen er 700 banen bij. Toch hebben de Canadezen niets aan de CSeries verdiend. De rekenkamer van Quebec becijferde in 2020 dat de geïnvesteerde 1,4 miljard dollar door verliezen en afschrijvingen waardeloos was geworden. Ook Airbus maakt nog steeds geen winst op de A220, maar het tij moet keren als de productie rond 2025-2026 omhoog gaat naar veertien stuks per maand. ■

Airbus kocht voor 1 dollar een meerderheidsbelang

Nieuws van de maand



AirBaltic start lijndienst van Schiphol naar Palanga

AirBaltic start komend zomerseizoen een nieuwe lijndienst van Schiphol naar de Litouwse badplaats Palanga. Het is al de vijfde bestemming die de van oorsprong Letse luchtvaartmaatschappij vanuit Nederland aanbiedt, en de tweede in Litouwen, na Vilnius. Palanga wordt vanaf 29 mei aangevlogen met een Airbus A220. Het gaat om twee vluchten

per week, op woensdag en zondag. Het is ongeveer twee uur vliegen. Volgens AirBaltic is de nieuwe lijndienst "strategisch belangrijk voor de gehele westelijke regio van Litouwen". Palanga, dat op ruim 300 kilometer afstand van hoofdstad Vilnius ligt, heeft momenteel alleen vliegverbindingen met Riga, Oslo, Londen, Dublin en Kopenhagen.



Kenya Airways ook in de winter dagelijks naar Schiphol

Kenya Airways vliegt ook komend winterseizoen dagelijks tussen Schiphol en Nairobi, zo meldt de Keniaanse luchtvaartmaatschappij. Vorige winter stonden er nog vijf vluchten per week in de dienstregeling, maar in de zomer werd dat aantal al opgehoogd naar zeven. De Afrikaanse luchtvaartmaatschappij voert de vluchten uit met een Boeing 787-8 Dreamliner. Aan boord is plaats voor 30 passagiers in Business en 204 in Economy Class.

Eerste A321neo voor Transavia krijgt vorm

De eerste A321neo voor Transavia begint vorm te krijgen, zo blijkt uit een foto die purser Frank Folkertsma op sociale media heeft gedeeld en die naast dit artikel te zien is. Het toestel (de PH-YHZ) wordt in het najaar op Schiphol verwacht.

Transavia Nederland gaat net als KLM en Transavia France haar Boeing 737NG-vloot vervangen door A320neo's

en A321neo's. Die zijn stiller, zuiniger en kunnen in het geval van de A321neo ook een stuk meer passagiers vervoeren: 232 in totaal, versus 189 in de 737-800.

Binnen Air France-KLM is Transavia Nederland de eerste maatschappij die de nieuwe Airbusen krijgt. KLM verwacht de eerste A321neo in de zomer van 2024. De A320neo's komen pas later.



Dagbezoek aan Londen straks mogelijk vanuit Antwerpen

Luxair breidt komend winterseizoen de dienstregeling uit tussen Antwerpen en Londen City. Vanaf november gaat de maatschappij op dinsdagen en donderdagen tweemaal op de route vliegen, waardoor een dagbezoek mogelijk wordt. Dat is vooral voor zakelijke reizigers erg handig.

Vanuit Antwerpen vertrekt de Dash 8-turboprop dan tussen 9 en 10 uur 's ochtends en rond 20 uur 's avonds (de exacte vluchttijden verschillen iets per dag). Vanuit Londen vertrekt het toestel rond 7 uur 's ochtends en rond 17 uur 's middags. Momenteel is er op beide dagen slechts één vlucht. De Luxemburgse maatschappij blijft op maandagen en vrijdagen wel één keer vliegen. Op woensdagen en in het weekend wordt er niet gevlogen.



De lijndienst tussen Antwerpen en Londen is niet alleen handig voor Vlamingen, maar is ook voor reizigers uit delen van Zeeland en West-Brabant de snelste manier om naar de Britse hoofdstad te reizen. Het vliegtuig doet er minder dan een uur over. Luxair vliegt sinds begin dit jaar op de route. Daardoor kreeg Antwerpen haar felbegeerde verbinding met Londen weer terug, nadat eerdere exploitanten als VLM en Air Antwerp ten onder gingen.

NS gaat snellere trein rijden naar België, maar pech voor Brussels Airport

De NS gaat vanaf december 2024 het aantal Intercitytreinen tussen Nederland en Brussel verdubbelen, en bovendien een veel snellere verbinding aanbieden. Daardoor zijn reizigers tot 45 minuten korter onderweg.

Wel heeft de NS slecht nieuws voor Brussels Airport, want die luchthaven verliest de rechtstreekse verbinding met Schiphol en Amsterdam.

Er rijden straks twee Intercity-treinen per uur naar Brussel. De één, de nieuwe snelle verbinding, vertrekt vanuit Amsterdam Zuid en gaat dan met stops op Schiphol, Rotterdam Centraal en Antwerpen Centraal naar Brussel-Zuid. Doordat er onderweg slechts drie keer gestopt wordt, en de nieuwe ICNG-B-treinen ingezet worden met een hogere topsnelheid, daalt de reistijd met driekwartier.

Daarnaast blijft er elk uur een langzamere Intercity-trein rijden naar de Belgische hoofdstad, die grotendeels

hetzelfde traject volgt als de huidige IC Brussel, maar die het beginpunt krijgt in Rotterdam en dus niet meer op Schiphol en in Amsterdam komt. Die stopt ook in Breda, Noorderkempen, Antwerpen-Berchem, Mechelen,

Brussels Airport, Brussel-Noord en Brussel-Centraal.

Wie vanuit Amsterdam of Schiphol naar de Belgische nationale luchthaven wil, moet straks dus in Rotterdam, Breda of België overstappen.



Nieuwe lijndiensten van Schiphol naar Oostenrijk

Austrian Airlines start komend winterseizoen een tweede lijndienst van en naar Schiphol. Behalve Wenen, gaat de Oostenrijkse luchtvaartmaatschappij dan ook Innsbruck met de Nederlandse luchthaven verbinden. Het gaat om een seizoenslijndienst, die 27 januari start en tot eind maart duurt. De route wordt één keer per week gevlogen met een Airbus A320.

Austrian gaat op de route de concurrentie aan met Transavia, dat komende winter tot wel acht (!) keer per dag naar Innsbruck vliegt vanaf drie Nederlandse luchthavens: Schiphol, Rotterdam The Hague Airport en Eindhoven Airport. Daarnaast vliegt Transavia er ook vanuit Brussel op.

Iets eerder kondigde Eurowings al een andere nieuwe



lijndienst van Oostenrijk naar Schiphol aan, namelijk vanuit Salzburg. Die stad wordt ook tijdens het winterseizoen aangevlogen, met twee vluchten per week vanaf 1 december. Voor Eurowings is het de derde bestemming vanaf Schiphol, na Hamburg en Stuttgart.

Klaas-Jan van Woerkom aangesteld als hoofdredacteur Luchtvaartnieuws

Klaas-Jan van Woerkom heeft per 1 september de rol van hoofdredacteur van het Luchtvaartnieuws-platform op zich genomen. Hij is in zijn nieuwe rol eindverantwoordelijk voor Luchtvaartnieuws Magazine, de websites Luchtvaartnieuws.nl en Zakenreisnieuws.nl, de Luchtvaartnieuws Podcast en de binnenkort te lanceren Luchtvaartnieuws App.

In de afgelopen maanden schreef hij al het voorwoord van Luchtvaartnieuws Magazine en deed hij de coördinatie van het magazine. Uitgever Rob Somsen trekt zich verder terug uit de redactie om zich te richten op commerciële activiteiten en de organisatie van evenementen.

Van Woerkom begon zijn loopbaan bij Reismedia, de uitgever van Luchtvaartnieuws, in 2002 tijdens zijn studie Journalistiek en trad vervolgens in 2003 in dienst als redacteur. In 2008 maakte hij de overstap naar TravMaga-

zine, waarna hij in 2015 terugkeerde op het oude nest. "Daarbij bracht hij veel nieuwe ervaring met zich mee", aldus Somsen.

"De aanstelling van Klaas-Jan als hoofdredacteur gaat zorgen voor nog meer focus op het platform waarvoor hij verantwoordelijk is. Hij kent de branche en onze titels goed en heeft mij keer op keer verستeld doen staan van zijn diepgaande kennis van de luchtvaart- en reisindustrie."

Van Woerkom kijkt er naar uit om de nieuwsvoorziening van het Luchtvaartnieuws-platform naar een hoger niveau te tillen. "De komende tijd zullen er een aantal veranderingen plaatsvinden, waardoor we met ons enthousiaste team nog beter aan de wensen van onze lezers kunnen voldoen."





Alle Embraer E195-E2's van KLM Cityhopper weer de lucht in

Alle E195-E2's van Cityhopper zijn weer operationeel. De laatste die nog aan de grond stond, de PH-NXM, is medio augustus weer in dienst gekomen na acht maanden stilstand. Door problemen met de motoren stonden het voorbije jaar veel toestellen langdurig aan de grond. "KLM Cityhopper heeft in de afgelopen periode een aantal

E2's aan de grond gehouden wegens kinderziekten in de nieuwe motoren. We hebben samen met Pratt & Whitney en Embraer de afgelopen maanden hard gewerkt aan oplossingen. Hierdoor kunnen we de E2's weer inzetten", aldus een woordvoerder, die eraan toevoegde dat ook supply chain-problemen een rol speelden.



KLM weer non-stop naar Taipei

Na lange tijd vliegt KLM vanaf komend winterseizoen weer non-stop tussen Schiphol en Taipei. Ook verhoogt de maatschappij de frequentie naar vier vluchten per week. Daardoor zijn reizigers drie tot vier uur minder lang onderweg en hebben ze meer keuze. Door de strenge inreisrestricties en lage vervoersvraag vanwege de pandemie kon KLM veel Oost-Aziatische bestemmingen de laatste jaren niet meer non-stop aanbieden. Zo werd Taipei eerst met een tussenstop in Bangkok aangevlogen, en sinds dit jaar met een stop in Seoul. Inmiddels zijn de coronaregels verdwenen en neemt de vraag weer toe, waardoor de maatschappij haar Oost-Aziatische netwerk langzaam kan herstellen. Ook Taipei krijgt vanaf eind oktober weer een non-stop-vliegverbinding. Vanuit daar wordt er doorgevlogen naar Manilla.

CDA en VVD pleiten voor nachtsluiting Schiphol

De VVD en het CDA zijn een andere luchtvaartkoers gaan varen. Waar ze in 2021 beide nog tegen krimp van Schiphol waren, spreken ze in de nieuwste verkiezingsprogramma's hun steun uit voor het krimpbeleid van minister Harbers. Daarnaast willen ze een nachtsluiting van de luchthaven. Het CDA doet ook definitief de deur dicht voor de opening van Lelystad Airport voor passagiersvluchten. De VVD

vindt nog wel dat dat de Flevolandse luchthaven open moet. Minister Harbers maakte begin september bekend dat hij zijn krimpplannen wil doorzetten, ondanks de demissionaire status van het kabinet. Wel heeft hij het einddoel voor de krimp iets bijgesteld, van 440.000 naar 452.500 vluchten. KLM en veel andere maatschappijen reageerden boos en teleurgesteld. Via de rechter proberen ze de eerste



fase van de krimp, die volgend jaar zomer al in zou moeten gaan, alsnog van tafel te krijgen. Ze zijn daarvoor in cassatie gegaan.

