

Geen verlaging op Schiphol na 2024

I Brief van François Robardet

In de voorhoede van een meer verantwoorde Europese luchtvaart brengen we mensen samen om te bouwen aan de wereld van morgen
(raison d'être van de Air France-KLM Groep).



voormalig directeur Air France-KLM

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers PS en PNC-aandeelhouders

N°939, 20 novembre 2023

Si vous ne voyez pas correctement cette page, ou si vous souhaitez lire les versions anglaises ou néerlandaises

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 operatie om het kapitaal open te stellen voor werknemers en voormalige werknemers van de Air France-KLM groep eindigt op vrijdag 24 november.

U vindt informatie aan het einde van deze nieuwsbrief in de rubriek Goed om te weten.

*Houd er rekening mee dat **deze informatie geen uitnodiging is om aandelen Air France-KLM te verkopen of te kopen.***

*Veel leesplezier.
François*

Persoverzicht van maandag

> **Geen versmalling Schiphol in 2024 of later: Brussel wil eerst alternatieven**

(bron Luchtvaart nieuws, vertaald met DeepL) 15 november - **De Europese Commissie zal eind dit jaar waarschijnlijk ook de notificatie van het ministerie**

van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) over de balanced approach procedure afwijzen. Deze procedure is nodig zodat Schiphol het verkeer kan terugbrengen tot maximaal 452.000 vliegtuigbewegingen vanaf 2025.

Dat vertelden Brusselse insiders woensdag aan Aviation News, in de marge van de IATA-conferentie in Amsterdam. **De gebalanceerde aanpak houdt in dat eerst alle andere middelen om geluid en overlast voor omwonenden van Schiphol te verminderen moeten** worden ingezet voordat gedwongen slotreducties om milieuredenen kunnen worden doorgevoerd. Onder andere KLM legde uit hoe dit kan, bijvoorbeeld door te investeren in een moderne, stillere vloot, intelligentere naderings- en vertrekprocedures, optimaal gebruik van start- en landingsbanen, operationele aanpassingen en door de nacht zoveel mogelijk te sparen. Ook zal de geluidsoverlast de komende jaren met 20% afnemen, een doelstelling van demissionair minister van Transport Mark Harbers.

Met deze nieuwe evenwichtige aanpakprocedure **zal de minister van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) opnieuw voor problemen zorgen in Brussel, nadat hij zijn controversiële experimentele project voor de eerste versmalling in 2024 had geannuleerd** onder zware druk van de Europese Commissie en het Amerikaanse ministerie van Transport.

Deze laatste had bedreigd met represailles tegen KLM in de VS voor het schrappen van historische Amerikaanse slots op Schiphol en het weren van nieuwkomer JetBlue in strijd met de Open Skies overeenkomst. "Dit leidde tot spanningen die de Nederlandse regering heeft onderschat", aldus een politieke bron die anoniem wenst te blijven.

(...)

De dag na de IATA-bijeenkomst zeiden mensen overal: "Een schande voor Nederland". Volgens de aanwezige luchtvaartjuristen vergeet men vaak dat de huidige bovengrens van 500.000 starts en landingen op Schiphol door drie regeringen en parlementen is goedgekeurd en wordt gezien als de geldende wetgeving in Brussel. "Het is daarom politiek gezien niet mogelijk om er zo makkelijk vanaf te komen.

De luchtvaartindustrie is zowel blij als boos met de reactie van Schiphol. **De directie van Schiphol zegt teleurgesteld te zijn over het uitstel van de versmalling, omdat omwonenden niet de grote winnaars zijn in de deal.** "Veel dingen zijn nu onduidelijk en onzeker, terwijl het echt nodig is om de overlast voor omwonenden te verminderen. De noodzaak voor een nachtelijke sluiting is groter dan ooit", aldus de luchthaven.

De luchthaven, waar de luchtvaartmaatschappijen klant van zijn, zou op zijn minst de inspanningen en miljardeninvesteringen moeten noemen die de industrie heeft gedaan om schoner, stiller en zuiniger te vliegen en lawaai en vervuiling te verminderen.

(...)

Mijn commentaar: Volgens de Nederlandse pers is de Nederlandse minister van Verkeer Harbers "ernstig berispt door de Europese Unie voor de mislukte klus die hij heeft geklaard".

