

Sterren aan boord van het Air France strand in Cannes



I Brief van François Robardet

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

N°1018, 26 mei 2025

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op,

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

[volg deze link](#) , [het is hier](#),  [vindt u deze hier](#) 

Redactie

Geachte lezers,

De Jaarlijkse Algemene Vergadering van Air France-KLM wordt gehouden op woensdag 4 juni 2025 om 14.30 uur in het Van der Valk Paris CDG Airport Hotel - Zone Industrielle Paris Nord II - 351 avenue du Bois de la Pie, 95700 Roissy-en-France. De vergadering wordt live uitgezonden op de website van de Groep.

Alle documenten met betrekking tot de Jaarlijkse Algemene Vergadering zijn beschikbaar op de website van de Air France-KLM Groep, op de pagina Aandeelhouders, onder het kopje Jaarlijkse Algemene Vergadering. Hieronder vallen ook de voorstellen waarover de aandeelhouders zullen stemmen.

Net als in voorgaande jaren nodig ik diegenen onder u die aandeelhouder zijn in de Air France-KLM Groep uit om mij uw volmacht te geven.

Details over hoe u dit kunt doen, vindt u in mijn [Flash nr. 104](#).

Ik wil ook van deze gelegenheid gebruik maken om u eraan te herinneren dat u [op mijn blog](#) wekelijks updates vindt over de koers van het Air France-KLM aandeel en de olieprijs.

U vindt er ook alle informatie over de beleggingsfondsen die gereserveerd zijn voor de werknemers van Air France.

U vindt er ook al mijn brieven, evenals een ruimte gewijd aan duurzame luchtvaart.

Bedankt voor uw vertrouwen en loyaliteit.

Veel leesplezier!

François

De wekelijkse nieuwsbrief

Inhoud :

In Cannes stappen de sterren op het strand van Air France
KLM en Schiphol bovenaan de lijst van Nederlandse werknemers

Kraan Air Portugal: winst gedaald in 1Q, getroffen door pilotenstaking
737 Max crasht: Trump laat Boeing een grote rechtszaak ontlopen, families
slachtoffers woedend
Handbagage, vertragingscompensatie: Brussel legt de nieuwe spelregels voor
luchtvaartmaatschappijen vast

Luchtvervoer probeert broeikaseffect van condensatiesporen te verminderen

> Sterren aan boord van het Air France strand in Cannes

(bron Gala) 22 mei 2025

Mijn commentaar: *Air France lanceerde onlangs de nieuwe "La Première"-cabine, die wordt gezien als het hoogtepunt van een strategie die vijf jaar geleden begon.*

Bij zijn aantreden aan het hoofd van de Air France-KLM groep verklaarde Ben Smith dat het merk Air France een groot potentieel had, vooral bij klanten in het hogere segment.

Air France begon daarom aan een ambitieuze strategie om de markt op te krikken, waarbij de nadruk lag op een aantal belangrijke gebieden: vernieuwing van de vloot, verbetering van de klantervaring, investeringen in topproducten en modernisering van de dienstverlening.

Air France investeert al enkele jaren meer dan 1 miljard euro per jaar, met name in de renovatie van de cabines, de ontwikkeling van luchthavenlounges en de verbetering van de diensten aan boord.

Air France heeft ook nieuwe business-seats geïntroduceerd op langeafstandsvluchten en biedt menu's bereid door sterrenchefs op middellangeafstandsvluchten, waardoor de premiumklassen nog aantrekkelijker worden.

Het aanbod van luchthavenlounges is opnieuw ontworpen, met investeringen in comfort, catering en gepersonaliseerde diensten voor premium passagiers.

Air France richt zich expliciet op vermogende zakenreizigers en vakantiegangers, met name door het aanbod aan te passen om te voldoen aan de groeiende vraag van premium reizigers, waaronder reizigers die om milieuredenen afscheid nemen van privéjets.

In lijn met deze verschuiving naar het hogere segment heeft Air France zich tot doel gesteld om de CO₂-uitstoot per passagier tegen 2030 met 30% te verminderen, met name dankzij het toegenomen gebruik van vliegtuigen van de nieuwe generatie en de optimalisering van de activiteiten.

Last but not least is er de terugkeer van de 'crevette', het historische symbool van Air France.