AirPlus Business Travel Payment

Beheer uitgaven en houd controle
over al uw zakenreisprocessen voor,
tijdens en na elke reis.

Neem contact op!



De beste

Wat is 'ie goed! Dankzij hem is Amsterdam Beach weer gewoon wereldberoemd als Zandvoort. Iedere keer weer maakt hij het waar. Een paar honderdduizend mensen komen naar het circuit in de duinen om hem te zien winnen. Voor minder komen ze niet. En wat doet Max? Met nog één rondje te gaan in de kwalificatie, zet hij de allersnelste tijd neer. Een dag later wint hij de race. Hoe hij met die onmenselijk grote druk omgaat, is mij een raadsel. Natuurlijk moet de auto goed zijn en staat er een enorm team achter Max, maar tijdens de race moet hij het waar maken terwijl de hele wereld meekijkt. Ieder foutje wordt keihard afgestraft.

Onder zulke omstandigheden kunnen alleen hele bijzondere mensen optimaal presteren. Wereldsterren die aan een voornaam genoeg hebben. Talent en hard werken is niet voldoende, je moet in staat zijn om iedere seconde je focus op de race te houden. Een minuscule momentje van afleiding kan ervoor zorgen dat het misgaat.

In hetzelfde weekend dat de Nederlandse Grand Prix werd verreden, zat ik in de simulator voor mijn halfjaarlijkse examen. Gelukkig was dat midden in de nacht, zodat ik de race 's middags heb kunnen zien. Ik moest tijdens mijn examen aan Max denken en dat is natuurlijk niet goed. Je gedachten en je focus moeten in de cockpit blijven.

Ieder examen begint als een gewone vlucht, maar al snel vliegen de verstoringen om je oren. Het is eigenlijk net een wedstrijd. Het weer is slecht, er gaat een motor in de fik en een passagier wordt ziek. De buitenwereld bestaat niet meer, ik moet hier en nu een goede prestatie neerzetten, anders staat mijn baan op de tocht. Niet aan denken, focussen! Met minimaal zicht en een kreupel vliegtuig moeten we veilig aan de grond zien te komen.

In de sport gaat het om winnen. Je moet beter zijn dan je tegenstanders. Alles moet wijken om nummer één te worden. In iedere

tak van sport is er uiteindelijk ook maar een winnaar. De rest heeft het niet gered. Zo simpel is het.

Bij ons gaat het niet om winnen. Geen enkele luchtvaartmaatschappij heeft een ranglijst, geen enkele vlieger is de beste. Ons werk kent geen wedstrijden, al voelt het soms wel zo. Iedere vlieger die een vlucht veilig afrondt, slaagt voor zijn of haar examen. We zijn allemaal winnaars als we slagen. Toch droom ik stiekem van een ranglijst. Ook deze keer ben ik weer geslaagd, maar zou ik ooit de beste kunnen zijn? Ik denk het niet. Daarvoor ben ik waarschijnlijk te snel afgeleid.

Jan Cocheret
Gezagvoerder



AIRPORT

De terminal van Groningen Airport Eelde.





Meer passagiers, maar
minder overlast

Groningen Airport Eelde mikt op groei en innovatie

Een stuk meer passagiers verwerken, snel weer zwarte cijfers schrijven en bijdragen aan een duurzame luchtvaart, dat zijn enkele van de voornaamste ambities die Groningen Airport Eelde zich voor de komende tien jaar ten doel heeft gesteld. “We willen onze functie voor de regio extra onderstrepen”, stelt directeur Meiltje de Groot.

Tekst: Klaas-Jan van Woerkom **Foto's:** Reismedia

Groningen Airport Eelde is één van de vier regionale luchthavens die Nederland rijk is. Ten opzichte van Eindhoven, Rotterdam en Maastricht is Eelde qua passagiersaantallen weliswaar de kleinste, maar rustig is het er allerm minst.

Sinds de coronacrisis is gaan liggen, is het commerciële vliegverkeer op de noordelijke luchthaven flink toegenomen, en ook het aantal lesvluchten ligt weer op het oude niveau. Daarnaast zorgen bedrijven als SkyLine Aviation, dat als ‘oefenvijand’ voor de luchtmacht vliegt, vliegtuigbouwer Cirrus, dat op Eelde een Europees verkoop- en onderhoudscentrum heeft, en de traumaheli die op de luchthaven gestationeerd is voor de nodige vliegbewegingen. “Daarnaast weten gebruikers van privévliegtoelagen ons goed te vinden, en worden er elk jaar zo’n honderd zogeheten donorvluchten uitgevoerd voor het UMCG.”

Meer vakantieverkeer

Vakantiecharters vormen de meer-

derheid van het grote vliegverkeer op Eelde. Op de borden in de vertrekhal prijken namen als TUI fly, Corendon, SunExpress, AlbaStar, Freebird Airlines, SKY Express en Blue Islands. Die vliegen naar diverse zonbestemmingen, waaronder Antalya, Bodrum, Gran Canaria, Mallorca, Dalaman, Rhodos, Bourgas, Kreta en de Kanaaleilanden.

Het merendeel van de vakantievluchten komt voor rekening van TUI fly en Corendon. Eerstgenoemde zet niet alleen de Boeing 737 MAX en gehuurde Airbus A320's in, maar in de afgelopen zomervakantie ook de



Luchthavendirecteur
Meiltje de Groot.



grote Boeing 767-300ER en de Boeing 787-8 Dreamliner. "Er is een groeiende behoefte naar vertrek uit deze regio", weet De Groot. "De vluchten zitten genoeg vol, en we zien zelfs mensen uit het zuiden van het land en België aan boord stappen."

De Groot verwacht de komende jaren een gestage groei van het aantal chartervluchten, zoals ook staat geformuleerd in de afgelopen april gepresenteerde strategie voor de komende tien jaar. Volgend jaar wordt gerekend op zo'n 125.000 vakantiegangers, maar in 2030 moeten dat er 296.000 zijn. Daar-

bij zet Groningen Airport Eelde in op het aantrekken van luchtvaartmaatschappijen die het hele jaar door naar populaire vakantiebestemmingen willen vliegen, om minder afhankelijk te worden van seizoensgebonden verkeer.

Dat moet ertoe leiden dat het winterprogramma op den duur wordt uitgebreid. Voor komend winterseizoen staan er vluchten gepland naar Gran Canaria (TUI fly) en Scandinavian Mountains Airport (Transavia en BRA voor BBI Travel). "We werken hard om daar routes aan toe te voegen."

Groningen Airport Eelde wil groeien naar 300.000 passagiers

Langer open

Om (charter)vluchten beter te kunnen accommoderen is er een aanvraag ingediend om, als onderdeel van een nieuw Luchthavenbesluit, de openingstijden te verruimen. "We willen om 6.00 uur 's morgens open kunnen voor passagiersvluchten, een half uur eerder dan nu. Ook is het onze wens om pas om middernacht te hoeven sluiten, in plaats van om 23.00 nu." Die anderhalf uur extra per dag maakt het volgens De Groot aantrekkelijker voor luchtvaartmaatschappijen om meerdere vluchten, eventueel in combinatie met andere luchthavens, per dag vanaf Eelde te kunnen aanbieden. "We worden door langer open te blijven bovendien nog interessanter als alternatief voor Schiphol en andere drukke luchthavens."

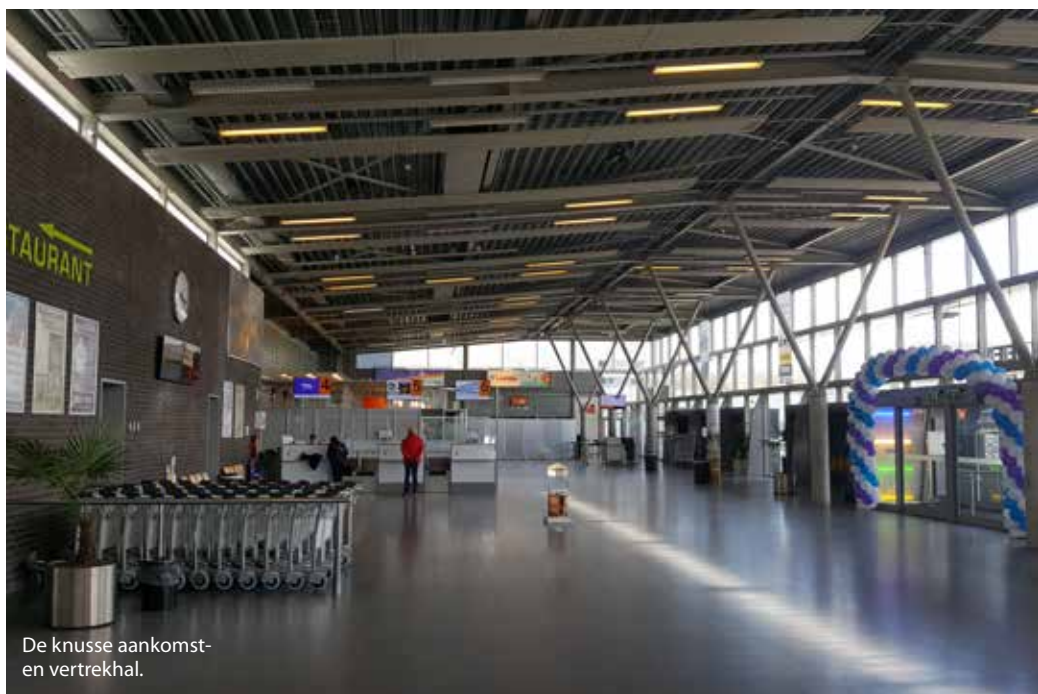
Lijnvluchten en vracht

In de jaren voor de coronacrisis kende Groningen Airport Eelde meerdere bestemmingen die via lijnvluchten werden aangeboden, zoals Kopenhagen, Londen (Southend) en München. Hoewel de focus ligt op vakantievluchten, ziet De Groot graag dat er weer zakelijke routes in het netwerk worden opgenomen. "Daar werken we op de achtergrond hard aan. Er is veel zakelijke potentie in onze regio, dus we zijn continu op zoek naar interessante bestemmingen."

Een concreet voorbeeld is Esbjerg, dat een link heeft met Noord-Nederland door de (wind)energiesector. De wens is dat die stad vanaf 2025 met Eelde wordt verbonden. Ook Londen staat hoog op het verlanglijstje. "Het is zoeken naar partijen die de routes kunnen en willen oppakken." In de toekomst-



Een blik op het platform.



De knusse aankomst- en vertrekhal.

visie van de luchthaven wordt gemikt op een 'bescheiden' aantal van 45.000 lijnvluchtpassagiers per jaar in 2033.

In de nabije toekomst zouden ook vrachtvliegtuigen een regulier beeld kunnen worden op Eelde. Volgens De Groot is daar op andere Nederlandse luchthavens nog maar beperkt ruimte voor, waardoor bedrijven uit de regio vragen om alternatieve verbindingen. "Vooral voor het transport van bloemen, groente en fruit."

