

Air France geeft de voorkeur aan langeafstandsdiensten voor de zomerdienstregeling van 2025



## I Brief van François Robardet

# Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

N°1010, 31 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 wekelijkse nieuwsbrief

### Inhoud :

Air France geeft de voorkeur aan langeafstandsroutes voor de zomerdienstregeling van 2025

Sterke winstdaling in 2024 voor Portugese luchtvaartmaatschappij TAP

ADP onthult zijn plannen voor de toekomstige luchthaven Roissy-CDG: "Anti-gigantisme, verstandige luchtvaart".

Niet-fossiele brandstoffen: luchtvaartmaatschappijen twifelen aan Europese doelstellingen

Opvouwbare vleugels, AI: Airbus onthult de innovaties van de A320-opvolger

Air France-KLM geraakt door verkoopbesluit Deutsche Bank

## > Air France geeft de voorkeur aan langeafstandsdiensten voor de zomerdienstregeling van 2025

(bron: Voyages d'Affaires) 28 maart 2025

**Mijn commentaar:** Air France keert geleidelijk terug naar het activiteitsniveau van voor de crisis.

*De terugkeer van Business en Premium passagiers krijgt prioriteit. De nieuwe suites La Première versterken het imago van luxe à la française, dat in Frankrijk soms wordt verguisd maar internationaal erg wordt gewaardeerd.*



### Lees het artikel :

Air France heeft zojuist de details bekendgemaakt van haar zomerprogramma voor 2025, waarin de capaciteit **van het langeafstandsnetwerk van Air France** sterker zal toenemen. In totaal **zal de capaciteit 4% hoger liggen dan in de zomer van 2024**.

Dit langeafstandsprogramma omvat twee nieuwe bestemmingen: Parijs-CDG - Riyad (Saoedi-Arabië), met tot 5 vluchten per week uitgevoerd door Airbus A350-900 vanaf 19 mei 2025. Twee dagen later start de luchtvaartmaatschappij met 4 wekelijkse vluchten naar Orlando met een Airbus A350-900.

(...)

Nieuwe La Première en nieuwe matrastoppers voor de Business Class  
Daarnaast **heeft Air France de eerste bestemmingen bevestigd die de gloednieuwe La Première-suites voor het zomerseizoen zullen verwelkomen**. Passagiers die vliegen naar New York-JFK, Los Angeles, Singapore en Tokio-Haneda zullen kunnen genieten van de verfijnde luxe van dit gloednieuwe product. New York neemt La Première Suites dit voorjaar in gebruik. Tegen 2026 zal het product beschikbaar zijn op alle La Première bestemmingen. Air France is ook van plan om meer bestemmingen op te nemen.

**Ook de business class op lange afstand wordt niet vergeten**. In samenwerking met de hotelketen Sofitel **biedt Air France een nieuwe matras voor de ligstoel**. Deze zal vanaf juli in de cabines te vinden zijn. **Deze matrastoppleg belooft een zeer "cocooning" comfort**.

Korte en middellange afstand

**De maatschappij stelt een bescheiden capaciteitsverhoging voor op Europese**

**routes, namelijk +2%.** De maatschappij zal tot 670 vluchten aanbieden naar 96 bestemmingen in Europa, waaronder Frankrijk.

De capaciteit naar Italië stijgt met 8% en naar Spanje met 3%. Air France zal met name 29 seizoensgebonden routes in Frankrijk en Europa exploiteren, met name naar Palma de Mallorca en Ibiza (Balearen, Spanje), Rhodos en Heraklion (Griekenland) en Dubrovnik (Kroatië). Daarnaast verhoogt Transavia, de lagekostendochter van de groep, het aantal vluchten en voegt verschillende nieuwe bestemmingen toe.