Lees het artikel :

Dit jaar betrad Air France de Croisette en privatiseerde het Plage de l'Hôtel Martinez. Het programma bevat innovatieve concepten die zeker in de smaak zullen vallen. En alle sterren komen er naartoe.



Gilles Lellouche, Isabelle Huppert en zelfs de onbetwiste ster op de trappen van het Palais des Festivals, Eva Longoria... **Ze kwamen allemaal om de nieuwe La Première suite te testen, die in april werd uitgebracht.**



Na de lunch, een snackpauze of een paar uur rust op de ligstoelen op het strand van Air France, wilde de partner van het festival een reiservaring bieden die toegankelijk is voor klanten met een reservering in het restaurant.

Als je zin hebt in een drankje, krijg je het menu aan boord aangeboden! (...) Een onderdompeling in de lucht, met je voeten in het zand.

Omdat de uitmuntendheid van de nieuwe suite (die zich uitstrekt over vijf ramen - wat een ruimte!) wordt weerspiegeld in elk aspect van **het strand, is het dit jaar in de La Première kleuren, in rood en wit, de emblematische Air France handtekening**. Oplettende ogen zullen ook het gevleugelde zeepaardje vinden dat typisch is voor La Première reizen, verspreid over de nieuwe ruimte.

En omdat we in Cannes zijn, krijgen de stoelen (reis- of bioscoopstoelen) speciale aandacht. Ze zijn modulair en kunnen nu worden omgevormd tot bedden. In deze ruimte boven de wolken zijn de 4K-schermen ontspiegeld, zodat je alle aangeboden programma's kunt bekijken.

Als partner van het Festival, al 45 jaar lang, heeft Air France duidelijk niet bekibbeld op de kijkkwaliteit aan boord. Zou jij voor je volgende boarding een film kiezen uit de vintage 2025?

> **KLM en Schiphol bovenaan de lijst van Nederlandse werknemers**

(bron Upinthesky) 23 mei 2025

Mijn commentaar: KLM speelt een belangrijke rol in de Nederlandse economie: het is de op één na grootste particuliere werkgever in Nederland.

De aantrekkingskracht van KLM blijft onverminderd groot, ondanks de huidige problemen, die in oktober vorig jaar hebben geleid tot het Back on Track-plan.

Dit plan is gericht op een structurele verbetering van de operationele en financiële prestaties van KLM, waarbij het bedrijfsresultaat op korte termijn met €450 miljoen moet toenemen.

Het plan omvat een reeks maatregelen, waaronder productiviteitsverhoging, organisatorische vereenvoudiging, kostenverlaging en uitstel van investeringen.

Hier volgt een nadere blik op ASML, een van de bedrijven die in het artikel worden genoemd.

ASML neemt een unieke positie in als exclusieve leverancier van extreme ultraviolet lithografie (EUV) machines - een geavanceerde technologie die cruciaal is voor de productie van de meest geavanceerde chips.

Haar klanten? Intel, AMD en TSMC, 's werelds grootste gieterij die de chips van

Nvidia produceert.

Deze chips worden vervolgens gebruikt in de datacenters waarop de taalmodellen van Mistral, OpenAI en Google draaien.

Ze zorgen ervoor dat dit Nederlandse bedrijf een wereldwijde dominantie heeft in deze strategische sector.

Lees het artikel :

KLM en Schiphol staan dit jaar allebei in de lijst van de vijf meest aantrekkelijke werkgevers van Nederland. Enthousiastelingen roemen vooral de carrièremogelijkheden.

Uitzendbureau Randstad publiceert jaarlijks het Employer Brand Research rapport, waarin het de populairste werkgevers van Nederland beoordeelt. Randstad werkt samen met onderzoeksbureau Kantar. Kantar baseert zich op de meningen van meer dan 13.000 werknemers, studenten en werkzoekenden tussen de 18 en 67 jaar over de 150 grootste werkgevers.