Volgens de ambities van de lucht-

Naast charters en lijndiensten straks ook vrachtvluchten

NXT Airport

In 2021 is Groningen Airport Eelde gestart met het innovatie- en duurzaamheidsinitiatief NXT Airport. Samen met een groep belangrijke partners wordt er gewerkt aan projecten gericht op de verduurzaming van de luchtvaart. “Het is duidelijk dat de luchtvaart en luchthavens moet innoveren en verduurzamen. Wij gaan daar een actieve rol in spelen. Groningen Airport Eelde is een regionale en flexibele luchthaven, waarvoor er de ruimte is voor onderzoek en testen. NXT

Airport kan bijvoorbeeld een belangrijke rol spelen als het gaat om innovaties van waterstoftoepassingen. Dat sluit goed aan bij de waterstofambities van Noord-Nederland”, aldus luchthavendirecteur Meiltje de Groot.

Ook op het gebied van integratie tussen bemande en onbemande vliegtuigen liggen er volgens de initiatiefnemers kansen. Daarnaast moet er geëxperimenteerd gaan worden met op afstand bestuurde

vrachtvliegtuigen. Ook wil Groningen Airport Eelde ruimte bieden aan elektrische vliegtuigen.

De luchthaven werkt samen met partijen als New Energy Coalition, Holthausen, Saab, Clean Tech, KLM Flight Academy, Dronehub Noord-Nederland en NHL-Stenden Hogeschool. “Met NXT Airport willen we als proeftuin fungeren, juist binnen de thema’s die goed bij onze regio en onze luchthaven passen. Hierbij willen we graag ook andere (regiona-

le) partners uit het bedrijfsleven, onderwijsinstellingen en overheden uitnodigen om zich aan NXT Airport te verbinden om gezamenlijk stappen te zetten richting een duurzame luchtvaart.”

haven moeten er binnen nu en tien jaar zo’n 250 vrachtluchten per jaar worden afgehandeld. “Denk daarbij aan types uit de categorie Boeing 767.” Dergelijke toestellen kunnen op Eelde prima uit de voeten, maar voor de open overslag van vracht moeten nog wel voorzieningen worden aangelegd. Dat lijkt geen probleem. “We hebben op ons terrein aardig wat ruimte voor nieuwe gebouwen en initiatieven. De luchthaven ontwikkelt daarvoor het 15 hectare grote Business Park Bravo.”

Eén van de partijen die zich onlangs meldde voor een plekje op de luchthaven is het bedrijf Necamco, dat er vliegtuigen wil gaan ontmantelen. De onderdelen worden voor hergebruik doorverkocht. Wat overblijft wordt zo duurzaam mogelijk door gespecialiseerde bedrijven gerecycled.

Lesluchthaven

Groningen Airport Eelde geldt als de

grootste lesluchthaven van Nederland. De KLM Flight Academy (KFA) is verantwoordelijk voor de meeste van de in totaal 46.000 lesbewegingen die er op jaarbasis plaatsvinden. Dat aantal zal volgens De Groot niet verder groeien, maar de overlast voor omwonenden neemt naar verwachting wel flink af.

Dat komt grotendeels doordat de KFA de komende jaren flink investeert in een vernieuwing van de vloot. In september 2021 kondigde de vliegschool aan een optie te nemen op veertien volledig elektrische vliegtuigen van Bye Aerospace. Het prototype daarvan vliegt nog niet, waarop werd besloten twaalf eenmotorige Diamond DA-40’s en twee extra tweemotorige DA-42’s te bestellen. Die vervangen de verouderde Socata TB-10’s en TB-20’s, die qua verbruik en onderhoud te duur worden in gebruik. Bovendien zijn die toestellen nogal luidruchtig. De Diamonds vliegen op kerosine in

Er ligt een
aanvraag om
anderhalf uur
langer open te
mogen



Zorgeloos op zakenreis?

UNIGLOBE TRAVEL WÉÉT WAT ER SPEELT.

Wij **ontzorgen** je graag bij het regelen van je zakenreis, zodat je relaxed en goed geïnformeerd op reis kunt gaan. Wij weten wat er speelt in de wereld, binnen de reisbranche en wat dit betekent voor jou.

Krijg toegang tot het grootste zakenreisaanbod via onze **online boeking tool UBI** en maak gebruik van onze **persoonlijke service** wanneer jij dat wenst.

Je zakenreis **verduurzamen**? Onze experts kijken samen met jou naar de mogelijkheden om je **CO2-uitstoot te reduceren** én te compenseren.

Meer weten? Kijk op uniglobe.nl voor een kantoor bij jou in de buurt.

plaats van het loodhoudende AvGas en stoten daardoor aanzienlijk minder CO₂ uit dan de Socata's. Fabrikant Diamond heeft de KLM Flight Academy de optie geboden om op termijn een aantal toestellen in te ruilen voor toestellen die elektrisch worden aangedreven.

Kostendekkend

Zoals gesteld verwacht Groningen Airport Eelde binnen enkele jaren weer zwarte cijfers te schrijven. In 2023 en 2024 wordt rekening gehouden met een verlies van circa 500.000 euro, maar in 2026 denkt de luchthaven door gestegen inkomsten uit haven- gelden, verhuur van gebouwen en terreinen, en brandstof uit te komen op een plus van ongeveer 650.000 euro. In 2033 moet er zelfs een netto- resultaat van 4,6 miljoen euro worden behaald. "We kunnen kostendekkend opereren, mits we een bijdrage ontvangen in de NEDAB-kosten."

Deze Niet-Economische Diensten van Algemeen Belang bestaan uit operationele kosten en investeringen voor onder andere de brandweer en de beveiliging. Die mogen van de EU worden doorbelast aan de overheid, omdat het diensten zijn van algemeen belang waar geen inkomsten tegenover staan. Per jaar heeft Eelde zo'n 4,5 miljoen euro nodig.

Of er in de toekomst ook in Schiphol een partner wordt gevonden is de vraag. De Schiphol Group, de overkoepelende organisatie van luchthaven Schiphol, heeft al belangen in Rotterdam, Eindhoven en Maastricht. Er zijn al gesprekken gevoerd over een samenwerking en/of participatie, maar die hebben nog niet tot een concreet resultaat geleid.

Duurzamer vliegen

Niet alleen lesvluchten, maar ook passagiersvluchten moeten in de toe-

komst duurzamer worden uitgevoerd op Groningen Airport Eelde, dat zich opwerpt als 'proeftuin' voor groene initiatieven. Zo werd onlangs een GPU (ground power unit, die vliegtuigen op de grond voorziet van stroom, red.) op waterstof onthuld, en er zijn plannen om elektrische vluchten uit te voeren gepresenteerd door Electron Aviation en Evia Aero. Al vanaf 2025-2026 zouden er daardoor klimaat- vriendelijke lijnvluchten kunnen worden uitgevoerd van Eelde naar bestemmingen in Europa, waarbij vliegtuigen worden ingezet met een capaciteit van negen tot negentien passagiers.

"Er ontstaat straks een fijnmazig netwerk van directe, duurzame verbindingen met andere Europese regio's", zo vat Groningen Airport Eelde haar ambitie samen. "Door het verknopen van intraregionale (door de lucht en over de grond) en (inter)nationale verbindingen ontstaat een steeds aantrekkelijkere locatie voor het bedrijfsleven. Deze verbindingen versterken de economie in Noord-Nederland." ■

Er komen zelfs reizigers uit België naar Eelde toe



VERNIEUWDE VLOOT EN MEER VLIEGROUTES:

Cathay Pacific brengt vliegambities naar nog grotere hoogte

Terwijl de wereld zich weer heeft hersteld van de pandemie, neemt het reizen een vlucht. Cathay Pacific is blij om de vleugels weer uit te slaan, en legt de lat nog hoger. Met de uitbreiding van routes, de versterking van de vloot en de voortdurende focus op service en comfort aan boord, zet de vliegmaatschappij met vertrou-

wen stappen naar de toekomst. Met frisse energie en een vernieuwde strategie brengt Cathay Pacific reizen weer terug op niveau, en hoger. Cathay Pacific startte in 1946, en is een 5 sterren-luchtvaartmaatschappij die beschikt over meer dan 65 passagiersroutes en een vloot van 182 vliegtuigen, inclusief 20 vrachtoestellen. In deze advertorial deelt Cathay Pacific haar visie en plannen voor de komende jaren.



DAGELIJKSE VLUCHTEN VANAF SCHIPHOL

Cathay Pacific heeft de activiteiten opgeschaald van wekelijkse naar dagelijkse vluchten tussen Nederland en Azië. Woordvoerder Brian Tsoi, Area Manager Noord-Europa: "Schiphol is een belangrijk knooppunt voor internationale reizen. Het verhogen van het aantal vluchten is een reactie op de stijgende vraag van passagiers en de hernieuwde energie om naar Hongkong en de bredere regio Azië-Pacific te reizen. Schiphol speelt een cruciale rol en is dan ook een belangrijke luchthavenpartner voor Cathay Pacific".

INVESTERINGEN IN DE VLOOT: NIEUWE AIRBUS A321NEO EN A320NEO

De Cathay Group zet haar groeiambities kracht bij door te investeren in haar vloot. De recente aankondiging om nog eens 32 geavanceerde Airbus A321neo- en A320neo-toestellen aan te schaffen, stelt de Group in staat om passagiers een moderne en comforta-

bele reiservaring te blijven aanbieden.

Tsoi: "Onze groeiende populariteit en de stijgende vraag naar vluchten hebben ons ertoe aangezet om onze capaciteit op te schalen. Daarbij zijn we gegaan voor het allerhoogste niveau van comfort en luxe, zoals men van Cathay gewend is."

In alle toestellen van Cathay Pacific van en naar Amsterdam biedt de Business Class verstelbare stoelen in een eigen cabine. In de Economy Class beschikken de stoelen over onder andere verstelbare hoofdsteunen en persoonlijke tv-schermen."

FOCUS OP INFLIGHT ENTERTAINMENT EN SERVICE VAN WERELDKLASSE

Cathay Pacific staat bekend om haar eersteklas inflight entertainment. De recente onderscheiding met de Skytrax-prijs voor beste inflight entertainment bevestigt onze inzet voor een boeiende ervaring aan boord.

Maar het gaat verder – Cathay Pacific is ook bekend om haar ongeëvenaarde service en uitstekende maaltijden aan boord. Als een premium luchtvaartmaatschappij staan comfort en de tevredenheid van passagiers centraal, en dat zal altijd zo blijven. Daarom blijft Cathay Pacific innoveren en het huidige aanbod verbeteren met samenwerkingen, zoals met het toonaangevende plantaardige restaurant VEDA bij Ovolo, bekroonde koffiebranderij Coffee Academics en Michelinsterrenrestaurant Duddell om de passagiers hoogwaardige en plantaardige gerechten aan te kunnen bieden.

WERELDWIJD EEN WARM WELKOM

Met de heropening van de Cathay Pacific premium lounges wereldwijd wordt de toon gezet voor een excellente vliegervaring die al begint op de grond. Deze lounges zijn ontworpen om passagiers comfortabel te laten ontspannen en werken terwijl ze wachten op hun vlucht.