## > Sterke winstdaling in 2024 voor Portugese luchtvaartmaatschappij TAP

(bron AFP) 26 maart 2025

***Mijn commentaar:** Sinds de Portugese regering heeft besloten om haar luchtvaartmaatschappij geheel of gedeeltelijk te verkopen, is ze tot twee keer toe gedwongen om ontslag te nemen.*

*Deze opeenvolgende ontslagnemingen hebben de keuze van de koper vertraagd.*

*De resultaten van TAP Air Portugal voor 2024, die op zijn zachtst gezegd gemengd waren, tonen aan hoe belangrijk het is dat deze luchtvaartmaatschappij zo snel mogelijk de steun krijgt van een grote groep.*

**Lees het artikel :**

**TAP Air Portugal**, binnenkort geprivatiseerd, **kondigde woensdag aan dat het in 2024 een winst van 53,7 miljoen euro had gemaakt, een daling van 69,7% ten opzichte van het voorgaande jaar, ondanks een toename van het aantal passagiers.** Dit resultaat kan worden verklaard door "buitengewone voorzieningen" in verband met personeelskosten en "wisselkoersschommelingen", zei TAP in een persbericht, dat desondanks blij was "een positief resultaat voor het derde achtereenvolgende jaar" te boeken. De Portugese luchtvaartmaatschappij had een recordwinst geboekt van 177,3 miljoen euro in 2023 en 65,6 miljoen in 2022.

Het jaar 2024 was "moeilijk" als gevolg van "toegenomen concurrentie op onze belangrijkste markten" en "operationele uitdagingen, met name op het gebied van luchtverkeersleiding en ongunstige weersomstandigheden, evenals structurele beperkingen, zoals het beperken van het aantal vliegtuigen", legde de CEO van de luchtvaartgroep Luis Rodrigues uit.

(...)

De omzet van de groep bereikte een recordniveau van €4,2 miljard, terwijl het bedrijfsresultaat (EBITDA) €807,1 miljoen bedroeg, een daling van 3,1%. **TAP, dat in 2020 dringend moest worden gerenationaliseerd om de gevolgen van de Covid-epidemie te boven te komen, kreeg een injectie van € 3,2 miljard aan overheidsmiddelen in ruil voor een herstructureringsplan dat dit jaar moet worden afgerond.** Dit jaar wordt "net zo moeilijk", omdat we ons moeten "concentreren op de transformatie van TAP zodat het op de lange termijn een winstgevend bedrijf wordt en een van de meest aantrekkelijke in de sector", aldus Luis Rodrigues.

**Portugal wil zich terugtrekken uit de hoofdstad.** Air France-KLM, Lufthansa en de IAG-groep (British Airways en Iberia) hebben al interesse getoond in **het openstellen van het kapitaal van de maatschappij.** Dit zou aanvankelijk in de komende weken plaatsvinden, maar **is uitgesteld vanwege de politieke situatie in het land.** De centrumrechtse regering is momenteel aftredend na het verliezen van een motie van vertrouwen in het parlement. Het land zal op 18 mei vervroegde parlementsverkiezingen houden. De Franse president Emmanuel Macron had het bod van Air France-KLM gesteund tijdens zijn staatsbezoek aan Portugal eind februari, waarbij hij pleitte voor "een innovatieve vorm van huwelijk" tussen de luchtvaartmaatschappijen van de twee landen, die al sterk met elkaar verbonden zijn.

## > "ADP onthult zijn plannen voor de toekomstige luchthaven Roissy-CDG: "Anti-gigantisme, verstandig vliegverkeer"

(bron Les Echos) 27 maart 2025

**Mijn commentaar:** Het ontwikkelingsproject op de luchthaven Parijs-Charles de Gaulle gaat een heel andere richting uit dan vóór de gezondheids crisis onder de naam Terminal 4 werd voorzien.

Vóór de pandemie voorspelden de prognoses 168 miljoen passagiers in 2050, en Terminal 4 zou 35 tot 40 miljoen extra passagiers kunnen verwerken, gelijk aan de luchthaven Orly die in 2024 33 miljoen passagiers telde.

Volgens ADP zal de groei van het verkeer tussen 2025 en 2050 niet meer dan 1% per jaar bedragen. De luchthaven Paris-CDG mikt dus op 105 miljoen passagiers in 2050, tegenover 82 miljoen in 2025.

