

easyJet en het milieu

easyJet beoogt zowel op de grond als in de lucht zijn taken zo goed mogelijk uit te voeren, en streeft ernaar manieren te vinden om de toekomstige milieu-impact daarvan te minimaliseren. Hieronder is gedetailleerd weergegeven hoe easyJet zijn milieu-impact zal bewaken en beheren.

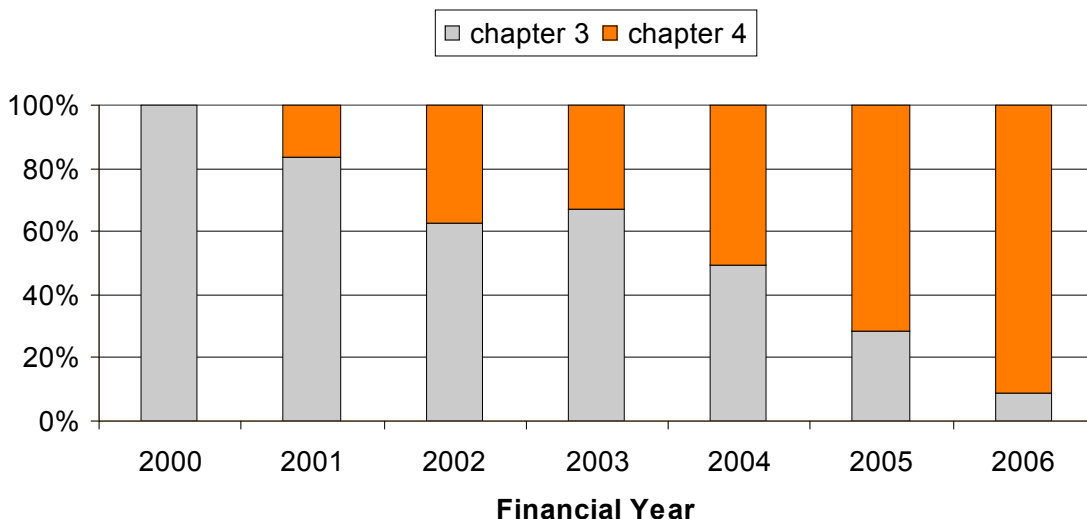
easyJet milieu-impact heeft betrekking op het volgende:

- Emissies van broeikasgassen kooldioxide (CO₂), waterdamp, stikstofmonoxide en stikstofdioxide (samen NO_x), gedeeltelijk op vluchthoogte
- Deeltjesemissies: sulfaatdeeltjes (gevormd door zwaveloxide) en roetdeeltjes gedeeltelijk op vluchthoogte
- Afval: chemicaliën gebruikt bij het vliegtuigonderhoud, boordafval en kantoorafval
- Geluid

Geluid

Vanaf september 2006 voldeden alle vliegtuigen van de vloot van EasyJet aan de laatste internationale geluidstandaarden, bekend als "Chapter 3". Vanaf september 2006 voldeed 91% van de vloot van easyJet bovendien aan de strengere standaard "Chapter 4" genaamd.

% of easyJet fleet conforming to international noise standards



Emissies en afvalstoffen

Een gram (g) CO₂-emissie van een vliegtuig heeft hetzelfde klimatologische effect als een g CO₂-emissie van een bron op de grond. Het wetenschappelijk begrip van de effecten van CO₂-emissies is geavanceerd. De niet-CO₂ milieueffecten van vliegtuigen worden niet goed gekenschetst door de Kyoto Global Warming Potentiaalfactoren (GWP) Volgens het special report on aviation (speciaal rapport over de luchtvaart) van het eerste Intergouvernementele Panel voor Klimaatverandering (IPCC) worden de niet-CO₂-effecten van luchtvaartuigen nog niet zo goed begrepen vanwege de "vele wetenschappelijke onzekerheden" die nog resteren. NO_x-emissies op vluchthoogte hebben bijvoorbeeld zowel een verwarmend als een afkoelend effect.

De IPCC noemde stralingsforcering als de beste maatstaf voor de gecombineerde effecten van broeikasgasemissies (GHG), deeltjesemissies en de vorming van condensatiesporen door de luchtvaart. De beste schatting (voor 1992) van stralingsforcering door luchtvaartuigen is volgens het IPCC 0.05Wm⁻² of ongeveer 3,5% van het totaal aan stralingsforcering door

alle antropogene activiteiten¹. In 2007 verschijnt het volgende rapport van de IPCC over de luchtvaart, maar recente schattingen duiden erop dat (voor 2000) thans de stralingsforcering door de mondiale luchtvaart in verhouding vergelijkbaar is met die uit 1992².

Volgens de Stern Review on the Economics of Climate Change bedragen de CO₂-emissies door de luchtvaart 0,7 Gt CO₂ (1,6% van de GHG-emissies wereldwijd). Volgens extrapolaties van 'business as usual' zouden CO₂-emissies als gevolg van de luchtvaart in 2050 2,5% van de mondiale GHG-emissies bedragen. Indien men echter de niet-CO₂-effecten van de luchtvaart in aanmerking neemt, zou deze in 2050 ongeveer 5% van het totale global warming-effect (stralingsforcering) veroorzaken³.

easyJet vliegt passagiers tussen Europese steden. easyJet vervoert geen vracht. Daarom zijn voor easyJet de volgende maatstaven voor milieukundige efficiëntie met betrekking tot CO₂-emissies het meest van toepassing: gram per passagierkilometer en kilogrammen per passagiersvlucht. **In 2006 produceerden easyJet met zijn vluchten een gemiddelde CO₂-emissie van 95,7 g per passagierkilometer en 91,8 kg per passagiersvlucht.**

Alle aspecten van het businessmodel van easyJet zijn gericht op veiligheid en efficiency. Deze nadruk op efficiency minimaliseert de omvang van de milieueffecten van easyJet en de luchtvaartindustrie. Vanaf de aanvang in 1995 heeft de ontwikkeling van het easyJet-netwerk zich gericht op het vervangen van diensten met efficiëntere producten in markten die werden gedomineerd door ondoelmatige luchtvaartbedrijven die voordien in staatshanden waren. Waar easyJet de markt betreedt, stimuleert het met zijn lagere tarieven de vraag. De efficiëntie die easyJet in een markt introduceert, kan echter in absolute termen een totale reductie van emissies tot gevolg hebben.

