

Air France-KLM moet de nummer één positie in Europa heroveren



I Brief van François Robardet

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

N°1021, 16 juni 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](#) 

Redactie

Beste lezers,

Mijn gedachten gaan uit naar de families van de slachtoffers van de crash van het Air India vliegtuig.

Bijna 300 mensen zijn omgekomen bij de dodelijkste vliegtuigcrash sinds 2014.

In deze brief vind je een update over de omstandigheden van het ongeluk.

Veel leesplezier!

François

De wekelijkse nieuwsbrief

Inhoud :

Florence Parly en Anne-Marie Couderc: "Air France-KLM moet haar leidende positie in Europa heroveren".

KLM bereidt zich voor op 24-uurs staking, met naar verwachting grote gevolgen voor vliegverkeer

Fransen blijven luchtvervoer trouw

Etihad en Ethiopian Airlines tekenen code-share overeenkomst

Voor Airbus zijn de "spanningen in de toeleveringsketen verminderd".

Waardoor kon het Air India vliegtuig in 30 seconden neerstorten?

Luchtvaartmaatschappijen en reisaandelen dalen na Israëlische aanval op Iran

> Florence Parly en Anne-Marie Couderc: "Air France-KLM moet de nummer één positie in Europa heroveren".

(bron La Tribune) 15 juni 2025

Mijn commentaar: De benoeming van Florence Parly tot Voorzitter van de Raad van Bestuur van Air France-KLM, ter vervanging van Anne-Marie Couderc, betekent geen grote breuk in het bestuur van de Groep.

Haar achtergrond, die al goed bekend is in de luchtvaartindustrie en het bedrijf, garandeert continuïteit in het strategisch management en het toezicht op de belangrijkste oriëntaties van de Groep, waarvan het operationeel management in handen blijft van Ben Smith.

De ervaring van Florence Parly als minister van Defensie zal echter van onschatbare waarde zijn voor de ontwikkeling van de internationale betrekkingen van de Groep, in het bijzonder met Afrikaanse landen.

Haar netwerk, haar kennis van de geopolitieke en economische problemen van het continent en haar vermogen om strategische partnerschappen aan te gaan, kunnen Air France-KLM in staat stellen om haar aanwezigheid op de Afrikaanse markt te versterken en te verbeteren.

Lees het artikel :

LA TRIBUNE DIMANCHE - Sociale crisis, Covid, herstel... Anne-Marie Couderc, hoe zou u deze zeven bewogen jaren als voorzitter van Air France-KLM samenvatten?

ANNE-MARIE COUDERC - Ik kwam aan midden in een sociale crisis. We zaten midden in een vrij zware staking, we hadden geen CEO meer na het ontslag van Jean-Marc Janaillac en het was moeilijk om iemand te vinden op zo'n complex moment. Gezien de situatie wilde niemand optreden als interim-CEO en omdat ik al voorzitter was van het Comité voor Benoemingen en Bestuur in de Raad van Bestuur, werd mijn naam naar voren geschoven. Ik accepteerde en **stelde voor om het voorzitterschap meteen los te koppelen van het algemeen management.**

We hebben deze bestuursstructuur opgezet en totdat we de juiste persoon hadden

gevonden om de Groep te leiden, heb ik 'het werk gedaan', op een moment dat management in moeilijkheden zat. Ik heb de sociale crisis aangepakt. Het was een zeer gespannen tijd, waarin de vakbonden behoorlijk boos waren, maar ze begrepen de noodzaak om alle vakbondsacties op te schorten in afwachting van de benoeming van de toekomstige CEO.

Hoe staat de Air France-KLM groep er nu, zeven jaar later, voor?

A-M.C. **Op dit moment staat de Groep er goed voor, zo goed als maar mogelijk is gezien de context waarin we leven.** Alle fundamenteën zijn aanwezig. De transformatieplannen die Benjamin Smith [CEO van Air France-KLM] bij zijn aantreden heeft ingevoerd, beginnen meteen vruchten af te werpen. Air France, dat zich toen in een zeer gecompliceerde situatie bevond, is nu in volle herontwikkelingsmodus. Het bedrijf had de sterke punten die iedereen kent, maar **we** moesten nog steeds **het vertrouwen herstellen, de dialoog tussen managers en personeel** herstellen en onszelf de capaciteit geven om weer op het goede spoor te komen. Er was ook de lancering van het vlootvernieuwings- en moderniseringsplan om weer concurrerend te worden met onze concurrenten.

Covid maakte een einde aan dit herstel, maar het vertrouwen van onze aandeelhouders, en in het bijzonder van de Staten, stelde ons in staat om de gelanceerde strategie voort te zetten. Dit was natuurlijk een vreselijke schok, maar in sommige opzichten een heilzame schok. Deze crisisperiode heeft ons in staat gesteld onze relaties met onze commerciële en institutionele partners te verstevigen, te laten zien welke strategische troef een luchtvaartmaatschappij voor Frankrijk en Nederland vertegenwoordigt, vertrouwen te geven in onze strijd lust, onze veerkracht, ons vermogen tot innovatie, onze wil tot transformatie... En voor het personeel was het een nieuwgevonden trots, met de wens om te laten zien dat we verder kunnen gaan dan servicekwaliteit en streven naar uitmuntendheid.

Florence Parly, u keert vandaag terug naar een bedrijf dat u al kende tussen 2006 en 2014. Sindsdien bent u minister van Defensie. Wat vindt u ervan om voorzitter te worden van Air France-KLM?