ASML staat opnieuw op de eerste plaats. Het bedrijf doet het al jaren goed in het onderzoek. De Eindhovense chipmachinefabrikant wordt gevolgd door Efteling, KLM, Schiphol Group en Royal Haskoning in de top vijf. **KLM is één plaats gestegen ten opzichte van vorig jaar. Schiphol Group komt dit jaar de lijst binnen.**

Als argument voor KLM worden vooral de goede salarissen en gunstige sociale voorzieningen genoemd. Dit is des te opmerkelijker omdat de luchtvaartmaatschappij deze momenteel probeert te beperken om de kostenstijging af te remmen. Bij Schiphol Group worden vooral de carrièremogelijkheden genoemd; ook het werk lijkt interessant genoeg.
(...)

> Tap Air Portugal: winst daalt in 1e kwartaal door staking piloten

(bron AFP) 23 mei 2025

Mijn commentaar: Kwartaal na kwartaal boekt TAP Air Portugal middelmatige resultaten.

De fusie met een grote groep, vertraagd door een reeks politieke crises in Portugal, lijkt van vitaal belang.

Lees het artikel :

TAP Air Portugal, dat wordt geprivatiseerd, maakte vrijdag een winst over het eerste kwartaal bekend van 108,2 miljoen euro, een daling van 20% ten opzichte van een jaar eerder. Dit was voornamelijk te wijten aan een pilotenstaking tijdens deze periode.

Het jaar "begon met een moeilijk kwartaal, gemarkeerd door de pilotenstaking" bij TAP's regionale dochteronderneming Portugalia, die een impact had "op de financiële en operationele prestaties" van het bedrijf, legde Managing Director Luis Rodrigues uit.

Naast deze staking, die 20 dagen duurde, werd TAP ook geconfronteerd met "toegenomen concurrentie op (haar) belangrijkste markten", evenals "operationele verstoringen door ongunstige weersomstandigheden" en storingen in het Europese luchtruim, voegde de TAP-baas toe.

Tegen deze achtergrond **daalde de omzet van de luchtvaartmaatschappij met 4,5% naar 823,4 miljoen euro.**

TAP werd in 2020 met spoed gerationaliseerd **om de gevolgen van de Covid-epidemie te boven te komen en kreeg een injectie van €3,2 miljard aan overheidsgeld in ruil voor een herstructureringsplan** dat dit jaar moet worden afgerond.

Portugal wil zich vervolgens terugtrekken uit het kapitaal van TAP. Air France-KLM, Lufthansa en de IAG-groep (British Airways en Iberia) hebben al belangstelling getoond om het kapitaal van TAP open te stellen.

(...)

"TAP is voorbereid" op "de nieuwe fase die zal volgen op het herstructureringsplan, met de inzet om de luchtvaartgroep om te vormen tot een winstgevend en aantrekkelijk bedrijf", aldus de heer Rodrigues.

> 737 Max crasht: Trump laat Boeing een grote rechtszaak vermijden, families van slachtoffers woedend

(bron Les Echos) 25 mei 2025

Mijn commentaar: *Het ruimtevaart- en militaire leiderschap van de Verenigde Staten hangt grotendeels af van Boeing, waardoor de families van de slachtoffers van de twee 737 Max-crashes op de tweede plaats komen.*

Lees het artikel :

Boeing zou eindelijk een rechtszaak moeten vermijden in de zaak van de twee dodelijke ongevallen met haar 737 Max vliegtuigen, maar de overeenkomst die vrijdagavond werd aangekondigd tussen de vliegtuigfabrikant en de Amerikaanse overheid heeft tot woede geleid bij sommige families van de slachtoffers.

Als onderdeel van de schikking **erkent Boeing dat het heeft geprobeerd het werk van de Amerikaanse toezichthouder op de burgerluchtvaart (FAA) te "hinderen en belemmeren"**, volgens een document dat vrijdag bij de rechtbank is ingediend.

Het bedrijf zal ook \$1,1 miljard moeten betalen, inclusief \$444,5 miljoen aan een fonds om de families van slachtoffers te compenseren, dat al was gecrediteerd onder een eerste overeenkomst uit 2021. De rest bestaat uit een boete van 244 miljoen dollar en 455 miljoen dollar om de interne veiligheids-, kwaliteits- en nalevingsprogramma's van het bedrijf te versterken.

