

Brussel waarschuwt kabinet voor verdere versmalling Schiphol



## I Brief van François Robardet

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

N°1013, 21 april 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 :

Brussel waarschuwt kabinet voor verdere versmalling Schiphol

De A320's geleased door Transavia Nederland zijn aangekomen op de luchthaven van Rotterdam

Delta Air Lines voorzichtig over vooruitzichten en onvermurwbaar over Airbus-prijzen

SAS herintroduceert een business class op haar Europese vluchten

Douanerechten: Airbus en Boeing prijzen in beroering

Douanerechten: Ryanair wil levering van 25 Boeing-toestellen uitstellen

Bonusartikel

Op weg naar incheckvrij reizen: de digitale transformatie van het luchtvervoer

### > Brussel waarschuwt kabinet voor verdere versmalling Schiphol

(bron: Het Parool) 18 april 2025

**Mijn commentaar:** De gemoederen verhitten tussen de Europese Commissie en de Nederlandse regering.

De deadline van 8 mei (zie artikel) zal ons een duidelijker beeld geven.

**Lees het artikel :**

**Transportcommissaris Apostolos Tzitzikostas wees luchtvaartminister Barry Madlener (PVV) deze week opnieuw op cruciale fouten in de reductieplannen van Schiphol. .... Hij blijft ze echter uitvoeren, ondanks kritiek uit Brussel.**

Vanaf november wordt het aantal vluchten op Schiphol teruggebracht van 500.000 naar 478.000. Het bedrijf wil het aantal omwonenden van Schiphol dat last heeft van grote geluidsoverlast met 15% verminderen.

Vorige maand wees Eurocommissaris Tzitzikostas de minister er in een brief op dat de reductieplannen van het kabinet onvoldoende rekening hielden met de komst van tientallen nieuwe vliegtuigen. **Van de 61 nieuwe vliegtuigen die KLM en Transavia de komende tijd krijgen, zijn er maar 15 meegenomen in de geluidsberekeningen**, terwijl die per vliegtuig de helft minder geluid produceren dan de vliegtuigen die ze nu gebruiken.

**Volgens Brussel** is er ook geen rekening gehouden met maatregelen om het geluid van zakenvliegtuigen en privévluchtelingen te verminderen **en zijn andere maatregelen om de overlast te verminderen onvoldoende onderzocht. Europese regels schrijven voor dat eerst alle geluidsbepalende maatregelen moeten zijn uitgeput voordat het aantal vluchten kan worden verminderd.**

Minister Madlener ziet in de brief van de Eurocommissaris de bevestiging dat hij door kan gaan met zijn plannen en dat hij alleen op de drie bekritiseerde punten nadere uitleg nodig heeft. Maar de heer Tzitzikostas herhaalde tegenover de heer Madlener dat de Europese Commissie verwacht dat er rekening wordt gehouden met deze kritiekpunten bij het implementeren van geluidspreventiemaatregelen.

Deze kennisgeving komt op een cruciaal moment. **De inkrimpingsplannen, die momenteel worden onderzocht door de Raad van State, moeten voor 8 mei worden goedgekeurd, anders wordt de datum van inwerkingtreding van 1 november niet gehaald.**

Daarnaast spande de luchtvaartsector maandag in Haarlem een kort geding aan tegen de Staat en Schiphol over de inkrimpingsplannen, nadat Madlener een waarschuwing van de internationale luchtvaartorganisatie IATA naast zich neerlegde.

De Eurocommissaris wees de minister ook op de mogelijke gevolgen van de inkrimping voor Europese luchtvaartverdragen met landen als de Verenigde Staten en Canada. De uitspraak wordt eind deze maand verwacht op .

**Het ministerie van Infrastructuur meldt dat de brief van de heer Tzitzikostas wordt bestudeerd en houdt vooralsnog vast aan invoering van de verlaging in november.**

(...)