FLORENCE PARLY - Ik ben eind 2023 toegetreden tot de Raad van Bestuur van Air France-KLM. Het is dus anderhalf jaar geleden dat ik een groep heb herontdekt die enorm is veranderd en vooruitgegaan. En om de link te leggen met wat Anne-Marie Couderc zojuist zei, het meest opvallende is de hervonden trots van het personeel, die van hun gezichten af te lezen is. Het is een bron van verwondering voor mij, want we hebben andere keren meegemaakt dat de ervaring echt anders was, zelfs voor klanten. Zoals vaak het geval is, is het in crisissituaties dat we veranderen.

Wat betreft het bestuur van Air France-KLM, gaat u in uw roadmap de huidige structuur handhaven?

F.P. **Deze scheiding van functies tussen het voorzitterschap van de raad van bestuur en het algemeen management** was vrij innovatief toen Anne-Marie Couderc ermee begon. Het is nu een algemene trend in grote bedrijven. Het moet

gezegd worden dat het **zeer gunstig is geweest voor de Groep**. Naast rustiger arbeidsverhoudingen is ons ondernemingsbestuur zelf ook rustiger, met een verscheidenheid aan aandeelhouders. Ze vertegenwoordigen belangen die niet altijd gemakkelijk op één lijn te krijgen zijn, maar ze werken in het belang van de Groep. Ik denk dat dit ook het resultaat is van de scheiding van functies tussen een niet-uitvoerende voorzitter en een Chief Executive. Ik ben vast van plan om hier inspiratie uit te putten en het voort te zetten.

Nu de Groep weer op de rails staat, wat is uw routekaart voor de komende jaren?

F.P. We moeten onze groep in staat stellen haar plaats in het Europese luchtvervoer terug te winnen. Toen Air France en KLM in 2004 fuseerden, was dat de eerste stap op weg naar consolidatie in Europa, waardoor we de grootste luchtvervoersgroep van het continent werden. Anderen volgden, zoals onze twee grootste concurrenten IAG en de Lufthansa groep, en **we zijn niet langer nummer één. Ons doel is om die positie terug te winnen.**

We moeten ook de uitdaging van decarbonisatie aangaan, met de veeleisende doelstelling om onze CO₂-uitstoot te verminderen om te voldoen aan de Overeenkomst van Parijs. Dit veronderstelt dat onze operationele en financiële prestaties op peil zijn, want er zijn enorme investeringen nodig om deze decarbonisatiestrategie succesvol uit te voeren. En de consolidatie in Europa is nog niet voltooid. Air France-KLM moet in staat zijn haar kaarten volledig uit te spelen in deze nieuwe vormgeving van het Europese luchtruim. Dat doen we al, nu we vorig jaar aandeelhouder zijn geworden van de Scandinavische luchtvaartmaatschappij SAS.

Dit alles vindt plaats in een zeer concurrerende omgeving. Er zijn natuurlijk de lagekostenmaatschappijen op middellange-afstandsroutes, die zich spectaculair hebben ontwikkeld. En dan zijn er de langeafstandsluchtvaartmaatschappijen, uit de Golfstaten of de Bosporus, met driecijferige capaciteitsgroeipercentages naar Europa in de afgelopen twintig jaar, die niet volgens dezelfde regels spelen als de Europese luchtvaartmaatschappijen. Het is een zeer onevenwichtig spel. Als we Europese luchtvaartmaatschappijen willen houden, moeten we ervan overtuigd zijn dat we onze posities niet kunnen behouden tenzij we op meer gelijke voorwaarden kunnen spelen, of het nu gaat om regelgeving of belastingniveaus. Uiteindelijk staat de plaats van Europa op het spel.

Wat vraagt u van de Franse en Europese autoriteiten in deze geopolitieke context?

A-M.C. Onderhandelingen over verkeersrechten [overeenkomsten die vliegtuigen van het ene land toestemming geven om naar een ander land te vliegen], bijvoorbeeld tussen Frankrijk en China, vinden plaats op regeringsniveau. **Wij lobbyen om ervoor te zorgen dat de rechten van Franse en Nederlandse luchtvaartmaatschappijen worden gehandhaafd, zodat zij op een gelijk speelveld kunnen concurreren.**

F.P. **Deze verkeersrechten zijn vaak een vorm van compensatie voor de**

aankoop van Europese vliegtuigen door niet-Europese

luchtvaartmaatschappijen. Het feit dat onze vliegtuigen over de hele wereld worden geëxporteerd is op zich uitstekend nieuws, maar er is altijd een soort voorrang geweest van industriële banen boven banen in de dienstensector. Maar we moeten ons bewust zijn van de rol die een luchtvaartmaatschappij speelt in de nationale economie. Air France-KLM is goed voor bijna 2% van het Franse BBP en vertegenwoordigt 500.000 directe, indirecte en afgeleide banen in Frankrijk en Nederland, die niet kunnen worden verplaatst. Dit is een belangrijk economisch feit dat vaak wordt onderschat, zo niet genegeerd, met het oog op de vliegtuigorders die zeker zullen worden aangekondigd, zoals gebruikelijk is op de Paris Air Show, die maandag opent.

Bestaat er, gezien de klimaatscepsis van Donald Trump, een risico dat deze doelstellingen in duigen vallen als de Verenigde Staten zich terugtrekken?

F.P. Het huidige standpunt van de Verenigde Staten om zich terug te trekken uit internationale overeenkomsten zorgt voor onrust in het luchtvervoer, net als op veel andere gebieden. Als de Verenigde Staten hun verplichtingen om de CO2-uitstoot van het luchtvervoer te verminderen niet langer zouden nakomen, zou de effectiviteit van deze verplichtingen afnemen, aangezien de uitstoot van Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen een groot deel van het wereldtotaal uitmaakt. Moet dit onze eigen ambities verminderen? Ik denk het niet, op voorwaarde natuurlijk dat een meerderheid van de ondertekenende landen ook hun verplichtingen nakomen...