De ontwikkeling van easyJets netwerk heeft de volgende kenmerken:

- **80% van de huidige en toekomstige capaciteit wordt aangewend in ontwikkelde markten;** easyJet richt zich op groei van deze markten en tevens op de vervanging van bestaande, minder efficiënte diensten.
- Op enkele van zijn routes concurreert easyJet tevens met weg en spoorwegvervoer. Er zijn echter slechts twee routes (Londen-Newcastle en Londen-Parijs) waar de reis per trein van stadscentrum naar stadscentrum minder dan vier uur bedraagt. Deze routes vertegenwoordigen niet meer dan 2% van de passagiers die door easyJet in 2006 werden vervoerd. In beide gevallen voldoet easyJet aan een vraag die niet noodzakelijk gericht is op reizen van stadscentrum naar stadscentrum.

Er is geen aanvaarde op zichzelf staande maatstaf voor de milieuefficiëntie van een luchtvaartmaatschappij. Bij gebrek aan een dergelijke maatstaf heeft easyJet zichzelf ten doel gesteld een vooraanstaande, milieuefficiënte en verantwoordelijke luchtmaatschappij te zijn. easyJet heeft een milieucode ontwikkeld die wordt toegepast bij het bereiken van deze doelstelling. De milieucode is gecentreerd rond drie toezeggingen:

- 1) easyJet zet zich in voor efficiëntie in de lucht
- 2) easyJet zet zich in voor efficiëntie op de grond
- 3) easyJet is richtinggevend bij de ontwikkeling van een groenere toekomst voor de luchtvaart

De milieucode van easyJet

1. easyJet zet zich in voor efficiëntie in de lucht

A. Investerings in de laatste technologie

¹ IPCC special report 'Aviation and the global atmosphere' 1999

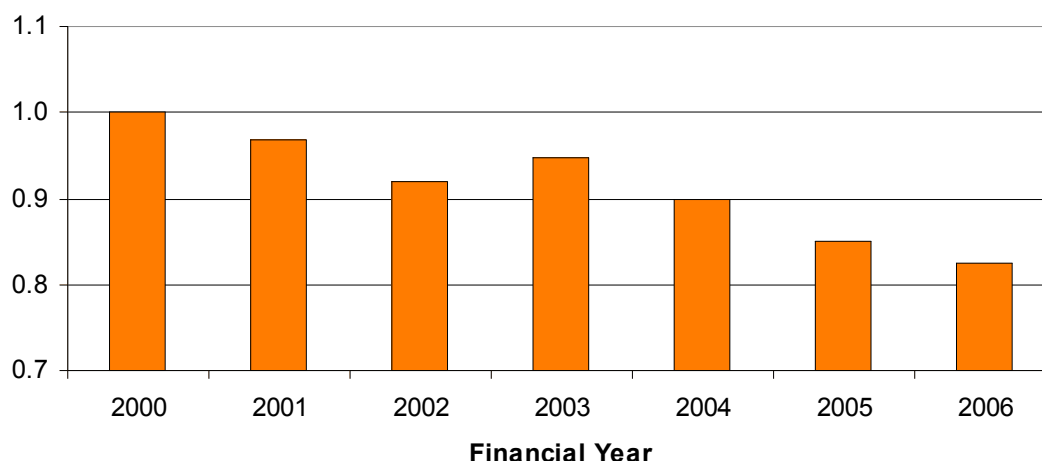
² Ingenta Connect Aviation radiative forcing in 2000: An update on IPCC (1999) [Meteorologische Zeitschrift](#), Volume 14, Number 4, August 2005, pp. 555-561(7)

³ Stern Review on the Economics of Climate Change, 30/10/06

Het beleid van easyJet is gericht op uitbreiding van zijn vloot met de technologisch modernste vliegtuigen en tevens oudere vliegtuigen binnen zeven tot tien jaar na levering uit bedrijf genomen. Vliegtuigen met een nieuwe technologie hebben een efficiënter brandstofgebruik dan oudere modellen. Op 30 september 2006 was de gemiddelde leeftijd binnen de easyJet-vloot 2,2 jaar, een vermindering met 0,8 jaar ten opzichte van september 2005.

Sinds boekjaar 2000 zijn de emissies van CO₂ per passagierkilometer door easyJet met 18% gereduceerd.

easyJet CO₂ emissions / passenger Km (2000 = 1)



B. Efficiënt vliegtuiggebruik

Ons standaardvliegtuig is de Airbus A319.

In een normale zitplaatsconfiguratie beschikt een Airbus A319 over 124 zitplaatsen (bron: Airbus). Door onze no-nonsense benadering kunnen wij de ruimte en het gewicht die worden gebruikt voor pantry, toiletten en opslag verkleinen. Onze Airbus A319s vliegen met 156 zitplaatsen.

Al onze Airbus A319s hebben 26% meer zitplaatsen dan de norm.

Door onze eenvoudige geautomatiseerde prijsstelling zijn wij in staat beduidend meer zitplaatsen te verkopen dan een typische Europese luchtvaartmaatschappij. In 2006 was onze gemiddelde bezettingsgraad (percentage verkochte zitplaatsen) 84,8%. De gemiddelde bezettingsgraad voor Europese luchtvaartmaatschappijen in 2005 bedroeg 68,3%.⁴ easyJet verkoopt gemiddeld 132 zitplaatsen per vlucht; en een doorsnee Europese luchtvaartmaatschappij slechts 84 zitplaatsen.

Al onze Airbus A319s vervoeren in beginsel 57% meer passagiers per vlucht dan de Europese norm.