De Europese Commissaris voor Transport heeft zijn "ernstige zorgen" geuit over het "niet respecteren van de balanced approach procedure". Brussel heeft ook gedreigd een inbreukprocedure te starten tegen de heer Harbers "voor wat zij beschouwt als het niet naleven van de Europese regelgeving".

Terwijl alleen het 2024 activiteitenreductieproject op Schiphol werd afgewezen, zal dit waarschijnlijk ook gelden voor de 2025 versie.

Dit is natuurlijk heel goed nieuws voor KLM, in afwachting van de reactie van de directie van Schiphol.

In de afgelopen maanden liet de directie van Schiphol doorschemeren dat ze hoe dan ook niet de mankracht zou hebben om meer dan 470.000 vluchten af te handelen in 2024, wat gewoon een andere manier is om de mening van Brussel te negeren.

> Air France-KLM's interesse in Portugese luchtvaartmaatschappij TAP gedwarsboemd ...

(bron Le Figaro) 17 november - **Air France-KLM zal nog een paar maanden moeten wachten om erachter te komen of haar bod op de Portugese luchtvaartmaatschappij TAP aan de eisen van de autoriteiten voldoet. Het land is** eind september officieel begonnen met de privatisering van 51% van de nationale luchtvaartmaatschappij, wat de interesse heeft gewekt van de drie grote Europese groepen: Air France-KLM, Lufthansa en de IAG-groep (British Airways, Iberia, enz.). De Portugese premier is op 7 november afgetreden op verdenking van verduistering en corruptie. Er zal dus geen beslissing over TAP worden genomen voordat de nieuwe regering is gevormd, die zal volgen op de vervroegde parlementsverkiezingen die over vier maanden zullen plaatsvinden.

Miguel Frasquilho, een econoom en voormalig voorzitter van het Portugese bedrijf, gelooft dat dit uitstel de waardering van het bedrijf ten goede zal komen. "De strenge herstructurering die werd opgelegd om het bedrijf winstgevend en duurzaam te maken, werpt nu zijn vruchten af en de regering moet de privatisering niet overhaasten", zei hij. TAP, dat in grote problemen verkeerde, keerde in het derde kwartaal terug naar de zwarte cijfers. Het boekte een recordwinst van 180,5 miljoen euro, een stijging van 62,2% ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar.

(...)

Mijn commentaar: *Geduld en tijd zijn belangrijker dan kracht en woede.*

Deze moraal van La Fontaine, die nog steeds van toepassing is op de zaak Alitalia / ITA Airways, is nu van toepassing op de zaak TAP Air Portugal.

We zullen moeten wachten op de vorming van een regering na de vervroegde verkiezingen op 10 maart 2024 om vooruitgang te boeken met de verkoop van de Portugese luchtvaartmaatschappij.

> ... Steun van de Franse overheid

(bron Le Figaro, vervolg van vorig artikel) 17 november - **Air France-KLM, dat in 2020 en 2021 een gecumuleerd verlies van 10 miljard euro had, werd grotendeels gesteund door de Franse staat en gedwongen haar leningen terug te betalen**, onder toezicht van de Europese Commissie, om weer deel te kunnen nemen aan de consolidatie van de Europese markt. Dit is nu bereikt. **De Franse overheid heeft via het Agence des participations de l'État (APE) de voorwaarden waaronder de leningen werden afgelost herhaald en verduidelijkt.**

Tijdens de Covid-crisis heeft de staatsaandeelhouder - die 28,6% van het kapitaal van Air France-KLM in handen heeft - drie of vier operaties uitgevoerd om de groep te redden. **We hebben deelgenomen aan twee kapitaalverhogingen, in 2021 en 2022,**" herinnert Alexis Zajdenweber, hoofd van het Agence des participations de l'État (APE) zich. De eerste voor ongeveer €600 miljoen en een tweede voor ongeveer €650 miljoen in 2022. Een totaal van €1,250 miljard. Tot op heden **zijn deze investeringen nog steeds ongeveer 35% minder waard dan** de prijs waartegen we hebben ingeschreven. Dat is op zich geen probleem - we zijn een langetermijninvesteerder - maar we kunnen niet zeggen dat we snel een substantiële meerwaarde op deze operaties hebben gerealiseerd.