De procedures hebben betrekking op de ongelukken met twee 737 Max 8's, een geëxploiteerd door Lion Air in oktober 2018 en de andere door Ethiopian Airlines in maart 2019, waarbij 346 mensen om het leven kwamen. De Amerikaanse overheid bekritiseerde Boeing omdat het de FAA niet op de hoogte had gesteld van technische aspecten van de MCAS anti-stalsoftware. De twee crashes werden veroorzaakt door storingen in de software en een gebrek aan training van piloten in het programma.

Deze overeenkomst is van vitaal belang voor de in Arlington, Virginia gevestigde groep, die, afhankelijk van goedkeuring door een federale rechter in Texas, een rechtszaak, die gepland staat voor 23 juni, zal vermijden. **Een veroordeling zou Boeings vermogen om contracten te tekenen met de federale overheid, een enorme klant voor de lucht- en ruimtevaart- en defensieactiviteiten, in gevaar hebben kunnen brengen.**

(...)

"Dit soort ongekende schikking is een vergissing", zegt Paul Cassell, advocaat van verschillende families, voor wie de tekortkomingen van Boeing "de dodelijkste misdaad van een bedrijf in de geschiedenis van de Verenigde Staten [...]. [De families die ik vertegenwoordig zullen zich ertegen verzetten en proberen de rechtbank te overtuigen om de schikking ongedaan te maken", voegde hij eraan toe.

Naast de strafzaak is Boeing nog steeds onderworpen aan civiele procedures die zijn aangespannen door familieleden van mensen die omkwamen bij de crashes. Zoals de zaken er nu voor staan, zijn er ten minste twee schadevergoedingsprocessen gepland voor 2025, in juli en november. Minister van Justitie "Pam Bondi is bang om naar de rechter te stappen", hekelde Nadia Milleron, wiens dochter omkwam bij de crash van Ethiopian Airlines. "Het volgende ongeluk zal haar schuld zijn.

> **Handbagage, compensatie voor vertragingen: Brussel legt de nieuwe spelregels voor luchtvaartmaatschappijen vast**

(bron Les Echos) 21 mei 2025

Mijn commentaar: Het Franse UFC-Que Choisir en 14 andere organisaties die lid zijn van het Europees Bureau van de Consumentenbonden (BEUC) hebben de zaak zojuist voorgelegd aan de Europese Commissie en het netwerk van consumentenbeschermingsautoriteiten (CPC), het Franse DGCCRF.

Ze klagen de omstreden handelspraktijken aan van zeven luchtvaartmaatschappijen (EasyJet, Norwegian, Ryanair, Transavia, Volotea, Vueling en Wizzair) die consumenten onterechte kosten in rekening brengen voor hun handbagage.

Deze gezamenlijke actie komt op een moment dat er gedebatteerd wordt over de herziening van de verordening inzake de rechten van luchtreizigers.

Dit is een ideale gelegenheid voor de Europese Unie om te verduidelijken welke diensten moeten worden inbegrepen in de basisprijs van een ticket en om de regels voor bagage te verduidelijken, in het bijzonder de "redelijke afmetingen en gewicht" van handbagage.

De harmonisering van de regels inzake handbagage zal de transparantie en de vergelijkbaarheid van de prijzen voor passagiers verbeteren en rechtszekerheid garanderen.

Er zij op gewezen dat Transavia France onlangs een vierde tarief aan zijn menu heeft toegevoegd: "Smart".

Het ligt tussen de aanbiedingen "Basic" en "Plus" en biedt passagiers een pakket met één stuk handbagage (40x30x20 cm), één stuk handbagage (55x40x25 cm), een keuze uit standaardstoelen en instappen met prioriteit.

Lees het artikel :

Na 20 jaar debatteren en een afgebroken poging tot herziening in 2013 **staat de hervorming van de EU-verordening261 inzake de rechten van luchtreizigers mogelijk op het punt te slagen.** Eerder deze week bereikten vertegenwoordigers van de 27 EU-landen overeenstemming over een herziene ontwerpverordening, waarover de lidstaten moeten stemmen tijdens de volgende vergadering van de Raad op 5 juni. Daarna moet de tekst worden goedgekeurd door het Europees Parlement.