Een andere opmerkelijke verandering is dat, terwijl Terminal 4 was ontworpen om prioriteit te geven aan commerciële ruimtes, het nieuwe project beter is afgestemd

*op de behoeften van luchtvaartmaatschappijen.*

*Anne Rigail, Chief Executive Officer van Air France, zei dat het ontwikkelingsproject "de steun van Air France" had en voegde eraan toe dat ze het zag als een "strategische infrastructuur voor het land", die verdedigd moet worden tegen agressieve concurrenten zoals "Istanbul en de Golfstaten".*

**Lees het artikel :**

**Het is nog maar een "toekomstvisie", maar het zal de ontwikkeling bepalen van de belangrijkste luchthaven van Frankrijk, Roissy-CDG, tussen 2035 en 2050, evenals die van zijn belangrijkste gebruiker, Air France,** en, in grote mate, het aanbod van luchtvervoer in Frankrijk. De "ontwikkelingsvisie" voor Parijs-Charles de Gaulle, die deze donderdagochtend werd onthuld door de nieuwe CEO van ADP, Philippe Pascal, brengt de belangrijkste geplande ontwikkelingen tussen 2030 en 2035 samen, evenals de geplande projecten tot 2050. Een investeringsplan van 3,5 tot 4,5 miljard euro tussen nu en 2035, dat het mogelijk moet maken om de capaciteit van CDG te verhogen van 82 miljoen passagiers nu tot 88 miljoen in 2035 en tot 105 miljoen in 2050.

**In tegenstelling tot het vorige ontwikkelingsproject, dat in 2020 werd geannuleerd en gebaseerd was op een gigantische nieuwe terminal 4, heeft het nieuwe plan van ADP rekening gehouden met de nieuwe beperkingen die worden opgelegd aan de ontwikkeling van het luchtvervoer in Frankrijk,** in naam van de strijd tegen de klimaatverandering, waarvoor het alle vakjes aankruist, van energietransitie tot intermodaliteit, via "openstelling voor de regio's". Het is een anti-T4 en anti-gigantisme project, meer in lijn met 'verstandig vliegen'," vat Philippe Pascal samen. We gaan geen nieuwe terminals of nieuwe start- en landingsbanen bouwen, maar geleidelijk aan instapruimtes toevoegen aan bestaande terminals wanneer dat nodig is.

Tussen de daling van het aantal binnenlandse routes en de stijging van de kosten van vliegtickets als gevolg van hogere belastingen en de hogere kosten van duurzame brandstoffen, heeft de Groep de voorspelde groei van het passagiersverkeer gehalveerd. Deze is teruggebracht tot 1,5% à 1% per jaar. Uiteindelijk zou dit moeten leiden tot een verschil van 64 miljoen passagiers tussen de prognoses van voor Novid en de nieuwe prognoses tussen nu en 2050.

Deze prognoses staan in contrast met die van de International Air Transport Association, die vier tot vijf keer hoger liggen, maar lijken tegemoet te komen aan de behoeften van Air France.

(...)

**De eerste behoefte die door ADP werd vastgesteld en die zou moeten leiden tot de ingebruikname in 2030 van een nieuwe instapsatelliet die verbonden is**

**met terminal 2E, is om haar grootste klant Air France in staat te stellen al haar vliegtuigen vanaf de luchthaven te bereiken, zonder gebruik te moeten maken van bussen.** De opening van satelliet 6 zal gepaard gaan met de uitbreiding van de kleine Lisa metro naar terminal G (voor regionale vluchten), die momenteel alleen per bus bereikbaar is.

(...)