Voorzichtig geschat, is binnen deze berekening op een even lange route voor de extra passagiers die easyJet vervoert 23% meer brandstof nodig dan bij maatschappijen die slechts 84 passagiers vervoeren. Daarbij wordt in aanmerking genomen dat easyJet geen bagage vervoert en dat de toegestane hoeveelheid bagage dezelfde is.

Wij schatten dat een typische Europese luchtvaartmaatschappij met een Airbus A319 vergeleken met easyJet 27% meer brandstof per passagier verbruikt.

C. Directe point to point-vluchten en geen verbindingen

⁴ Association of European Airlines (AEA) Annual Results 2006

Conventionele luchtvaartmaatschappijen werken op basis van een 'hub and spoke'-systeem. Bij deze netwerken boekt het merendeel van de passagiers twee vluchten om zijn bestemming te bereiken via een hub. easyJet vliegt direct of 'point to point', en biedt geen verbindingsvluchten. Een directe verbinding tussen twee punten produceert lagere emissies dan twee vluchten via een hub.

Een voorbeeld: easyJet biedt een directe vlucht van Berlijn naar Madrid. Als een klant dezelfde route via Parijs Orly vliegt, dat op de route van een directe vlucht ligt, schat easyJet dat deze routing resulteert in 19% meer CO₂-emissies dan wanneer de klant de directe vlucht had genomen.

Een voorbeeld: op een kortere route voegt het effect van overstappen op een vliegtuig dat niet op de route van bestemming ligt, aanzienlijk toe aan het brandstofverbruik per passagiersreis. easyJet schat dat een reis van Berlijn naar Nice via Parijs Orly 45% toevoegt aan de directe routeafstand en 57% toevoegt aan de per passagier geproduceerde CO₂-emissies

Een klein deel van de easyJet-klanten boekt wel een combinatie van vluchten om zijn eindbestemming te bereiken, indien er geen directe vlucht wordt aangeboden. Als het aantal passagiers op bepaalde routes groeit, probeert easyJet directe diensten te openen om aan de vraag te voldoen.

Een voorbeeld: in juli 2006 opende easyJet een directe service van Malaga naar Glasgow nadat een groeiende trend bij onze passagiers was waargenomen om die route te kiezen via een van onze drie Londense luchthavens. easyJet is van mening dat deze vlucht onze passagiers een betere, snellere dienst verschaft en opstoppingen op de luchthavens en het brandstofverbruik per passagiersreis reduceert.

D. Voorkoming van opstoppingen in de lucht

easyJet vermijdt bij voorkeur de grootste drukste hub-luchthavens. easyJet vliegt niet op Londen Heathrow of Frankfurt/Main. Opgemerkt zij dat het netwerk van easyJet sterk afwijkt van een conventionele 'hub and spoke'-carrier. easyJet heeft geen hubs (verbindingspunten) maar brengt zijn capaciteit onder bij luchthavens waar plaatselijk vraag naar is. Luchthavens hebben geen ander operationeel doel dan passagiers aan boord brengen en van boord laten gaan. easyJet heeft daarom 16 bemannings- en vliegtuigbases in vijf landen.

Een voorbeeld: grote centrale hubs zoals Londen Heathrow en Frankfurt laten vliegtuigen langer in parkeerbanen vliegen en verder taxiën van en naar de start/landingsbaan. Hieronder zijn de gemiddelde tijden weergegeven die wordt besteed aan parkeerbanen, het gedeelte van de vliegtuigen dat daarbij betrokken is en het gedeelte van de easyJet-vluchten bij elke van de vier belangrijkste Londense luchthavens in de periode januari-juni 2006.

London airport	Average Time Held (mins)	proportion of Aircraft Held	number of easyJet aircraft based	proportion of easyJet's fleet
Heathrow	4.4	54%	0	0%
Gatwick	1.06	19%	18	16%
Stansted	0.79	16%	13	11%
Luton	0.17	4%	17	15%

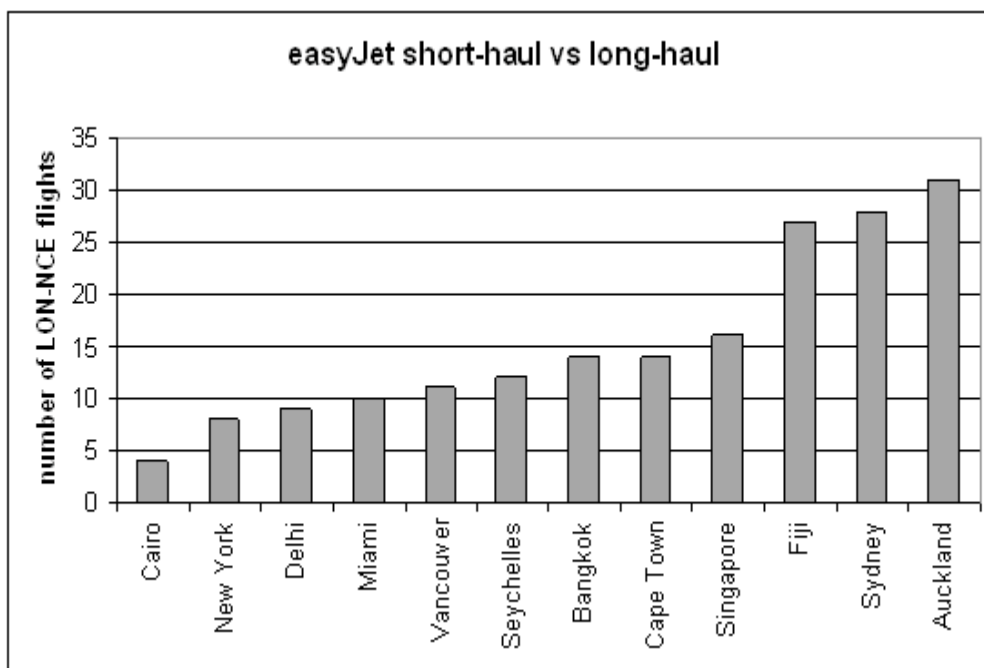
Bron: NATS Operational Performance Report: Juli 2006

E. easyJet vergelijkt zijn diensten in relatie met andere transportopties

Vergelijking met langeafstandsvluchten

Veel passagiers vliegen met easyJet naar specifieke bestemmingen. Een gedeelte van de easyJet-passagiers heeft een keuze uit vakantiebestemmingen. Hierbij is de lengte van de vlucht de bepalende factor voor het totaal aan emissies per passagier. De gemiddelde vluchtlengte in boekjaar 2006 bedroeg 954 kilometer.

