

Air France-KLM herwon hoogte in het vierde kwartaal



I Brief van François Robardet

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

N°1007, 10 maart 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](#) 

De brief van maandag

Inhoud :

Air France-KLM herpakte zich in het vierde kwartaal

KLM: tegenvallende resultaten onderstrepen noodzaak om kosten te besparen

Lufthansa Groep vertraagt na moeilijke eerste helft

IAG staat er goed voor en plant nieuwe orders

Brussel spreekt zich uit over geluidsreductieplan Amsterdam-Schiphol

Het dubbele gezicht van Rolls-Royce's herlancering

Air France-KLM: Waarom Air France-KLM donderdag 33% in waarde steeg en de grootste stijging in haar beursgeschiedenis liet optekenen

Het creëren van een MVO-beleid in de luchtvaartindustrie - Werknemersonderzoek

> Air France-KLM herwon hoogte in het vierde kwartaal

(bron Les Echos) 6 maart 2025

Mijn commentaar: De resultaten van Air France-KLM voor 2024 hebben de aandelenkoers in één dag met 33% doen stijgen.

Achter deze recordstijging gaat een gemengd beeld schuil voor de Frans-Nederlandse groep.

Het is een beetje zoals een glas dat half vol of half leeg is.

Wat het goede nieuws betreft:

- *Flying Blue, die volgens mij duurzaam zijn, 's uitstekende resultaten*
- *de betaling van socialezekerheidspremies (uitgesteld tijdens Covid-19) voor een bedrag van 1,1 miljard euro, dat niet kan worden verlengd,*
- *de impact negatieve van de Olympische Spelen in Parijs, die niet voor herhaling vatbaar is,*
- *Transavia draait eindelijk break-even, een situatie die dit jaar verder zou moeten verbeteren,*
- *zeer lage paraffineprijzen.*

Slecht nieuws

- *belastingverhogingen in Frankrijk (de TSBA) en Nederland (luchthavenbelastingen),*
- *beperkingen op de activiteiten op Schiphol, zonder vooruitzicht op terugkeer naar de oude situatie,*
- *een toename van leasingcontracten voor vliegtuigen door het tekort aan nieuwe vliegtuigen,*
- *een toename van de verplichtingen om duurzame vliegtuigbrandstoffen te gebruiken, die twee tot vier keer duurder zijn dan paraffine.*

Als ik naar de rekeningen kijk, stel ik vast dat de groep Air France-KLM een nettowinst van +489 miljoen euro heeft geboekt, een bedrag dat bijna overeenkomt met de besparingen op brandstofrekeningen en emissiequota (ETS), die met 433 miljoen euro zijn gedaald.

Zelfs als de prognoses voor 2025, die de verwachtingen van beleggers overtreffen, uitkomen, lijkt dividenduitkering nog niet aan de orde. Het laatste dividend werd uitgekeerd in 2008, dus het is al 17 jaar geleden!

Ik blijf echter optimistisch dat de resultaten de komende jaren zullen verbeteren.

Tenzij een verslechtering van de geopolitieke situatie alles verstoort.

Lees het artikel :

2024 was een ingewikkeld jaar voor Air France-KLM, maar het eindigde goed. Na een zorgwekkend begin van het jaar en een zomer die gebukt ging onder de

Parijse Spelen, legde de Frans-Nederlandse groep de lat hoger in het vierde kwartaal, met een stijging van het bedrijfsresultaat met 471 miljoen euro tot 396 miljoen euro.

Hierdoor zou Air France-KLM het jaar moeten kunnen afsluiten met een operationele winst van 1,6 miljard euro, 111 miljoen onder het recordresultaat voor 2023, maar **boven verwachting**. De omzet kwam uit op 31,459 miljard euro, een stijging van 4,8%. Dit vertegenwoordigt een marge van 5,1%, iets lager dan die van 2023 (5,7%), maar hoger dan de marge van 4,4% van de Lufthansa groep, de belangrijkste vergelijkbare onderneming. De Parijse beurs verwelkomde deze positieve verrassing en de koers van het AF-KLM-aandeel maakte bij de opening een sprong van 15%.

De sterke vraag en inkomsten per eenheid, gestimuleerd door premium verkeer, kostenbeheersing bij Air France en goedkope olie, compenseerden het tekort en de extra kosten van de Olympische Spelen, geschat op 250 miljoen euro, evenals storingen in het nieuwe IT-systeem voor de vrachtactiviteiten.

Een andere reden voor tevredenheid is dat **alle bedrijfsonderdelen van de groep hebben bijgedragen aan de resultaten, inclusief de lagekostendochter Transavia, die voor het eerst een bescheiden operationele winst boekte** van 3 miljoen euro op een omzet van 3 miljard euro. Het einde van de gratis handbagage, afgekondigd voor 2024, heeft hier veel mee te maken. Vorig jaar boekte het groene merk, dat sterk groeide (+16,4%), nog verliezen van meer dan 100 miljoen euro.