A-M.C. Het zal gaan om de productie en prijs van duurzame brandstoffen, of SAF. In tegenstelling tot de Verenigde Staten is Europa tot nu toe nogal voorzichtig geweest met investeringen in de industriële productie van biobrandstoffen. Wat synthetische brandstoffen betreft, moeten we nu beginnen om zeker te zijn van een aanzienlijke productie binnen een paar jaar. Het standpunt van de VS kan invloed hebben op degenen die de capaciteit hebben om te investeren, met name olie- en energiebedrijven. Luchtvaartmaatschappijen staan aan het eind van de keten en we zullen niet van de ene op de andere dag brandstofproducenten worden. Daarom preken we al jaren over de noodzaak om in dit soort productie te investeren. We moeten deel uitmaken van een industriële dynamiek.

De wereld van vandaag wordt gekenmerkt door geopolitieke onzekerheid en dit begint een impact te hebben op het luchtvervoer. Wat vindt u hiervan?

F.P. Deze geopolitieke onzekerheid vertaalt zich niet alleen in economische onzekerheden, maar ook in beperkingen voor onze activiteiten, met een toename van het aantal overvliegverboden in een paar jaar tijd. Als we van Europa naar Azië willen vliegen, omdat we niet over Rusland mogen vliegen, doen we er twee of drie uur langer over dan onze concurrenten, die niet onder dezelfde overvliegverboden vallen.

A-M.C. Ook dit is concurrentievervalsing voor onze Europese luchtvaartmaatschappijen ten opzichte van bijvoorbeeld Chinese maatschappijen

of maatschappijen uit de Golfstaten, die zonder problemen over Rusland vliegen. Dit betekent een aanzienlijke economische toeslag . Hetzelfde geldt voor Afrika, waar Franse luchtvaartmaatschappijen bijzonder worden aangepakt en soms een verbod krijgen om over bepaalde gebieden te vliegen, laat staan er te landen.

Geopolitiek heeft een directe invloed op ons bedrijf.

Tijdens de Covid-crisis verhoogde de Franse staat zijn belang in Air France-KLM tot 28%. Zal dat waarschijnlijk zo blijven? Gaat u op zoek naar nieuwe aandeelhouders?

A-M.C. Dat moet je aan de staat vragen! Maar we mogen de uitzonderlijke context waarin dit gebeurde niet vergeten. **De Franse regering stond achter ons en legde €7 miljard op tafel in de vorm van leningen om het bedrijf te redden. De Nederlandse overheid droeg ook € 3 miljard bij. Dit was zowel uitzonderlijk als eenmalig, omdat we alle staatssteun, met rente, in twee jaar terugbetaalden.** Voor de Franse overheid is het doel niet per se om op dat niveau te blijven. Van onze kant moeten we ons zeer veeleisende financiële traject aanhouden, wat betekent dat we moeten blijven transformeren en ontwikkelen, terwijl we onze schuld verminderen en onze milieuplichtingen nakomen.

F.P. Onze absolute prioriteit is het bereiken van onze operationele prestatiedoelstellingen en het genereren van bedrijfsinkomsten die ons in staat zullen stellen om onze schuld geleidelijk af te bouwen, te blijven investeren in een ultramoderne vloot en deel te nemen aan de voortdurende consolidatie van het luchtvervoer in Europa. Op dit moment gaat 80% van onze investeringen, oftewel 2 miljard euro per jaar, naar de vloot. Dit geeft u een idee van de economische prestaties die dit met zich meebrengt.

We hadden een zeer goed jaar in 2023, de prestaties waren iets minder goed in 2024 en we hopen dat we in 2025 dit traject van verbetering van onze operationele marge, zonder welke we deze vergelijking niet kunnen oplossen, kunnen voortzetten.

Als het gaat om decarbonisatie, rust niet alles alleen op de schouders van de luchtvaartmaatschappijen. We zijn sterk afhankelijk van het vermogen van vliegtuigfabrikanten om ons op tijd vliegtuigen te leveren en van het vermogen van Europese energiebedrijven om duurzame brandstof, SAF, in voldoende hoeveelheden en tegen concurrerende prijzen te produceren. Iedereen weet dat SAF nu duurder is dan paraffine, maar het is niet normaal dat in Europa geproduceerde brandstof drie keer zo duur is als brandstof uit de Verenigde Staten.

In deze kwesties van decarbonisatie vinden we problemen met concurrentievoorwaarden tussen luchtvaartmaatschappijen op mondiaal niveau. We voldoen momenteel aan onze verplichtingen wat betreft het inbouwen van 2% SAF in de brandstoftanks van onze vliegtuigen, en dit zal in de loop van de tijd alleen maar toenemen. Maar we moeten ons nog steeds kunnen bevoorraden en

we moeten ervoor zorgen dat deze bevoorrading niet gebeurt onder extravagante economische voorwaarden in vergelijking met die van onze concurrenten.

> KLM bereidt zich voor op 24-uurs staking, met naar verwachting grote gevolgen voor vliegverkeer

(bron AD) 13 juni 2025

Mijn commentaar: De situatie bij KLM blijft gespannen.

Tijdens de Covid-crisis werden de salarissen verlaagd.

Sindsdien zijn er enkele aanpassingen gedaan, maar ongelijk verdeeld over de personeelscategorieën.

Met name de hogere directieleden van KLM hebben hun salarisniveau teruggekregen, wat tot felle kritiek van de Nederlandse politiek heeft geleid.

Geconfronteerd met tegenvallende resultaten in 2024, lanceerde de luchtvaartmaatschappij een strategisch plan genaamd "Back on Track", gericht op het verbeteren van het bedrijfsresultaat met €450 miljoen.

Dit plan omvat het schrappen van 250 niet-operationele functies.

