



I Brief van François Robardet De luchtvaart in Frankrijk, Europa en de wereld

Nr. 1032 - 08/09/2025

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



[volg dan
deze link](#)



[it is
here](#)



[vindt u deze hier](#)

De wekelijkse nieuwsbrief

Inhoudsopgave

De luchtvaart gaat de strijd aan met condensstrepen

De vakbonden FNV en CNV bereiden opnieuw stakingen voor bij KLM

Transavia France: de industrialisering van een lowcostmaatschappij in het tijdperk van technologie

Meer informatie over de privatisering van TAP Air Portugal

Ryanair schrapt deze winter meer dan een miljoen stoelen en stopt met vluchten naar verschillende luchthavens

De overname van Air Lease versnelt de opmars van vliegtuigverhuurders nog verder

> De luchtvaart gaat de strijd aan met condensstrepen

(bron: Les Echos) 2 september 2025

Mijn commentaar:

=== bron Climaviation

Gezien de urgentie van de klimaatverandering zet de luchtvaart zich vandaag de dag in voor een versnelde decarbonisatiestrategie op wereldschaal, met doelstellingen voor de vermindering van de uitstoot van kooldioxide (CO₂) tegen 2050. Deze strategie is gebaseerd op intensievere inspanningen om de energie-efficiëntie van vliegtuigen en hun activiteiten te verbeteren, maar ook op het gebruik van alternatieve brandstoffen met een lage koolstofvoetafdruk, of zelfs nieuwe koolstofvrije energiebronnen zoals waterstof.

CO₂ is echter niet de enige factor die bijdraagt aan de totale klimaatimpact van de luchtvaart. Vliegtuigmotoren stoten ook stikstofoxiden (NO_x), waterdamp en deeltjes uit in de bovenste atmosfeer. Door complexe fysisch-chemische processen veroorzaken deze verbindingen ook verstoringen van de stralingsbalans van de aarde, die worden aangeduid als "niet-CO₂-effecten".

Volgens de meest recente klimaatmodellen zou de impact van de niet-CO₂-effecten groter kunnen zijn dan die van CO₂, althans op korte termijn. Maar de niet-CO₂-effecten zijn veel onzekerder vanwege de complexiteit van de te modelleren mechanismen en de schalen waarmee in de simulaties rekening moet worden gehouden.

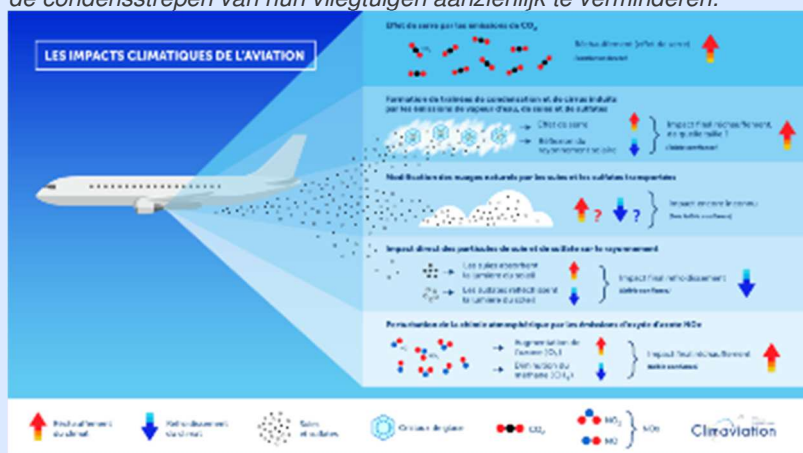
=== einde citaat

Luchtvaartmaatschappijen, met Air France-KLM voorop, werken al enkele jaren aan dit onderwerp. De periode van laag verkeersvolume als gevolg van de gezondheids crisis bood de gelegenheid om verschillende oplossingen te testen om de milieu-impact van het luchtvervoer te beperken.

Tot deze experimenten behoren het vliegen in formatie, continu dalen, het optimaliseren van vliegroutes en het aanpassen van routes om de vorming van condensstrepen te verminderen.

In de aanloop naar de lancering van het Observatoire de l'Aviation Durable (Observatorium voor Duurzame Luchtvaart) heeft het OMNES-team, waarvan ik deel uitmaakte, een twaalfdelig infographics over deze onderwerpen gepubliceerd. [U vindt ze hier](#).