"We gaan ervan uit dat de opmerkingen van de Europese commissaris aan de minister, waarin de tekortkomingen van het pakket maatregelen opnieuw worden bevestigd, openbaar zullen worden gemaakt", aldus een woordvoerder van KLM.

**"Het besluit van de Europese Commissie over de toekomst van Schiphol is duidelijk en bevestigt dat krimp niet het doel kan zijn. Wat telt is geluidsreductie".**

## **> De A320's geleased door Transavia Nederland zijn aangekomen op de luchthaven van Rotterdam**

(bron Luchtvaartnieuws) 16 april 2025

***Mijn commentaar:*** In 2021 plaatste Air France-KLM een rollende order voor 100 vliegtuigen van het type Airbus A320neo. Met aankooprechten voor nog eens 60 vliegtuigen was deze order bedoeld om de vloten van KLM en Transavia Nederland te vernieuwen en de vloot van Transavia France te vernieuwen en te laten groeien.

*Het leasen van Airbus vliegtuigen door Transavia Nederland maakt deel uit van deze strategie.*

*Tot op heden beschikt Transavia Nederland over 15 Airbus- en 40 Boeing-vliegtuigen, Transavia France over 15 Airbus- en 69 Boeing-vliegtuigen en KLM over 7 Airbus- en 42 Boeing-vliegtuigen (single-aisle).*

**Lees het artikel :**

**De twee Airbus A320's die door Transavia Nederland zijn verhuurd aan de Litouwse luchtvaartmaatschappij Avion Express** voor vluchten vanaf Rotterdam The Hague Airport zijn woensdagochtend geland op Rotterdam Airport. Ze **zullen donderdag in gebruik worden genomen voor de eerste vluchten.**

(...)

Aan boord kunnen passagiers genieten van de service die ze van Transavia Nederland gewend zijn.

**Elk jaar huurt de low-cost luchtvaartmaatschappij vliegtuigen om de capaciteit**

**tijdens het drukke zomerseizoen te vergroten:** . Deze keer worden vijf A320's geleased van Avion Express: de andere drie vliegen vanaf de luchthaven van Brussel. **Om ze herkenbaar te maken hebben ze stickers van Transavia Nederland op de romp.**

(...)

Op de meeste vluchten zet Transavia haar eigen Boeing 737-800's in. Af en toe wordt ook de nieuwe A321neo ingezet.

## > **Delta Air Lines voorzichtig over zijn vooruitzichten en onvermurwbaar over de prijs van zijn Airbus-vliegtuigen**

(bron Journal de l'Aviation) 14 april 2025

***Mijn commentaar:** De meeste luchtvaartmaatschappijen die actief zijn in Noord-Amerika voelen nu de gevolgen van de recente beslissingen van de Verenigde Staten.*

*Aan de ene kant zijn de boekingen sterk gedaald, aan de andere kant zijn de prijzen van nieuwe vliegtuigen en reserveonderdelen gestegen.*

*Tegen deze achtergrond blijven de economische vooruitzichten voor 2025 onzeker voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen, waarbij de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen het hardst lijken te worden getroffen.*

### **Lees het artikel :**

**Delta Air Lines** mag dan vertrouwen hebben in de kracht van zijn bedrijf, het **is nu veel voorzigtiger over zijn vooruitzichten voor 2025**. Hoewel het bedrijf aanvankelijk een jaar van sterke groei verwachtte, dwongen de zeer grote economische onzekerheden het bedrijf er al snel toe om zijn prognoses **in maart** te herzien en het bedrijf heeft opgemerkt dat "**de groei grotendeels tot stilstand is gekomen**" sindsdien, zoals aangekondigd door voorzitter en CEO Ed Bastian.