Tegelijkertijd werpen de wervingscampagnes, met name in de onderhoudsafdelingen, nauwelijks vruchten af (zie mijn brief nr. 1019 over dit onderwerp). De vakbonden wijzen met de vinger naar de onaantrekkelijk geachte salarissen.

Als de onderhandelingen mislukken, is een staking nog steeds mogelijk.

De Nederlandse bonden hebben echter duidelijk gemaakt dat er geen actie zal worden gevoerd voor de NAVO-top die op 24 en 25 juni in Den Haag zal plaatsvinden.

De partijen hebben dus nog ongeveer tien dagen om tot een akkoord te komen.

Lees het artikel :

KLM en de vakbonden ruziën al maanden over een nieuwe cao. De bonden willen een loonsverhoging, maar KLM wil een adempauze vanwege de huidige bezuinigingsmaatregelen. Vrijdag verliep de deadline die de bonden hadden

gesteld aan KLM om aan hun eisen te voldoen.

KLM wil verder praten met FNV en CNV over een nieuwe cao voor het grondpersoneel. "Er is nog geen eindbod gedaan en wat ons betreft zijn er nog veel aanknopingspunten voor verdere gesprekken", zegt een woordvoerder. "Samen met de vakbonden, waaronder FNV en CNV, willen we tot een nieuwe cao komen die recht doet aan de inzet van onze collega's en aansluit bij de financiële situatie waarin KLM zich bevindt."

Onder grondpersoneel vallen medewerkers die bagage laden en lossen, vliegtuigen slepen of passagiers begroeten in vertrekhallen. Volgens het CNV geldt de cao voor ongeveer 14.000 van de ongeveer 30.000 werknemers van KLM.

De bonden willen alleen verder onderhandelen als KLM ingaat op hun looneisen. "Onze leden hebben er genoeg van", zegt John van Dorland, voorman van vakbond FNV. "Dit is geen spelletje. KLM heeft genoeg tijd gehad. Als het management denkt dat dit wel overwaait, dan hebben ze het mis. Het is simpel: zonder grondpersoneel stijgen er geen vliegtuigen op."

Naast behoud van koopkracht willen de bonden een vaste regeling voor mensen die fysiek zwaar werk doen. Ook wil de FNV dat de afspraken over bonussen weer terugkomen op het oude niveau. Van Dorland: **"Directie en piloten zijn al ruim beloond voor hun flexibiliteit. Maar het grondpersoneel, dat dag en nacht het bedrijf draaiende houdt, wordt in de kou gezet. Dat accepteren we niet meer."**

> De Fransen blijven trouw aan het luchttransport

(bron: Voyage d'Affaires) 12 juni 2025

Mijn commentaar: Dit onderzoek daagt een aantal vooropgezette ideeën uit.

Jongeren reizen steeds meer en een groot deel van de Fransen zegt dat ze bereid zouden zijn om meer te reizen als de koolstofvoetafdruk van vliegtuigen aanzienlijk zou worden verminderd.

Ik ben niet verrast door deze resultaten.

Of ik nu spreek met studenten of op internationale conferenties, ik heb dit vaak kunnen vaststellen, ook - en vooral - in landen waar het luchtvervoer nog onderontwikkeld is.

Aan de andere kant ben ik voorzichtiger met het idee dat het luchtvervoer echt democratisch aan het worden is.

Hoewel deze trend in Europa of Noord-Amerika moeilijk kan worden betwist, is hij in veel andere delen van de wereld nog lang geen realiteit.

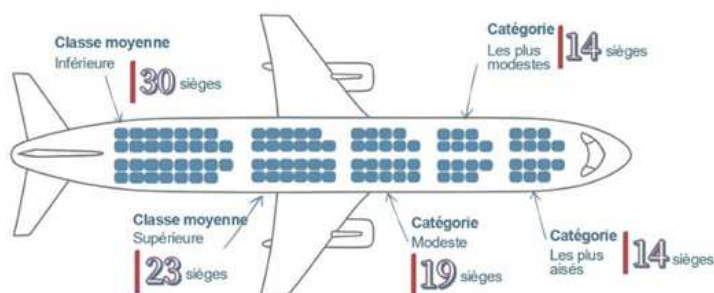
Dit gezegd zijnde, als we de prognoses voor de groei van het luchtverkeer tussen nu en 2050 mogen geloven, zouden deze ongelijkheden geleidelijk kunnen verdwijnen.

Lees het artikel :

Hier is een onderzoek dat de luchtvaartwereld zeker heeft verheugd en **dat het idee dat de Fransen steeds vijandiger tegenover vliegen staan, in twijfel trekt**. Een onderzoek uitgevoerd door de FNAM (Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers) in samenwerking met de Union des Aéroports Français en met de steun van Air France-KLM heeft de sociologie van vliegtuigpassagiers en de relatie tussen Fransen en vliegereizen geanalyseerd. De conclusies zullen waarschijnlijk veel vooropgezette ideeën in twijfel trekken.

"Vliegen wordt vaak beschreven als een vervoermiddel voor de elite. In feite is precies het tegenovergestelde waar. Vliegtuigen worden door alle sociale categorieën gebruikt, omdat ze een nuttig, zelfs noodzakelijk vervoermiddel zijn. **In feite staat 65% van de Fransen neutraal tegenover de luchtvaart, omdat ze geloven dat vliegen goed noch slecht is**. Ons onderzoek toont ook aan dat het aandeel van mensen uit lagere socio-professionele milieus die met het vliegtuig reizen gestaag toeneemt. In 2024 zullen zij 52% van alle passagiers vertegenwoordigen. En bijna 60% van de mensen die in landelijke gebieden wonen (met minder dan 2.000 inwoners) neemt het vliegtuig. Dit rechtvaardigt het belang van regionale dekking," legt Pascal de Izaguirre, voorzitter van FNAM, uit.