Daarnaast werd in maart 2020 een lening van 4 miljard euro met staatsgarantie (PGE) verstrekt, die in 2023 werd terugbetaald. We hebben geen rente ontvangen", legt het hoofd van de APE uit, geïrriteerd door berichten dat de Franse regering zou hebben geprofiteerd van de maatregelen die zijn genomen om de nationale luchtvaartmaatschappij tijdens de crisis te helpen. De banken leenden geld en ontvingen terugbetaling en rente. **De vergoeding van de staat was beperkt tot een garantievergoeding**, in overeenstemming met de tijdelijke kaderregeling voor staatssteun van de Europese Commissie, en bedoeld als vergoeding voor het feit dat de staat 90% van het risico op verliezen droeg". In geval van wanbetaling zou 90% van het bedrag door de staat worden gedragen. "In dit opzicht ontving de staat **180 miljoen euro** tussen de toekenning van de PGE en de terugbetaling ervan in maart 2023", legt Alexis Zajdenweber uit.

Vervolgens heeft de staat de groep in mei 2020 een aandeelhoudersvoorschot van 3 miljard euro toegekend. "We hebben geprobeerd om in elke fase te voldoen aan de door Brussel gestelde criteria. Dit rechtvaardigde een bepaald vergoedingsniveau dat in verhouding stond tot het risiconiveau", benadrukt het hoofd van APE. Dit aandeelhoudersvoorschot werd in april 2021 omgezet in "super achtergestelde" effecten, die risicovoller zijn dan obligaties. **In de drie jaar dat de regeling van kracht is, hebben we 392 miljoen euro ontvangen.** De Commissie eiste een vergoeding die het hoge risico van deze instrumenten weerspiegelde",

benadrukt de hoge ambtenaar.

Hij wijst erop dat Air France-KLM sinds 2008 geen dividend heeft uitgekeerd aan haar aandeelhouders, noch aan de Franse staat, een langetermijnaandeelhouder, die niet klaagt.

Mijn commentaar: Het artikel verwijst naar een onderwerp dat werd behandeld in [mijn brief nr. 936](#): "De redding van Air France is een jackpot geworden voor de Franse staat".

In het artikel in Les Echos staat:

=== begin citaat

Volgens onze informatie heeft Air France-KLM in totaal ongeveer 650 miljoen euro aan de Franse staat betaald, in de vorm van een garantie voor de 4 miljard euro aan bankleningen die voor 90% met belastinggeld zijn gegarandeerd, rente op de rechtstreekse lening van 3 miljard euro van de staat-aandeelhouder en vergoedingen voor vervroegde aflossing.

=== einde citaat

Volgens de directeur van het Agence des participations de l'État (APE) is het bedrag iets lager (€572 miljoen).

Dit bedrag zal in de toekomst opnieuw moeten worden beoordeeld, wanneer de Franse staat de aandelen verkoopt die het heeft verworven tijdens de kapitaalverhogingen van 2021 en 2022.

> Emirates bouwt nieuwe MRO-vestiging op Dubai World Central

(bron: Flightglobal, vertaald met DeepL) 14 november - **Golfmaatschappij Emirates gaat een nieuwe technische faciliteit van 950 miljoen dollar bouwen op World Central Airport in Dubai om ten minste de komende 20 jaar te kunnen voldoen aan de behoeften van haar vloot en activiteiten.**

De faciliteit zal een volledig scala aan technische diensten aanbieden, waaronder lichte en zware onderhoudsprogramma's, motorreparaties en -testen, complete cabine-interieurs en vliegtuigconversies.

(...)

De faciliteit zal niet alleen voldoen aan de behoeften van de vloot van Emirates tot de jaren 2040, maar zal ook reservecapaciteit kunnen leveren aan andere luchtvaartmaatschappijen.

De bouw van de eerste fase van het project moet volgend jaar beginnen en in 2027 voltooid zijn. Deze fase omvat acht onderhoudshangars en een verfhangar, die geschikt zijn voor commerciële vliegtuigen, waaronder Airbus A380's.