Hij wijst erop dat **de impact meer uitgesproken is in de binnenlandse markt** en in de economy class, met een vertraging in consumenten- en zakenreizen. Aan de andere kant **lijkt de internationale sector veerkrachtiger**, net als de vraag naar premiumklassen, terwijl diversificatieactiviteiten (zoals awards en frequent flyer-programma's) hun bufferfunctie vervullen. **Het aantal boekingen voor Canadese vluchten is echter ingestort.**

Delta Air Lines heeft geen controle over de beslissingen en terugdraaiende tarieven van de Amerikaanse president Donald Trump en zal zich daarom richten op gebieden die het kan beheersen om zijn marges te beschermen: **zijn capaciteit zal uiteindelijk stabiel blijven in de tweede helft** vergeleken met de tweede helft van 2024, maar met een "vermindering van het aantal stoelen in de hoofdcabine op binnenlandse vluchten".

Tegelijkertijd zal het zijn kosten en uitgaven verlagen. Dit betekent met name een vertraging van de groei van de vloot, die dit jaar minder dan 1% zou moeten bedragen (...). **Dit zal worden weerspiegeld in een versnelling van de geplande pensionering van oudere vliegtuigen** (757's, 767's, A319's en A320's), met ten minste dertig vertrekken (vergeleken met ongeveer twintig in 2024), en **zelfs een vertraging van de leveringen**.

Dit zal des te meer het geval zijn als extra douanerechten de prijs van zijn Airbus-vliegtuigen opdrijven. Ed Bastian bevestigde dat zijn teams zeer nauw samenwerken met Airbus, vooral omdat Delta pas dit jaar leveringen verwacht van de Europese vliegtuigbouwer. Maar hij sloot onderhandelingen uit: **"We zullen geen douanerechten betalen op de vliegtuigen die we leveren**. De tijden zijn erg onzeker en als je een toeslag van 20% op een vliegtuig gaat berekenen, wordt het erg moeilijk. We zijn duidelijk geweest tegen Airbus." **Delta waarschuwt dat het daarom de levering van vliegtuigen die getroffen worden door een accijnsverhoging zal uitstellen**. "We hopen dat deze kwestie wordt opgelost door handelsbesprekingen in plaats van door acties die Delta of Airbus zouden moeten ondernemen", voegt hij eraan toe.  
(...)

## > **SAS herintroduceert business class op haar Europese vluchten**

(bron Journal de l'Aviation) 16 april 2025

***Mijn commentaar:*** De gevolgen van de overname van een belang in SAS door Air France-KLM zijn merkbaar en dat is goed nieuws voor klanten.

**Lees het artikel :**

**Scandinavian Airlines (SAS) kondigt de terugkeer van Business Class aan op al haar Europese vluchten vanaf 1 oktober**, inclusief internationale vluchten binnen Scandinavië. Boeking kunnen vanaf 6 mei worden gemaakt. Dit initiatief markeert een strategische verschuiving voor de Scandinavische

luchtvaartmaatschappij, die haar Europese business class in 2013 afschafte ten gunste van een tussenliggend aanbod, SAS Plus, dat haar premium klanten als zeer ontoereikend beschouwden.

**De nieuwe Business Class biedt een speciale cabine aan de voorkant van het vliegtuig, afgescheiden van de rest van de cabine door een gordijn en een tussenschot, waarbij de centrale stoel systematisch wordt geneutraliseerd om meer ruimte en comfort te bieden. Passagiers zullen ook profiteren van verbeterde catering, "duurzamer en flexibeler", geserveerd op herbruikbaar servies. Op de grond omvat het aanbod onder andere voorrang bij het inchecken en instappen en toegang tot meer lounges.**

(...)

"Met de herintroductie van European Business Class garanderen we SAS de premium ervaring van een grote Europese luchtvaartmaatschappij".