Een voorbeeld: In onderstaand diagram wordt een typische reis van een easyJet-passagier (Londen naar Nice, 1050 kilometer) vergeleken met een aantal langeafstandsalternatieven. Een normale langeafstandsvlucht naar Miami veroorzaakt ongeveer tien keer meer emissies per passagier dan een easyJet-vlucht van Londen naar Nice. (bron: climatecare.org).



Bron: easyJet, gebaseerd op data van climatecare.org voor de lange afstanden

Vergelijking met het spoor

In tegenstelling tot de luchtvaart zijn de gegevens over de totale impact op het milieu van treinreizen gebrekkig.

De vergelijking met treinreizen behoort zeker enige ramingen te bevatten van de milieukosten van de infrastructuur die wordt gebruikt om de service te kunnen bieden, in plaats van alleen het marginale energiegebruik van een enkele treinreis. De milieukosten van een railinfrastructuur zijn onduidelijk, maar aanzienlijk.

Volgens de Association of Train Operating Companies⁵ bedroegen in 2004 de gemiddelde CO₂-emissies (d.w.z. de marginale impact die direct kan worden toegeschreven in tegenstelling tot de volledige impact) voor het spoorvervoer per passagier in het VK 49 g per passagierkilometer.

Vergelijking met wegvervoer

Het Europees Milieuagentschap beraamde de gemiddelde specifieke CO₂-emissie van alle personenauto's binnen de EU15 2003 op 164 g per kilometer. Men schat de gemiddelde autobezettingsgraad op 1,6 passagiers. Dit komt overeen met 102,5 g CO₂ per passagierkilometer, of 7,1% meer dan het gemiddelde van easyJet.

Het belangrijkste instrument van de EU om emissies van personenauto's te reduceren is de overeenkomst die de Europese, Japanse en Koreaanse auto-industrie vrijwillig is aangegaan om de gemiddelde CO₂ emissies door nieuwe personenauto's te reduceren, met als doel 140 g per kilometer voor 2008 in de EU en 2009 in Japan en Korea⁶. Het doel van de EU is om in 2010 een gemiddelde CO₂-emissie van 120 g per kilometer te realiseren voor alle nieuwe personenauto's die binnen de Unie worden verkocht⁷.

Volgens de Stern Review komt wereldwijd 14% van de broeikasgasemissies voor rekening van het vervoer in het algemeen. Driekwart van deze emissies is afkomstig van het

⁵ "Rail and the Environment", 1994 <http://www.atoc-comms.org/Document/c423969.pdf#search=%22atoc%20rail%20environment%22>)

⁶ EEA Report No 9/2006 Greenhouse gas emission trends and projections in Europe 2006, 27/10/06

⁷ EEA Report No 3/2006 Transport and environment: facing a dilemma, TERM 2005: indicators tracking transport and environment in the European Union, 28/03/06

wegtransport, een achtste van de luchtvaart, en de rest van het vervoer per spoor en de scheepvaart.⁸

2. easyJet spant zich in om efficiënt op de grond te zijn

A. Korte tijd op het vliegveld – snelle terugreis

Het businessmodel van easyJet is gericht op een hoge benuttinggraad van vliegtuigen. Hiervoor is het essentieel dat de turnaround (tijd die nodig is voor aankomst aan de gate, lossing, lading en vertrek). Tijdens de turnaround verankert de bemanning het vliegtuig en bereidt het voor op de volgende vlucht, voordat de passagiers met hun bagage aan boord gaan. Deze procedure omvat veiligheidscontroles, de reiniging van de vliegtuigcabine en in de meeste gevallen brandstof tanken.

Door deze werkwijze waarmee gedurende de dag hetzelfde aantal passagiers wordt verwerkt, heeft easyJet minder gates en andere luchthaveninfrastructuur nodig dan full service maatschappijen.

B. Minimaal gebruik van grondapparatuur

Het beleid van easyJet is gericht op het gebruik van de efficiëntste en eenvoudigste grondapparatuur om te kunnen voorzien in snelle turnaround-tijden. Om die reden gebruikt easyJet waar mogelijk geen slurven of gemotoriseerde vliegtuigtrappen. Als no-nonsense luchtvaartmaatschappij laadt easyJet slechts twee maal per dag cateringartikelen, hetgeen grondactiviteiten verder reduceert evenals de emissies die daarmee verband houden. De cabinecrew reinigt het interieur van de cabine. Hiervoor zou een full service-luchtvaartmaatschappij bij elke turnaround een afzonderlijke schoonmaakploeg inzetten.

C. Eenvoudige infrastructuur op het vliegveld

easyJet stelt lage eisen aan de luchthaveninfrastructuur. Als point to point-maatschappij voor de korte afstand met één klasse en zonder vrachtvervoer heeft easyJet geen behoefte aan gescheiden incheck-ruimten of complexe bagageafhandelingsystemen en faciliteiten om passagiers tussen vluchten te laten overstappen.

Waar mogelijk werkt easyJet met luchthavens samen om de bestaande faciliteiten efficiënter te maken ter beperking van kapitaaluitgaven op de luchthaven en om de milieu-impact te reduceren. easyJet introduceert een online check-in-product dat de noodzaak van een kostbare luchthaveninfrastructuur reduceert.

D. easyJet beperkt reizen op de grond tot een minimum

easyJet geeft de voorkeur aan gebruik van plaatselijke, gerieflijke luchthavens met een goede aansluiting op het openbaar vervoer. Als deel van het selectieproces van de luchthaven schat easyJet het gemak in van de grondvervoeropties van een vliegveld.