Regering hoopvol over toekomst

South African Airways nog niet uit gevarenzone

Ondanks de inspanningen van de Zuid-Afrikaanse regering is de toekomst van de nationale luchtvaartmaatschappij South African Airways (SAA), die in handen is van de staat, nog niet helemaal zeker. Hoe staat het met de ooit zo trotse vlaggendrager van het Afrikaanse land?

Tekst: Carin Smith Foto's: Airbus





Na jaren van herhaalde financiële reddingsoperaties door de overheid en een periode van dubieus management, werd South African Airways in december 2019 in zogenoeten 'business rescue' geplaatst, vergelijkbaar met de Amerikaanse Chapter 11-faillissementsbescherming. Business rescue is een wettelijk mechanisme dat wordt gebruikt om te proberen een bedrijf in financiële nood te helpen, als laatste poging om te voorkomen dat het wordt geliquideerd. Terwijl een bedrijf in business rescue is, wordt het geleid door wettelijk aangestelde 'business rescue practitioners', een soort bewindvoerders.

South African besloot om vrijwillig in business rescue te gaan, omdat de overheid op dat moment aangaf dat ze geen garanties of financiële injecties meer wilde en kon geven aan de luchtvaartmaatschappij. Een paar maanden nadat ze de leiding van de luchtvaartmaatschappij hadden overgenomen, staakten de bewindvoerders de commerciële vluchten op verschillende routes die volgens hen niet winstgevend waren. Bovendien had de uitbraak van de coronapandemie en de daaruit voortvloeiende reisverboden nog meer gevolgen voor de al financieel zwaar getroffen luchtvaartmaatschappij.

In mei 2020 moesten de bewindvoerders uiteindelijk alle commerciële vluchten stopzetten vanwege het beperkte bedrijfskapitaal en de weigering van de overheid om nog meer financiering te verstrekken.

Reorganisatie

Als onderdeel van het reddingsplan werd het aantal werknemers van South African Airways teruggebracht van ongeveer 4.000 tot ongeveer 1.000. Het aantal piloten daalde van

ongeveer 620 tot 88. Personeel dat besloot vrijwillig ontslag te nemen of met pensioen ging, kreeg een eenmalige uitkering.

Uiteindelijk stemden de schuldeisers van de luchtvaartmaatschappij in met een reddingsplan, waarbij zij slechts 7 Zuid-Afrikaanse cent (een derde van een eurocent) zouden ontvangen voor elke Zuid-Afrikaanse rand (omgerekend 5 eurocent) die hen verschuldigd was.



Schuldeisers krijgen slechts een klein deel van hun geld terug

Hoewel de 10,5 miljard rand (omgerekend 524 miljoen euro) die van het ministerie van Financiën werd ontvangen voldoende was om het reddingsplan van South African Airways volledig uit te voeren, kreeg het Department of Public Enterprises (de overheidsaandeelhouder van SAA) toestemming van het Zuid-Afrikaanse parlement om een deel ervan ook te gebruiken om de drie dochterondernemingen die het financieel moeilijk

hadden, namelijk prijsvechter Mango, onderhoudsafdeling SAA Technical en cateringtak Air Chefs, financieel te steunen. In tegenstelling tot South African waren de dochterondernemingen geen onderdeel van het reddingsplan.

Mango stopte in 2021 met vliegen, en de overheid en SAA besloten de budgetmaatschappij te verkopen. Er wordt echter nog steeds gewacht op



toestemming van de minister van Overheidsbedrijven, die meer informatie wil over de toekomstplannen met Mango. De bewindvoerders van SAA beweren echter dat zij geen gevoelige informatie kunnen overhandigen aan SAA, dat in feite een concurrent van Mango zou zijn, en heeft de minister van Overheidsbedrijven voor de rechter gedaagd om een beslissing over de verkoop aan de voorgestelde koper af te dwingen.

Tekort

Omdat een deel van het geld van de schatkist voor het reddingsplan werd gebruikt voor de dochterondernemingen en vanwege andere uitgaven van South African ontstond er een tekort van ongeveer 3,5 miljard rand (circa 175 miljoen euro) die nog nodig was om alle uitstaande schulden aan de crediteuren te betalen, zoals overeengekomen in het reddingsplan.

Om South African Airways toch in staat te stellen de business rescue-status te beëindigen, ondanks het feit dat deze schuld nog steeds uitstond, en om een 'nieuwe SAA' in staat te stellen een frisse start te maken, werd

deze 3,5 miljard rand aan zogenaamde erfenisschuld ondergebracht in een andere speciale juridische entiteit, een curatele. De afspraak was dat de 3,5 miljard rand aan uitstaande schuld die onder de curatele was geplaatst, in drie termijnen over een periode van drie jaar aan de schuldeisers zou worden betaald.

Zodra deze juridische handeling was uitgevoerd kwam SAA in april 2021 uit business rescue. In juni van datzelfde jaar kondigde het ministerie van Overheidsbedrijven een zogenaamd 'strategisch aandelenpartnerschap' aan, waarbij een investeerder uit de privésector (het Takatso Consortium, red.) 51 procent van de aandelen van SAA zou kopen. Hoewel de overheid volgens de overeenkomst bepaalde privileges zou krijgen, zou de luchtvaartmaatschappij in feite onder private controle van de komen te staan.

De verkoopprijs werd niet bekendgemaakt, maar tijdens de hoorzittingen voor goedkeuring van de deal door de Zuid-Afrikaanse mededingingsrechtbank werd aangegeven dat Takatso dividenden van in totaal ongeveer 3 miljard rand aan de Zuid-Afrikaanse regering zou betalen uit de winsten van SAA. Takatso zou ook nog eens ongeveer 3 miljard werkkapitaal in de luchtvaartmaatschappij steken. Het idee achter de deal is, volgens het Department of Public Enterprises, dat de Zuid-Afrikaanse regering in de toekomst geen eigen geld - in feite belastinggeld - meer in de 'nieuwe SAA' hoeft te steken.

Takatso bestaat uit infrastructuurinvesteerder Harith en een paar minderheidsaandeelhouders. Onder de minderheidsaandeelhouders bevindt zich ook Global Aviation, een bedrijf dat mede-eigenaar is van de particuliere luchtvaartmaatschappij LIFT en deze exploiteert op de binnenlandse markt in Zuid-Afrika.

De verkoop van budgetdochter Mango verloopt stroef

Brazilië is de eerste verre bestemming voor SAA

Hobbelige herstart

Voordat de deal met Takatso werd afgerond, startte SAA in september 2021 opnieuw met commerciële vluchten, maar op een veel kleinere schaal dan voordat het in december 2019 in surséance ging, en vloog het voornamelijk op belangrijke binnenlandse routes en een paar regionale routes.

Het is nu meer dan twee jaar geleden dat de Takatso-deal werd aangekondigd en nog steeds is deze niet afgerond. Dit is te wijten aan verschillende factoren. Ten eerste heeft Takatso vanaf het begin gezegd dat het de overname niet zal doen voordat alle schulden van SAA zijn betaald. Dit brengt ons terug bij de curatele die in april 2021 werd ingesteld om de resterende schuld van 3,5 miljard rand te huisvesten die nog verschuldigd is aan schuldeisers in het kader van het reddingsplan voor de onderneming. De eerste twee termijnen - in 2021 en 2022 - werden betaald door SAA en bedroegen in totaal ongeveer 1 miljard rand.

Ten tweede heeft het ministerie van Financiën in de Zuid-Afrikaanse nationale begroting van 2023, die in februari van dit jaar werd aangekondigd, 1 miljard rand uitgetrokken voor de verdere uitvoering van het reddingsplan van de luchtvaartmaatschappij. Hierdoor blijft er nog 1,5 miljard rand over om de ondercuratelestelling af te wikkelen.

Tot nu toe heeft de regering niet aangegeven waar dit geld vandaan moet komen, hoewel het ministerie stelt dat het zou kunnen overwegen om meer geld aan SAA toe te wijzen 'onder bepaalde voorwaarden'. Er werd niet gezegd wat die voorwaarden zijn.

Een andere reden waarom de deal met Takatso nog niet is afgerond, is dat de Zuid-Afrikaanse mededin-

gingsautoriteit heeft bepaald dat de minderheidsaandeelhouders hun aandelen moeten verkopen om de deal te kunnen goedkeuren. Dit is om een mogelijke concurrentievervalsende situatie te voorkomen doordat de minderheidsaandeelhouders van Takatso ook mede-eigenaar en exploitant zijn van de concurrerende binnenlandse luchtvaartmaatschappij LIFT.

De minderheidsaandeelhouders hebben ermee ingestemd hun aandelen te verkopen en hebben die op de open markt gebracht. Tot nu toe hebben de minderheidsaandeelhouders nog niet aangegeven of er belangstelling is om hun aandelen in Takatso te kopen.

Eerste verre vluchten

South African Airways kondigde onlangs aan om in oktober voor het eerst sinds lange tijd weer een intercontinentale lijndienst op te starten, naar Brazilië. Daarnaast werd een hernieuwde codeshare-deal gesloten met Lufthansa en SWISS voor vluchten naar Europese bestemmingen.

Om zich voor te bereiden op een mogelijke uitbreiding is SAA begonnen met een wervingscampagne met als doel om ongeveer 60 voormalige piloten terug te halen. De luchtvaartmaatschappij heeft ook een tender uitgeschreven voor potentiële verhuurders in een poging om haar vloot uit te breiden. In de tussentijd heeft ze een Boeing 737 met bemanning geleased.

Wat de werkelijke staat van de financiën van SAA is sinds het in september 2021 weer begon met commerciële vluchten, blijft een mysterie, aangezien de luchtvaartmaatschappij de afgelopen jaren nog geen financiële resultaten heeft vrijgegeven. ■

Alternatief richting VS en Caribisch Gebied

JetBlue wil KLM het vuur aan de schenen leggen

JetBlue is geen tijdelijke gast op Schiphol. Althans, als het aan CEO Robin Hayes ligt. "We zijn hier gekomen om de markt op te schudden. En dat is hard nodig", stelt hij vastbesloten. De topman vindt het hoog tijd dat KLM er concurrentie bij krijgt, niet alleen richting de VS maar ook naar het Caribisch Gebied.

Tekst: Klaas-Jan van Woerkom **Foto's:** Reismedia

Op 30 augustus landde er voor het eerst een toestel van JetBlue op Nederlandse bodem. Amsterdam is, na Londen en Parijs, de derde trans-Atlantische bestemming voor de prijsvechter, die zichzelf overigens liever als 'low fare airline' omschrijft.

Over de komst van JetBlue werd al jaren gespeculeerd. De luchtvaartmaatschappij maakte er geen geheim van wel potentie te zien in vluchten naar Schiphol, maar het wachten was op vliegtuigen die de afstand tussen de Amerikaanse oostkust en Europa konden overbruggen.

JetBlue beschikt op dit moment over acht Airbus A321neo Long Range-toestellen. Die vliegen non-stop naar Londen (Heathrow plus Gatwick), Parijs (Charles de Gaulle) en nu dus ook Schiphol. Nederland wordt dagelijks verbonden met New York JFK, en 21 september komt er ook een dagelijkse vliegverbinding met Boston. Volgens Hayes is er ruimte voor een extra speler op de markt tussen

Nederland en de VS. "Reizigers konden tot nu toe kiezen uit slechts twee smaken: partners KLM en Delta, en United Airlines. Grote maatschappijen, die zich ook zo gedragen. Wij zijn gekomen om een nieuw geluid te laten horen, met een topproduct tegen lagere tarieven."