**Het doel van deze verandering is om SAS in lijn te brengen met de normen van haar nieuwe SkyTeam-partners, met name Air France-KLM, en om haar concurrentiepositie in het segment voor zakenreizigers te versterken. De luchtvaartmaatschappij wil zo de positie van Kopenhagen als belangrijke hub in Noord-Europa consolideren en voldoen aan de groeiende vraag naar een duidelijk gedifferentieerde premium ervaring op het intra-Europese netwerk, terwijl de aansluitingen worden vereenvoudigd en passagiers die met de verschillende luchtvaartmaatschappijen in de SkyTeam-alliantie reizen een meer consistente ervaring wordt geboden.**

(...)

## > **Douanerechten: Airbus- en Boeing-prijzen in beroering**

(bron AFP) 20 april 2025

***Mijn commentaar:*** Onderstaand artikel (en het volgende) gaat niet alleen in op de gevolgen van de handelsoorlog die de Verenigde Staten hebben ontketend, maar ook op de reële prijs van nieuwe vliegtuigen.

*Maar zonder echt tot op de bodem te gaan!*

*Het eerste artikel raamt de prijs op ongeveer 150 miljoen dollar voor een vliegtuig met één gangpad, of het nu een Airbus of een Boeing is.*

*Het tweede suggereert een bedrag van 65 miljoen dollar voor een A320.*

*Bij nader inzien zijn deze schattingen minder tegenstrijdig dan ze lijken.*

*In het geval van Ryanair komt de genoemde prijs overeen met die van een daadwerkelijk aangekocht vliegtuig. Voor ANA is het daarentegen een catalogusprijs.*

*Toen de catalogi nog werden gepubliceerd, kregen de luchtvaartmaatschappijen systematisch kortingen van minstens 50%.*

*Dit zou de prijs van het door ANA aangekochte vliegtuig terugbrengen tot minder dan 75 miljoen dollar, bijna hetzelfde bedrag als dat voor Ryanair.*

*Maar niets zegt dat dit de aankooprijzen zijn. De prijs van nieuwe vliegtuigen is een van de best bewaarde geheimen in de luchtvaartindustrie.*

*Ik heb een anekdote over dit onderwerp.*

*Air France was de lancerende luchtvaartmaatschappij voor de A320.*

*Air France dacht dat het een voorkeurstarief had gekregen. Tenminste, dat dachten de managers, totdat ze een paar jaar later een inkoopdirecteur van een concurrerende luchtvaartmaatschappij in dienst namen.*

*Je kunt je de reactie van de Air France managers voorstellen toen ze ontdekten dat deze concurrent een grotere korting had gekregen...*

**Lees het artikel :**

**De prijs van Boeing- en Airbus-vliegtuigen was al omhooggeschoten door de inflatie en Covid-19. Nu zal de handelsoorlog in de VS waarschijnlijk voor nog meer onrust zorgen.** Nu zal de handelsoorlog in de VS waarschijnlijk voor nog meer turbulentie zorgen.

**Vergeleken met 2018 zijn de prijzen al met ongeveer 30% gestegen**, vertelde een industrie-expert aan AFP.

De twee lucht- en ruimtevaartgiganten hebben te kampen gehad met meerdere prijsstijgingen: grondstoffen (vooral titanium), arbeid, onderdelen, energie en industriële processen (vooral staalproductie).

Een sociaal akkoord dat eind 2024 bij Boeing werd ondertekend, voorziet in een loonsverhoging van 38% over vier jaar voor de meer dan 33.000 vakbondsmedewerkers.

(...)

"De luchtvaartinflatie versnelt, en het zal alleen maar erger worden met deze catastrofale (...) tarieven", benadrukt John Persinos, hoofdredacteur van Aircraft Value News.

Hij gelooft dat vliegtuigen van de nieuwe generatie, zoals Boeing's 787 Dreamliner en 737 MAX en Airbus' 321neo, bijzonder gewild zijn omdat ze zuiniger zijn met brandstof. Hun prijzen zijn "sterk gestegen".

**Maar je hoeft niet te zoeken naar de traditionele prijslijsten van weleer: Airbus heeft er geen gepubliceerd sinds 2018 en Boeing sinds 2023.**

"Catalogusprijzen waren werken van fictie", zegt de heer Aboulafia. "Je kreeg 50% korting alleen al omdat je gekleed naar de vergadering kwam", grapt hij.