Volgens de laatste volkstellinggegevens wonen 200 miljoen mensen in Europa op een afstand van 60 minuten reizen van een luchthaven waar easyJet zich bevindt. easyJet analyseert adresgegevens die door de klanten worden verschaft bij het boeken en trekt daaruit conclusies over hoe ver de klanten reizen naar de luchthaven van vertrek. Als een bepaalde bestemming klanten trekt uit een zeer ruime omgeving, probeert easyJet deze bestemming van verschillende luchthavens van vertrek aan te bieden.

Een voorbeeld: Binnen easyJets zomerrooster 2006 betrof de helft van de vertrekkende bij de drie Londense luchthavens (Gatwick, Luton and Stansted) bestemmingen die op alle drie de luchthavens werden aangeboden, Hierdoor konden klanten in zuidoost Engeland vanaf de gerieflijkste luchthaven reizen, en emissies als gevolg van grondtransport worden beperkt.

Een voorbeeld: Volgens de volkstelling van 2002 wonen 5,4 miljoen mensen in een straal van 50 kilometer rond Stansted Airport. Op routes die easyJet vanaf alle drie van zijn Londense luchthavens verzorgt, geeft tussen de 45% en 50% van de vertrekkende passagiers easyJet een adres op binnen een straal van 50 kilometer van Stansted. In

⁸ Stern Review on the Economics of Climate Change, 30/10/06

tegenstelling hiermee bedraagt op een route die slechts wordt aangeboden vanaf één van de Londense luchthavens van easyJet, het aandeel van vertrekkende passagiers dat easyJet een adres binnen deze straal opgeeft, vaak niet meer dan 15%.

E. Afvalbeperking

De no-nonsense service van easyJet is opgezet om alle afvalstoffen te reduceren.

Kantoorafval

easyJet gebruikt geen tickets en heeft een “paperless office” waarin het merendeel van de papieren documenten, inclusief alle post, binnen een document managementsysteem wordt gescand. Alle papier wordt verwijderd via ons recyclingprogramma. Dit programma omvat in vooral papier en tonercartridges van printers. Het papier dat gerecycleerd wordt, is goed voor 13% van alle afval dat op het hoofdkantoor wordt geproduceerd.

Boordafval

Doordat easyJet geen gratis eten aanbiedt, krijgt men geen maaltijden die men niet wil. Bovendien wordt het eten dat aan boord wordt aangeboden niet aan boord bereid. Doordat het voedselafval –in beperkte mate- deel uitmaakt van het totale boordafval, kan dit gewoonlijk niet voor recycling worden aangeboden. easyJet initieert een programma waarin papierafval gescheiden wordt opgehaald zodat het op zoveel mogelijk luchthavens voor recycling kan worden aangeboden. Als dit slaagt, kan ander recyclebaar afval ook worden gescheiden.

Chemicaliën

easyJet bewaakt het gebruik van vloeistoffen voor het tegengaan van ijsvorming (de-icing) op vliegtuigen. De formule van het grootste deel van de de-icing vloeistoffen die easyJet gebruikt voldoet aan strikte milieueisen (bevatten geen triazole) en worden beschouwd als niet-gevaarlijk en biologisch afbreekbaar. De overdracht en het vervoer van olie wordt op een niveau gehouden dat zo laag als praktisch mogelijk is. Oplosmiddelen en oliën die bij het onderhoud van vliegtuigen worden gebruikt, zijn of gerecycled of behandeld door goedgekeurde geautoriseerde bedrijven.

3. easyJet is richtinggevend bij de ontwikkeling van een groenere toekomst voor de luchtvaart

A. Totstandkoming Europees beleid voor handel in emissierechten

easyJet is voorzitter van de milieuwerkgroep van de Europese Low Fares Airlines Association (ELFAA). Als zodanig is het uitgenodigd om deel te nemen aan de Aviation Working Group van de Europese Commissie, die is ingesteld om te bezien hoe de internationale luchtvaart kan worden opgenomen in het EU Emission Trading Scheme (ETS) (EU regeling van de handel in emissierechten). easyJet steunt de opname van de luchtvaart in het EU ETS, maar niet tegen elke prijs. Eind 2006 werd een wetsvoorstel door de EU gepubliceerd. easyJet heeft aangedrongen op een systeem dat de grootste hoeveelheid koolstof dekt, d.w.z. inclusief vluchten zowel binnen Europa als vertrekkende en inkomende vluchten, en dat milieutechnisch efficiënte luchtvaartmaatschappijen worden gestimuleerd en de overigen ontmoedigd.

B. Totstandkoming Europees beleid voor efficiëntieverhoging van de ATM

De implementatie van Single European Sky (SES Eén Europees luchtruim)-wetgeving is essentieel voor de verbetering van de veiligheid, het verlagen van de kosten en het vergroten van de productiviteit van het zeer gefragmenteerde en inefficiënte Air Traffic Management (ATM)-systeem. easyJet steunt actief het produceren van SES-initiatieven, vooral door zijn betrokkenheid bij de ELFAA en ELFAA's participatie in het SESAR-programma. SESAR is het operationele gedeelte van SES die een nieuwe benadering voorstelt om de ATM-structuren in Europa te hervormen.

C. Contacten met vliegtuigfabrikanten ter beïnvloeding van de nieuwe generatie technologieën.

Met nieuwe luchtvaarttechnologieën en met de toepassing daarvan die primair gericht zijn op de nieuwe generatie wide-body lange afstandsvliegtuigen, gaat easyJet actief de dialoog aan met zowel vliegtuigbody als motorfabrikanten met als doel de toepassing van deze technologieën op een nieuwe generatie vliegtuigen voor de korte afstand. Naar verwachting zal een nieuwe generatie echter niet voor 2015 op de markt komen.

easyJet en zijn mensen

Als werkgever wil easyJet een omgeving scheppen waarin het bedrijf aantrekkelijk is voor medewerkers, die trots zijn op het bedrijf en hun persoonlijke prestaties, en bovendien uitstekende prestaties leveren voor onze interne en externe klanten en om ons low-cost model te propageren. Onze aspiratie om de beste te zijn, steunt op vijf uitgangspunten: veiligheid, klanten, mensen, operationele uitnemendheid en opbrengsten voor de aandeelhouders samen met onze culturele waarden.