Hayes wil KLM als home carrier niet alleen proberen aan te vallen richting New York en Boston, maar ook verder. "Wij beschikken over een groot binnenlands netwerk in de VS, dat vanuit onze bases aan de oostkust wordt bediend. Maar denk ook eens aan bestemmingen in het Caribisch Gebied. De prijzen op rechtstreekse vluchten vanuit Nederland zijn torenhoog, en de consument heeft weinig te kiezen. Waarom niet via New York vliegen en daar overstappen? Zeker in het hoogseizoen is dat een aantrekkelijke optie."

Slots

De ambities van Hayes en de zijnen liegen er weliswaar niet om, maar

hoe zit het eigenlijk met slots? Want partijen die 'nieuw' zijn op Schiphol dreigen hun start- en landingsrechten als eerste te verliezen, op het moment dat de krimpplannen van het kabinet worden doorgezet...

"Het zou vreemd zijn als wij aan het einde van dit zomerseizoen (eind oktober, red.) weer van Schiphol zouden verdwijnen. Dat doen we dan ook niet: ik ben ervan overtuigd dat we hier komend winterseizoen en volgend jaar zomer 'gewoon' actief zijn. Of er extra vluchten komen, dat weet ik niet; Schiphol is een lastige luchthaven om slots te krijgen."

Het lijkt Hayes niet erg waarschijnlijk dat JetBlue straks wordt weggejaagd. "Er is concurrentie nodig, en bovendien zijn er lang geleden afspraken gemaakt tussen Nederland en de VS, die zijn vastgelegd in een Open Skies-verdrag." Volgens de topman wordt JetBlue in haar ambities om op Schiphol te blijven gesteund door het Amerikaanse Department of Transportation. Dat dreigde eerder met stap-



Aankomst van de eerste JetBlue-vlucht op een druilerig Schiphol.



De sfeervolle Business Class in de A321neo LR, door JetBlue 'Mint' genoemd.

pen tegen Nederland, vanwege de aanvankelijke weigering om JetBlue tot de markt toe te laten.

Succes

Op de dag van de eerste vlucht verwerkte Schiphol zo'n 200.000 passagiers. Slaan die 134 reizigers op de dagelijkse JetBlue-vlucht überhaupt een deuk in een pak boter? Hayes denkt van wel. "In Londen en Parijs hebben we gezien dat het animo onder het reizend publiek groot was, en nog steeds is. Ik check elke dag de boekingscijfers. En de concurrentie? Ach, die proberen zich te redden door tijdelijk hun ticketprijzen te verlagen, maar dat is uiteindelijk niet lang houdbaar. Onze naam wordt in elk geval steeds bekender in Europa, en dat zal ook in Nederland gebeuren. ■

De consument heeft recht op meer keuze

De volgende bedrijven zijn partner van de Zakenreis Society



Goede (ge)tijden

En dan toch weer tijdelijk wat minder minder vluchten op Schiphol. Het lijkt intussen meer op een getijdentabel dan beleid. Alhoewel, een getijdentabel is minder wispelturig.

Dat brengt me bij een wel eens eerder geopperd idee; een luchthaven ver uit de kust op zee. Op een mijltje of twintig. Misschien is het huidige moment er niet zo gek voor om die overweging nog eens te maken. Ben je in één klap van alle bezwaren af. Geen geluidsoverlast meer, geen neerslag van schadelijke stoffen op nabij liggende woonwijken. En hoeven we niet meer te discussiëren over het feit dat een afname van vliegbewegingen in Nederland geen positieve milieubijdrage levert op wereldniveau, omdat passagiers dan wel ergens anders vandaan gaan vliegen. Kijk naar functie elders, Elbers. Die heeft recentelijk voor de Indiase luchtvaartmaatschappij IndiGo ergens tussen de 500 en 1000 nieuwe vliegtuigen besteld. Om maar niet te spreken van Turkish, Emirates, etc. etc. Allemaal uitbreidingen.

Met luchtvaart afschalen in alleen Nederland gaat het de wereld niet beter dus. Waarom niet van nationale vliegschaamte naar internationale vliegtrots; vooruit in plaats van achteruit?

Met een nieuwe luchthaven een eind in zee kun je een prachtig klimaatdoel initiëren. Denk daarbij 'out of the box'. Bijvoorbeeld een op betonnen caissons drijvend, draaibaar vliegveld met vier parallelle banen, verankerd aan een kleiner vast eiland met daarop een elektromagnetische snelverbinding naar de vaste wal. De banen ervan kunnen altijd draaien naar de heersende windrichting. Bereid er alles voor op de brandstof van de toekomst (waterstof) met voorziene leidingen vanaf de Maasvlakte, of productie ter plekke met behulp van windmolens op zee. Met water in/uit de caissons

kun je hoogte van het vliegveld stabiel houden dan wel er energie in opslaan mede door gebruik van die windmolens in de buurt, etc. etc. Je kunt er tientallen verdere ideeën op loslaten om tot een prachtige, CO2-neutrale luchtvaart te komen, zeker als je de plannen van TU Delft ook nog een zetje geeft met de Flying V en z'n onderzoek naar waterstof als brandstof. Dán neem je het voortouw voor een echt schone luchtvaart, zet je Nederland op de kaart, en geef je onze economie een boost; win-win-win.

En, voor iedereen die niet vooruit wil, alleen maar inkrimpen; u heeft (niet) te maken met een niet hoorbaar, CO2-neutraal vliegveld achter de nationale horizon, wat met alle winden kan meewaaien. Het vooroordelende krimpbeeld hoeft u er niet eens mee te veranderen.

Paul Melkert



‘Dit zijn de échte oplossingen’

KLM proeft voorzichtig aan elektrisch vliegen

De luchtvaartsector ligt onder het vergrootglas. Woorden als ‘krimp’ en ‘minder vliegen’ worden meer dan eens in combinatie met luchtvaart genoemd. Hoe anders was dat op de KLM Electric Flying Connection Tour, waar de focus niet lag op minder vliegen, maar op duurzamer vliegen.

Tekst: Bram Louws Foto's: KLM

Tijdens het tweedaagse evenement bundelden verschillende organisaties waaronder KLM hun kennis om - al was het maar voor twee dagen - een elektrische verbinding op te zetten tussen Schiphol en Lelystad. Luchtvaartnieuws vloog mee.

In het kader van de Tour voerde KLM samen met meerdere partners uit branchevereniging Electric Flying Connection achttien vluchten uit met drie elektrische vliegtuigen tussen Schiphol en Lelystad. Voor alle betrokken partijen een kans om te leren over de uitdagingen die het vliegen met een elektromotor met zich meebrengt.

Volgens KLM-COO Maarten Stienen is een initiatief als de Electric Flying Tour hard nodig. “We vliegen niet zomaar in het rond voor onze lol, we vliegen omdat mensen op vakantie willen, omdat mensen zaken willen doen. Onze ‘challenge’ is om dat te doen op de meest sustainable

manier. Gelukkig werken wij nu met partners samen in onze zoektocht naar die meest duurzame manier.”

Elektrisch pendelen

Het kleine toestel dat door KLM en E-flight werd ingezet, een Pipistrel Velis Electro, vloog in een klein half-uurtje van 's lands grootste luchthaven naar Lelystad. Na een hartelijke ontvangst op Lelystad Airport werd het toestel op zonne-energie weer volledig opgeladen om niet veel later terug te vliegen naar Schiphol. De Pipistrel Velis Electro, een toestel van Sloveense makelij, is het eerste volledig gecertificeerde elektrische vliegtuig ter wereld.

Het toestel biedt plaats aan twee personen. Voor commerciële vluchten is het dan ook niet groot genoeg. KLM onderzoekt wel de mogelijkheden om elektrisch vliegen toe te passen in haar toekomstige operatie. Verschillende partijen in de markt voorspellen dat er in 2035 een elektrisch vliegtuig beschikbaar zou kunnen zijn dat 50

tot 100 mensen kan vervoeren en een bereik heeft van 90 minuten (400 tot 750 kilometer).

De benodigde batterijen aan boord zijn zwaar en daarom is een groter vliegtuig voor langere afstanden, zoals bijvoorbeeld Amsterdam - New York, niet realistisch. Jolanda Stevens, programmamanager Zero Emission Aviation bij KLM, zegt dat de maatschappij inzet op de ontwikkeling van verschillende technologieën en

KLM onderzoekt de optie om zelf elektrisch te vliegen



Eén van de elektrische Pipistrels op Schiphol.

innovaties tegelijkertijd. “Met onze sectorpartners in binnen- en buitenland doen we onderzoek naar elektrisch vliegen, vliegen op waterstof en hybride vormen daarvan en kijken we hoe we de ontwikkelingen kunnen versnellen.”

Plannen

Concrete plannen voor de eerste elektrische commerciële vlucht heeft KLM nog niet. Luchtvaartmaatschappij SAS is in mei dit jaar begonnen met de ticketverkoop voor haar eerste volledig elektrisch aangedreven passagiersvluchten. Die staan gepland voor een nader te bepalen datum in 2028, maar zover is KLM nog niet.

“Om de luchtvaart verder te verduurzamen moeten we nieuwe technieken en innovaties in de praktijk uitproberen. Wat met de middelen van vandaag in het klein wordt neergezet kan een belangrijke stimulans zijn voor de schaalbaarheid van deze toepassingen in de toekomst”, zegt Stevens. Het

is dus nog even wachten op concrete berichten over elektrische- of waterstofvliegtuigen voor KLM.

De maatschappij houdt wel alle opties open. “De eerste tien jaar zullen het moeilijkst zijn. Niet alleen vanwege het vliegtuig dat gebouwd moet worden, maar vooral vanwege de infrastructuur eromheen die helemaal moet kloppen. We zullen dus niet meteen grote vliegtuigen hebben. Maar wij zijn bereid om het kleine, dat al mogelijk is, te omarmen.”

Het verschil maken

Ook KLM-COO Maarten Stienen is duidelijk. Het zijn volgens hem de initiatieven zoals de Electric Flying Connection Tour die in de toekomst het verschil gaan maken. “Hiermee willen we aantonen dat het debat over duurzame luchtvaart echt verbreed moet worden. Nu ligt de focus vooral op krimp en minder vliegen, maar dat helpt onze Nederlandse bedrijven niet. Krimp is niet het antwoord, dit zijn de échte oplossingen.” ■



Jolanda Stevens, programmamanager Zero Emission Aviation, en operationeel directeur Maarten Stienen van KLM.



Werken bij VCK Travel

Als je op zoek bent naar een leuke baan bij een topbedrijf in de zakelijke reiswereld, met ook nog eens een salaris dat niet mis is, dan helpen wij je graag op weg. Voor onze kantoren in Den Haag en Rotterdam en voor ons Remote team zijn we op zoek naar gezellige, ervaren Business Travel Consultants die onze teams willen komen versterken. Maar ook op onze andere locaties

staan er diverse leuke vacatures open. Wat dacht je bijvoorbeeld van Kwaliteitsmanager of Applicatie Beheerder?

In deze special over VCK Travel stellen wij ons graag aan je voor, laten we zien wat de mogelijkheden zijn bij ons bedrijf en hoe eenvoudig het is om bij ons te solliciteren.