Het hier genoemde Climaviation-onderzoeksproject komt dus op een cruciaal moment. Het zou luchtvaartmaatschappijen snel essentiële wetenschappelijke gegevens moeten verschaffen om hen te helpen de condensstrepen van hun vliegtuigen aanzienlijk te verminderen.



Lees het artikel:

De witte strepen die achter bepaalde vliegtuigen ontstaan, staan nu in de belangstelling van de luchtvaart. **Deze condensstrepen** (in het Engels 'contrails', afgeleid van 'condensation trails') hebben niets te maken met complottheorieën die beweren dat ze chemische of biologische stoffen bevatten. Ze **zijn** echter **niet onschadelijk en dragen een grote verantwoordelijkheid voor de opwarming van de aarde door een mechanisme dat we inmiddels goed kennen**.

"Bij de uitlaat van vliegtuigmotoren **fungeren de roetdeeltjes van de verbranding als** condensatiekernen voor waterdamp. Onder bepaalde koude en vochtige atmosferische omstandigheden ontstaan er ijskristallen en witte strepen die soms uitgroeien tot cirruswolken. Deze wolken veroorzaken een stralingsverstoring omdat ze de aardse straling vasthouden", legt Philippe Novelli, directeur van het programma voor luchtvaartvoortstuwing en milieu bij het Office national d'études et de recherches aérospatiales (Onera), uit.

Deze "niet-CO₂"-effecten vormen een serieuze doorn in het oog van de luchtvaart, die met 2% van de CO₂-uitstoot lange tijd heeft gepoacht dat zij een gering effect heeft op de opwarming van de aarde. "In feite **is de impact van deze condensstrepen van dezelfde orde als de CO₂-uitstoot**. Dit is des te belangrijker omdat de luchtvaartsector verwacht dat het verkeer tegen 2050 zal verdubbelen", zegt Diane Vitry, directeur luchtvaart van de ngo Transport & Environnement.

Het effect van deze condensstrepen op de opwarming van de aarde is echter nog steeds onderwerp van discussie. Condensstrepen verdwijnen namelijk snel, terwijl CO₂ in de atmosfeer blijft hangen. De betrouwbaarheid van vergelijkingen hangt dan ook af van de criteria die worden gehanteerd. **"Een horizon van 20 jaar versterkt het relatieve gewicht van contrails ten opzichte van CO₂, terwijl bij 100 jaar het**

omgekeerde geldt [hoewel de horizon van 100 jaar in studies steeds vaker de voorkeur krijgt, red.], merkt Eurocontrol op, de Europese organisatie die verantwoordelijk is voor de veiligheid van het luchtverkeer.

Het onderzoeksproject Climaviation, dat in 2022 van start gaat en wordt geleid door het instituut voor klimatologie Pierre-Simon-Laplace en Onera, heeft juist tot doel de klimaateffecten van de luchtvaart beter te kwantificeren. "Ons doel is om condensatiestrepen nauwkeuriger te karakteriseren, zodat klimaatmodellen hiermee correct rekening kunnen houden bij de beoordeling van de klimaatimpact", aldus Philippe Novelli.

De "big hits"

Desondanks oefenen de autoriteiten nu druk uit op de luchtvaartsector. **De Europese Commissie gaat luchtvaartmaatschappijen vragen om de "niet-CO2"-impact van hun vluchten te evalueren** in het kader van haar Neats-project (Non-CO2 Aviation Effects Tracking System). **Wetenschappelijke studies tonen al aan dat "2 tot 12 % van de condensstrepen bijdraagt aan bijna 80 % van hun netto stralingsimpact"**, aldus Eurocontrol. **Het andere goede nieuws is dat deze hardnekkige condensstrepen kunnen worden vermeden door een andere vlieghoogte te kiezen.**

Door een klein percentage van de vluchten, de "big hits", om te leiden, zouden deze "niet-CO2"-effecten aanzienlijk kunnen worden verminderd. **Thales, dat zowel luchtverkeersleidingssystemen als vluchtplanningssystemen voor luchtvaartmaatschappijen levert, werkt al vijf jaar aan dit onderwerp.** Met zijn hulp heeft de kleine Franse luchtvaartmaatschappij Amelia sinds het begin van het jaar een twintigtal vluchten omgeleid. "We schatten dat we onze impact met het equivalent van 150 ton CO2 hebben verminderd. Dat komt overeen met een besparing van 50 ton kerosine", verzekert Adrien Chabot, directeur innovatie bij Amelia.