A. Gelijkheid en diversiteit

Als werkgever is easyJet overtuigd van het belang van gelijke kansen. Ons beleid is erop gericht ervoor te zorgen dat geen sollicitant of werknemer minder welwillend wordt behandeld om van zijn leeftijd, huidskleur, gezindte, handicap, full- of parttimerstatus, nationaliteit of etnische afkomst, ras, geloofsovertuiging of seksuele oriëntatie.

Op 30 september 2006 had easyJet 4.859 personen in dienst (2005: 4152) zoals hieronder weergegeven:

Locatie van de werknemers (detachering inbegrepen)	Leeftijd van de werknemers				
	2006	2005			
VK	3.648	3.131	Beneden 20	288	147
Zwitserland	364	506	21 – 30	2.133	1.833
Duitsland	387	355	31 – 40	1.543	1.360
Frankrijk	167	158	41 – 50	693	612
Spanje	201	2	Ouder dan 50	202	200
Italië	92	-			
	4.859	4.152		4.859	4.152

Onze groei binnen Europa komt tot uitdrukking in ons multinationale personeelsbestand.

Pensioengerechtigde leeftijd piloten

Ter voldoening aan de nieuwe wetgeving tegen leeftijdsdiscriminatie van oktober 2006, verhoogt easyJet de normale pensioengerechtigde leeftijd voor alle piloten tot 65, de maximale toegestane leeftijdsgrens onder de vigerende regelgeving. Voordien gold voor piloten de verplichting op 60-jarige leeftijd met pensioen te gaan. Thans hebben alle piloten de keuze of zij al of niet willen vliegen tot hun 65^e.

B. Opleiding en Ontwikkeling

Ter ondersteuning van een veilige bedrijfsvoering en de culturele en persoonlijke ontwikkeling van zijn medewerkers voorziet easyJet in opleidingen van hoge kwaliteit. Afgelopen jaar werd de easyJet Academy geopend, een opleidingsfaciliteit met een oppervlakte van 2800 vierkante meter die aan het bereiken van deze doelstellingen zal bijdragen.

easyJet Academy

De easyJet Academy heeft nu zijn eerste succesvolle jaar afgerond en heeft ongeveer 5000 piloten, bemanningsleden en medewerkers van het Contact Centre, management en administratieve medewerkers mogen verwelkomen, evenals 3500 mensen die onze wervings- en assessmentcentra hebben bezocht. De faciliteit is een geavanceerd opleidingscentrum dat primair voor de bemanningen is bestemd, maar met faciliteiten voor opleiding t.b.v. telefonische verkoop en klantenservicemedewerkers voor ons Contact Center. Het gebouw van 2800 vierkante meter biedt onderdak aan de wervings- en opleidingsteam van bemanningen, en het cluster ID-verwerking dat alle werknemer-ID's in-huis vervaardigt. Ook wordt ruimte geboden aan een cabinesimulator en gedeelten van vliegtuigen die worden gebruikt voor training van cabinepersoneel en piloten.

Kennismakingsperiode medewerkers

Naast ons bestaande, grondige introductietrainingsprogramma voor de bemanningen, kunnen alle nieuwe management en administratieve medewerkers een grondige kennismakingsprocedure tegemoet zien die in drie maanden wordt afgerond. easyJet zorgt

ervoor dat nieuwe medewerkers binnen de organisatie zo snel en efficiënt mogelijk inwerken en heeft een nieuwe procedure ingevoerd om hierin te voorzien.

C. Informatie en consultatie medewerkers

De efficiënte uitvoering van de kernactiviteiten van easyJet strekt zich uit tot een "platte" managementstructuur", met weinig organisatorische lagen tussen de operationele teams en de teams die contact hebben met de klanten. easyJet staat voor eerlijke informatieverschaffing aan zijn medewerkers en overleg over belangrijke kwesties. Er een aantal forums waarbinnen met de directie overlegd kan worden over belangrijke aangelegenheden. Binnen het Business Forum van easyJet kan op hoog niveau overleg gevoerd worden met zowel het personeel als erkende vakbonden.

easyJet heeft een goede verhouding met zijn Management and Administration Consultative Group en met erkende vakbonden: Amicus, Balpa en de TGWU. In het afgelopen jaar heeft easyJet geen dagen verloren als gevolg van vakbondsacties.

easyJet heeft tevens een Culture Network opgericht dat erkenning geeft aan het Europese karakter van de luchtvaartmaatschappij en de locatie van het personeel. Dit netwerk stelt iedereen in staat problemen en ideeën aan te kaarten bij het management. De doelstellingen van het netwerk zijn om de aspiraties, visies en waarden van bedrijf en medewerkers te ondersteunen.

easyJet zet middelen in om zijn medewerkers op de hoogte te houden van intern en extern nieuws. Het intranet van easyJet is het officiële portal voor informatie op een ruim gebied. Het wordt regelmatig bijgewerkt en biedt toegang tot een groeiend aantal onderwerpen. Het is een bewezen en succesvol communicatiemedium waarop uiteenlopende zaken van dagelijkse bedrijfsprestaties tot langetermijnplanning worden geplaatst.

Via het intranet wordt toegang verschaft tot documenten over algemeen beleid en procedures, zoals in het personeelshandboek, of specifieke activiteiten van een van de business groups bijvoorbeeld technische discussies over vliegtuigen. Onze medewerkers publiceren ook hun meningen over allerlei onderwerpen via de open discussieforums met onderwerpen als techniek, werk, kosten, en in feite alles wat onze medewerkers willen bespreken.