Vol type des usagers Français (par niveau de vie) sur 100 passagers



Source : graphique FNAM sur la base des résultats (fig)

De cijfers bevestigen dit. Volgens de Franse burgerluchtvaartautoriteit (DGAC) is het aantal passagiers tussen 2016 en 2024 met 20 miljoen gestegen, een stijging van 11% voor een totaal van 206 miljoen passagiers in 2024. Volgens de FNAM- en UAF-enquête **zegt 65% van de Fransen per vliegtuig te reizen, waarvan 33% minstens één keer per jaar**. In de overzeese gebieden is dit percentage

zelfs nog hoger, namelijk 95%.

Een andere misvatting wordt in twijfel getrokken: **de jongere generatie, die gevoeliger is voor ecologische argumenten, is niettemin de grootste consument van vliegreizen**. Jongeren onder de 35 zijn goed voor 46% van alle passagiers, terwijl ze slechts een kwart van de Franse bevolking uitmaken. "Nogmaals, dit segment wordt gedreven door VFR (Bezoek vrienden en familie) en vrijetijdsreizen", zegt Pascal de Izaguirre.

Terwijl het aandeel passagiers dat het vliegtuig neemt om op vakantie te gaan stabiel blijft (48% van de gebruikers), **is het aantal reizen om familie of vrienden te bezoeken gestegen met 46%. Aan de andere kant wordt de daling van het segment zakenreizen bevestigd**. Tussen 2016 en 2024 verloor het 7 miljoen passagiers, **een daling van 15%**. Zakenreizen blijven echter de op twee na grootste bron van vliegreizen, met 41 miljoen passagiers vorig jaar.

"Er is duidelijk een daling in retourreizen naar binnenlandse bestemmingen en regionale bestemmingen waar alternatief vervoer beschikbaar is", voegt de FNAM-voorzitter toe. Uit de enquête blijkt ook dat vliegreizen de voorkeur genieten voor reizen buiten Frankrijk. Slechts een vijfde van de reizigers zegt het te gebruiken voor reizen binnen Frankrijk. **Voor 57% van de ondervraagden is het vliegtuig vaak de enige oplossing om bepaalde afstanden te overbruggen.**

Évolution des motivations, élargissement des "types" de voyageurs : la démocratisation du transport aérien rebat les cartes.

Motif de voyage	2016	2024	Variation (%)
Vacances - loisirs - achats (VLA)	86M (48%)	97M (48%)	+11M (+12%)
Visite à des amis ou à la famille (VFR)	38M (21%)	56M (27%)	+18M (+46%)
Professionnel / Congrès, Conférence	49M (25%)	41M (19%)	-7M (-15%)
Scolaire / Etudes	5M (3%)	4M (2%)	-1M (-10%)
Évènement sportif ou culturel	2M (1%)	4M (2%)	+2M (+95%)
Autre	3M (2%)	2M (1%)	-1M (-41%)
Cure - traitement - santé	1M (1%)	1,5M (1%)	+0,5M (+52%)

SOURCE : DGAC, ANALYSE SIA ; TOUR PASSAGERS AÉROPORTS FRANÇAIS

Wat vliegreizen **betreft, zeggen Fransen die met het vliegtuig reizen of dat willen gaan doen, dat ze bereid zijn hun gedrag aan te passen om hun impact te beperken. 73% zegt dat ze zich gestimuleerd zouden voelen om het vliegtuig te nemen als de sector koolstofarm zou worden**. De Fransen lijken er relatief veel vertrouwen in te hebben dat de ecologische impact van vliegreizen in de toekomst zal afnemen: 70% gelooft dat de sector de komende jaren geleidelijk koolstofvrij zal worden en 61% denkt dat er al concrete inspanningen in die richting worden gedaan.

Het prijsargument blijft echter het sterkst. 79% van de ondervraagden zei dat ze meer zouden vliegen als de prijzen aantrekkelijker zouden worden. Een argument dat in de ogen van politici de verhoging van belastingen rechtvaardigt, omdat het potentiële passagiers zou ontmoedigen.

En toch **blijven de Fransen trots op hun luchtvervoer. Het wordt nog steeds**

gezien als een symbool van technologische vooruitgang, maar ook als een essentieel element van innovatie, sociale cohesie en regionale ontwikkeling. 78% erkent dat luchtvervoer essentieel is voor de economische ontwikkeling en het toerisme in hun regio. En de FNAM wijst erop dat de almaar toenemende belasting van het luchtvervoer indruist tegen de principes van solidariteit en ontwikkeling in heel Frankrijk.

> Etihad en Ethiopian Airlines tekenen code-share overeenkomst

(bron Luchtvaartkrant) 11 juni 2025

Mijn commentaar: Etihad Airways probeert een plaats voor zichzelf te veroveren in de schaduw van haar buurlanden Emirates en Qatar Airways, die drie keer zo groot zijn.

Om dit te bereiken voert de luchtvaartmaatschappij uit Abu Dhabi haar codeshare-overeenkomsten op, zoals de overeenkomsten die sinds 2013 zijn gesloten met Air France-KLM.

Lees het artikel :

Etihad Airways en Ethiopian Airlines zijn een codeshare-samenwerking aangegaan en bieden extra reismogelijkheden naar Afrika, Azië, Australië en het Midden-Oosten.

Dit is de eerste stap in het partnerschap dat Etihad en Ethiopian in maart 2025 zijn aangegaan, gericht op "het bieden van betere reismogelijkheden voor passagiers op beide netwerken", aldus Etihad. "Door onze gecombineerde netwerken te exploiteren, bieden we naadloze reismogelijkheden tussen Afrika en Azië, Australië en het Midden-Oosten", aldus Arik De, chief revenue and commercial officer van Etihad. "Gemakkelijke verbindingen via Abu Dhabi en Addis Abeba zullen de flexibiliteit verbeteren, de handel en het toerisme stimuleren en ongeëvenaarde reiservaringen bieden voor passagiers van beide luchtvaartmaatschappijen."