Wie wij zijn

VCK Travel is een Nederlands bedrijf



gespecialiseerd in het managen en organiseren van zakelijke reizen met een focus op de maritieme, overheids- en zakelijke sectoren. Met 4 kantoren verspreid over het land én een Remote team behoort VCK Travel tot de top van de Nederlandse zakenreiswereld. Dankzij jarenlange ervaring biedt VCK Travel unieke maatwerkoplossingen die de klant helpen hun doelstellingen te bereiken. VCK Travel biedt 24/7 een full-service aanpak, waarmee klanten reiskosten en tijd besparen. Bovendien werken wij 100% transparant, waardoor klanten volledige toegang hebben tot alle beschikbare kortingen en tarieven. Dit zorgt voor een groot vertrouwen in ons bij onze klanten. Kortom: VCK

Travel is een succesvolle onderneming met wereldwijd bekende klanten.

Onze kantoren

Ons kantoor in Den Haag staat echt middenin het bruisende hart van Den Haag, op loopafstand van openbaar vervoer en de Grote Markt. Hier bedienen we met name overheidsklanten, en we kunnen echt zeggen dat dit unieke klanten zijn. Iedere aanvraag is anders, dus geen dag is hetzelfde.

In Rotterdam staat ons kantoor in het kloppend hart van de Maasstad, op loopafstand van de Koopgoot en openbaar vervoer, en met een spectaculair uitzicht op de Erasmusbrug. Hier bedienen we voornamelijk zakelijke en maritieme klanten. Onze teams halen hier alles uit de kast om elke trip van A tot Z vlekkeloos te laten verlopen.

De Business Travel Consultants van het Remote team zijn door het hele land te vinden. Deze collega's hebben zoveel ervaring dat ze 100% vanuit huis kunnen werken. Je kunt ze zien als vliegende keepers, die de kantoren waar het extra druk is ondersteunen. Met hun hoogwaardige dienstverlening maken ze echt het verschil.

Ook in Gorinchem en in Amsterdam (ons hoofdkantoor) spannen onze Business Travel Consultants zich in voor onze klanten. Net als hun collega's in de rest van ons bedrijf voegen ze moeiteloos een Personal Touch toe aan hun werk.

Over de rest van ons bedrijf gesproken: in Amsterdam bevinden zich alle staf- en ondersteunende afdelingen, zoals HR, Development en de Custo-

mer Service Desk om er maar een paar te noemen. Verderop zullen we een aantal zeer leuke vacatures op deze afdelingen uitlichten.

Wat we te bieden hebben

Bij VCK Travel werken de meest gemotiveerde, maar ook de gezelligste collega's. We doen niet moeilijk over thuiswerken en je kunt bij ons full- of parttime werken.

Wij zijn een open bedrijf met een eerlijke en duidelijke communicatie naar klanten en medewerkers. The Personal Touch is onze basis, transparantie en integriteit in onze werkwijze staan boven alles. Maatwerk in onze dienstverlening vormt de rode draad in onze organisatie, ook intern. Door het grote aantal verschillende functies binnen ons bedrijf zijn er volop kansen om jezelf te ontwikkelen. Ons goede HR-beleid draagt bij aan een fijne werkplek. Op z'n tijd een borrel of een feest zorgen voor een collegiale sfeer. Werken bij VCK Travel betekent ook dat je gebruik kunt maken van PROFIT, het Employee Benefits programma van VCK Travel. Dit programma bestaat uit secundaire arbeidsvoorwaarden voor onze medewerkers. Dit zijn dus leuke extraatjes die wij onze medewerkers aanbieden, zoals agentenaanbiedingen, korting op je sportschoolabonnement en toegang tot de personeelsvoordeelwinkel.

Wij bieden een leuke baan bij een succesvolle onderneming waar een ongedwongen en gezellige sfeer heerst en waar je prettig samenwerkt met collega's die allemaal goed op elkaar zijn ingespeeld. ►

**Als dit je aanspreekt, is het tijd voor
dieleukebaan.nl.**

De vrijheid om voor je kind te zorgen



The Personal Touch

van Dayle Whitelock, Manager



"Bij ons geen overbodige regels en gedoe maar gewoon lekker werken met gezellige collega's."

Solliciteer nu, dan zien we elkaar snel!"

Bye bye kantoor, hallo vrijheid!

Zakenreizen kun je natuurlijk ook gewoon op afstand boeken. Daarom doen we niet moeilijk over thuiswerken en kun je bij ons ook als Travel Consultant full- of parttime werken. Zo kun jij je tijd zelf indelen en heb je alle vrijheid om voor je kind te zorgen.

En het salaris is ook niet mis: max. €3.500 + evt. toeslagen.

Kijk hier voor **dieleukebaan.nl**, dan zeg jij binnenkort ook: bye bye kantoor, hallo vrijheid!

dieleukebaan.nl | 06 393 560 49 | vacatures@vcktravel.nl



Volledig vanuit huis werken in het Remote team

Zakenreizen kun je natuurlijk ook gewoon op afstand boeken. Als ervaren Business Travel Consultant kun je bij VCK Travel dan ook volledig vanuit huis werken in het Remote team. Dit team kun je zien als vliegende keepers, die de kantoren waar het extra druk is ondersteunen. De Business Travel Consultants van het Remote Team zijn door het hele land te vinden en aangezien ze niet naar kantoor hoeven te komen hebben ze geen reistijd of last van files of vertraagde treinen. Zo kunnen ze hun tijd zelf indelen en hebben ze alle vrijheid. Bijvoorbeeld om voor hun kind te zorgen.

Het Remote team is voor Peggy (51) wat dat betreft de perfecte oplossing, omdat ze een zoon heeft die wat extra aandacht nodig heeft. Haar man werkt onregelmatige tijden, en door de afspraken qua werktijden die Peggy heeft kunnen maken kan ze er voor haar zoon zijn als hij thuiskomt. En ook voor Mary (48), een moeder met een 13-jarige dochter, is de combinatie van werken in het Remote team

en de zorg voor haar kind heel goed te combineren. Dat was voor haar dé reden om te solliciteren op een functie binnen het Remote team, iets waar ze nog steeds geen spijt van heeft.

Martine (40) had eigenlijk na 12,5 jaar de reiswereld verlaten en werkte met veel plezier in de zorg. Toch bleef de reiswereld altijd kriebelen, en toen ze hoorde dat er bij VCK Travel een Remote team opgezet werd, was de keuze snel gemaakt. Ze heeft het enorm naar haar zin in het Remote team en vindt het werken vanuit huis heel prettig. Het switchen tussen het ondersteunen van onze kantoren en het bedienen van klanten geeft een extra dimensie aan het werk en dat is voor haar de extra uitdaging die ze in haar werk zoekt.

Die uitdaging was ook precies waar Lotte (37) naar op zoek was. Het fijne aan het Remote team vindt ze dat je te maken krijgt met verschillende klanten. Zo werk je vandaag bijvoorbeeld met een ministerie, morgen met een zakelijke klant en de dag daarna met een VIP die zijn terugreis wil wijzigen. Je leert dus de verschillende klanten kennen. Zo blijft iedere

dag anders en blijft ze het uitdagend vinden. Wat Lotte ook fijn vindt is dat ze als ze thuis werkt lekker de kleren kan dragen die ze wil. Er worden geen eisen gesteld aan wat ze draagt, de klanten merken er immers niks van en krijgen nog steeds dezelfde uitstekende service.

Het hele team werkt met veel plezier vanuit huis, maar ze vinden het ook heel leuk om elkaar en de collega's van de andere teams in het echt te ontmoeten.

Diana (36) vertelt dat er regelmatig dingen buiten kantoor tijden georganiseerd worden om de band binnen het team te versterken. Ook organiseren ze op gezette tijden een Remote dag op één van de kantoren. Iedereen kan dan een gezicht koppelen aan de stemmen die ze zo goed van de telefoon kennen. Het Remote team mag dan wel vanuit huis werken en daardoor fysiek iets minder zichtbaar zijn, ze zijn een belangrijk onderdeel van onze organisatie en van de dienstverlening aan onze klanten. Het Remote team is een gezellig maar klein team. Eigenlijk net te klein. Ze zouden graag iets groter zijn en zoeken daarom versterking. ►



Vacatures Business Travel Consultant

Kom ook zakenreizen boeken met de gezelligste collega's van de reiswereld. Zoals je al hebt kunnen lezen zijn we voor onze kantoren in Den Haag en Rotterdam, en voor ons Remote Team, op zoek naar ervaren Business Travel Consultants.

Fijn werken zonder allerlei gedoe in een open, betrokken en nuchtere omgeving, met volop kansen om jezelf te ontwikkelen.

We zoeken kandidaten die alles uit de kast halen om elke trip van A tot Z vlekkeloos te laten verlopen en die daarbij moeiteloos een Personal Touch toevoegen aan iedere aanvraag.

Als Business Travel Consultant ad-

viseer je de klanten en handel je de reserveringen af volgens het reisbeleid van de klant. Je bouwt hierbij een persoonlijke band op met je contactpersonen en werkt nauwkeurig.

De reisaanvragen die telefonisch of per e-mail binnenkomen, verwerk je van A tot Z. De werkzaamheden zijn dus heel erg afwisselend, geen enkele dag is hetzelfde. Dingen die tot je takenpakket behoren, zijn bijvoorbeeld het boeken van vluchten, hotelkamers en huurauto's en het regelen van facturatie en kwaliteitscontroles.

Altijd net dat beetje extra service verlenen, daar streef je naar. Dat doe je natuurlijk niet alleen, maar samen met je collega's. Je houdt rekening met alle

wensen van de klant én de reiziger, en met je hoogwaardige dienstverlening maak je het verschil. Een gezonde dosis humor en optimisme kenmerkt het team.

Jouw bagage

- Een afgeronde, relevante opleiding op minimaal MBO-3 niveau;
- Kennis van tarieven, reserveringssystemen en administratiesystemen;
- Minimaal 12 maanden ervaring als Business Travel Consultant;
- Voor het Remote team: minimaal 5 jaar ervaring als Business Travel Consultant;
- Een goede beheersing van de Nederlandse en Engelse taal;
- En je bent een team player die een persoonlijke band kan opbouwen met klanten en collega's.

Wat wij te bieden hebben

- Een mooi salaris (max. €3.500 + evt. toeslagen);
- 29 vakantiedagen;
- Een pensioenregeling;
- Een dynamische en levendige werkplek;
- Een hecht team met gezellige collega's;
- Thuiswerken + thuiswerkvergoeding mogelijk.

Overige vacatures

We zijn niet alleen op zoek naar ervaren Business Travel Consultants. Zo zijn we voor ons hoofdkantoor in Amsterdam op zoek naar een Kwaliteitsmanager met affiniteit voor de reiswereld. Iemand die communicatief sterk is, flexibel met een goed gevoel voor humor. Verder zoeken we nog Applicatie Beheerders, Support Medewerkers en Back-Office Medewerkers.