De grootste bijdrager blijft de groep Air France, met een bedrijfsresultaat van 980 miljoen euro, een daling van 105 miljoen euro, op een omzet die met 3,8% is gestegen tot 19,22 miljard euro, wat een stabiele marge van 5,1% oplevert. **KLM daarentegen blijft achter**, met een bedrijfsresultaat van 416 miljoen euro (een daling van 234 miljoen) op een omzet van 12,71 miljard. Dit komt neer op een marge van 3,3%, ver onder die van de goede jaren. Het Nederlandse bedrijf is nog niet terug op het activiteitsniveau van voor de crisis en heeft zijn kosten nog niet onder controle.

echter **De meest winstgevende activiteit is** niet het passagiers- of vrachtvervoer, maar **het frequent flyer-programma van de groep, Flying Blue, waarvan de resultaten nu apart worden gepresenteerd**. Vorig jaar genereerde de verkoop van mijlen aan verschillende partners een operationele winst van 200 miljoen euro op een omzet van 811 miljoen. Dat is een marge van 24,7%!

Met een marge van 5,1% is Air France-KLM nog ver verwijderd van haar middellangetermijndoelstelling van een operationele marge "van meer dan 8%" in 2026-2028. Air France-KLM ligt ook **ver achter op de beste in Europa - de IAG-groep - en haar marge van 13,8%**. De uiteindelijke winstgevendheid blijft

zwak, met een nettowinst van 489 miljoen euro voor 2024, een daling van 501 miljoen op over een jaar, en een vrije kasstroom van 446 miljoen euro (vergeleken met 922 miljoen in 2023), **weliswaar beïnvloed door een uitzonderlijke betaling van 610 miljoen euro aan uitgestelde sociale bijdragen voor de pensioenregeling van het cabinepersoneel van Air France.**

Bovendien **is de nettoschuld**, die in 2023 sterk was gedaald, **in 2024 opnieuw gestegen, van 5 miljard euro naar 7,33 miljard euro. Deze stijging wordt verklaard door de toename van voor vliegtuigen** de leasingcontracten die in 2024 werden verlengd en die als schuld worden geboekt. Air France-KLM schat deze extra kosten op 700 miljoen euro, op een totale rekening van 1,9 miljard. Deze extra kosten maken echter deel uit van de algemene inspanning om de vloot van Air France-KLM te vernieuwen, die nu voor 26,9% uit vliegtuigen van de nieuwe generatie bestaat.

Air France-KLM heeft nog veel werk voor de boeg om een winstgevendheid te bereiken die voldoende is om de kosten van het geïnvesteerde kapitaal te dekken en **een minimumrendement te bieden aan haar aandeelhouders, die al tien jaar geen schaduw van een dividend hebben gezien.** In dit opzicht ziet het jaar 2025 er gunstiger uit, met de voortzetting van de gunstige wind (toenemend verkeer en goedkope olie).

Voortbouwend op de dynamiek die we aan het einde van het jaar zagen, **voorspelt de Groep een aanhoudende capaciteitsgroei** van 4% tot 5% (en 10% bij Transavia) ten opzichte van 2024, en een lagere kostenstijging dan in 2024. **Daarbij komt nog het volledige effect van het kostenbesparingsplan van KLM. Bovendien zullen de rekeningen van Air France-KLM niet lijden onder de impact van de Olympische Spelen, noch onder de uitzonderlijke betaling voor pensioenen.**

Maar ook andere factoren zullen een negatieve invloed hebben op de jaarrekening van 2025. De verhoging van de belasting op vliegtickets zal naar verwachting een negatief effect van tussen de €90 en €170 miljoen hebben op het bedrijfsresultaat, aangezien Air France dit niet volledig kan doorberekenen in de prijs van het ticket. Deze verhoging zou ook een effect kunnen hebben op de vraag in Frankrijk.

De verplichting om in 2025 2% duurzame vliegtuigbrandstof te gebruiken zal ook de kosten verhogen, met ongeveer €150 miljoen ten opzichte van 2024. Hetzelfde geldt voor de verhoging van de luchthavengelden in Amsterdam, die op Schiphol en Roissy-CDG al twee keer zo hoog zijn als in Istanbul. Tot slot zullen de kapitaaluitgaven (aanschaf van vliegtuigen en IT) naar verwachting iets hoger zijn dan in 2024.

Tussen de plussen en minnen door voorspelt Air France-KLM niettemin een

verbetering van het bedrijfsresultaat van "ten minste 300 miljoen euro" in 2025.

> **KLM: tegenvallende resultaten onderstrepen noodzaak om kosten te besparen**

(bron ANP, vertaald met DeepL) 6 maart 2025

Mijn commentaar: Wat is er aan de hand met KLM?

Voor de Covid-19 crisis was KLM de drijvende kracht achter de Frans-Nederlandse groep.

Met inkomsten die half zo hoog waren als die van Air France, was ze desondanks even winstgevend.

Het profiteerde van een moderne en efficiënte hub en de niet aflatende steun van haar regering.

Maar de situatie is veranderd.

Lange tijd geloofden de Nederlandse autoriteiten - ten onrechte - dat KLM onafhankelijk van de Air France-KLM groep kon floreren.

Begin 2021 minister van Financiën erkende dat "een zelfstandige toekomst voor KLM op dit moment niet in het belang van het bedrijf of Nederland is", nadat hij deze hypothese op verzoek van de Tweede Kamer had bestudeerd. Hij concludeerde dat een dergelijk scenario "meer nadelen dan voordelen" had (vermeld in Wopke Hoekstra [mijn brief nr. 794](#)).