(...)

Dit codeshare partnerschap zal reizigers in staat stellen hun reis te vereenvoudigen met een enkele boeking en check-in, evenals de directe levering van hun bagage op hun eindbestemming.

Dankzij dit partnerschap krijgen Etihad-passagiers toegang tot het Afrikaanse netwerk van Ethiopian Airlines: . Via Addis Abeba hebben ze toegang tot 55 bestemmingen in 33 landen, waaronder Entebbe, Kinshasa, Kigali, Lusaka, Harare

en Victoria Falls.

Tegelijkertijd kunnen passagiers van Ethiopian Airlines aansluitende routes boeken naar vluchten van Etihad via Abu Dhabi, met extra diensten naar 20 belangrijke bestemmingen in Azië, Australië en het Midden-Oosten, waaronder Sydney, Krabi, Colombo en Phnom Penh.

> Voor Airbus zijn de "spanningen in de toeleveringsketen verminderd".

(bron La Tribune) 12 juni 2025

***Mijn commentaar:** Als de spanningen over leveranciers voor Airbus afnemen, komt dat omdat leveranciers van reserveonderdelen de voorkeur geven aan fabrikanten boven luchtvaartmaatschappijen.*

We zullen enkele maanden, of zelfs een jaar, moeten wachten voordat we een terugkeer naar de normale situatie in de vliegtuigonderhoudssector kunnen verwachten.

Lees het artikel :

Vanaf maandag zullen de ogen van de wereld gericht zijn op de Paris Air Show om uit te vinden of Airbus of Boeing de wedstrijd om orders zal winnen. In 2023 kwam de Europese fabrikant als beste uit de bus met 846 orders (tegenover 288 voor Boeing), waaronder een luchtvaartrecord van 500 A320's voor de Indiase luchtvaartmaatschappij IndiGo. Ook dit jaar kunnen we weer belangrijke aankondigingen verwachten, bevestigde **Christian Scherer, het hoofd van Airbus Commercial Aircraft**. Vooral omdat volgens nieuwe voorspellingen van 's werelds grootste vliegtuigbouwer er tegen het einde van 2044 wereldwijd 43.420 vliegtuigen in gebruik zullen zijn, gebaseerd op een gemiddelde verkeersgroei van 3,6% per jaar.

Dit zal de toeleveringsketen van Airbus, die de productie tijdens de pandemie zag dalen tot 40 vliegtuigen met één gangpad per maand, nog iets meer onder druk zetten en daarna weer aantrekken met de ambitie om in 2027 75 A320's te produceren.

Maar nu de Paris Air Show slechts een paar dagen van ons verwijderd is, wil Christian Scherer **een optimistische boodschap afgeven over de spanningen in de toeleveringsketen**. "Ik ben blij te kunnen aankondigen dat de algemene onderbrekingen in de toelevering zijn afgenomen. **Ze zijn niet helemaal**

verdwenen, maar de situatie verbetert aanzienlijk", zegt hij.

(...)

Florent Massou, Executive Vice President Operations, merkt duidelijke vooruitgang op in de toeleveringsketen, met "het einde van het materiaaltekort" en "een vermindering van 60-70% van ontbrekende onderdelen sinds het begin van het jaar". De afgelopen jaren had de sector te kampen met grote bevoorradingsproblemen voor bepaalde metalen. Aan de upstream productiekant is Airbus er nu in geslaagd om de grens van 60 single-aisle vliegtuigen per maand te passeren, maar knelpunten op de eindassemblagelijnen verhinderen nog steeds dat dit volume vliegtuigen wordt afgeleverd.

Wat het A320-programma betreft, "zijn de motoren nog steeds het grootste knelpunt", bevestigt Christian Scherer, ook al merkt hij op dat "de werkrelatie met CFM International (een joint venture tussen Safran Aircraft Engines en GE) veel volwassen en professioneler is geworden".

Veertig vliegtuigen wachten momenteel op motoren op de eindassemblagelijnen in Toulouse en Hamburg. (...) Safran (...) kreeg in maart-april te maken met een grote staking van zes weken in de vestiging in Villaroche (Seine-et-Marne), die "een groot gat in de productie sloeg", merkt Florent Massou op.

(...)

Aan de widebodykant heeft de vliegtuigbouwer te maken met leveringsproblemen voor bepaalde cabineonderdelen. **"Ons grootste knelpunt op dit moment voor de A350 zijn bijvoorbeeld de toiletten, vanwege problemen met een leverancier in Mexico"**, legt Christian Scherer uit.

(...)

Eind april kondigde Airbus ook een overeenkomst aan om de onderdelen die voorheen werden toevertrouwd aan Spirit AeroSystems, overgenomen door concurrent Boeing, zelf in huis te halen om de levensvatbaarheid van het A350-programma op lange termijn te garanderen.

Naast deze industriële reorganisatie **gaat Airbus door met het openen van assemblagelijnen om het A320-programma op te voeren naar volledige productie**. Tegen het einde van het jaar zou de productie van de tweede FAL (eindassemblagelijnen) in Tianjin (China) en Mobile (Verenigde Staten) van start moeten gaan. Vervolgens zal in 2026 de productielijn in Toulouse worden gedupliceerd, waardoor het personeelsbestand in de Jean-Luc Lagardère-fabriek op 1.300 zal uitkomen. Vanaf volgend jaar zal de vliegtuigbouwer wereldwijd 10 assemblagelijnen hebben die zijn bestseller kunnen produceren: twee in China, twee in de Verenigde Staten, twee in Frankrijk en vier in Duitsland.