Kwaliteitsmanager

Als Kwaliteitsmanager ben je bij ons verantwoordelijk voor afwisselende taken, zoals het bijhouden van het kwaliteitshandboek, het geven van trainingen aan collega's, het uitvoeren van audits en het onderzoeken

en afhandelen van klachten. Geen dag is voor jou hetzelfde. Ook ben je verantwoordelijk voor het kwaliteitsmanagementsysteem, onze ISO-certificering en de bijbehorende audits. Met jouw frisse blik voeg

je waarde toe en denk je mee over procesverbeteringen en thema's zoals duurzaamheid. Dit doe je niet alleen, je geeft namelijk ook leiding aan een niet al te groot team van de afdeling klantenservice.

Jouw bagage

- Afgeronde, relevante opleiding en relevante werkervaring;
- Kennis van ISO 9001:2015;
- Kennis van backoffice en CRM systemen;
- Uitstekende beheersing van de Nederlandse en Engelse taal.
- Communicatief sterk, flexibel, een aanpakker met humor;
- Je gaat secuur, analytisch en klantgericht te werk;

Applicatie Beheerder

We zijn ook op zoek naar een Applicatie Beheerder.

Onze klanten en Business Travel Consultants gebruiken diverse applicaties om reizen te boeken. Dat moet natuurlijk vlekkeloos verlopen en daarom moet iedereen goede instructies krijgen in het gebruik van deze applicaties. Als onze nieuwe Applicatie Beheerder vindt jij niets leuker en interessan-

ter dan je helemaal te verdiepen in de diverse (boekings)systemen en applicaties die onze reizigers op weg helpen. Op deze manier kun je zowel collega's als onze klanten instrueren in het gebruik van onze applicaties en een vraagbaak voor ze zijn. Dat is precies waar je blij van wordt: mensen helpen hun werk nog beter te kunnen doen. Je bent een proactieve professio-

nal die graag meedenkt over hoe onze applicaties nog beter kunnen aansluiten op onze processen. In deze leuke en uitdagende functie werk je vaak projectmatig samen met klanten en andere afdelingen. En dat alles op een dynamische en levendige werkplek in Amsterdam in een team van gezellige collega's.

Als je over de volgende kennis en kunde beschikt, past deze vacature perfect bij jou:

- Een afgeronde, relevante opleiding op minimaal MBO-3 niveau;
- Minimaal 2 jaar relevante werkervaring;
- Een goede beheersing van de Nederlandse en Engelse taal;

Wat wij te bieden hebben

- Een mooi salaris;
- 29 vakantiedagen;
- Een pensioenregeling;
- Volledige reiskostenvergoeding voor het openbaar vervoer;
- Gratis parkeren bij ons kantoor in Amsterdam;
- Thuiswerken + thuiswerkvergoeding mogelijk.

Interesse? Reageer dan snel!

Heb jij interesse in deze of andere vacatures bij VCK Travel? Dan maken wij graag kennis met je! Wil je weten welke vacatures we nog meer hebben? Kijk dan op dieleukebaan.nl en klik onderaan op 'Overige Vacatures'.

Solliciteren is heel gemakkelijk, bij ons geen ingewikkeld gedoe met brieven. App je cv naar 06 393 560 49 of mail je cv naar vacatures@vcktravel.nl. Wij nemen direct contact met je op.



Balkan á la

Zakendoen in Albanië

Een Romeinse brug.



Italia

Albanië mag dan te boek staan als Balkanland, wie er regelmatig komt en/of zaken doet, weet dat 'la dolce vita' hier niet vreemd is. Reinout Vos is sinds twee jaar Nederlands ambassadeur in de hoofdstad Tirana en verbaast zich nog regelmatig over de ontwikkeling die deze voormalige streng-communistische dictatuur heeft doorgemaakt.

Tekst: Sybylle Kroon **Foto's:** Pixabay en Kevin Louwers

Die Italiaanse invloeden zijn niet zo vreemd. Als je de kaart erbij pakt, zie je dat de hak van Italië en Albanië dicht bij elkaar liggen. Alleen de Straat van Otranto ligt ertussen, hemelsbreed zo'n 70 kilometer. Albanië stond tot voor kort niet echt op het netvlies van Nederlandse bezoekers, maar het land aan de Adriatische Zee is een opkomende reisbestemming, wellicht mede dankzij de beelden van de imposante natuur van het televisieprogramma *Wie is de Mol* in 2022 vanuit Albanië.

Ambassadeur Reinout Vos: "Een paar jaar geleden kwam je wel eens een verdwaalde Nederlander tegen, die het reizen door Albanië nog echt een avontuur vond. Het land was niet echt bekend, behalve dan dat het ooit communistisch en een dictatuur was geweest. Maar Tirana, de stad waar ik woon en werk, is tegenwoordig een gezellige, hippe en kindvriendelijke stad. En veilig. Niet iedereen heeft die associatie bij het woord 'Balkan', maar dat is niet nodig. Het leven is hier goed, het is een mediterrane land en de Albanezen voelen zich meer verbonden met Italië dan met de Balkan.

Ambassade Albanië

De Nederlandse ambassade in Tirana ondersteunt, adviseert en verbindt Nederlandse bedrijven die zaken (willen) doen in Albanië. Ook informeert de ambassade bedrijven over culturele en politieke wetenswaardigheden. De ambassade werkt samen met de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO)

Ze spreken bijna allemaal Italiaans. Dat het land een boost heeft gekregen dankzij *Wie is de Mol*, is helemaal verdiend. Albanië verdient een beter imago in Nederland."

Land in ontwikkeling

Albanië is van ver gekomen. Het heeft het juk van communisme en dictatuur in 1991 van zich af kunnen schudden, is sinds 2014 kandidaat-lid van de Europese Unie, maar is na decennia van ontwikkeling nog steeds een van de armste landen van Europa. "Er is geen land in Europa dat zo zwaar te







Schaar in je haar

In de periode dat het land nog streng communistisch-stalinistisch geregeerd werd door dictator Hoxha, kregen buitenlanders (vooral sporters en sportclubs) soms met vreemde regels te maken voordat ze Albanië in mochten reizen. Voor het Europacup 1-duel van Ajax tegen de Albanese ploeg 17. Nentori Tirana in 1970 werden de spelers (óók Johan Crujff) gesommeerd het haar kort te knippen en de baard en snor af te scheren. Lang haar (langer dan drie centimeter), baarden

en snorren werden gezien als 'kapitalistische decadentie' van 'langharig tuig'. De spelersvrouwen mochten niet in korte rok verschijnen. Na protest van Ajax mochten haar, snor en baard blijven, het rokverbod bleef. (Voor de statistici onder de lezers: het duel in Tirana eindigde in 2-2. De return in Amsterdam werd een 2-0 overwinning voor Ajax.)

De voetballers van Feyenoord moesten in 1991 in het kader van de Europacup 2-wedstrijd tegen Partizan

Tirana spelen. Het zou een bezoek worden dat ze zich bij Feyenoord tot op de dag van vandaag herinneren. Een straatarme tegenstander, de schrijnende armoede, de kinderen zonder eten, mensonterende toestanden, geen grasmatten maar een knollenveld (eindstand 0-0). Ruim dertig jaar later, in 2022, tijdens de finale van de Conference League tegen AS Roma, zag Feyenoord dat er veel ten goede is veranderd in Albanië (behalve de uitslag: 1-0 voor de Romeinen).



Adviezen van de ambassadeur

- Bereid je goed voor, check rvo.nl
- Verdiep je in de Albanese historie, cultuur en gewoonten
- Investeer tijd om een goede vertrouwensband op te bouwen
- Stel je bescheiden op, luister, heb geduld, neem de tijd
- Albanese zijn zelf ook direct (net als Nederlanders), maar hou het wel netjes
- Engels is de zakelijke voertaal, Italiaans is handig, net als een paar woordjes Albanees
- Dresscode: business casual, stijlvol, stropdas zie je nauwelijks

Veiligheid

Een van de vooroordelen waar Albanië mee worstelt, is het maffia-vraagstuk. "Georganiseerde misdaad is een wereldwijd probleem, daar maakt Albanië, net als Nederland en andere landen, deel van uit," aldus ambassadeur Vos. "De Nederlandse bezoeker en toerist merkt daar in Albanië helemaal niks van. De dagelijkse veiligheid is hier geweldig. Maar helaas komt ook hier corruptie in de zakenwereld voor. Ondernemers kunnen bij dit soort problemen contact met de ambassade opnemen."

lijden heeft gehad onder de communistische dictatuur. Vijfenvierzig jaar stalinisme van de zwaarste soort", vertelt Vos. "Niet zo verwonderlijk dus dat het nog steeds een land in ontwikkeling is."

"Albanië heeft zelf geen hulpbronnen en is grotendeels afhankelijk van landbouw, veeteelt en toerisme, wat de grootste inkomstenbron is. Nederland is één van de grootste investeerders in het land, deels in de toeristische sector maar ook vanuit het MKB is

meer en meer belangstelling. Zo zijn er Nederlandse wijnboeren en architecten actief in Albanië." Albanese hebben respect voor de Nederlandse ondernemingslust en handelsgeest: 'Nederlanders kunnen zelfs uit water geld maken' wordt wel eens gezegd.

Van oma met koe naar zuivelstrategie
In oktober 2023 staat er een handelsmissie voor de agrarische zuivelsector gepland. "Deze sector is in Albanië nog kleinschalig. Je ziet nog regelmatig een oma met haar koe lopen. Dat

Albanezen zijn direct, maar ook beleefd

Albanië is in opkomst als zakenbestemming

is leuk voor de toerist, maar voor de inkomsten van het land schiet dat natuurlijk niet op. Vanuit Nederland gaan we kijken of we kunnen samenwerken aan een zuivelstrategie ten behoeve van schaalvergroting in die sector. Er is nog genoeg te doen en te bereiken in dit land, maar het is tegelijkertijd een lastig thema, aangezien menig Albanees nog met een trauma uit het communistische tijdperk zit."

Kolchozen (collectieve boerderijen) werden in Albanië gezien als diefstal van land en werden geen succesvol model. Vos: "Je begrijpt dat termen als samenwerken, land samenvoegen en ruilverkaveling heel beladen zijn en zorgvuldig moeten worden ontwikkeld. Als Nederland delen we graag onze ervaringen." Wat het lidmaatschap van de Europese Unie betreft: twee jaar geleden is gestart met het



Ook voor congressen is ruimte.

toetredingsproces: "Alle toetredingsprocessen gaan langzaam. Na zeven jaar kandidaat lidmaatschap is nu de stap gezet voor het toetredingsproces. De EU helpt Albanië al wel, in de vorm van geld en expertise op diverse gebieden zoals infrastructuur, onderwijsvoorzieningen, administratieve processen en het verbeteren van de rechtsstaat".

'Een keurig pak stelt hier weinig voor'

Aan de buitenkant kun je vaak niet zien dat het een zakenman is, stelt Kevin Louwers. "Het gaat in Albanië vooral om je netwerk en wat je toe kunt voegen. Een duur pak stelt hier weinig voor." De 33-jarige uit de regio Eindhoven woont en werkt nu anderhalf jaar in Albanië als Nederlands-talige klantenmanager bij tandartskliniek Class Dent in badplaats Dürres. Zijn belangrijkste taak: het online werven van klanten in Nederland en België en het organiseren van 'tandartsreizen' voor uitgebreide gebitsrenovaties. Italiaanse klanten - die tot nu toe de belangrijkste klandizie vormen in de moderne kliniek - weten de weg al jaren te vinden. "Een

grote gebitsrenovatie kost in Albanië, vergeleken met Nederland, ongeveer een derde. En sommige klanten zijn tien- of twintigduizend euro goedkoper uit."