Deze ommezwaai van de Nederlandse regering zou het vertrek van de CEO van KLM in de daaropvolgende maanden kunnen verklaren.

Toen legden de autoriteiten nieuwe beperkingen op om het geluid te beperken en de CO2-uitstoot rond de luchthaven Schiphol-Amsterdam te verminderen.

KLM had ook moeite om de pandemie te boven te komen, gehinderd door personeelstekorten, inflatie, stijgende loonkosten en milieubelastingen.

KLM heeft ook te kampen met een gebrek aan loyale klanten in vergelijking met Air France, met name op de meest winstgevendste langeafstandsroutes (Afrika, Zuid-

Amerika).

Om terug te keren naar een goed niveau van winstgevendheid (KLM streeft naar een operationele marge van 8%, ten opzichte van 7,7% in 2019 en 3,3% in 2024), lanceerde KLM in oktober 2024 het Back on planTrack, bedoeld om haar operationele en financiële prestaties structureel te verbeteren.

Deze maatregelen omvatten het verhogen van de productiviteit, het vereenvoudigen van de organisatie, het verlagen van de kosten en het uitstellen van investeringen.

Lees het artikel :

De tegenvallende resultaten van KLM over 2024 onderstrepen opnieuw de noodzaak van kostenbesparende maatregelen. Dat zeggen Marjan Rintel en Bas Brouns, respectievelijk CEO en CFO van de luchtvaartmaatschappij, in een toelichting op de jaarcijfers. Deze maatregelen werden vorig jaar al aangekondigd en zouden in de eerste maanden van dit jaar van kracht moeten worden.

De operationele winst daalde vorig jaar naar 416 miljoen euro, tegenover 650 miljoen euro in 2023. Daarentegen steeg de omzet met 5% tot 12,7 miljard euro. Volgens Rintel vertellen deze resultaten twee verschillende verhalen. "Het goede nieuws is dat we kunnen zien dat mensen nog steeds willen vliegen en dat de omzet ook is gestegen ten opzichte van het jaar ervoor. **Het teleurstellende is dat de kosten weer sneller zijn gestegen dan de inkomsten.**"

Om de kosten te verlagen kondigde KLM in oktober een pakket maatregelen aan. Deze maatregelen moeten dit jaar een besparing van €450 miljoen opleveren en een winstmarge van 8% in de periode 2026-2028. "We moeten onze financiën weer onder controle krijgen, zodat we de komende jaren grote investeringen kunnen doen", legt de heer uitBrouns. Hij merkt op dat de maatregelen vruchten beginnen af te werpen, maar dat de marge voorlopig nog onvoldoende blijft.

Daarom Rintel en denken dat Brouns **de grootste uitdaging dit jaar het realiseren van besparingen is. Dat is vooral nodig om te kunnen blijven investeren in bijvoorbeeld nieuwe vliegtuigen.** Ook heeft KLM te maken met grote kostenposten zoals de gestegen luchthaventarieven. "Deze elementen hebben een aanzienlijke impact, maar we moeten de zaken goed aanpakken. Daarom is het belangrijk om actie te ondernemen", aldus de CEO.

Nog niet op volle capaciteit

Tegelijkertijd **kan KLM op intercontinentale routes nog niet op volle capaciteit vliegen.** In de zomer vliegt de luchtvaartmaatschappij op 90% van de capaciteit. Dit komt deels door een tekort aan piloten, maar ook door de lange levertijden voor vliegtuigonderdelen. Vorig jaar was de capaciteit in deze periode 85%.

KLM werkt er hard aan om deze problemen op te lossen. (...) Vernieuwing van de vloot vereist ook training, omscholing en het verbeteren van de vaardigheden van piloten", legt **mevrouw Rintel** uit. Ze **schat dat het nog anderhalf jaar duurt voordat de vloot weer op volle capaciteit is.**

> **Lufthansa Group vertraagt na moeilijke eerste helft**

(bron Journal de l'Aviation) 7 maart 2025

Mijn commentaar: De Lufthansa groep heeft gemengde resultaten gepubliceerd.

Terwijl de meeste luchtvaartmaatschappijen van de groep goed presteerden, was dit niet het geval voor het moederbedrijf Lufthansa.

Lufthansa heeft aanzienlijk te lijden gehad van het uitstel van de leveringen van B777's. Om dit te compenseren heeft Lufthansa de B777's uitgesteld.

Om dit te compenseren was Lufthansa gedwongen om haar A380's weer in gebruik te nemen na een stilstand van twee jaar. Deze vliegtuigen hebben veel hogere operationele kosten dan de langverwachte B777's.