> Waardoor kon het vliegtuig van Air India in 30 seconden neerstorten?

(bron BBC) 13 juni 2025

Mijn commentaar: Deze vliegtuigcrash, de meest tragische sinds 2014, gebeurde kort na het opstijgen.

Ongewoon genoeg konden verschillende getuigen de beelden vastleggen.

Veel specialisten hebben zich al uitgesproken in een poging om de oorzaken te begrijpen.

Het onderstaande artikel geeft een overzicht van de belangrijkste mogelijke verklaringen.

Zoals vaak het geval is bij dit soort voorvallen, is het waarschijnlijk dat het ongeluk het gevolg was van een combinatie van factoren.

Sommige luchtvaartmaatschappijen zijn al begonnen met gerichte inspecties van de motoren en kleppen van hun Boeing 787s.

Opgemerkt moet worden dat een andere Dreamliner begin dit jaar al verschillende storingen had gehad. Dit toestel van American Airlines moest in minder dan een maand tijd vier noodlandingen maken door defecten aan de vleugelkleppen. (bron: Le Figaro)

Lees het artikel :

Alleen een grondig onderzoek kan uitwijzen wat er precies is gebeurd met vlucht AI171 van Ahmedabad naar Londen Gatwick op donderdagmiddag, maar de momenten na het opstijgen kunnen de moeilijkste zijn in de luchtvaart.

Indiase onderzoekers krijgen de komende dagen gezelschap van Amerikaanse en Britse experts terwijl **de autoriteiten proberen vast te stellen wat de oorzaken waren van de crash van de Boeing 787-8 Dreamliner, die kort na het opstijgen neerstortte op slechts 1,5 km van de landingsbaan op Sardar Vallabhbhai Patel International Airport.**

Dit is de eerste keer dat een 787-8 Dreamliner een dodelijk ongeval heeft gehad sinds het in 2011 in commercieel gebruik werd genomen. Bij de ramp van donderdag kwamen 241 mensen aan boord en anderen op de grond om het leven.

De BBC sprak met luchtvaartexperts en piloten in India - van wie sommigen spraken op voorwaarde van anonimiteit - die regelmatig 787-8's vliegen vanaf internationale luchthavens in India, om erachter te komen welke factoren ertoe kunnen hebben geleid dat het vliegtuig neerstortte in woongebouwen in het hart van Ahmedabad enkele momenten nadat het aan zijn vlucht was begonnen.

De 787-8 Dreamliner werd bestuurd door kapitein Sumeet Sabharwal en zijn copiloot Clive Kundar. Beiden waren zeer ervaren, met samen meer dan 9.000 vlieguren - Mr. Sabharwal had meer dan 22 jaar ervaring als luchtvaartpiloot. (...)

De Indiase minister van Binnenlandse Zaken, Amit Shah, zei dat het vliegtuig 100 ton brandstof vervoerde - vrijwel volledig geladen - toen het opsteeg uit Ahmedabad.

Vrijwel onmiddellijk na het opstijgen **zond de cockpit een noodoproep uit, aldus de Indiase toezichthouder op de luchtvaart. Er werd vervolgens geen reactie ontvangen van het vliegtuig.** Het is niet precies bekend wat de noodoproep veroorzaakte, maar de enige overlevende van de vlucht vertelde de Indiase media dat hij een luide knal hoorde toen het vliegtuig moeite had om hoogte te winnen.

Beelden die zijn geverifieerd door BBC Verify laten vervolgens zien dat het vliegtuig laag vliegt over wat een woonwijk lijkt te zijn. De laatste gegevens die werden doorgestuurd toonden aan dat het vliegtuig een hoogte van 190 meter had bereikt. Het vliegtuig daalt en wordt verborgen door bomen en gebouwen, voordat een grote explosie aan de horizon verschijnt.

"Hij zou geen tijd hebben gehad om te reageren als hij beide motoren had verloren", zei een piloot. Op camerabeelden die BBC Verify heeft gezien, is te zien dat het vliegtuig 30 seconden heeft gevlogen.

Het vliegtuig stortte neer in een woonwijk en op beelden zijn zwaar beschadigde flatgebouwen te zien in een dichtbebouwd gebied met ziekenhuizen en officiële gebouwen.

Speculatie over een "zeer zeldzame" dubbele motorstoring

De video's van de korte vlucht van het vliegtuig laten niet toe om met zekerheid de oorzaken van de ramp vast te stellen.

In de komende dagen zal een complex onderzoek beginnen met de zwarte doos van het vliegtuig - die vluchtgegevens registreert - en het onderzoek van de brokstukken. Maar de video's die zijn vrijgegeven laten zien dat het vliegtuig moeite had om van de grond te komen, blijkbaar door een gebrek aan stuwkracht of vermogen.

Sommige experts suggereren een extreem zeldzame storing in een dubbele

motor. Er zijn vragen gesteld of het vliegtuig zijn Ram Air Turbine (RAT) had ingezet, een noodturbine die opstart wanneer de hoofdmotoren falen om vermogen te produceren voor de essentiële systemen.

(...)

Motorfabrikant GE Aerospace zei dat het een team naar India stuurde om te helpen met het onderzoek, terwijl Boeing zei dat het de luchtvaartmaatschappij volledig steunt.

Een andere mogelijkheid die door sommige experts in India wordt genoemd is de inslag van een vogel.

Deze botsingen doen zich voor wanneer een vliegtuig in botsing komt met een vogel en kunnen extreem gevaarlijk zijn voor vliegtuigen. In de ernstigste gevallen kunnen motoren vermogen verliezen als ze een vogel opzuigen, zoals gebeurde bij de ramp met het vliegtuig van Jeju in Zuid-Korea, waarbij vorig jaar 179 mensen omkwamen.