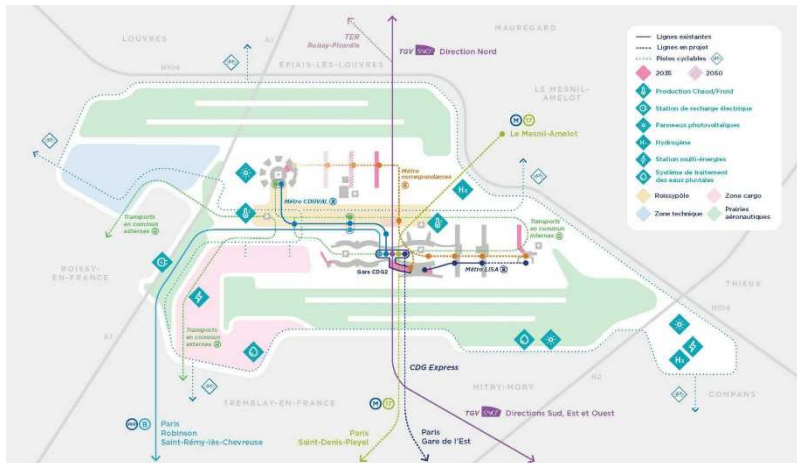
Rond dezelfde tijd zou Roissy-CDG zijn spoorwegprojecten moeten hebben voltooid, met de komst van de CDG Express in 2027, die de luchthaven in 20 minuten zal verbinden met Gare de l'Est (Parijs), gevolgd door lijn 17 van de Grand Paris Express in 2030. En niet te vergeten de Roissy-Picardie TER, gepland voor eind 2026 of zelfs begin 2027.

De concurrenten van Air France zijn niet vergeten. Het project van ADP omvat ook nieuwe contactpunten voor vliegtuigen van EasyJet rond 2032, evenals de bouw van een nieuwe instapsatelliet ten noorden van de hub, rond 2035. Deze nieuwe boardinghal, met een capaciteit van 7 tot 8 miljoen passagiers, zal verbonden zijn met zowel CDG 2 als CDG 1, afhankelijk van de behoeften. Twee andere gates met dezelfde capaciteit zouden tussen 2035 en 2050 gebouwd kunnen worden, afhankelijk van de groei van het verkeer.

**Het project van ADP omvat ook de herontwikkeling van de vrachtzone, met de bouw van een nieuw vrachtstation, gepland voor 2026,** en de afbraak van het Sodexi-vrachtstation vanaf 2029. Het doel is om tegen 2050 de vrachtcapaciteit, die momenteel 1,9 miljoen ton bedraagt, te verdubbelen.

Nu moet deze "toekomstvisie" alleen nog worden omgezet in een plan dat wordt goedgekeurd door de autoriteiten, de lokale gemeenschappen, de verenigingen van buurtbewoners en de luchtvaartmaatschappijen, die met hun bijdragen de 3,5 tot 4,5 miljard euro aan investeringen zullen financieren die tussen nu en 2035 nodig zijn. De eerste fase, de raadplegingsfase, die op 8 april begint, moet het project in staat stellen de steun van de lokale verkozenen en bewoners te winnen en, voor zover mogelijk, gerechtelijke stappen te vermijden.

(...)



## > Niet-fossiele brandstoffen: luchtvaartmaatschappijen uiten twijfels over Europese doelstellingen

(bron AFP) 27 maart 2025

**Mijn commentaar:** De Europese luchtvaartmaatschappijen zijn zich al enkele jaren bewust van de uitdagingen die de doelstellingen voor 2030 voor het koolstofarm maken van de sector met zich meebrengen.

De waarschuwingssignalen zijn talrijker geworden. Tussen 2022 en 2023 zijn de aankondigingen van nieuwe SAF-productieprojecten met 50% tot 70% gedaald. In dit tempo zou het aanbod van biobrandstoffen (uit afvalolie of biomassa) 30% lager kunnen uitvallen dan wat nodig is om tegen 2030 te voldoen aan de verbintenissen van het Akkoord van Parijs.

Synthetische brandstoffen (e-SAF), gemaakt van koolstof en waterstof, lopen nog verder achter, met een productie die minder dan 45% van deze behoeften dekt.

De vertraging is ook te wijten aan de traagheid van investeringsbeslissingen: tot nu toe heeft minder dan 30% van de SAF-projecten geleid tot een definitieve investeringsbeslissing (FID), wat het opstarten van de productie en de duurzame ontwikkeling van de sector vertraagt.