Lees het artikel :

Carsten Spohr, CEO van de Lufthansa Group, vat het als volgt samen: "2024 was een jaar van twee helften voor de Lufthansa groep", met een nogal onrustige eerste helft die woog op het bedrijfsresultaat van de groep en een zeer dynamische tweede helft. **Lufthansa bereikte een nieuwe recordomzet van 37,6 miljard euro (+ 6%), maar zag het bedrijfsresultaat met 40% dalen en de nettowinst met 17,6% (1,4 miljard euro) dalen.**

De omzetgroei was te danken aan een capaciteitsverhoging bij alle luchtvaartmaatschappijen van de groep. echter **Een aantal tegenslagen wogen zwaar op de operationele prestaties, vooral in de eerste helft van het jaar. Stakingen, lagere rendementen door de hogere capaciteit in de sector, sterke kostenstijgingen en vertraagde leveringen wogen zwaar op Lufthansa**, terwijl ook Brussels Airlines in deze periode tegenwind ondervond. Anderzijds was er in de tweede helft van het jaar een stabilisering van de activiteiten waar er moeilijkheden waren, groei en sterke internationalisering (met de integratie van ITA Airways).

In 2025 zal Lufthansa haar transformatie voortzetten om haar financiën weer op orde te krijgen. De belangrijkste prioriteit is het stabiliseren van de activiteiten,

wat in de eerste twee maanden van het jaar al resultaten heeft opgeleverd. City Airlines zal ook bijdragen aan het winstgevender maken van Europese vluchten. De capaciteitsgroei zal redelijk zijn en rond de 4% liggen, om de inkomstengroei te blijven ondersteunen en marktaandeel te winnen, terwijl **de vertragingen in de levering van vliegtuigen en de aanhoudende kostendruk moeten worden opgevangen**. "We zien 2025 als een overgangsjaar waarin we de basis leggen voor toekomstige groei van de winstgevendheid", legt Till , uitStreichert, CFO van Deutsche Lufthansa. de activiteiten van Lufthansa Tegelijkertijd blijven en Lufthansa Cargo groeien. Techniek

Swiss boekte het op één na beste jaarresultaat uit zijn geschiedenis. "De cijfers bewijzen het: Swiss is sterk, stabiel en gezond", aldus de luchtvaartmaatschappij. Ondanks een neerwaartse trend in de rendementen als gevolg van de algemene toename van de capaciteit en de langdurige stilstand van de vloot voor middellangeafstandsvluchten door een tekort aan reserveonderdelen, merkt op dat het verlangen van haar klanten om te reizen dominant blijft. Om dit te behouden en marktleider te blijven, blijft Swiss jaarlijks bijna een miljard frank (een miljard euro) investeren in haar grond- en vluchtproducten. Swiss

Ze bereidt zich ook voor om een nieuw type vliegtuig in haar vloot op te nemen: de A350. Het eerste vliegtuig bevindt zich in de laatste assemblagefase en zal binnenkort zijn eerste vluchten maken, terwijl de training voor piloten, cabinepersoneel en technici bij is begonnen Swiss .

van zijn kant **Brussels Airlines is blij met een record bedrijfsresultaat**, ondanks een moeilijk eerste semester en het feit dat het er niet in slaagde een leaseoplossing te vinden om de capaciteit op het Europese netwerk tijdens de zomer te verhogen. Ondanks een daling van het aantal vluchten met 2% slaagde Brussels Airlines er toch in om de capaciteit over het jaar met 1% te verhogen dankzij de toevoeging van een Airbus A330 aan de vloot. Dankzij stabiele en betrouwbare operaties kon de luchtvaartmaatschappij haar winstgevendheid verbeteren.
(...)

> IAG is in goede vorm en overweegt nieuwe orders

(bron Journal de l'Aviation) 5 maart 2025

Mijn commentaar: De zeer goede resultaten van de IAG-groep zijn al het onderwerp geweest van een artikel in mijn vorige brief.

Het leek me een goed idee om ze opnieuw te bekijken om ze gemakkelijker te kunnen vergelijken met die van de groepen Lufthansa en Air France-KLM.

Hier volgt een samenvatting van de belangrijkste cijfers:

Operationele marge :

IAG Groep 13,8%, Lufthansa Groep 4,4%, Air France-KLM Groep 5,1%.

Bedrijfsresultaat :

IAG Groep 4,3 miljard euro, Lufthansa Groep 1,65 miljard euro, Air France-KLM Groep 1,6 miljard euro.

Nettowinst Groep :

IAG 2,7 miljard euro, Lufthansa Groep 1,4 miljard euro, Air France-KLM Groep 0,489 miljard euro.

Dat de IAG Groep uitstekende marges en rendementen behaalt, is te danken aan haar strategie om haar inspanningen te concentreren op haar meest winstgevende markten, Noord- en Zuid-Amerika.

Deze strategie om alle eieren in één mandje te leggen, die op korte termijn succesvol is, houdt een risico in in het geval van een economische neergang.

Lees het artikel :

IAG is in topvorm. De groep die British Airways, Aer Lingus, Iberia, Vueling en LEVEL omvat, heeft opnieuw jaarresultaten gepubliceerd waar de concurrentie groen van jaloezie van zou worden. Haar strategie om haar krachten te concentreren op de bloeiende trans-Atlantische markt blijft vruchten afwerpen, met een omzetstijging van 9% (tot 32,1 miljard euro) en een nettowinststijging van 2,9% (tot 2,7 miljard euro).