**"We hebben het idee van catalogusprijzen al lang geleden losgelaten. Die hadden geen zin, omdat ze volledig los stonden van de realiteit van de (definitieve) prijzen, die gekoppeld zijn aan de specifieke kenmerken van elk contract, elke versie, elke configuratie, enzovoort", legt Airbus uit.**

Volgens een industrie-expert die om anonimiteit vroeg, hebben fabrikanten intern echter een basisprijs waarop vervolgens "inkoopvoordelen" worden toegepast, zoals een soms "relatief grote" prijsverlaging of, wat vaker voorkomt, opties of aanvullende diensten (ondersteuning, training, enz.).

De contracten bevatten ook een jaarlijkse clause die de prijs aanpast aan de werkelijke kosteninflatie, totdat het vliegtuig enkele jaren later wordt geleverd.

Aangezien de betalingen grotendeels in dollars gebeuren, is Airbus ook afhankelijk van de waarde van de euro ten opzichte van de greenback.

**Boeing vertelde AFP dat het de prijs van vliegtuigen beoordeelt in het licht van productiekosten en andere marktfactoren, maar omdat dit een gevoelige concurrentiefactor is, geeft het geen details.**

(...)

"Vóór Covid vochten Boeing en Airbus over prijzen, die vrij laag waren, om niet te zeggen te laag," herinnert Manfred Hader, van strategisch adviesbureau Roland Berger zich.

(...)

**Om een idee te krijgen van de vliegtuigprijzen moeten we nu vertrouwen op de transparantie van bepaalde luchtvaartmaatschappijen.**

De Japanse ANA Group, bijvoorbeeld, plaatste eind februari een historische bestelling van 77 vliegtuigen bij Boeing, Airbus en het Braziliaanse Embraer.



Volgens berekeningen van AFP, gebaseerd op catalogusprijzen verstrekt door ANA, kost een 787-9 Dreamliner ongeveer 386 miljoen dollar en een 737 MAX 8 ongeveer 159 miljoen dollar, tegenover respectievelijk 292 miljoen dollar en 121,6 miljoen dollar in 2023.

Een Airbus 321neo kost ongeveer 148 miljoen dollar, vergeleken met 129,5 miljoen dollar in 2018.

## > **Douanerechten: Ryanair wil levering van 25 Boeing-vliegtuigen uitstellen**

(bron Les Echos) 15 april 2025

*Mijn commentaar: Lees mijn commentaar op het vorige artikel.*

### **Lees het artikel :**

De luchtvaartindustrie maakt een periode van turbulentie door als gevolg van de handelsoorlog die is ontketend door de Amerikaanse president Donald Trump.

**Geconfronteerd met stijgende douanerechten waarschuwt de lagekostenmaatschappij Ryanair dat ze de levering van haar toekomstige vliegtuigen kan uitstellen als de prijzen stijgen.**

(...)

De luchtvaartmaatschappij ontvangt vanaf augustus 25 extra Boeing-vliegtuigen, maar heeft ze pas "rond maart, april 2026" nodig (...). "We kunnen ze uitstellen en hopen dat het gezond verstand zegeviert."

Deze uitspraken zijn des te krachtiger gezien het feit dat de luchtvaartmaatschappij haar groeivoorzichten aan het begin van het jaar naar beneden zag worden bijgesteld vanwege de vertragingen in de levering door toedoen van Boeing.

(...)

**De baas van Ryanair stelde de vraag wie de kosten van hogere tarieven zou dragen: fabrikanten, onderaannemers of luchtvaartmaatschappijen.** "De luchtvaartmaatschappijen zullen zeggen dat de fabrikant moet betalen. Ik weet zeker dat de fabrikant erop zal staan dat de luchtvaartmaatschappij betaalt", zei hij.