Ali Mubarak Al Soori, Emirates Group Executive Vice President of Facilities and

Project Management, zegt: "**Er zijn voorzieningen getroffen voor verdere uitbreiding, mogelijk een verdubbeling van de capaciteit in fase 2, in lijn met de groei van de vloot en de operationele vereisten van Emirates.**"

Het bestaande technische centrum van Emirates op Dubai International Airport zal de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij blijven ondersteunen, waarbij het nieuwe DWC-complex in eerste instantie zal worden gebruikt voor overloopwerkzaamheden en zware onderhoudsprogramma's met een langere grondtijd voor vliegtuigen.

Mijn commentaar: Zorg ervoor dat je Dubai World Central Airport (DWC) niet verwart met Dubai International Airport (DXB). Ze liggen ongeveer zestig kilometer uit elkaar.

Dubai International Airport (DXB) is momenteel de op twee na drukste luchthaven ter wereld (ongeveer 90 miljoen passagiers per jaar). Het ligt echter in het centrum van de stad, dicht bij het verzadigingspunt, en de kleine oppervlakte (29 km²) betekent dat er geen plannen zijn om het uit te breiden.

Daarentegen is Dubai's World Central Airport (DWC) met een oppervlakte van 140 km² de op één na grootste luchthaven ter wereld. Het is de bedoeling dat het in 2030 zijn buurman vervangt. Uiteindelijk zal het een jaarlijkse capaciteit hebben van meer dan 160 miljoen passagiers.

Op deze nieuwe luchthaven wordt het toekomstige onderhoudscentrum voor vliegtuigen van Emirates gebouwd.

De nieuwe faciliteit zal Emirates in staat stellen om volledig zelfvoorzienend te zijn op het gebied van onderhoud, reparaties, revisies en alle technische vereisten voor onze vloot vliegtuigen.

> Niet-naleving avondklok op luchthaven Nantes: boetes voor luchtvaartmaatschappijen kunnen hoog oplopen

(bron Le Figaro) 14 november - **Luchtvaartmaatschappijen zouden uiteindelijk nog meer kunnen betalen voor vertragingen en het niet naleven van de avondklok op een aantal luchthavens in Frankrijk, waaronder Nantes, Orly en Charles-de-Gaulle.** Op vrijdag, als onderdeel van de behandeling van de begroting voor 2024 door de Nationale Assemblee, werd hiervoor **een amendement** - voorgesteld door de ecologiefractie - gestemd. Het **voorziet in een verdubbeling van de maximale boetes die** kunnen worden opgelegd door de Airport Nuisance Control Authority (Acnusa). Deze maxima zijn sinds 2012 niet meer gewijzigd.

Volgens Julie Laernoës, ecologisch parlementslid voor Loire-Atlantique, is het **aangenomen amendement "bedoeld om de strijd tegen luchthavenoverlast op te voeren"**. Terwijl de maximale boete momenteel €40.000 is, heeft de Franse

burgerluchtvaartautoriteit (DGAC) verklaard dat de gemiddelde boete die momenteel wordt opgelegd rond de €15.000 ligt. "Het was dringend noodzakelijk om Acnusa een groter afschrikkend vermogen te geven en het plafond voor boetes te verhogen om luchtvaartmaatschappijen aan te moedigen de wet na te leven, in plaats van hun economische belangen boven naleving van milieuregels te stellen", aldus het Parlementslid.

Samen met Paris-Orly is de luchthaven van Nantes een van de luchthavens die het meest getroffen wordt door het niet naleven van de huidige wetgeving.

Afgelopen juni publiceerde Acnusa een persbericht waarin het een vorm van "gewenning" van luchtvaartmaatschappijen op dit gebied aan de kaak stelde. Kort daarna, half augustus, uitte de autoriteit ook kritiek op de intensieve rotaties van bepaalde luchtvaartmaatschappijen en vroeg hen om hun vluchtschema's te herzien, rekening houdend met de "operationele beperkingen" van een infrastructuur die bedoeld was om de stopzetting van het project Notre-Dame-des-Landes te compenseren.

Deze verduidelijkingen hadden geen echt effect. De avondklok op de luchthaven van Nantes, die van kracht is tussen middernacht en zes uur 's ochtends, is de afgelopen maanden herhaaldelijk overtreden. Om deze situatie te verhelpen, wil Julie Laernoës een nog strengere wetgeving: **"De prioriteit is natuurlijk om de avondklok te herschrijven en uit te breiden, zodat de beperking op nachtvluchten op de luchthaven Nantes Atlantique echt afdwingbaar wordt".**

(...)