Met een bedrijfsresultaat dat met 22,1% steeg tot 4,3 miljard euro, boekte IAG een operationele marge van 13,8%, een van de beste in de sector, vooral in Europa. Het transformatieplan **van British Airways**, dat in het eerste kwartaal van 2024 werd gelanceerd en verbeteringen van alle diensten omvat, begint al vruchten af te werpen. De Britse luchtvaartmaatschappij **heeft haar doelstelling van een marge van 15% bijna bereikt, met 14,2% in 2024.**

Op basis van deze resultaten is **de groep van plan haar ontwikkelingsstrategie op haar belangrijkste markt voort te zetten: de trans-Atlantische routes**, met dekking van de Noord-Atlantische Oceaan door Aer Lingus en British Airways, en van de Zuid-Atlantische Oceaan door Iberia en LEVEL. Het marktaandeel van de groep in deze twee sectoren is respectievelijk 45% en 30%.

Aer Lingus zal zich blijven inspannen om van Dublin een toegangspoort tot de Verenigde Staten te maken en zal daarbij worden geholpen door de Airbus A321XLR's die het bedrijf in zijn vloot heeft opgenomen. Deze toestellen stellen Aer Lingus in staat bestemmingen aan te vliegen die met een breedrompvliesuig moeilijk winstgevend te vliegen zijn en nieuwe routes te openen.

British Airways blijft zich richten op haar meest winstgevend routes, met de Verenigde Staten als belangrijkste. British Airways blijft zich inspannen om haar capaciteit van voor de crisis terug te winnen, met name wat betreft haar premiumaanbod, om haar winstgevendheid te verbeteren. Aan de andere kant heeft Airways te kampen met vertragingen in de leveringen door vliegtuigfabrikanten en motorproblemen - met name de Trent 1000's in de 787-vloot - die een impact zullen hebben op de groeiplannen voor de komende drie jaar.

Iberia's prioriteit blijft om zijn marktaandeel in Latijns-Amerika te vergroten, een doelstelling die zich steeds verder ontwikkelt, met een stijging van drie procentpunten ten opzichte van 2019. Het zal ook zijn capaciteit naar Noord-Amerika ontwikkelen.

(...)

> Brussel spreekt zich uit over geluidsreductieplan Amsterdam-Schiphol

(bron Luchtvaartkrant) 6 maart 2025

Mijn commentaar: Het advies van de Europese Commissie getuigt van gezond verstand en zou het mogelijk moeten maken om de marktverliezen van KLM te beperken.

De Nederlandse overheid zal rekening moeten houden met de vermindering van geluidsoverlast en CO2-uitstoot door de vlootvernieuwing.

Dit was niet het geval.

Lees het artikel :

Op 5 maart beoordeelde de Europese Commissie (EC) officieel het Nederlandse plan om de geluidsoverlast op de luchthaven Schiphol-Amsterdam te verminderen, een maatregel die de levenskwaliteit van omwonenden moet verbeteren.

Het Nederlandse Actieplan Geluidshinder 2024-2029 is onderdeel van een breder

EU-actieplan om chronische blootstelling aan transportgeluid met 30% te verminderen in 2030. De door Schiphol voorgestelde maatregelen omvatten het verlagen van het aantal jaarlijkse vluchten van 500.000 naar 478.000 en het terugbrengen van het aantal nachtvluchten van 32.000 naar 27.000.

Hoewel **de Europese Commissie** erkent dat Nederland grotendeels de juiste procedures heeft gevolgd, heeft zij ook **belangrijke tekortkomingen in het plan vastgesteld, met name op gebieden waar mogelijk mogelijkheden voor geluidsreductie over het hoofd zijn gezien.**

Het onderzoek van de Europese Commissie naar het geluidsbeperkingsplan voor Schiphol richtte zich op drie belangrijke criteria:

- Effectiviteit - of de maatregelen de geluidsoverlast aanzienlijk zullen verminderen.
- Non-discriminatie - zorgen voor een eerlijke behandeling van alle luchtvaartsectoren.
- Kosteneffectiviteit - beoordelen of de maatregelen de beste uitkomst bieden voor alle belanghebbenden.

Hoewel het Schipholplan bedoeld is om omwonenden te beschermen tegen overmatig vliegtuiglawaai, heeft de Europese Commissie gewezen op tekortkomingen in de aanpak, waarbij met name werd opgemerkt dat commerciële vluchten wel in de studie zijn opgenomen, maar dat de algemene luchtvaart ook privéjets en medische vluchten omvat, waarmee geen rekening is gehouden. Ondanks hun bijdrage aan de geluidsoverlast zijn deze vliegtuigen vrijgesteld van de voorgestelde beperkingen, wat de algehele effectiviteit van de geluidsbeperkingsstrategie zou kunnen beperken.

De Commissie heeft ook haar bezorgdheid geuit over **het gebrek aan aandacht voor vlootvernieuwing in het Nederlandse voorstel.** De luchtvaartsector maakt een natuurlijke overgang naar stillere, zuinigere vliegtuigen. echter **De Nederlandse autoriteiten hebben deze factor niet opgenomen in de beschrijving van het verwachte effect van hun plan op de vermindering van de geluidsoverlast.**

Daarnaast **stelt het rapport dat Nederland het potentieel van geluidsreducerende vliegprocedures niet volledig heeft onderzocht.**

Innovatieve landingstechnieken, geoptimaliseerde navigatie en aangepaste vliegroutes zouden het geluid in woonwijken verder kunnen verminderen, maar deze strategieën zijn blijkbaar niet opgenomen in het plan voor Schiphol.