Door openlijk uiting te geven aan hun bezorgdheid lopen Europese luchtvaartmaatschappijen het risico het scepticisme van de tegenstanders van de luchtvaart aan te wakkeren.

*Het is echter een risico dat ze nemen om de autoriteiten aan te moedigen de ontwikkeling van duurzame vliegtuigbrandstoffen te versnellen.*

**Lees het artikel :**

**Op donderdag hebben de belangrijkste Europese luchtvaartmaatschappijen twijfels geuit over de haalbaarheid van de doelstellingen om tegen 2030 hernieuwbare brandstoffen in de brandstoftanks van hun vliegtuigen op te nemen**, met het argument dat ze misschien niet genoeg kunnen produceren.

Als onderdeel van haar inspanningen om koolstofuitstoot te verminderen, eist de Europese Unie dat een steeds groter deel van de vliegtuigbrandstoffen afkomstig is van niet-fossiele brandstofbronnen ("sustainable aviation fuels", SAF in het Engels).

**Dit aandeel, dat sinds begin dit jaar is vastgesteld op 2%, moet stijgen naar 6% tegen 2030 en geleidelijk naar 70% tegen 2050.**

Maar nu al, "hebben we niet genoeg SAF, en de SAF die we hebben is erg duur", drie tot vijf keer duurder dan paraffine uit olie, zei Luis Gallego, hoofd van de IAG luchtvaartgroep (British Airways, Iberia, etc.) namens de vereniging Airlines for Europe (A4E).

**A4E, dat 17 Europese groepen vertegenwoordigt, van Lufthansa en Ryanair tot Air France-KLM en easyJet, organiseerde donderdag een persconferentie in Brussel om de Europese Commissie op te roepen hun "concurrentievermogen" op wereldschaal te verdedigen.**

De heer Gallego haalde een studie aan waarin wordt beweerd dat de productie van SAF in 2030 30% lager zou zijn dan nodig.

(...)

"Tenzij er onmiddellijk maatregelen worden genomen" om de productie te verhogen, "is de enige oplossing om de doelstelling voor 2030 uit te stellen", voegde de heer Gallego eraan toe.

(...)

**"Laten we een eerlijker debat over dit onderwerp creëren"**, pleitte de baas van de Lufthansa groep, Carsten Spohr.

**> [Opvouwbare vleugels, AI: Airbus onthult de innovaties van de A320-opvolger](#)**

(bron Les Echos) 26 maart 2025



**Mijn commentaar:** Airbus heeft twee mogelijke versies van zijn toekomstige middellangeafstandsvliegtuig met één gangpad onthuld.

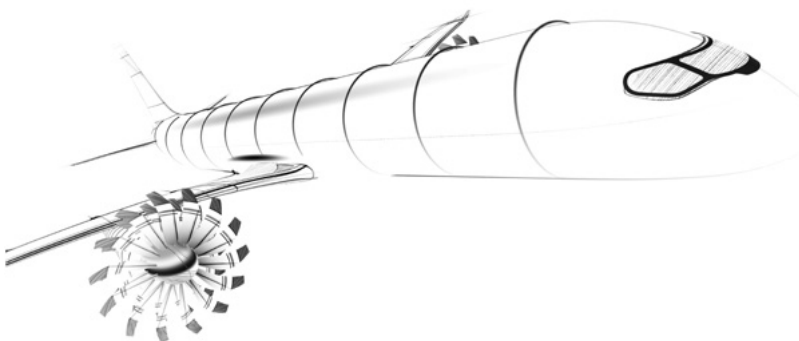
De eerste is gebaseerd op waterstofaandrijving en belooft een vliegtuig zonder uitstoot. Deze versie zal naar verwachting echter niet voor 2050 het levenslicht zien.



De tweede, geïllustreerd in de schets hieronder, mist precisie - om het zacht uit te drukken! - maar lijkt veel waarschijnlijker.

Het bevat verschillende elementen die de afgelopen maanden al zijn genoemd, met name de RISE-motor.