In zijn vorig jaar gepubliceerde studie **komt Transport & Environnement tot vergelijkbare conclusies.** "Het wijzigen van een vluchtplan leidt tot een hoger kerosineverbruik, maar het klimaatvoordeel in verband met de condensstrepen is vijftien tot veertig keer groter", verzekert Diane Vitry. De economische impact is verwaarloosbaar, met een meerkost van 4 euro per passagier voor een vlucht tussen Parijs en New York, volgens de berekeningen van de ngo.

Gebieden met "oververzadiging van ijs"

Voorlopig blijft het nog bij simulaties. **Met zijn Concerto-project coördineert Thales de inspanningen van luchtvaartmaatschappijen uit negen Noord-Europese landen.** "Dat zijn 10.000 vluchten per dag. Zelfs als we slechts 2% van deze vluchten behandelen, moeten we toch honderden alternatieve trajecten berekenen. En dat binnen een beperkte tijd en met complexe en omvangrijke gegevens", vat Chris Deseure van Thales samen.

Sommige maatschappijen zijn ook begonnen met simulaties, zoals TUI Fly, Swiss Air, Easy Jet en Delta Air Lines in de Verenigde Staten, dat samenwerkt met het MIT. **Bij Air France is gewerkt aan 10.000 vluchten.** **"We hebben bevestigd dat 4% van onze vluchten 80% van de klimaatimpact als gevolg van niet-CO2-effecten veroorzaakt", aldus Vincent Etchebehere, directeur duurzame ontwikkeling en nieuwe mobiliteit.** In het kader van het Europese Ciconia-project, onder leiding van Airbus, gaat de maatschappij volgend jaar over tot praktische werkzaamheden om vluchten onder reële omstandigheden om te leiden.

Bij Eurocontrol is men nog een stap verder gegaan. Sinds 2021 voert het controlecentrum in Maastricht tests uit onder reële omstandigheden om condensstrepen boven Noordwest-Europa te voorspellen en te vermijden. "Deze tests brengen twee belangrijke beperkingen aan het licht: de nog steeds lage betrouwbaarheid van de voorspellingen en de toegenomen werkdruk voor de verkeersleiders in een toch al zeer drukke luchtruimte", legt Eurocontrol uit. Gevolg: ook de fundamentele wetenschap moet nog vooruitgang boeken om deze zones van "ijsoververzadiging", die het ontstaan van condensstrepen bevorderen, beter te kunnen lokaliseren.

"We kunnen geen tien jaar wachten"

Voor ngo's als Transport & Environment is de situatie echter al rijp. "We kunnen niet tien jaar wachten om het probleem aan te pakken. Europa heeft een zeer positieve aanpak, maar we moeten verder gaan en

ons niet tevredenstellen met het verzamelen van gegevens. **We dringen aan op progressieve wetgeving die gelijke tred houdt met de vooruitgang in het onderzoek**", aldus Diane Vitry.

Volgens de ngo waren de routes boven Europa, Noord-Amerika en de Noord-Atlantische Oceaan, en met name de nachtvluchten, in 2019 verantwoordelijk voor de helft van de opwarming van de aarde als gevolg van condensatiestriemen (). "Het zijn met name sommige van deze vluchten boven de Noord-Atlantische Oceaan die we zouden kunnen omleiden. Ze zijn verantwoordelijk voor een groot deel van de opwarming en vinden plaats in een minder drukke ruimte. Het zou een soort leren door te doen zijn, waardoor de voorspellingsmodellen kunnen worden verbeterd in plaats van te wachten tot ze perfect zijn", stelt Diane Vitry zich voor.

> De vakbonden FNV en CNV bereiden opnieuw stakingen voor bij KLM

(bron ANP, vertaald met Deepl) 4 september 2025

Mijn commentaar: In Nederland behoort de inflatie tot de hoogste in de eurozone: op het hoogtepunt van de crisis bedroeg deze meer dan 10% en sinds 2023 schommelt deze tussen +4% en +5%.

Dit maakt de sociale situatie bij KLM erg delicaat.

Het bedrijf heeft zijn prestatieniveau van vóór de pandemie nog niet teruggevonden.

De grondpersoneelsleden, wier salarissen tijdens de gezondheidscrisis waren verlaagd, hebben hun koopkracht nog niet teruggekregen.