De EC heeft de Nederlandse autoriteiten daarom verzocht haar bevindingen te bestuderen en verdere uitleg te geven of wijzigingen aan te brengen voordat de maatregelen formeel worden geïmplementeerd. **De beoordeling van de Commissie suggereert dat een meer omvattende strategie - met inbegrip van algemene luchtvaart, modernisering van de vloot en geavanceerde**

vliegprocedures - nodig kan zijn om de luchthaven Schiphol volledig in overeenstemming te brengen met de EU-doelstellingen voor geluidsreductie.

KLM heeft gereageerd op het besluit van de Europese Commissie over de balanced approach procedure. Het bedrijf geeft toe dat het een aantal zorgen heeft over het gepresenteerde pakket om de geluidsoverlast voor omwonenden van Schiphol te verminderen. "Uit dit besluit blijkt duidelijk dat het verminderen van de capaciteit op Schiphol niet het doel op zich moet zijn", aldus het bedrijf. **"De focus moet liggen op het behalen van de geluidsreductiedoelstellingen van de overheid, die KLM ondersteunt.** Als onderdeel van het programma 'Schooner, Stillere, Efficiënter' **neemt KLM maatregelen om dit te bereiken. Het besluit geeft aan dat deze maatregelen meer aandacht moeten krijgen."**

"De Europese Commissie geeft in haar aanbevelingen aan dat de nieuwe vloot, waarin KLM miljarden investeert, bijdraagt aan het behalen van de geluidsreductiedoelstelling en daarom moet worden meegenomen. Dit betekent dat een verkleining niet nodig is. Daarnaast stelt de Commissie dat de impact van operationele maatregelen en general aviation niet goed is meegenomen."

KLM verwacht nu dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het besluit van de Europese Commissie zal horen en de aanbevelingen zal opvolgen alvorens capaciteitsbeperkingen door te voeren. "Dankzij het uitgebreide netwerk van luchtbestemmingen is Nederland een van de best verbonden landen ter wereld. Dit is cruciaal omdat onze economie gebaseerd is op internationale handel. De nationale maatregelen hebben direct effect op de positie van KLM en Nederland, zeker nu omringende landen in Europa praten over uitbreiding van hun luchthavens. Wat vandaag wordt afgebroken, kan niet worden teruggewonnen", concludeert de Nederlandse luchtvaartmaatschappij met Schiphol als thuisbasis.

> Het dubbele gezicht van Rolls-Royce's herlancering

(bron Journal de l'Aviation) 6 maart 2025

Mijn commentaar: Rolls-Royce rust maar weinig vliegtuigmodellen uit, vergeleken met zijn concurrenten CFM International en Pratt & Whitney (zie verder in mijn commentaar).

Desondanks heeft de Britse fabrikant Airbus voor zich gewonnen, waardoor het de exclusieve leverancier voor zijn A350's is geworden.

Rolls Royce heeft hiervan geprofiteerd om het onderhoud van de meeste motoren

voor te behouden, tot grote ergernis van luchtvaartmaatschappijen en onderhoudsbedrijven.

In 2023 dreigde Emirates alleen nog Boeing 777X'en te kopen omdat, volgens de CEO, "Rolls-Royce's geplande tijd tussen motoronderhoud voor de A350-1000 veel te kort was". Hij voegde eraan toe dat "Emirates bereid was om tussen de 30 en 50 vliegtuigen te bestellen bij de Europese fabrikant als de Britse motorfabrikant zijn onderhoudstijden en -kosten zou verbeteren".

Voorheen konden luchtvaartmaatschappijen voor elk vliegtuigmodel twee fabrikanten met elkaar laten concurreren.

Hier volgt een update over motoren voor korte- en langeafstandsvliegtuigen:

Motoren voor vliegtuigen voor de korte afstand (één gangpad)

Dit type vliegtuig omvat modellen zoals de Airbus A320 en de Boeing 737. De belangrijkste motorfabrikanten zijn :

- **CFM International** (joint venture tussen General Electric en Safran)
 - LEAP-1A (Airbus A320neo)
 - LEAP-1B (Boeing 737 MAX)
 - CFM56 (vorige generatie op A320 en 737)
- **Pratt &**
 - PW1100G-JM (Airbus A320neo)
 - PW1500G (Airbus A220)

Motoren voor langeafstandsvliegtuigen (twin-aisle)

Tot deze vliegtuigen behoren de Airbus A350, A330, Boeing 787 en 777. De motorfabrikanten zijn :

- **General Electric (GE Luchtvaart)**
 - GE90 (Boeing 777)
 - GENx (Boeing 787, Boeing 747-8)
 - (Boeing 777X, toekomstig vliegtuig)
- **Rolls-Royce**
 - Trent XWB (Airbus A350)
 - Trent 7000 (Airbus A330neo)
 - Trent 1000 (Boeing 787, maar minder gebruikelijk)
- **Pratt & Whitney** (tegenwoordig zeldzamer op langeafstandsvluchten)
 - PW4000 (vorige generatie op Boeing 777 en Airbus A330)

Lees het artikel :

De financiële resultaten die presenteerde **Rolls-Royce** vorige week zijn eenduidig. De Britse motorenfabrikant **is goed uit de donkere periode sinds** de komst van Tufan Erginbilgic aan het roer 2 jaar geleden. De orders voor grote motoren stijgen explosief (494 besteld in 2024 voor 275 geleverd), net als de dienstverlening (het aantal vliegreuen overtreft het niveau van 2019 voor de Trent-vloot), en de aandelenkoers is letterlijk meer dan verviervoudigd in twee jaar tijd.