Er is echter één verrassing: dit vliegtuig zou worden uitgerust met opvouwbare vleugels.



Boeing zegt op zijn beurt dat er geen soortgelijk project loopt, omdat het al druk bezig is met het oplossen van de problemen bij een aantal van zijn bestaande modellen.

Maar volgens mij ligt dat niet zo voor de hand. Aangezien motorfabrikanten

*verantwoordelijk zijn voor motoren en niet voor vliegtuigfabrikanten, zou het niet verrassend zijn als Boeing actief bezig zou zijn met de voorbereidingen voor de opvolger van de B737, waarvan het ontwerp al meer dan 50 jaar oud is.*

### Lees het artikel :

Ondanks tegenwind **blijft Airbus vastbesloten om de eerste nieuwe generatie, zuinigere en minder vervuilende vliegtuigen te lanceren.** Hoewel het onbepaalde uitstel van een vliegtuig op waterstof misschien twijfels heeft opgeroepen, heeft Guillaume Faury, CEO van Airbus, opnieuw zijn ambitie bevestigd om "in de tweede helft van het decennium" een nieuw model op de markt te brengen **dat 20% tot 25% minder brandstof verbruikt. Dit is waarschijnlijk eerder dan Boeing,** dat nog geen plannen heeft aangekondigd.

"We zijn niet gestopt met ons project voor waterstofvliegtuigen", benadrukte de CEO van Airbus eerder deze week op een conferentie gewijd aan "de toekomst van duurzame luchtvaart". "We blijven ervan overtuigd dat waterstof een energie van de toekomst is, en **we zouden in staat zijn om een vliegtuig op waterstof te produceren. Maar zoals het regelgevingskader en het waterstofecosysteem er nu voor staan, zou het commercieel niet haalbaar zijn.** We wilden dus niet het risico nemen om een 'waterstof Concorde' te lanceren.

**De opvolger van de A320 blijft daarom het enige commerciële vliegtuigproject van Airbus voor de komende tien jaar.** "Maar het goede nieuws is dat we goede vooruitgang hebben geboekt", benadrukte Karim Mokaddem, directeur Research and Technology (R&T) voor Commercial Aviation, terwijl hij de belangrijkste voortgangsgebieden voor de toekomstige Airbus presenteerde.

De eerste zijn de nieuwe motoren, die de grootste winst zullen opleveren. **Het meest geavanceerde en ambitieuze project is duidelijk het Rise-programma van Safran en GE voor een open ventilatormotor, waarvoor Airbus geen geheim heeft gemaakt van zijn voorkeur,** ook al zegt de vliegtuigbouwer de deur niet te sluiten voor een tweede motorfabrikant. Om het brandstofverbruik en de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 20% te verminderen, hebben GE en Safran gekozen voor een revolutionaire architectuur, zoals beschreven door Mohamed Ali, Chief Technology Officer van GE Aerospace.

**De beste manier om de efficiëntie van een straalmotor te verbeteren is om hem groter te maken, om het volume van de binnenkomende lucht te vergroten,"** legt hij uit. Het grootste deel van deze lucht wordt gewoon naar achteren geblazen door de ventilatorbladen, terwijl er zo weinig mogelijk wordt gemengd met de brandstof en verbrand in de verbrandingskamer. De verhouding

tussen de twee staat bekend als de verdunningsverhouding. En hoe hoger deze is, hoe efficiënter de motor.

Deze verdunningsverhouding steeg van twee of drie in de jaren zeventig naar vijf of zes in de jaren negentig en ligt nu tussen de elf en twaalf op de nieuwste generatie motoren," vervolgt hij. Maar hoe groter je een vliegtuigmotor maakt, hoe meer de luchtweerstand toeneemt, totdat de winst teniet wordt gedaan door een verhouding van vijftien tot zestien. Om verder te gaan, zonder de luchtweerstand al te veel te verhogen, **hebben we daarom de kuip rond de ventilator verwijderd**, waardoor we een omloopverhouding van 60 kunnen bereiken.