(...)

**In het geval van een A320 voor middellangeafstandsvluchten die voor ongeveer 65 miljoen dollar is geprijsd, vertegenwoordigen de douanerechten van 10% die sinds vorige week van kracht zijn op Europese luchtvaartexporten al**

6,5 miljoen dollar extra. Dat is het equivalent van de gemiddelde marge van Airbus op zijn vliegtuigen.

## Bonusartikel

### > Op weg naar incheckvrij reizen: de digitale transformatie van het luchtvervoer

(bron Quotidien du tourisme) 17 april 2025

**Mijn commentaar:** Amadeus en de ongeveer twintig luchtvaartmaatschappijen die deelnemen aan het project Delivery Management Systems (DMS) bereiden een ware revolutie voor.

Met behulp van één enkel document (het paspoort bijvoorbeeld) zullen passagiers de meeste formaliteiten tijdens hun reis kunnen afhandelen, of het nu gaat om hun vlucht, hotelreservering, huurauto, enz.

Een verdere stap in de richting van wat George Orwell beschreef in zijn roman "1984": "Big Brother is watching you?"

#### Lees het artikel :

Een nieuw rapport van Amadeus onthult een belangrijke verschuiving in de luchtvaartindustrie: reizigers hoeven binnenkort niet meer in te checken voor hun vlucht. Dankzij passagiersgerichte en verbonden technologie wordt de reiservaring soepeler, eenvoudiger en persoonlijker.

Een evolutie naar leveringsbeheer

De transformatie van het luchtvervoer gaat snel. Nadat ze hun bevoorradings- en bestelsystemen hebben herzien, richten luchtvaartmaatschappijen zich nu op Delivery Management Systems (DMS), een aanpak die de oude Departure Control Systems (DCS) vervangt.

Deze nieuwe generatie Delivery Management Systems (DMS) is gebaseerd op open, flexibele en meer geïntegreerde technologie. Het verbindt de systemen van luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks met de luchthaveninfrastructuur,

gronddienstverleners en andere partners, terwijl verouderde technologieën en teletypes die in de jaren 1940 werden geïntroduceerd, worden geëlimineerd.

Soepele, directe herkenning

Met een uniek identificatiemiddel (digitaal paspoort of biometrisch) worden reizigers tijdens hun reis onmiddellijk herkend. Deze koppeling maakt het mogelijk om :

- je bagage afgeven zonder in de rij te staan
- door veiligheidscontroles komen zonder herhaaldelijk documenten voor te leggen
- moeiteloos een huurauto ophalen of inchecken in een hotel

"Met de introductie van DMS zullen luchtvaartmaatschappijen gedetailleerde kennis hebben van elke passagier, hun hele reis en, voor het eerst, wat er aan hen is geleverd. Door het verwijderen van legacy-systemen zal de informatiestroom vrijer worden, waardoor luchtvaartmaatschappijen en hun partners kunnen anticiperen op de behoeften van elke individuele reiziger en daarnaar kunnen handelen. We werken actief samen met de sector om deze nieuwe generatie DMS te ontwikkelen die de komende jaren voor een minder stressvolle en meer consistente ervaring zal zorgen," legt Valérie Viale, Director of Product Management, AirOps bij Amadeus, uit.

Op weg naar de terminals van de toekomst

In de nabije toekomst is inchecken op de luchthaven niet langer nodig. Dankzij de voorafgaande digitale validatie van reisdocumenten (visum, paspoort) krijgen passagiers toegang tot terminals die "klaar zijn om op te stijgen".

Luchthavens worden gebruiksvriendelijkere plaatsen, gericht op service en ontspanning. Mobiele agenten, uitgerust met tablets, zullen passagiers op een proactieve en persoonlijke manier begeleiden.