Bovendien **maakt Rolls-Royce nu een winst van ongeveer 3 miljard euro** en dit cijfer zal de komende jaren alleen maar stijgen.

De motorfabrikant is ook begonnen aan een uitgebreid plan om de duurzaamheid van de Trent-serie te verbeteren, in het bijzonder de Trent 1000-TEN (Boeing 787) en Trent XWB-84 (Airbus A350-900), waarvan de time-on-wing tegen het einde van 2027 met 80% zal zijn toegenomen. De motorfabrikant werkt ook verder aan de versie voor de A350-1000 en A350F (Trent XWB-97), met belangrijke wijzigingen aan de hogedrukturbinebladen die de tijd tussen revisies zullen verdubbelen, vooral in de moeilijke bedrijfsomstandigheden van het Midden-Oosten.

Maar tegelijkertijd **zijn sommige luchtvaartmaatschappijen wanhopig over hun vloot van 787's die worden aangedreven door de Trent 1000, een motor die bijna drie keer zoveel onderhoud vergt als verwacht** en hun activiteiten blijft belasten. Een aanzienlijk aantal nieuwe 787's die de afgelopen jaren door Boeing zijn geregistreerd, zouden logischerwijs met moeten worden uitgerust GEnx (de vraag wordt nog steeds gesteld door El Al en Royal Brunei, klanten van Rolls-Royce voor hun vorige vliegtuigen). Emirates (en Flydubai) hebben hun keuze nog steeds niet bekendgemaakt, althans niet publiekelijk.

Dit geldt in mindere mate voor **de Japanse luchtvaartmaatschappij ANA, de lanceringsklant voor de Trent 1000, die zich vorige tot GE Aerospace wendde voor haar nieuwe week Dreamliners**, een verdere klap voor Rolls-Royce. We horen dat Gulf Air hetzelfde zou kunnen doen voor haar toekomstige 787-order...

De beurs, winstgevendheid en beloften zijn allemaal goed en wel. Maar is Rolls-Royce eindelijk klaar om Boeing de rug toe te keren?

Beurs persoverzicht

> Air France-KLM : Waarom Air France-KLM donderdag 33% in waarde steeg en de grootste stijging in haar beursgeschiedenis liet optekenen

(bron BFM Beurs) 7 maart 2025

Mijn commentaar: De stijging van de aandelenkoers van Air France-KLM moet in perspectief worden geplaatst.

De koers staat nog steeds op een zeer laag niveau, zoals de grafiek hieronder laat zien.

De grafiek toont de trend van de aandelenkoers over de afgelopen 10 jaar.



Lees het artikel :

De luchtvervoersgroep steeg donderdag met 32,95% na de aankondiging van beter dan verwachte resultaten en vooral een vooruitzicht dat de markt verraste. De groep bevestigde aan BFM Bourse dat dit de grootste stijging was sinds de oprichting in 2004.

(...)

De aandelenkoers van het bedrijf werd gestimuleerd door beter dan verwachte resultaten voor het vierde kwartaal van 2024. Het bedrijf boekte met name een bedrijfsresultaat van €396 miljoen, vergeleken met de €149 miljoen die analisten hadden verwacht. donderdag

De door het bedrijf aangekondigde doelstellingen waren de andere aangename verrassing op . Air France-KLM kondigde met name aan dat het zijn bedrijfsresultaat tegen 2025 met minstens €300 miljoen wil verbeteren. Dit

zou deze indicator op ten minste €1,9 miljard brengen. Volgens Morgan Stanley waren de verwachtingen voor 2025 echter vastgesteld op €1,69 miljard.

"Air France-KLM heeft een moeilijk jaar afgesloten met een robuuste prestatie in het vierde kwartaal, ruim boven de consensusverwachtingen", aldus Alphavalue. **"De vooruitzichten voor 2025 zien er positief uit, hoewel de aanhoudende kostendruk bij KLM een punt van zorg blijft"**, voegt het onafhankelijke onderzoeksbureau toe in een notitie.

Natuurlijk **moeten de beursprestaties van donderdag ook in de juiste context worden geplaatst**. Aandelen van luchtvaartmaatschappijen zijn notoir volatiel.

En **vergeleken met de koers voor het begin van de gezondheidscrisis (rond €50 eind 2019) is het aandeel Air France-KLM nog steeds met meer dan 75% gedaald. Zijn Duitse rivaal Lufthansa staat 50,1% lager, terwijl het Britse IAG 49% lager staat.**

Air France-KLM heeft duidelijk te lijden gehad onder de gezondheidscrisis, die plaatsvond op een moment dat de balans van de Frans-Nederlandse groep kwetsbaarder was dan die van zijn concurrenten.