Deze compromistekst probeert het van twee kanten te krijgen. **In antwoord op consumentenorganisaties voorziet de tekst in de invoering van extra rechten, met name voor passagiers met een handicap, zwangere vrouwen en kinderen. Maar het komt ook tegemoet aan de belangrijkste eisen van de Europese luchtvaartmaatschappijen, door een strakker en preciezer kader te bieden voor het recht op compensatie voor vertragingen,** een bron van talloze geschillen en enorme kosten voor luchtvaartmaatschappijen.

In haar huidige vorm vertegenwoordigt de EU261-verordening een kostenpost die overeenkomt met 2% van de omzet van de Europese luchtvaartmaatschappijen," aldus een vertegenwoordiger van de luchtvaartmaatschappij. Het is ook een lucratieve business geworden voor online incassobureaus, die alleen al goed zijn voor 70% van de juridische claims.

Volgens de nieuwe verordening, die voorstellen van de Commissie uit 2013 overneemt, **zullen passagiers pas compensatie kunnen eisen na een vertraging van 5 uur voor vluchten tussen 1.500 en 3.500 km, en zelfs 9 uur voor vluchten van meer dan 3.500 km, tegenover 3 uur nu, ongeacht de afstand.** Volgens consumentenorganisaties zou dit het aantal passagiers dat in aanmerking komt voor compensatie aanzienlijk moeten verminderen.

Maar volgens de luchtvaartmaatschappijen zou deze extra tijd ook het aantal geannuleerde vluchten moeten verminderen. Met de huidige vertraging van 3 uur is het eenvoudiger voor een luchtvaartmaatschappij om een vertraagde vlucht te annuleren en haar passagiers terug te betalen, in plaats van een vertraagde vlucht te laten vertrekken met compensatiebetalingen die vaak hoger zijn dan de prijs van het ticket.

Een andere belangrijke nieuwigheid is dat **de tekst in een bijlage een lijst van "uitzonderlijke omstandigheden" zal bevatten die luchtvaartmaatschappijen vrijstellen van het betalen van compensatie.** In de verordening van 2004 worden deze "uitzonderlijke omstandigheden" niet gespecificeerd, wat de deur opent voor

talrijke geschillen en een variabele interpretatie door de rechtbanken.

De opgestelde lijst zou niet exhaustief zijn, maar zou het nu al mogelijk maken om te regelen in bepaalde gevallen die al het voorwerp uitmaakten van uiteenlopende interpretaties, zoals het geval van een zieke of overleden piloot, dat als een "uitzonderlijke omstandigheid" wordt beschouwd, of het meer controversiële geval van een onaangekondigde staking door het personeel van de maatschappij.

Aan de andere kant **versterkt de nieuwe verordening de verplichtingen van luchtvaartmaatschappijen op het gebied van informatie en bijstand aan passagiers die worden getroffen door verstoringen**. Het bedrag van de forfaitaire compensatie voor middellangeafstandsvluchten met een vertraging van meer dan 5 uur wordt verhoogd van 250 naar 300 euro.

Bovenal zullen passagiers niet langer gestrand achterblijven op de luchthaven. Luchtvaartmaatschappijen moeten passagiers "onmiddellijk" op hun rechten wijzen en hen bijstand verlenen. De wet verbiedt ook dat passagiers langer dan drie uur op het tarmac blijven. In het geval van een geannuleerde vlucht zal de verplichting om passagiers te compenseren gelden voor elke annulering die minder dan 14 dagen voor vertrek plaatsvindt, tegenover 7 dagen nu.

De nieuwe verordening introduceert ook nieuwe rechten, zoals de mogelijkheid om een bij de boeking verkeerd gespelde naam kosteloos te wijzigen. Voor het eerst **voorziet de tekst ook in het recht om gratis een stuk bagage mee te nemen in de cabine, "op voorwaarde dat het onder de stoel past". Voor het eerst legt de tekst ook maximale afmetingen vast voor grotere handbagage** (de som van de breedte, de breedte en de diepte mag niet groter zijn dan 115 cm, 56 cm per kant en een gewicht van 10 kg). **Er wordt echter niet bepaald dat dergelijke bagage gratis moet zijn**, in tegenstelling tot de eisen van 14 Europese consumentenverenigingen, die de kwestie hebben voorgelegd aan de Europese Commissie.