Real-time oplossingen voor het onverwachte

In geval van verstoring (vertraging, annulering, enz.) ontvangen passagiers een digitale melding met een alternatieve oplossing die door de luchtvaartmaatschappij wordt aanbevolen. Ze zullen hun keuze rechtstreeks via hun telefoon kunnen bevestigen, rekening houdend met hun volledige reisschema en de geboekte diensten.

Deze aanpak maakt een geïntegreerd beheer van multimodale reizen (lucht, spoor, land) mogelijk, met op maat gemaakte voorstellen in realtime.

Bij het ontwerp van de nieuwe systemen staat de bescherming van persoonsgegevens centraal. Alleen relevante informatie wordt gedeeld met dienstverleners, en alleen als de reiziger zichzelf vrijwillig identificeert.

Het rapport "From DCS to Delivery: fulfilling the retailing promise with traveler-centric journeys and better operations" wordt vertaald als "Van DCS tot Delivery: vervulling van de retailbelofte met reizigersgerichte reizen en betere operaties".

Het is gebaseerd op het werk van de Delivery Management Champions Group, een collectief van meer dan 30 luchtvaartmaatschappijen, luchthavenserviceproviders en technologieleveranciers. Samen ontwerpen ze een wereldwijde travel management infrastructuur die soepeler is, meer verbonden en volledig gericht op de reizigerservaring.

## ***Einde persoverzicht***

### **> Koersontwikkeling Air**

**Het aandeel Air France-KLM** sloot op vrijdag 18 april op **7,432 euro**. Over de hele week is de koers **stabiel (-0,16%)**.

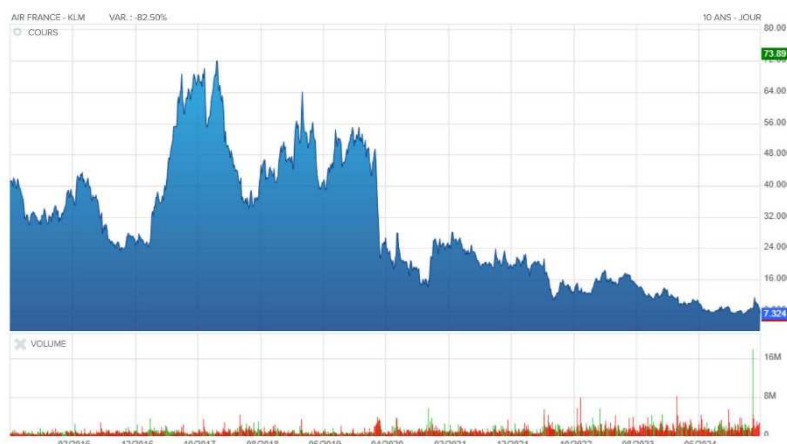
De aandelenkoers was 13,60 euro op 1 januari 2024, 8,23 euro op 1 juli 2024 en 7,604 euro op 1 januari 2025.

**Het gemiddelde (consensus) van de 12-maandsprognoses van analisten voor het aandeel AF-KLM is gedaald naar 8,88 euro** (het was 17,50 euro begin januari 2024). Het hoogste koersdoel is 12,50 euro, het laagste 7,00 euro.

**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 daling van vorige week na vier verlagingen door analisten (Alpha Value, Bernstein, JP Morgan en Morgan Stanley) is de aandelenkoers gestabiliseerd.

### > Brandstofprijzen deze

**De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gestegen (+\$4) naar \$86.** Eind juni 2023 was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

**Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt (+\$3) tot \$68 per vat.**

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

**Mijn commentaar:** De besluiten over tarieven in de Verenigde Staten hadden ook een impact op de olieprijs, die de afgelopen weken sterk daalden (-11% in twee weken).

Deze week hebben de olieprijsen de helft van die daling goedge maakt.

### > Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers

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

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

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

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

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

## Details

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

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

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

Tot snel.

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

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

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

## | François Robardet

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

(De bestaansreden van Air France-KLM)

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

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

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

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

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](#).

11.671 mensen ontvangen dit persoverzicht live