Lees het artikel:

De twee grootste vakbonden van Nederland hebben vorige maand geweigerd om met KLM om de onderhandelingstafel te gaan zitten. De luchtvaartmaatschappij zou niet hebben voldaan aan de minimumvereisten van de collectieve arbeidsovereenkomst. **Ondertussen heeft KLM een akkoord gesloten met de vakbonden VKP, De Unie en NVLT.**

Volgens Jon van Dorland, leider van **de FNV, is dit een "echte oorlogsverklaring"**. "KLM kiest bewust voor verdeeldheid en probeert ons als grootste vakbond buiten spel te zetten", zegt hij.

Ook Souleiman Amallah, voorzitter van de vakbond **CNV, heeft kritiek op de nieuwe overeenkomst, die hij een "concessieovereenkomst" noemt.** Hij vindt de loonsverhoging van 2,25% tot mei 2026 onvoldoende.

KLM beweert dat deze verhoging niet zal leiden tot een verlies aan koopkracht voor de werknemers. De CNV is het daar niet mee eens. "We bereiden momenteel, in samenwerking met de FNV, acties voor in de vorm van korte werkonderbrekingen", aldus Amallah.

Volgens andere vakbonden is de overeenkomst "het maximaal haalbare"

In hun reacties **benadrukken de VKP, de NVLT en De Unie dat KLM in financiële moeilijkheden verkeert. Gezien deze situatie noemen zij het akkoord een "evenwichtig resultaat" en "het maximaal haalbare".**

De twee grootste vakbonden geven nog geen details over de stakingen.

(...)

> Transavia France: de industrialisering van een lowcostmaatschappij in het tijdperk van technologie

(bron: La Tribune / IBM Consulting) 2 september 2025

Mijn commentaar: Na lange tijd beperkt te zijn gebleven tot een vijftiental vliegtuigen, heeft de vloot van Transavia France een sterke groei doorgemaakt, van 33 naar 87 vliegtuigen tussen 2018 en 2025.

Deze aanhoudende groei heeft geleid tot ingrijpende veranderingen binnen het bedrijf, zowel op het gebied van personeelsbezetting als bij de invoering van nieuwe management- en planningstools, en blijft dat doen.

Lees het artikel:

In de zomer van 2026 zal Air France definitief vertrekken uit Orly. Haar lowcostdochter Transavia France zal de vrijgekomen slots overnemen en dan 50% van het verkeer van de luchthaven in de regio Parijs voor haar rekening nemen. "Dit draagt bij aan onze sterke groei, die ook te danken is aan de opening van nieuwe bestemmingen. We versterken daarom onze vliegtuigvloot met A320neo's", legt **Olivier Mazzucchelli, CEO van Transavia France**, uit. Dit jaar heeft de maatschappij een stijging van 17% gerealiseerd in het aantal aangeboden stoelen per kilometer en zal volgend jaar opnieuw een tweecijferige groei kennen. **"Dit zet ons ertoe aan om het bedrijf te industrialiseren en onze systemen en organisaties aan te passen. Het doel is om robuuste modellen te hebben, zodat de veiligheid van de vluchten steeds verder wordt verbeterd"**, legt de directeur van de maatschappij uit.

De transformatie van Transavia France is des te belangrijker omdat luchtvaartmaatschappijen wereldwijd worden geconfronteerd met groeikwesties, zoals Serge Do Vale, Senior Partner, Sales Market Leader bij IBM Consulting, benadrukt: "Er is een groeiende vraag, waaraan de huidige capaciteit van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen moeilijk kan voldoen. Technologische innovaties en veranderingen in interne modellen kunnen helpen om de impact van deze spanning te verminderen."

Omgaan met de complexiteit van een ecosysteem

Toename van het aantal vliegtuigen, vluchten en dus ook van het boordpersoneel en de passagiers: de logistieke keten van het reizen is complex en ondervindt de gevolgen van de minste weers- of operationele verstoring. Om de activiteiten te beheren, maakt Transavia France gebruik van innovatieve technologieën op basis van cloudplatforms en geavanceerde algoritmen. "We moeten een enorme hoeveelheid zeer uiteenlopende gegevens met elkaar vergelijken om de meest effectieve beslissingen te kunnen nemen, bijvoorbeeld om in realtime vluchtslots of vliegtuigrotaties, die aan strenge beperkingen onderhevig zijn, opnieuw toe te wijzen. Technologie biedt ons daarbij een belangrijke ondersteuning door al deze gegevens te integreren, uitgebreide berekeningen uit te voeren en ons te helpen bij het nemen van beslissingen", legt Olivier Mazzucchelli uit.