> Luchttransport probeert het broeikaseffect van condensatiesporen te verminderen

(bron: Le Monde) 22 mei 2025

Mijn commentaar: In de aanloop naar de oprichting van het Sustainable Aviation Observatory heeft het Omnes-team waarvan ik medevoorzitter was [een dozijn infografieken](#) online gezet, waaronder deze over contrails.



De invloed van condensatiesporen op klimaatverandering is nog steeds slecht gekwantificeerd.

Tot nu toe wijst niets erop dat de toename van het verbruik als gevolg van het vermijden van risicogebieden gecompenseerd zou worden door de vermindering van de klimaateffecten van deze contrails.

Lopende werkzaamheden moeten helpen om deze vragen te beantwoorden.

Lees het artikel :

Voor de eerste keer waren ze er allemaal. De grote namen uit de Franse luchtvaart - waaronder Airbus, Thales, Safran en Air France - waren donderdag 22 mei aanwezig op uitnodiging van Christine Arrighi, parlementslid voor de Haute-Garonne, ecooloog en sociaal werker. Samen met de niet-gouvernementele organisatie Transport & Environnement (T&E) namen ze deel aan een conferentie getiteld "Reducing the climate impact of contrails through avoidance strategies".

Het luchtvervoer, dat er al van wordt beschuldigd verantwoordelijk te zijn voor 3% van de kooldioxide-uitstoot in de atmosfeer, wordt ook aan de kaak gesteld vanwege de condensatiesporen die veel vliegtuigen in hun kielzog veroorzaken. Deze witte slierten, die zich over de hemel uitstrekken als ze de

straalmotoren verlaten, zijn het resultaat van de verbranding van paraffine op . Deze contrails worden ten onrechte verguisd door allerlei samenzweringstheoretici, die ze beschuldigen van de verspreiding van kanker, Covid-19, de sterilisatie van bevolkingen en hun manipulatie door de verspreiding van 5G.

Aan de andere kant is het wetenschappelijk vastgesteld, en nu erkend door alle spelers in de sector, dat de vervuiling door deze "niet-CO2-effecten", zoals de specialisten ze noemen, verre van triviaal is. Naar schatting verdubbelen ze de bijdrage van het luchtvervoer aan de opwarming van de aarde.

Onder bepaalde temperatuur- en vochtigheidsomstandigheden vormen deze sporen zich in de tropopauze, een zone die zich op hoogtes tussen 9 en 17 kilometer bevindt, afhankelijk van de breedtegraad. Volgens Nicolas Bellouin en Olivier Boucher, twee leden van Climaviation, een onderzoeksproject gefinancierd door de Franse burgerluchtvaartautoriteit dat "de klimaatimpact van de luchtvaart wil kwantificeren", genereerden ze in 2018 "50% van de totale impact van de luchtvaart" op het klimaat. Met andere woorden, evenveel als de CO2-uitstoot. In tegenstelling tot koolstofdioxide verdwijnen contrails echter "op korte termijn", binnen vierentwintig uur, terwijl "CO2 zich opstapelt", aldus de twee onderzoekers.

Bovendien hebben cirrus homogenitus, **de wolken die door de contrails worden gevormd, tegengestelde effecten. Overdag weerkaatsen ze warmte terug de ruimte in, maar zodra de zon ondergaat, veroorzaken ze een broeikas effect** - een "stralingsforcering", om de wetenschappelijke woordenschat te gebruiken. Afhankelijk van de klimatologische omstandigheden en de dichtheid van het luchtverkeer is de impact van contrails groter boven Europa, de Verenigde Staten en de Noord-Atlantische Oceaan.

Volgens Christine Arrighi **is "3% van de vluchten** (voornamelijk langeafstandsvluchten) **verantwoordelijk voor 80% van de condensatiesporen". Om deze aanzienlijk te verminderen, moeten vliegtuigen in staat zijn om rond, over of onder de gebieden te vliegen** waar deze wolken van contrails het meest waarschijnlijk verschijnen.

Deze operationele oplossing vereist de betrokkenheid van het hele ecosysteem van het luchtvervoer, van vliegtuigfabrikanten tot motorfabrikanten, luchtverkeersleiders, weerdiensten en luchtvaartmaatschappijen. Brussel moet ook een Europees regelgevend kader opstellen.