Mijn commentaar: In tegenstelling tot wat de titel van het artikel suggereert, geldt de verhoging van de boetes voor het niet naleven van de avondklok voor alle luchthavens waarvoor een avondklok geldt.

Op dit moment betalen ze liever de boetes dan dat ze vliegtuigen omleiden naar andere hubs, met alle ongemakken van dien voor de passagiers en de extra kosten voor de luchtvaartmaatschappij (kosten van accommodatie voor de passagiers of omleiding, kosten om het vliegtuig de volgende dag terug te brengen, beheer van de bemanning).

Als deze maatregel van kracht wordt, zou dat een grote omwenteling betekenen voor lagekostenmaatschappijen, die zouden kunnen besluiten om hun basis op sommige van deze luchthavens te sluiten.

De betrokken luchtvaartmaatschappijen in Nantes (EasyJet, Volotea, Transavia en Air France) hebben al aangegeven dat ze in de verleiding zouden kunnen komen om hun vliegtuigen te verplaatsen als er een strengere, strengere avondklok wordt ingevoerd.

> Clément Beaune kondigt de herschrijving en herlancering aan van de aanbesteding voor de concessie Nantes Atlantique

(bron Journal de l'Aviation) 17 november - Anderhalve maand nadat de aanbestedingsprocedure voor de heropening van de concessie van de luchthaven Nantes Atlantique werd stopgezet, keerde de minister van Transport, **Clément Beaune**, op 16 november terug naar Nantes om de volgende ontwikkelingen in het dossier te schetsen. Hij **kondigde de herlancering van een nieuwe aanbesteding aan, met een herdefiniëring van het bestek tegen het einde van het jaar en een herschrijving van de avondklok.**

De vorige aanbesteding, die in oktober 2019 werd uitgeschreven, genereerde niet voldoende interesse voor een concurrerende aanbestedingsprocedure. De voorwaarden waren achterhaald door de gezondheids crisis, de impact op het verkeer en de strengere milieueisen. **De regering heeft zichzelf zes weken de tijd gegeven om de procedure opnieuw op te starten, met een bestek dat zal worden opgesteld rekening houdend met de nieuwe omgeving en waarbij de lokale overheden zullen worden betrokken bij het opstellen van het bestek. Eén ding is zeker: het project om de landingsbaan 400 meter naar het zuiden te verlengen is definitief van de baan.**

Het doel is om voorstellen voor de overname van de concessie in 2024 en 2025 aan te moedigen en te bestuderen, zodat het nieuwe contract in 2026 kan worden gegund en de herontwikkeling van de luchthaven kan beginnen. In de tussentijd heeft de Franse regering Vinci Airports, de huidige concessiehouder, gevraagd om een noodwerkprogramma te starten om de kwaliteit van de dienstverlening op de hub te verbeteren.

Ze wil ook het avondklokdecreet, dat in april 2022 werd ingevoerd, herschrijven om het onderzoek en de toepassing van sancties bij niet-naleving te versnellen, zodat zaken in minder dan een maand kunnen worden afgehandeld. De avondklok verbiedt vluchten tussen middernacht en 6 uur 's ochtends, maar staat toe dat vluchten worden overboekt om redenen waarop de luchtvaartmaatschappij geen invloed heeft. Sinds de invoering heeft 49% van de nachten geen vlucht gehad tijdens de spertijd, tegenover 2% in 2019, maar **75% van de overschrijdingen wordt beschouwd als een overtreding en wordt bestraft.**

Tot slot zal tegen het einde van het jaar een onafhankelijke studie worden gestart om de gezondheidsproblemen in verband met luchthavenactiviteiten te analyseren.

Mijn commentaar: Vijf jaar nadat het project voor de bouw van een nieuwe luchthaven in Notre-Dame-des-Landes werd opgegeven, zijn de werkzaamheden voor de herontwikkeling van de luchthaven van Nantes nog niet begonnen.

Het lijdt geen twijfel dat het nieuwe bestek, dat rekening zal houden met de bezorgdheid over de klimaatverandering, anders zal zijn dan het vorige.