Het beheer van de activiteiten kan echter niet alleen intern plaatsvinden, met name om een belangrijke doelstelling van de luchtvaartmaatschappijen te waarborgen: het vertrek van vliegtuigen op D0, dat wil zeggen precies op het geplande tijdstip. Hier is de interactie met de luchthavens van cruciaal belang om het traject van de klant vlot te laten verlopen en hem tijdig te waarschuwen voor eventuele wijzigingen, zoals een verandering van gate of een lange wachttijd bij de veiligheidscontroles. "Om de reis soepel te laten verlopen, is een nauwe samenwerking tussen luchthavens en luchtvaartmaatschappijen nodig, die hun gegevens moeten delen. Dit blijft echter erg complex, omdat er geen enkel platform bestaat om deze gegevens te delen. Bovendien zijn sommige luchthavens erg proactief, zoals Orly, terwijl andere meer terughoudend zijn."

Aangesloten infrastructuur voor betere prestaties

Het vertrek op D0 hangt ook af van de luchthaveninfrastructuur zelf. Ook hier innoveren de maatschappijen, met het oog op efficiëntie. Transavia France raadt bijvoorbeeld aan om vooraf in te checken met smartphones, zodat passagiers zo dicht mogelijk bij het vliegtuig kunnen worden geleid. Om het in- en uitstappen te optimaliseren, zijn er dan loopbruggen aan de voor- en achterkant van het vliegtuig. **"Dit vereist een adequate luchthaveninfrastructuur, wat aanleiding geeft tot intensieve discussies tussen luchthavens en luchtvaartmaatschappijen. Wij pleiten voor investeringen in verbonden infrastructuur, die een echte meerwaarde biedt voor het beheer van passagiersstromen"**, benadrukt de CEO van Transavia France.

Naast de verbonden infrastructuur vernieuwt de maatschappij ook haar vloot met vliegtuigen die eveneens verbonden zijn. Deze maken voorspellend onderhoud mogelijk dankzij de verwerking van grote hoeveelheden gegevens door kunstmatige intelligentie en directe communicatie tussen het vliegtuig en de ingenieurs van de

maatschappij. (...) **Deze Airbus A320neo's van de nieuwste generatie stoten 15% minder CO2 uit dan de vliegtuigen die ze vervangen en zorgen voor een vermindering van 50% van de geluidsbelasting bij het opstijgen en landen. Andere maatregelen dragen bij aan de decarbonisatie, zoals het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstoffen, het optimaliseren van vliegroutes en ecologisch vliegen, waardoor de CO2-uitstoot per vlucht met wel 5% kan worden verminderd.**

(...)

Passagiers zijn zich waarschijnlijk niet bewust van alles wat er achter de schermen gebeurt, maar ook zij krijgen alle aandacht. "Ons model is dat van een lowcostmaatschappij, dus bieden we à-la-carteaanbiedingen en pakketten aan. Smartphone-apps zijn het geschikte medium om nieuwe functionaliteiten te promoten of samenwerkingsverbanden met externe partijen, zoals autoverhuurbedrijven en hotels, aan te gaan. " **Het delen van gegevens gebeurt echter vooral met de andere maatschappijen van de Sky Team-alliantie, wat eens te meer hun centrale rol aantoon, of het nu gaat om het exploiteren van vliegtuigen of het aanbieden van maaltijden tijdens de vlucht.**

> **Meer informatie over de privatisering van TAP Air Portugal**

(bron AFP) 5 september 2025

***Mijn commentaar:** De nieuwe Portugese regering, die sinds de verkiezingen van mei 2025 aan de macht is, geeft officieel een nieuwe impuls aan het proces van gedeeltelijke privatisering van haar nationale luchtvaartmaatschappij.*

Hoewel de voor de hand liggende kandidaten de grote Europese concerns zijn, maakt de door de Portugese regering gekozen formule (zij is van plan 49,9% te verkopen, waarvan 5% aan de werknemers) het mogelijk dat ook niet-Europese luchtvaartmaatschappijen zich kandidaat stellen.

Het maximale deelnemingspercentage van een niet-Europese onderneming in een Europese luchtvaartmaatschappij is namelijk beperkt tot 49% van het kapitaal en de stemrechten.