Contrailvermijdingsstrategieën mogen geen last zijn voor de financiën van luchtvaartmaatschappijen. Volgens de berekeningen van T&E kan het elke passagier slechts €1,5 kosten voor vluchten binnen Europa en tot €5 voor langeafstandsreizen.

Frankrijk loopt echter achter op zijn Duitse en Britse burens. Duitsland, dat al proeven heeft gedaan om contrails te vermijden, loopt voorop. Het Franse ecosysteem moet dus dringend serieus naar het onderwerp kijken. "De Franse luchtvaartkundige uitmuntendheid staat op het spel", zei mevrouw Arrighi.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

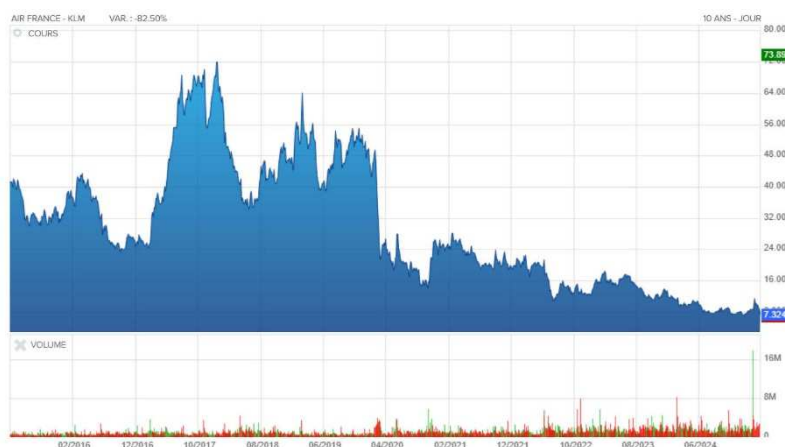
Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 23 mei op **8,488 euro**. Over de hele week is het **licht gedaald (-1,12%)**. De aandelenkoers was 13,60 euro op 1 januari 2024, 8,23 euro op 1 juli 2024 en 7,604 euro op 1 januari 2025.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is **€8,88** (deze was €17,50 begin januari 2024). Het hoogste koersdoel is €12,50, het laagste €7,00.

Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na 1 juli 2023.

Je [kunt details over de analistenconsensus](#) vinden op mijn blog.

Hieronder zie je het koersverloop van het aandeel over de afgelopen 10 jaar.



Mijn commentaar: Na de bekendmaking van de goede kwartaalresultaten van Air France-KLM herstelde de koers van het aandeel (+12%).

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gedaald (-\$1) naar \$84. De prijs was eind juni 2023 \$94 en voor het uitbreken van de oorlog \$79. Eind juni 2023 was

de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) **daalt (-\$1) tot \$64 per vat.**

Van midden februari 2022 tot eind juli 2022 joede de prijs tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

Mijn commentaar: *Besluiten over tarieven in de Verenigde Staten hebben de olieprijsen doen dalen.*

Daarna herstelden ze licht.

> **Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers**

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. Je houdt de aandelen niet rechtstreeks.

Het zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 hebt gekozen voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Partners for the Future, Aeroactions, Majoractions en Concorde houden alleen aandelen Air France.

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

Mijn commentaar: *Als u meer wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, [ga dan naar mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipaties Air France-KLM.](#)*

Details

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

Je kunt reageren op dit persoverzicht of me informatie of gedachten sturen waarmee ik je beter op de hoogte kan houden.

U kunt mij al uw vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersaandelenbezit.

Tot snel.

Je kunt mijn laatste brieven [hier](#) vinden

Als deze brief je bevalt, geef hem dan door.

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

| François Robardet

In de voorhoede van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om de wereld van morgen te bouwen.

(De bestaansreden van Air France-KLM)

Ik vertegenwoordigde huidige en voormalige werknemers van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet en op LinkedIn.

Deze nieuwsbrief gaat over de luchtvaartindustrie wereldwijd en over onderwerpen die verband houden met de deelneming in Air France-KLM.

Als u deze nieuwsbrief niet langer wenst te ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u deze nieuwsbrief ontvangt wilt wijzigen, [laat uw nieuwe e-mailadres weten](#).mij dan

Om contact met mij op te nemen: [Bericht voor François Robardet](#).

11.680 mensen ontvangen dit persoverzicht live