> Airbus redt de dag in Dubai met een order van Emirates voor 15 extra A350's

(bron Les Echos) 16 november - **Hoewel Airbus achterblijft bij Boeing in de race om orders, sloot het de Dubai Airshow af met goed nieuws: een order voor nog eens 15 A350-900's van Emirates.** Dit komt bovenop de 50 A350-900's die Emirates al heeft besteld, met een geschatte waarde van 13 miljard dollar.

Deze troostprijs doet echter niets af aan de teleurstelling van Airbus in Dubai. **Met de megaorder van Turkish Airlines die nog steeds niet is geplaatst, eindigde de Europese vliegtuigbouwer de show ver achter Boeing, met 56 orders (26 langeafstands A350's en 30 middellangeafstands A220's) tegenover 246 voor zijn Amerikaanse rivaal (136 langeafstands en 110 middellangeafstands).**

Maar **bovenal werd het nieuwe vlaggenschip van de reeks, de A350-1000, ontworpen om de A380 te vervangen, twee keer afgescheept door Emirates.** Niet alleen heeft de in Dubai gevestigde luchtvaartmaatschappij nog steeds geen enkel toestel gekocht, maar bestelt ze liever 95 exemplaren van haar concurrent, de Boeing 777X, maar ook heeft haar Executive Chairman, **Tim Clark, de prestaties van de Rolls-Royce motoren in twijfel getrokken.**

Tijdens een ontmoeting met de pers maakte de voorzitter van Emirates duidelijk dat hij geen A350-1000 zal bestellen zolang de Rolls-Royce XWB-97 motoren, die speciaal voor dit vliegtuig zijn ontwikkeld, niet het vereiste niveau van betrouwbaarheid en onderhoudskosten hebben bereikt. "De motor doet niet wat we willen dat hij doet, dus we gaan geen order plaatsen totdat dat wel het geval is," vat Tim Clark samen.

De Emirates-baas was nog specifiek over zijn verwachtingen. Volgens hem zouden de speciaal voor de A350-1000 ontwikkelde Rolls-Royce Trent XWB-97-motoren elke 400 tot 500 vliegreizen terug moeten naar de onderhoudswerkplaats, vanwege de bedrijfsomstandigheden - grote hitte en zand - die in de Golfregio moeilijker zijn dan elders. Emirates eist dat zijn vliegtuigmotoren minstens 2000 uur achtereen kunnen werken voordat ze voor onderhoud naar de werkplaats gaan.

Dit is niet de eerste keer dat Tim Clark Airbus en Rolls-Royce onder druk zet in verband met de A350. **In 2014 annuleerde Emirates een order voor 70 A350's omdat het de prestaties van de Rolls-Royce motoren onvoldoende vond.**

De Britse motorfabrikant moest terug naar de tekentafel, totdat het met een verbeterde versie van de Trent XWB-84 kwam voor de A350-900, die Emirates blijkbaar tevreden stelde, terwijl het een specifieke versie ontwikkelde - de Trent XWB 97 - voor de A350-1000. Maar hoewel deze laatste al 226 bestellingen heeft binnengehaald, tegenover 791 voor de A350-900, waaronder 42 van Qatar Airways en 20 van Etihad, is Emirates nog steeds niet tevreden.

Afgezien van de onderhoudskosten heeft de luchtvaartmaatschappij uit Dubai nooit onder stoelen of banken gestoken dat ze een krachtigere versie van de A350 wil, die meer passagiers en vracht kan vervoeren dan de 480 passagiers van de huidige tweeklassenversie. Dit is voordat ze een alternatief heeft voor de toekomstige

Boeing 777-10 om haar A380's met 519 tot 650 plaatsen te vervangen. Maar Airbus heeft het idee van een A350-1100 die groter is dan de huidige A350-1000 altijd uitgesloten, terwijl Boeing tot nu toe moeite heeft gehad om zijn 777Xs te verkopen.

Mijn commentaar: De geografische ligging van hun hubs en het ontbreken van een binnenlandse markt dwingen de luchtvaartmaatschappijen in de Golfstaten om voornamelijk vliegtuigen met twee gangpaden en zo groot mogelijke afmetingen te gebruiken.

Dit is niet het geval voor Europese en Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, die hun hubs bevoorraden met vliegtuigen met één gangpad.