Lees het artikel:

De Portugese regering heeft vrijdag bekendgemaakt dat zij het bestek voor de privatisering van de luchtvaartmaatschappij TAP Air Portugal heeft goedgekeurd. Zij is van plan om tot 49,9% van het kapitaal over te dragen aan een groep die al in de sector actief is, zo maakte zij vrijdag bekend.

De openstelling van het kapitaal zal "uitsluitend" voorbehouden zijn aan luchtvaartmaatschappijen "die in ten minste één van de afgelopen drie jaar een omzet van meer dan vijf miljard euro hebben gerealiseerd", aldus de regering in een persbericht.

De selectiecriteria houden onder meer rekening met "de ontwikkeling van TAP" op de verbindingen naar de archipels van de Azoren en Madeira, alsook naar de Portugeestalige landen of landen waar een belangrijke nationale gemeenschap woont.

Het privatiseringsproces zal in verschillende fasen plaatsvinden over een periode van ongeveer acht maanden: een prekwalificatieaanbod, gevolgd door een biedingsperiode en een eventuele onderhandelingsfase, en ten slotte de definitieve beslissing van de ministerraad.

De offertes zullen worden beoordeeld op basis van financiële en operationele criteria, alsook op de naleving van sociale verbintenissen.

(...)

Verscheidende Europese luchtvaartmaatschappijen, zoals Air France-KLM, Lufthansa en de IAG-groep (British Airways en Iberia), hebben al belangstelling getoond.

(...)

> Ryanair schrapt deze winter meer dan een miljoen stoelen en stopt met vluchten naar verschillende luchthavens

(bron: Journal de l'Aviation Espagne) 4 september 2025

Mijn commentaar: De voorzitter van Aena (de Spaanse luchthavenbeheerder) heeft zich fel uitgesproken en in een persbericht "een strategie van afpersing" en "intimidatie" aan de kaak gesteld, terwijl de toegepaste verhoging volgens hem "onbeduidend" zal zijn voor de beslissing van de passagier om al dan niet een vliegticket te kopen.

Hij bekritiseert de voortdurende druk die Ryanair uitoefent op lokale overheden of regeringen om subsidies of voorkeursbehandeling te verkrijgen, en beschuldigt de leiding van de maatschappij van een "verontrustende plutocratische visie op het politieke systeem".

Maar zolang lokale overheden de dictaten van Ryanair accepteren, zal dit systeem blijven bestaan. De CEO van de Ierse luchtvaartmaatschappij zou als mantra kunnen hebben: "Zolang ik win, speel ik mee".

Lees het artikel:

Er is onenigheid tussen Ryanair en de Spaanse luchthavenbeheerder AENA. De Ierse lowcostmaatschappij heeft zopas aangekondigd dat ze deze winter een miljoen stoelen op vluchten van en naar Spanje gaat schrappen. Deze maatregel gaat gepaard met de sluiting van haar basis in Santiago de Compostella, de annulering van vluchten naar Tenerife-Noord deze winter en de opschorting van vluchten naar Vigo vanaf 1 januari.

De Ierse luchtvaartmaatschappij zal daarmee haar aanwezigheid met 41 % verminderen op regionale luchthavens en met 10 % op de Canarische Eilanden, met een totale impact die wordt geraamd op tot twee miljoen stoelen per jaar. De luchthavens van Zaragoza, Santander, Asturië en Vitoria zullen te maken krijgen met een vermindering van het aantal vluchten tot 45 %. In totaal zullen 36 verbindingen worden getroffen, wat neerkomt op een totale vermindering van ongeveer 16 % van de capaciteit in Spanje.

"Het besluit van AENA en haar aandeelhouders (waaronder de Spaanse regering) om de toch al weinig concurrerende luchthavenheffingen volgend jaar met 6,62 % te verhogen, is het laatste bewijs dat de monopolistische luchthavenexploitant geen belang heeft bij het ontwikkelen van het verkeer op de Spaanse regionale luchthavens, en zich alleen wil concentreren op het behalen van recordwinsten op de belangrijkste luchthavens van het land", aldus Eddie Wilson, CEO van Ryanair DAC, de belangrijkste luchtvaartmaatschappij van de groep, in een persbericht.