"Het grootste probleem waar wij tegenaan lopen, is dat nog vaak gedacht wordt dat we hier geen kwaliteit kunnen leveren en dat het land onveilig is. Ik kan uit eigen ervaring vertellen dat Albanië één van de veiligste landen van Europa is. De mensen zijn gastvrij en er is eigenlijk nooit mot of gedoe in het openbaar. Dat komt mede omdat ze hier niet overmatig alcohol drinken. Het leven in Albanië is op bepaalde vlakken nog een beetje ouderwets, mensen leven in harmonie

met elkaar en bemoeien zich met hun eigen zaken. Een gebrek aan vertrouwen, dat vaak gebaseerd is op een vooroordeel, kan daarvoor kwetsend zijn en een vruchtbare samenwerking in de weg staan."

Dat is jammer, aldus Louwers. "Je kunt hier onbegrensd zakendoen wanneer je iets unieks toevoegt dat ze kunnen gebruiken. Je hebt meer vrijheid en minder bureaucratie, zolang de resultaten spreken. Vaak 'deal' je op basis van een handdruk en komen er amper formulieren of contracten aan te pas. Zorg er wel voor dat je met een betrouwbare partner in zee gaat. Veel mensen willen snel geld verdienen en



Kevin Louwers.

hebben niet het geduld om echt iets goeds te bouwen. Er zitten altijd cowboys tussen."



De luchthaven van Tirana.

‘Koffiedrinken’ = zakendoen

Nederlanders die in Albanië zaken willen gaan doen, zullen de kunst van het koffiedrinken moeten leren. “Persoonlijke relaties aangaan en onderhouden zijn belangrijk, maar dan wel op de Italiaanse manier”, legt Vos uit. “Als je zakelijke gesprekspartner wil gaan koffiedrinken, dan bedoelt hij dat er zaken worden gedaan. En dat gebeurt heel vaak in een café of restaurant, daarvan zijn er hier genoeg. In Tirana struikel je over de horecagelegenheden. Toeristen, locals en zakenmensen zitten vaak gewoon door elkaar.”

Wat ook opvalt aan de Albanese manier van zakendoen: ze zijn van het ‘doen’. Dat merkte de Dutch Cycling Embassy (DCE), die landen en regio’s advies geeft over fietspaden. Er werd een paar jaar geleden een plan voor een fietspadennet ontwikkeld voor Albanië. Toen de mensen van DCE vorig jaar terugkwamen, vielen ze steil achterover: het hele plan was al uitgevoerd. Vos: “Typisch Albanees: ze zijn enorm doenerig en leergierig. Het ongeduld en de drive om plannen

uit te voeren is immens. Begrijpelijk, want dit land wil zich zo snel mogelijk verder ontwikkelen na al die decennia van armoede en onderdrukking. Daar werken ze iedere dag aan. Het gaat er hier dan ook minder bureaucratisch aan toe en ingewikkelde regelgeving is er nog niet.”

‘Land van neven’

Met zo’n drie miljoen inwoners (waarvan de helft in de hoofdstad Tirana) en een oppervlakte van ongeveer driekwart Nederland is Albanië niet echt een dichtbevolkt land. Hoewel het grootste deel van de bevolking moslim is, is het een godsdienstig tolerant land. Het wordt wel het ‘land van neven’ genoemd. “Bijna iedereen is op de een of andere manier familie van elkaar”, legt Vos uit. “Albanezen zijn echte familiemensen. Vaak hebben ze roots op het platteland en daar zijn ze trots op. De regionale worteling is enorm belangrijk, zelfs al wonen ze er al generaties niet meer. Ook wat familietradities betreft gaat het er in Albanië vaak Italiaans aan toe.” ■

Het land is volop in ontwikkeling

In het artikel worden termen als ‘Albanezen’ en ‘Nederlanders’ in algemene zin gebruikt, niet om te generaliseren, maar om een en ander te verduidelijken. Overal waar hij/hem staat, kan ook zij/haar gelezen worden.



Vereenvoudig zakenreizen
met slimme, eenvoudige en
duurzame oplossingen



AirPlus International biedt datagestuurde betaaloplossingen voor zakenreizen die zijn afgestemd op uw onderneming. U beheert uw uitgaven, heeft alles onder controle en maakt optimaal gebruik van elke stap binnen het proces – vóór, tijdens en na elke reis.





Het onderwerp 'betalingen' is al complex genoeg. Als u dan ook nog zakenreizen moet afrekenen, heeft u passende oplossingen nodig. Om de uitgaven van uw zakenreizigers te beheren, moet u kunnen vertrouwen op experts die kennis hebben van slimme en eenvoudige betalingsmethoden. Dit is vandaag de dag belangrijker dan ooit, omdat in het digitale tijdperk geen plaats meer is voor trage, handmatige en tijdrovende processen. Benut het potentieel om tijd en geld te besparen.

Van de boeking en het kostenmanagement onderweg tot en met de toewijzing van de kosten na de reis – met de AirPlus-betaloplossingen beheert u de volledige betalingsworkflow voor zakenreizen eenvoudig en duurzaam.

AirPlus stemt slimme, eenvoudige en duurzame betaaloplossin-

gen voor zakenreizen geheel af op uw behoeften.

Alles wat u nodig heeft om reisdiensten te betalen

Beheer uw volledige wereldwijde uitgaven met onze centrale oplossing voor betalen en vereffenen, die het hele betalingsproces vereenvoudigt, totale transparantie biedt en gegevensinzicht maximaliseert.

AirPlus Company Account

Boek, betaal en vergelijk uw uitgaven voor vluchten, hotels, treinreizen, autoverhuur, evenementen en meer via één centraal account om altijd volledige controle te hebben. Onze centrale betaalrekening is afgestemd op de processen van het moderne zakenreismanagement en zorgt bij elke transactie voor alle nodige gegevens.

AirPlus Corporate Card

De toonaangevende cashless betaaloplossing is flexibel en slim en helpt u om de uitdagingen bij



het betalen van zakenreizen onder controle te krijgen. U betaalt alle kosten die tijdens de zakenreis worden gemaakt, inclusief ad-hocaankopen, en profiteert eveneens van een wereldwijd acceptatienetwerk, betere gegevens en minder handmatig werk. De eenvoudige, handige en veilige zakelijke creditcard is de perfecte betaaloplossing voor uw medewerkers onderweg.

AirPlus Virtual Cards Classic

Voor werknemers die zelden



zakelijk reizen, kunt u creditcards ter beschikking stellen die direct onderweg worden aangemaakt en flexibel kunnen worden gebruikt om hotelovernachtingen, treinkaartjes, evenementen en huurauto's te betalen.

Betrouwbare, toonaangevende expertise waarop u kunt vertrouwen

Als wereldwijde betalingspartner helpen wij om de complexiteit van uw bedrijfskosten te verminderen. ◀

Zakelijk reizen dat loont, bij elke stap

Vóór de reis

Plannen, boeken en betalen met een AirPlus Company Account en AirPlus Virtual Cards Classic.

Tijdens de reis

Uitgaven onderweg gecentraliseerd en veilig betalen met de AirPlus Corporate Card en AirPlus Virtual Cards Classic.

Na de reis

Uitgaven in bestaande ERP- en T&E-systemen consolideren en de voetafdruk van uw vluchten traceren met AirPlus Green Reports.

LUCHTVAART NIEUWS

Luchtvaartnieuws

Maandelijks uitgave van
Reismedia B.V.
Evert van de Beekstraat 1-41
1118 CL Schiphol
www.luchtvaartnieuws.nl
www.zakenreisnieuws.nl

Uitgever

Rob Somsen

Hoofdredacteur

Klaas-Jan van Woerkom

Redactie

Neal Luitwieler, Bram Louws, Lolke van
der Heide, Paul Eldering, Sybylle Kroon
en Richard Schuurman

Aan dit nummer werkten mee

Carin Smith, Frank Oostdam, Jan
Cocheret en Paul Melkert

Coverfoto

Reismedia

Vormgeving

Mirjam Verheul

Druk

Veldhuis Media BV

Contact sales

adverteren@reismedia.nl

Jaarabonnement

www.luchtvaartnieuws.nl/abonnee
12 nummers in Nederland of België
€60,00 incl. btw, in combinatie met
toegang tot Luchtvaartnieuws.nl en
Zakenreisnieuws.nl. Digitale
abonnementen kunnen meteen ingaan.

Abonnementen en vragen

klantenservice@aboland.nl
Abonnementenland
Postbus 20, 1910 AA Uitgeest
T. +31 (0)251-257924
Abonneren: www.bladenbox.nl
Adreswijziging of opzegging:
www.aboland.nl

Algemene voorwaarden

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd, opgeslagen in een
geautomatiseerd gegevensbestand,
of openbaar gemaakt, in enige vorm
of op enige wijze zonder uitdrukkelijke
toestemming van de uitgever. De
uitgever en de auteurs verklaren dat
deze uitgave met zorg is samengesteld,
evenwel kunnen uitgever en auteurs
op geen enkele wijze instaan voor
de juistheid of volledigheid van
de informatie. Uitgever en auteurs
aanvaarden dan ook geen enkele
aansprakelijkheid voor schade, van
welke aard ook, die het gevolg is van
handelingen en/of beslissingen die
gebaseerd zijn op bedoelde informatie.

© Reismedia b.v. 2023

Contact Redactie

redactie@luchtvaartnieuws.nl
redactie@zakenreisnieuws.nl
T. +31 (0)85-0805638

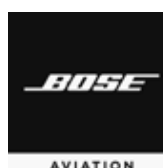
Ons redactieteam zit altijd klaar voor uw nieuws, kennis, ervaringen, verhalen
of anekdotes. Uiteraard gaan wij discreet met uw informatie om.

Volg Ons Op

 luchtvaartnieuws
 @luchtvaart

 zakenreisnieuws
 @zakenreisnieuws

HOOFDPARTNERS



AIRPORT WEEZE IS DE

NEXT **DUTCH** AIRPORT

SNELLE PASSAGIERS- EN BAGAGEAFHANDELING.
GEEN WACHTRIJDEN OF VERTRAGINGEN.
NET OVER DE GRENS BIJ NIJMEGEN.
EEN **STRESSVRIJ** BEGIN VAN DE REIS.

40

BESTEMMINGEN
BIJV:

6 X PER WEEK

FEZ

- ELKE DINSDAG, DONDERDAG EN ZONDAG MET RYANAIR
- 2 X OP DINSDAG EN OP VRIJDAG MET AIR ARABIA

VOOR VELE ANDERE BESTEMMINGEN
EN MEER INFORMATIE BEZOEK ONZE WEBSITE:
WWW.AIRPORT-WEEZE.COM

 AIRPORT WEEZE

Voordelig zakendoen met bluebiz

Reist u voor uw onderneming naar het buitenland?
Of gaan uw collega's regelmatig op zakenreis?
Voor elke zakenreis met KLM of partners ontvangt
u blue credits. Deze blue credits kunt u
gebruiken voor onder meer gratis
vliegtickets of upgrades. Deelname is
kosteloos. Kijk voor alle voordelen
op **bluebiz.com**