Bewaking van de verlening van vervoersdiensten aan onze cliënten levert een belangrijke indicatie op voor prestaties. 's Morgens aan het begin van elke werkdag rapporteert easyJet de eindresultaten van zijn werkzaamheden door publicatie van de tijdig verleende diensten op de voorpagina van het intranet. Een breed spectrum aan actueel nieuws van binnen en buiten de organisatie, mededelingen van het management en algemene sociale activiteiten zijn eveneens beschikbaar. De directie heeft het initiatief genomen tot een maandelijks online chat-forum om het management in contact te brengen met iedereen binnen het bedrijf. Veel mensen maken hier gebruik van en er vinden levendige discussies plaats.

Aanvullend op de algemene informatie van het intranet wordt een reeks tijdschriften en nieuwsbrieven uitgegeven. Deze omvatten het driewekelijkse op business development gerichte Plane Times in elektronische vorm. Plane People verschijnt per kwartaal met artikelen over uiteenlopende onderwerpen. Het wordt bij alle medewerkers thuis bezorgd. Individuele afdelingen produceren gespecialiseerde publicaties zoals The Stable Approach, voor piloten, Cabin Fever voor cabinepersoneel en Crew Safety voor de operationele teams.

Personeelsenquête

In mei 2006 hield easyJet voor het eerst een jaarlijkse personeelsenquête, easyJet Pulse, voor een beter inzicht in de problemen van de medewerkers en om vooruitgang te kunnen meten. Met een toezegging van de directie om de resultaten van Pulse, inclusief het "goede en het slechte nieuws" te verspreiden, had Pulse een response van 67% van de medewerkers van easyJet (hoger dan gemiddeld voor een eerste enquête, zeker voor de luchtvaartindustrie) met een algemene tevredenheidsscore van 68%. Door het verband met een 'indexcijfer' voor betrokkenheid heeft Pulse niet alleen de tevredenheid gemeten maar ook het niveau van motivering, respect voor het bedrijf, betrokkenheid en het opkomen voor het bedrijf. Een belangrijke positieve strekking was voor easyJet de hoge graad waarmee personeel van easyJet reclame maakt voor het bedrijf en de diensten die het verleent. De communicatie van de betrokkenheid van het personeel vraagt echter meer aandacht.

Actieplannen voor het gehele bedrijf en plaatselijke afdelingen zijn door het bedrijf opgesteld en er zijn al doelen gesteld voor een hogere response en tevredenheidsgraad voor Pulse 2007.

Nieuw personeelsuniform

Een van de dingen die onze geüniformeerde medewerkers graag kwijt wilden, was hun mening over ons huidige uniform. Gevolg van deze feedback was dat Algemeen Directeur Andrew Harrison het 'Project Uniform' heeft opgezet met als doel om easyJet-medewerkers het gewenste uniform te geven zonder extra kosten. Alle easyJet-medewerkers werd gevraagd het uniform van zijn of haar dromen te ontwerpen en de drie beste ontwerpen werden op het intranet geplaatst waaruit medewerkers hun twee favorieten konden kiezen. Deze twee zijn inmiddels gekozen en beide worden nu vervaardigd zodat de bemanning nu kan kiezen welke uniform men wil dragen. easyJet verwacht dat de bemanningen begin 2007 het nieuwe uniform zullen hebben.

Vluchtplan 2007

Ter verbetering van de tweerichtingscommunicatie rond easyJet en mensen enthousiast te maken voor onze strategie voor de komende drie jaar, heeft de directie het 'Vluchtplan' voor 2007 aan het netwerk en het gehele bedrijf gepresenteerd. Via een reeks promotietours voor de bemanningen en ondersteuningsdiensten hebben medewerkers van easyJet alles vernomen over de prestaties van easyJet over vorig jaar en wat iedereen kan betekenen om de doelstellingen voor volgend jaar en daarna te behalen.

D. Beloning personeel & erkenning

Aandelenopties

easyJet heeft zijn werknemers weer in de gelegenheid gesteld om aan zijn populaire aandelenoptieplannen deel te nemen – easyJet Shares 4 me – via onze Save As You Earn (SAYE) en Buy As You Earn (BAYE)-regelingen. Hiervan wordt veel gebruik gemaakt, met 40% van de daarvoor in aanmerking komende medewerkers die aan tenminste een regeling deelneemt. Deze door de Britse belastingdienst goedgekeurde regelingen staan open voor alle medewerkers die in het Verenigd Koninkrijk (VK) op de loonlijst staan.

Binnen SAYE kunnen deelnemers ervoor kiezen om tot £ 250,- per maand te sparen binnen een spaarovereenkomst voor drie jaar. Het bedrijf heeft een optie verleend om aandelen te kopen op basis van de marktprijs van de aandelen op het moment van de verlening van de optie. Aan het einde van de spaarovereenkomst wordt een belastingvrije bonus over de spaargelden betaald en de optie kan binnen een termijn van zes maanden worden gerealiseerd. Het bedrijf heeft in de Sharesave-regeling in juni 2005 en juni 2006 opties verleend met een korting van 20% op de marktprijs op het moment van verlening. Voor die medewerkers die niet binnen het VK op de loonlijst staan, is een internationale regeling opgezet met vergelijkbare voorwaarden als die binnen het VK gelden, zij het zonder het Britse belastingvoordeel.

BAYE is een aandelentoeslagregeling die het hele jaar geldt. Deze regeling staat open voor alle medewerkers die in het VK op de loonlijst staan. Werknemers kunnen een deel van hun brutosalaris met een maximum van £ 1500,- per jaar bestemmen voor het kopen van 'easyJet partnership'-aandelen. Voor elk aandeel dat binnen de partnershipregeling wordt gekocht, koopt easyJet een "bijpassend" aandeel. Medewerkers moeten drie jaar vanaf het moment van aankoop van de "bijpassende" aandelen bij easyJet in dienst blijven om in aanmerking te komen voor deze aandelen, en vijf jaar voordat deze aandelen belastingvrij aan hen worden overgedragen. De werknemer houdt rechten op zowel zijn eigen aandelen als de "bijpassende" aandelen, ontvangt dividend, en kan zijn stem uitbrengen zodra de aandelen zijn gekocht. Voor die medewerkers die niet binnen het VK op de loonlijst staan, is een internationale regeling opgezet met vergelijkbare voorwaarden die binnen het VK gelden, zij het zonder het Britse belastingvoordeel.