De AENA reageerde onmiddellijk met een verklaring waarin zij aangaf dat Ryanair in verschillende Europese landen, met name in Duitsland, Frankrijk, Italië en het Verenigd Koninkrijk, een strategie van politieke druk had gevolgd. Volgens AENA voert de maatschappij een "oneerlijk communicatiebeleid" door de discussie over de gereguleerde tarieven, die in 2026 met 0,68 euro per passagier zullen stijgen, te vermengen met de gemiddelde stijging van 21 % van haar eigen tickets in het afgelopen jaar. Zij merkt ook op dat regionale luchthavens zeer lage kosten hebben in vergelijking met het gemiddelde van het netwerk en benadrukt dat de stopzetting van lijnen vooral te maken heeft met herverdelingen van de vloot en vertragingen bij de levering van haar vliegtuigen, en niet met een vermeende verhoging van de heffingen. (...)

> De overname van Air Lease versnelt de opmars van vliegtuigverhuurders nog verder

(bron: Les Echos) 3 september 2025

Mijn commentaar: Luchtvaartmaatschappijen maken steeds vaker gebruik van dit systeem van vliegtuigverhuur. Ze volgen twee modellen.

- Ofwel betalen ze de verhuurder een huurbedrag over meerdere jaren om gebruik te maken van zijn vliegtuigen.
- Ofwel kopen ze zelf vliegtuigen die ze vervolgens doorverkopen aan een verhuurder om ze vervolgens weer van hem te huren.

Het idee is om hun financiële balans te verlichten

Dit leasemodel wordt door veel managementteams als financieel voordelig beschouwd, met name door goedkope luchtvaartmaatschappijen.

Het stelt luchtvaartmaatschappijen ook in staat om snel toegang te krijgen tot vliegtuigen van de nieuwe generatie, die 25% minder brandstof verbruiken dan oudere toestellen, op een moment dat de beschikbaarheid van deze nieuwe vliegtuigen afneemt

Analisten schatten dat de maandelijkse huur van een A320neo tussen de 280.000 en 380.000 dollar ligt.

Lees het artikel:

Een van 's werelds grootste eigenaren van passagiersvliegtuigen, met een vloot van meer dan 541 toestellen, staat op het punt van eigenaar te veranderen. Het gaat niet om een luchtvaartmaatschappij, maar om de Amerikaanse vliegtuigverhuurder Air Lease, die zojuist een overnamebod van het Japanse consortium Sumitomo Corp heeft geaccepteerd voor 7,4 miljard dollar.

Dit zal opnieuw voor een ommekeer zorgen in de kleine wereld van vliegtuigverhuurders, die al meer dan de helft van de wereldwijde vloot in handen hebben en een steeds grotere rol spelen in de orderportefeuilles van Airbus en Boeing.

Met deze nieuwe overname **komt de Japanse groep**, die al eigenaar is van SMBC Aviation, een van de belangrijkste concurrenten van Air Lease, **aan het roer te staan van een vloot van meer dan 1.200 vliegtuigen**, in volledige eigendom of in beheer, **met 489 vliegtuigen in bestelling**. Dat is bijna evenveel als de marktleider, het Ierse AerCap, met 1.600 vliegtuigen in portefeuille, dat zich in 2021 van de kopgroep had losgemaakt door het Amerikaanse Gecas voor 30 miljard dollar van GE over te nemen.

De overname van Air Lease is van dezelfde omvang. Als we de aankoopprijs van 7,4 miljard dollar (65 dollar per aandeel) en de overname van de schuld bij elkaar optellen, **vertegenwoordigt de overname van Air Lease een totale financiële verplichting van 28,2 miljard dollar voor Sumitomo Corp**. Gezien de omvang van de transactie heeft Sumitomo zich verzekerd van de deelname van de Amerikaanse investeringsfondsen Brookfield en Apollo, die ook zeer actief zijn in de luchtvaart. Apollo heeft met name Air France-KLM geholpen om zijn balans te herstellen door samen met Air France te investeren in de oprichting van een joint venture, die eigenaar is van een deel van de vliegtuigmotoren van Air France.

(...)

De wedloop om schaalgrootte die de wereld van de vliegtuigverhuurders al enkele jaren in zijn greep houdt, wordt in feite vooral gedreven door de noodzaak om van beide vliegtuigbouwers de laagst mogelijke prijzen te bedingen, om zo aantrekkelijke prijzen aan de luchtvaartmaatschappijen te kunnen aanbieden. Dit veronderstelt dat men over voldoende financiële middelen en een voldoende groot klantenbestand beschikt om de grootst mogelijke orders te kunnen plaatsen.