**De eerste tests hebben aan de verwachtingen voldaan.** "We hebben al honderden tests uitgevoerd, met name in Frankrijk in de windtunnel van Modane, en de resultaten zijn uitstekend," zegt Mohamed Ali. De tests zijn echter nog lang niet voorbij, want de eerste grondtesten van een complete motor beginnen pas in 2026. Deze zullen worden gevolgd door de eerste vliegtesten op GE's test-Boeing in 2027 en vervolgens op een Airbus A380 in 2028.

**Het andere beslissende project betreft de vleugels van de toekomstige Airbus.** Volgens Airbus zouden deze alleen al het mogelijk moeten maken om het brandstofverbruik met "5% tot 10%" te verminderen. **We weten al dat ze langer en tapsier zullen zijn dan die van de huidige A320's:** tot 5 meter langer aan elke kant, **wat een spanwijdte van 50 meter oplevert**, vergeleken met 35 meter voor een A320.

"De natuurkunde leert ons dat als we vleugels langer en dunner maken, we meer lift en minder weerstand krijgen," legt Sue Partridge uit, hoofd van het Wing of Tomorrow programma. Maar langere vleugels stellen ons voor het probleem dat het vliegtuig niet in de huidige afmetingen van luchthavens past en dat het gewicht toeneemt.

Voor het eerste probleem **heeft Airbus zich laten inspireren door de oplossing die al door Boeing is geïmplementeerd op de nieuwe B777-9. Deze oplossing bestaat uit het vouwen van de vleugeltips om het gewicht te verminderen. Deze bestaat uit het inklappen van de vleugeltips om de spanwijdte van het vliegtuig op de grond te verkleinen.** Maar de vliegtuigbouwer zou de mogelijkheid hebben toegevoegd om deze vleugeltips tijdens de vlucht te bedienen. "Dit zou het gemakkelijker maken om turbulentie te absorberen," legt een ingenieur van Airbus uit. **De vleugels van toekomstige Airbussen zouden ook kunnen worden uitgerust met bestuurbare voorranden en vervormbare rolroeren, die zich kunnen aanpassen aan verschillende vluchtfasen, zoals die van vogels.**

Wat betreft gewicht **zet Airbus in op vleugels die zijn gemaakt van koolstofcomposieten in plaats van metaal.** Dit betekent de introductie van een

nieuwe productiemethode in de Airbus-vestigingen in het Verenigd Koninkrijk, waar de vleugels voor alle Airbus-vliegtuigen worden geproduceerd. "We hebben al twee demonstratievleugels op schaal gemaakt," zegt Sue Partridge. Deze worden gebruikt om de robuustheid ervan te testen, maar ook om te kijken of het mogelijk is om ze op industriële schaal te produceren, rekening houdend met het feit dat de productie van Airbus-vliegtuigen voor de middellange afstand de komende tien jaar zou kunnen oplopen tot 100 per maand.

**Het derde grote project** volgt op de eerste twee. **Dit is het besturingssysteem**, waarvan de geavanceerdheid hand in hand zal gaan met die van de vleugels en motoren. Met de A320 luidde Airbus het tijdperk in van fly-by-wire en computerondersteunde besturing. Zijn opvolger zal **nog meer elektrificatie, energie, connectiviteit en automatisering vereisen. En, als bonus, een laag kunstmatige intelligentie.**

Dit betekent simpelweg dat we steeds meer manieren ontwikkelen om de piloot te helpen bij het vliegen," legt Maud Delourme uit, die verantwoordelijk is voor het ontwerpen van deze systemen. **Op deze manier kunnen we piloten zelfs helpen in druk verkeer of moeilijke weersomstandigheden. De automatische oplossing van storingen tijdens de vlucht zal ook worden verbeterd. Kunstmatige intelligentie zal het automatisch landen en taxiën op de luchthaven vergemakkelijken.** Dit zal de veiligheid helpen verbeteren.