Door de stilstand van vliegtuigen zijn de inkomsten en resultaten ingestort. In het tweede kwartaal van 2020 werd de omzet door zes gedeeld en boekte de groep een verlies van 2,6 miljard euro, meer dan twee keer zijn omzet.

Het bedrijf zal overleven via kolossale leningen (7 miljard euro door een combinatie van directe leningen en leningen met staatsgarantie in 2020) en twee grote herkapitalisaties, die de minderheidsaandeelhouders aanzienlijk zullen verwateren. En ze zullen de scherpe daling van de aandelenkoers aanwakkeren.

Het afgelopen jaar heeft Air France-KLM te kampen gehad met een groot aantal tegenslagen. Terwijl de Frans-Nederlandse transportgroep zich onderscheidde door atleten en te vervoeren paratleten naar de Olympische Spelen van 2024, lokte dit evenement "vermijdingsgedrag" uit bij toeristen naar de Parijse hoofdstad. Hierdoor daalde de operationele winst met 250 miljoen euro.

De Nederlandse dochteronderneming KLM had te kampen met spanningen over aanwervingen en de levering van reserveonderdelen. De Nederlandse groep is ook getroffen door een stijging van de luchthavengelden op Schiphol, haar belangrijkste hub, en een plafond voor het aantal vluchten op dezelfde luchthaven.

In Frankrijk heeft de politieke onzekerheid als gevolg van de ontbinding van de Nationale Vergadering nauwelijks geholpen. Dat geldt ook voor de belastingverhogingen in de begrotingswetten voor 2025, of het nu gaat om de

vennootschapsbelasting of de solidariteitsbelasting op vliegtickets.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat de winst van de groep onder leiding van Ben Smith vorig jaar met de helft is gedaald, tot 489 miljoen euro.

Speciaal MVO (Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen)

> Opzetten van een MVO-beleid in de luchtvaartindustrie - Werknemersonderzoek

(diverse) 10 maart 2025 :bronnen

In het kader van Air EDEC (Engagement pour le Développement de l'Emploi et des Compétences - Engagement voor de ontwikkeling van werkgelegenheid en vaardigheden) werken de DGAC, AKTO, het ministerie van Arbeid, Gezondheid, Solidariteit en Gezin, de vakbonden die de werknemers vertegenwoordigen en FNAM samen om een te implementeren **beleid voor Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) in de luchtvaartsector** .

Als onderdeel van dit initiatief wordt u uitgenodigd om deel te nemen aan deze online raadpleging. Uw feedback, is van essentieel belang om inzicht te krijgen in de aantrekkelijkheid van de beroepen in de sector en om de verwachtingen van werknemers op het gebied van MVO te peilen., **die ongeveer 10 minuten in beslag neemt**

Deze vragenlijst is anoniem.

Hartelijk dank voor uw betrokkenheid.

Mijn commentaar: *Maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) wordt door de Europese Commissie gedefinieerd als "de vrijwillige integratie door bedrijven van sociale en milieuoverwegingen in hun bedrijfsactiviteiten en in hun interactie met hun stakeholders".*

Als onderdeel van dit onderzoek worden twee vragenlijsten voorgesteld, een voor bedrijven en een voor werknemers.

De werknemersenquête bestaat uit twee delen:

- *Het eerste deel betreft je beoordeling van je werk. Uw antwoorden zijn belangrijk. Ze zullen ons helpen om uw beroepen effectiever te promoten.*
- *Het tweede deel gaat over je verwachtingen op het gebied van MVO (Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen).*

Ik nodig alle werknemers in de luchtvaartsector uit om deel te nemen aan deze enquête.

De meeste bedrijven in de luchtvaartsector hebben al gereageerd op de vragenlijst.

Je kunt de link vinden op de [startpagina van mijn blog](#) en op mijn X (ex-Twitter) en LinkedIn accounts.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air

Het aandeel Air France-KLM 11,560 eurosloot op vrijdag 7 maart op . In de loop van de week is het sterk gestegen (+31,27%).

De koers 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 €9,41 (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 vinden op mijn blog [kunt details over de analistenconsensus](#) .

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



Mijn commentaar: Na medio januari een historisch dieptepunt te hebben bereikt, is de koers van het aandeel Air France-KLM met 60% hersteld.

De resultaten voor het vierde kwartaal van 2024, die in deze brief uitgebreid worden besproken, zijn beter dan verwacht.

> Brandstofprijzen deze

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gedaald (-\$1) naar \$89. Eind juni 2023 was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie per vat(Noordzee) daalt (-\$2) naar \$71 .

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

Mijn commentaar: De olieprijsen zijn de afgelopen twee maanden weinig veranderd. De prijs staat op het laagste punt in twee jaar.

De prijs van vliegtuigbrandstof bereikte midden december een dieptepunt van 85 dollar. De afgelopen maand was de prijs stabiel rond de \$95, een eerlijke prijs voor luchtvaartmaatschappijen.

> 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 werknemersparticipatie van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigaction, onder het kopje werknemersparticipatie 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 vinden [hier](#)

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, mij dan [laat uw nieuwe e-mailadres weten](#).

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

11.658 mensen ontvangen dit persoverzicht live