Dat had Steven Udvar-Hazy, de oprichter van Air Lease die vorig jaar met pensioen ging, heel goed begrepen. Hij werd zelfs een van de 'koningsmakers' van de luchtvaartindustrie, die in staat was om het succes of het falen van een nieuw vliegtuig te voorspellen. Eind 2024 bedroeg de waarde van de orderportefeuille van Air Lease volgens zijn cijfers 17,1 miljard dollar, waarvan 11,3 miljard dollar voor Airbus en 5,7 miljard dollar voor Boeing. Genoeg om zowel in Toulouse als in Seattle de rode loper voor hem uit te rollen.

Einde van het persoverzicht

> Evolutie van de aandelenkoers van Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 6 september af op **13,1905 euro**. Over de week genomen daalde het licht (-0,79%) na in twee maanden tijd te zijn verdubbeld.

Het aandeel noteerde:

- op 1 januari 2024 13,60 euro,
- op 1 juli 2024 8,23 euro,
- op 1 januari 2025 7,604 euro,
- op 1 juli 2025 op 9,08 euro,

Het gemiddelde (de consensus) van analisten voor de AF-KLM-aandeel over 12 maanden is **10,12 euro** (begin januari 2024 was dit 17,50 euro). De hoogste koersdoelstelling is 14,25 euro, de laagste 5,70 euro.

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

Op mijn blog vindt u [meer informatie over de consensus van analisten](#).

Hieronder vindt u de evolutie van de beurskoers over de afgelopen 5 jaar.



Mijn commentaar: De aandelenkoers is deze week vrijwel stabiel gebleven, na een verdubbeling van de koers in twee maanden tijd.

Opvallend is dat de aandelenkoers ruim (+30%) boven de consensus van analisten ligt, wat zelden voorkomt.

> Ontwikkeling van de brandstofprijs deze week

De prijs van een vat kerosine in Europa is licht gedaald (-1 dollar) tot 89 dollar. Eind juni 2023 bedroeg de prijs 94 dollar en vóór het uitbreken van de oorlog in Oekraïne 79 dollar.

De prijs van een vat Brent-olie (Noordzee) is gedaald (-2 dollar) tot 66 dollar.

Van half februari 2022 tot eind juli 2022 schommelde de prijs tussen 100 en 120 dollar. Sindsdien schommelde hij tussen 75 en 99 dollar.

Mijn commentaar: De olieprijs is al drie weken stabiel.

> Beheer van FCPE

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

De fondsen worden beheerd en de beslissingen worden genomen door de raden van commissarissen, die u in juli 2021 voor vijf jaar hebt gekozen.

De fondsen Partners for the Future, Aeroactions, Majoractions en Concorde bezitten uitsluitend aandelen van Air France.

De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren diverse aandelenportefeuilles.

Mijn opmerking: Als u meer informatie wilt over het beheer van de verschillende FCPE Air France, verwijst ik u naar [mijn website navigaction](#), rubriek *L'actionnariat salarié Air France-KLM*.

Nadere informatie

Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een aansporing tot verkoop of een uitnodiging tot aankoop van aandelen van Air France-KLM.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij informatie of opmerkingen doorgeven waarmee ik u beter kan informeren.

U kunt mij per omgaande alle vragen stellen over de Air France-KLM-groep of het werknemersaandeelhouderschap.

Tot ziens.

Mijn laatste brieven vindt u hier

Als u deze brief waardeert, stuur hem dan door.

Nieuwe lezers kunnen de nieuwsbrief ontvangen door [mij](#) het e-mailadres van hun keuze [door te geven](#).

|François Robardet

Als koploper van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart brengen we mensen dichter bij elkaar om aan de wereld van morgen te bouwen.

(Bestaanreden van Air France-KLM)

Ik vertegenwoordigde de werknemers en voormalige werknemers van Air France-KLM. U kunt mij vinden op mijn Twitter-account @FrRobardet en op LinkedIn.

Deze brief gaat over de luchtvaart wereldwijd en onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM. U ontvangt deze brief omdat u zich hier persoonlijk voor heeft aangemeld.

Als u deze nieuwsbrief niet meer wilt ontvangen, [meld u dan af](#)

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

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

11.670 personen ontvangen dit persoverzicht rechtstreeks



Bekijk de andere brieven op mijn blog



© Alle rechten voorbehouden