## **Beurs persoverzicht**

### **> Air France-KLM in de problemen na opwaardering naar Sell door Deutsche Bank**

(bron AOF) 27 maart 2025

**Mijn commentaar:** Net als Deutsche Bank heeft UBS zijn aanbeveling verlaagd van buy naar neutral, maar met een koersdoel (€11,45 in plaats van €12,05) dat 20% hoger ligt dan de huidige koers.

**Lees het artikel :**

**Air France KLM** (-4,35% naar €9,24) **was** [donderdag 27 maart] **de op twee na grootste daler op de SBF120 index** en de SRD-markt **nadat Deutsche Bank haar positie op het aandeel had opgewaardeerd van "Houden" naar "Verkopen" met een ongewijzigd koersdoel van €8,50.** De broker wijst op het verhoogde

risico van een recessie in Frankrijk (57% volgens Bloomberg), waar het bedrijf een blootstelling van 63% heeft. **Het denkt ook dat 2025 zou kunnen tegenvallen ondanks enkele positieve signalen. Het ongewijzigde koersdoel voor het aandeel, dat het afgelopen jaar 20% is gestegen, impliceert een daling van 10%.**

Air France-KLM "had een veel beter vierde kwartaal dan wij en de markt hadden verwacht", aldus Deutsche Bank, die de niet-herhaling van drie factoren aanhaalt. De bank noemt de hoge compensatie voor klanten als gevolg van operationele verstoringen (meer dan €300 miljoen), de impact van de Olympische Spelen op de inkomsten en kosten per eenheid (€250 miljoen) en de kosten van de implementatie van IT-tools in de vrachtactiviteiten van Air France (ongeveer €45 miljoen).

**Deutsche Bank wijst ook op het macro-economische risico in Frankrijk en het risico van een zwakkere trans-Atlantische vraag vanuit de Verenigde Staten.**

De bank wijst op de zeer hoge gevoeligheid van de resultaten van Air France-KLM, als gevolg van de lage operationele marges en de hoge financiële leverage, die zorgwekkender is dan de overeenkomstige indicatoren van de concurrenten.

"Onder overigens gelijkblijvende omstandigheden" zou een daling van de RASK-aanname (inkomsten per beschikbare stoelkilometer) met 3% voor 2026 "leiden tot een daling van de winst per aandeel met ongeveer 75%, vergeleken met 20% voor Ryanair en IAG".

## ***Einde persoverzicht***

### **> Koersontwikkeling Air**

**Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 28 maart op €9,136. Over de hele week is het sterk gedaald (-4,04%).**

De aandelenkoers was 13,60 euro op 1 januari 2024, 8,23 euro op 1 juli 2024 en 7,604 euro op 1 januari 2025.

**De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 9,37 euro (deze was 17,50 euro begin januari 2024). Het hoogste koersdoel is €12,50, het laagste €7,00.**

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

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

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



***Mijn commentaar:*** Na de aankondiging van beter dan verwachte jaarresultaten steeg de koers van het aandeel met meer dan 30%.

*De verschillende beslissingen van de nieuwe president van de Verenigde Staten baren de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen zorgen. Ze hebben hun prognoses voor 2025 naar beneden bijgesteld.*

*Dit leidde tot een daling van de aandelenkoersen van de meeste grote luchtvaartmaatschappijen ter wereld (Delta -19%, IAG -11%, Lufthansa -8%).*

*De verlaging door Deutsche Bank, die vreesde dat de economische druk de vooruitgang van Air France-KLM zou belemmeren, verergerde de daling.*

*De aandelenkoers van Air France-KLM is de afgelopen drie weken met 22% gedaald.*

## > **Brandstofprijzen deze**

**De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gestegen (met \$1) naar \$91.** Eind juni 2023 was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

**Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt (met \$1) tot \$73 per vat.**

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

**Mijn commentaar:** De olieprijsen zijn de afgelopen drie 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 \$90, een zeer redelijke 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. U 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 navigation, 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 [hier](#) vinden

**Als deze brief je bevalt, geef hem dan door.**

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

## | François Robardet

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

(De bestaansreden van Air France-KLM)

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

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

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

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

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

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

11.665 mensen ontvangen dit persoverzicht live