Einde persoverzicht

> **Koersontwikkeling Air** France-KLM

Het aandeel **Air France-KLM** is maandag 20 november gesloten op **12,402 euro**. Het aandeel **stijgt** deze week met **+2,01%**.

In drie weken tijd is de koers van het aandeel Air France-KLM met meer dan 13% gestegen.

Het stond op 12,53 euro op 2 januari 2023 en op 17,77 euro op 19 juni 2023.

Het 12-maands gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 18,16 euro (het was 15,0 euro begin januari). Het hoogste koersdoel is 23,00 euro, het laagste 11,0 euro. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

Je kunt details over de analistenconsensus vinden op mijn blog.

Geen commentaar

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa daalde met \$3 naar \$116. Eind juni was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt met \$1 tot \$81 per vat.

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

Mijn commentaar: De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brent-olie is deze week gestegen van \$ 29 naar \$ 35. Voor het conflict in Oekraïne was de

spread rond \$ 15.

Voor het conflict in Oekraïne was de spread ongeveer \$15. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was de spread bijna \$50.

Goed om te weten

> Advies voor huidige en voormalige werknemersaandeelhouders

Op mijn [navigatiesite vind je details over hoe je toegang krijgt tot de websites van de managers](#).

Om te voorkomen dat je vergeet je contactgegevens te wijzigen telkens als je van postadres verandert, **raad ik je aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Dit e-mailadres zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis Interépargne, Société Générale en uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

Mijn opmerking: Als u aandelen hebt in een van de fondsen die worden beheerd door Natixis Interépargne, moet u zich één keer per jaar aanmelden bij uw accountbeheerder om te voorkomen dat uw account als inactief wordt beschouwd.

Let op: Na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis Interépargne een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek om in te loggen op hun rekening of om Natixis Interépargne te bellen om hun PEE-rekening te reactiveren.

Na 10 jaar inactiviteit wordt je rekening overgedragen aan de Deposito- en Consignatiekas.

[Ga naar mijn website](#)

om je PEE te deblokken.

> Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers

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

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

De fondsen 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 navigaction, onder het kopje werknemersparticipaties Air France-KLM.](#)

> Air France-KLM, het werknemersaandeelhouderschap loopt ten einde

Air France-KLM heeft 'Partners for the future' gelanceerd, een werknemersparticipatie die wordt aangeboden aan ongeveer 75.000 in aanmerking komende werknemers in 20 landen, om de band tussen de groep en haar werknemers te versterken.

Ongeveer 95% van het personeel van de luchtvaartmaatschappij komt in aanmerking voor deelname. De voorgestelde aandelen zullen worden uitgegeven als onderdeel van een kapitaalverhoging van maximaal 3% van het aandelenkapitaal van Air France-KLM.

De inschrijvingsprijs is vastgesteld op €8,06. De inschrijvingsperiode eindigt deze week, op vrijdag 24 november, en de kapitaalverhoging zal plaatsvinden op 21 december 2023.

Mijn commentaar: Werknemers van de Air France-KLM groep in een twintigtal landen komen in aanmerking.

In Frankrijk kunnen gepensioneerden en vervroegd gepensioneerden die op de laatste dag van de inschrijvingsperiode nog tegoeden in de PEE/PEG hebben, zich inschrijven, maar ze profiteren niet van de matchingbijdrage.

Of je nu gepensioneerd bent of werkt, de inschrijvingsprocedure is hetzelfde.

Je kunt alle informatie vinden op de [speciale website](#).

Mijn commentaar: Als je wilt deelnemen aan de operatie, is het belangrijkste punt de lock-upperiode: 5 jaar.

De eerste regel is om alleen geld te investeren dat je de komende 5 jaar niet nodig hebt.

De tweede regel is om een mogelijk verlies te accepteren.

En vergeet niet dat adviseurs niet betalen.

Details

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

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

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

Tot snel.

[Klik hier](#) voor de laatste persrecensies van maandag

Als je deze persrecensie leuk vindt, geef hem dan door.

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

| François Robardet

voormalig directeur van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Bij onze verkiezing kregen Nicolas en ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

Dit persbericht gaat over onderwerpen die verband houden met de participatie van Air France-KLM.

Als u dit persbericht niet meer wilt ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u dit persbericht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#) mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

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

11.495 mensen ontvangen dit persoverzicht live