Gratis aandelen

Om het aandelenbezit te stimuleren, heeft easyJet aan alle medewerkers eenmalig gratis aandelen toegekend ter waarde van twee weken salaris. Ook dit valt binnen het door de

Britse belastingdienst goedgekeurd aandelenbeloningsplan. Medewerkers die niet binnen het VK op de loonlijst staan, zijn opgenomen in een internationaal aandelenbeloningsplan.

easyJet Shares 4 me heeft dit jaar drie belangrijke zakelijke prijzen gewonnen.

'Best New Share Plan' van de ifsProShare Annual Awards 2005

'Most Effective All-Employee Share Plan Strategy Award' van het Employee Benefits magazine

'Most Innovative Employee Share Plan' van het Institute of Chartered Secretaries and Administrators Company Secretary Awards 2006

Reisregeling personeel

In april 2006 heeft easyJet een verbeterde reisregeling voor het personeel geïntroduceerd. Zonder extra kosten voor het bedrijf heeft een team medewerkers van easyJet een aantal verbeteringen op al geldende systeem geïmplementeerd, wat betekent dat medewerkers gebruik kunnen maken van zitplaatsen die anders leeg zouden blijven. Deel van het ontwikkelingsprogramma was om het aantal mensen dat gebruik kon maken van de reisfaciliteiten van easyJet werd vergroot. Elke medewerker heeft nu drie personen voor zijn account van de reisregeling aangewezen, en afhankelijke personen onder de 21. Dit heeft geresulteerd in een toename van het gebruik van deze reisfaciliteiten met bijna 100%.

Beloning voor buitengewone inzet

Een van de belangrijkste factoren die easyJet anders maken dan andere low-cost maatschappijen is ons personeel. Ongeacht waar de mensen binnen ons bedrijf werken, zij werken hard en zetten zich volledig in. Daarom heeft easyJet een nieuwe stimuleringsstelsel geïntroduceerd 'GEM'-awards genaamd (Go the Extra Mile: erkentelijkheid voor buitengewone inzet). Deze beloning is bedoeld als blijk van erkentelijkheid voor die medewerkers die zich sterker inzetten dan in redelijkheid van personen in een dergelijke functie kan worden verwacht. Er zijn vijf verschillende GEM's als blijk van erkentelijkheid voor verschillende gebieden waarop een medewerker kan bijdragen en hiervoor worden passende beloningen toegekend. Dit jaar is aan 253 personen met GEM's die erkentelijkheid betuigd. Vijf daarvan kregen het hoogste eerbetoon: een diamanten GEM.

E. Gezondheid & Veiligheid

Veiligheid geniet de hoogste prioriteit binnen onze bedrijfstak. easyJet wil aan al zijn medewerkers een veilige en efficiënt werkomgeving bieden. Naast degene dat kantoorwerk verrichten, bestaat de grote meerderheid van onze mensen uit bemanningsleden. Zij zijn een van de belangrijkste peilers onder het succes van easyJet en zij leveren in hun functie een grote bijdrage. easyJet investeert veel geld en aandacht in de toepassing en het systeem van het werkrooster. Doel van het programma is om oorzaken van het risico op vermoeidheid binnen de werkzaamheden van de luchtvaartmaatschappij in kaart te brengen en daarop in te spelen.

F. Charitatieve schenkingen

Binnen ons liefdadigheidsbeleid wordt elk jaar een charitatieve instelling uitgekozen waarvoor wij ons inspannen. Dit jaar was deze instelling, die voor het eerst door de medewerkers werd uitgekozen, de Anthony Nolan Trust.

easyJet heeft samengewerkt met de Anthony Nolan Trust om deze Trust met activiteiten te ondersteunen, waaronder geldinzameling aan boord een 'klik en geef'-campagne op onze website, geldinzameling onder het personeel, aandacht eraan besteed in ons in-flight magazine en andere public relations-activiteiten. Op 30 september 2006 was £ 560.000 opgehaald en in de pers van Europa, het VK en op de landelijke televisie werd er aandacht aan de Anthony Nolan Trust geschonken. easyJet heeft bovendien £ 50.000 geschonken aan de Anthony Nolan Trust.

Via onboard-collectes werd ook geld ingezameld voor andere beenmergregisters in Europa. Ongeveer £ 15.000 voor het Duitse register DKMS en meer dan £ 5.000 voor het Italiaanse register IBMDR.

G. Ethiek

easyJet zet zich in voor de hoogste normen van zakelijk gedrag van zijn directeuren en medewerkers. easyJet eist van al zijn medewerkers dat men zijn diensten efficiënt en met toewijding verricht en dat men zich tegenover cliënten en andere mensen hoffelijk en welgevoeglijk gedraagt.

De inkoopprocedures van easyJet zien erop toe dat alle handelingen open en transparant plaatsvinden, en dat elke verdenking van conflicterende belangen wordt vermeden. In het bijzonder heeft easyJet specifieke bepalingen in het contract van de arbeidsovereenkomsten van alle medewerkers met betrekking tot het aanvaarden van giften of fooien.

Giften en fooien

Sommige medewerkers van easyJet ontvangen in de loop van het jaar geschenken van verschillende bedrijven. De luchtvaartmaatschappij heeft een strikt beleid dat voorkomt dat een medewerker giften boven een bepaalde waarde aanvaardt. Elke Kerst (en minder frequent op verschillende tijden van het jaar) organiseert easyJet een verloting van alle ontvangen giften. Elke medewerker in Europa neemt deel aan de trekking en ontvangt een uniek referentienummer. Deze nummers worden op goed geluk gekozen en de winnaars krijgen de geschenken op tijd voor Kerstmis thuis bezorgd.