Experts en piloten die bekend zijn met het vliegveld van Ahmedabad vertelden de BBC dat het "berucht is om zijn vogels".

(...)

Een ervaren piloot zei echter dat een vogelaanvaring zelden catastrofaal is "tenzij het beide motoren treft".

Kunnen de flaps van het vliegtuig een rol hebben gespeeld?

Drie experts die spraken met BBC Verify suggereerden dat de ramp kan zijn gebeurd omdat de flaps van het vliegtuig niet naar beneden waren op het moment van opstijgen, hoewel andere piloten en analisten dit betwistten.

De flaps spelen een essentiële rol tijdens het opstijgen en helpen het vliegtuig om maximale lift te genereren bij lage snelheden.

Als ze niet correct worden uitgeklaapt, zal een volgeladen vliegtuig - met passagiers, zware brandstof voor een langeafstandsvlucht en last van de hitte - moeite hebben om op te stijgen.

In Ahmedabad, waar de temperaturen donderdag rond de 40°C schommelden, zou de dunnere lucht hogere flapinstellingen en grotere motorstuwkracht hebben vereist, vertelde een piloot aan de BBC. In dergelijke omstandigheden kan zelfs een kleine configuratiefout rampzalige gevolgen hebben.

Op camerabeelden die donderdagmiddag laat werden vrijgegeven is te zien hoe het vliegtuig opsteeg uit Ahmedabad, moeite had om hoogte te winnen en vervolgens langzaam daalde voordat het neerstortte.

Maar een startrol met de flaps omhoog zou waarschuwingen van het waarschuwingssysteem voor de startconfiguratie van de 787 activeren, waardoor

de bemanning gewaarschuwd zou worden voor een gevaarlijke configuratie, volgens een piloot met wie de BBC sprak.

Ex-piloot Chan vertelde BBC Verify **dat de beelden die tot nu toe zijn vrijgegeven te vervormd zijn om met zekerheid vast te stellen of de flaps naar beneden waren**, maar voegde eraan toe dat een dergelijke fout "zeer ongebruikelijk" zou zijn.

"De flaps worden ingesteld door de piloten zelf, voor het opstijgen, en er zijn verschillende checklists en procedures om de instelling te controleren," zei Chan. "Dit zou duiden op een mogelijke menselijke fout als de flaps niet juist zouden zijn ingesteld."

Beurs persoverzicht

> Luchtvaartsector in het rood door de kans op een Israëlische operatie in Iran

(bron AOF) 12 juni 2025

Lees het artikel :

Aandelen van Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen United Airlines en Delta Air Lines verloren gisteravond respectievelijk 5,49% en 4,86%.

Vanochtend volgen hun rivalen in Europa dezelfde koers, met Air France-KLM, EasyJet en Ryanair die allemaal aanzienlijke koersdalingen noteren.

Luchtvaartmaatschappijen worden beïnvloed door de sterke opleving van de olieprijsen gisteravond: +6,26% voor WTI in New York en +5,50 voor Brent in Londen. Beleggers maakten zich zorgen over berichten van CBS News. Sindsdien zijn de prijzen weer gedaald.

Volgens de Amerikaanse media hebben functionarissen in de Verenigde Staten volgens verschillende bronnen vernomen dat Israël klaar is om een operatie in Iran te lanceren. Washington, dat represailles verwacht tegen bepaalde Amerikaanse sites, heeft een aantal van zijn burgers geadviseerd om de regio te verlaten.

(...)

> Luchtvaartmaatschappijen en reisaandelen dalen nu Israël Iran aanvalt

(bron Reuters) 13 juni 2025

Mijn commentaar: Aandelen van luchtvaartmaatschappijen hebben in twee dagen bijna 10% verloren.

Lees het artikel :

Aandelen van luchtvaartmaatschappijen in de wereld kelderden vrijdag, toen grootschalige Israëlische aanvallen op Iran de olieprijs met meer dan 9% deden stijgen en luchtvaartmaatschappijen het luchtruim boven Israël, Iran, Irak en Jordanië moesten ontruimen.

De waarde van reizen en vrije tijd daalde ook, omdat de Iraanse vergelding de vrees deed toenemen voor een onderbreking van de aanvoer in de Straat van Hormuz, een cruciaal knooppunt voor ongeveer een vijfde van de wereldwijde olieconsumptie.

Iran heeft in het verleden gedreigd de Straat te sluiten voor verkeer als vergelding voor Westerse druk.

"Als olie in het kruisvuur terechtkomt, denken we dat president Trump op zoek zal gaan naar OPEC-reservevaten om te proberen de prijzen laag te houden en Amerikaanse consumenten te beschermen tegen de economische gevolgen van het conflict in het Midden-Oosten", zegt RBC-analist Helima Croft.

(...)

De proliferatie van conflictgebieden over de hele wereld heeft gewogen op de winstgevendheid van luchtvaartmaatschappijen, omdat omwegen de brandstofkosten opdrijven en de vluchttijden verlengen.

De Amerikaanse maatschappij Delta, de Letse maatschappij airBaltic, de Griekse maatschappij Aegean Airlines, Ryan Air en Air India behoren tot de maatschappijen die vluchten hebben geannuleerd of omgeleid.

Air France-KLM daalde met meer dan 5%, terwijl Lufthansa en EasyJet tot 4% verloren.

Delta Air Lines, American Airlines en United Airlines daalden tussen 4% en 5%.

(...)

De onzekerheid over het conflict stuwde de prijzen voor ruwe olie omhoog, waardoor de aandelen van de Amerikaanse oliemultinationals Exxon Mobil en Chevron met 1-3% stegen, terwijl oliedienstverleners SLB en Halliburton met 3% stegen.

Aandelen in de Europese containergigant Maersk en Hapag-Lloyd stegen met

respectievelijk 4% en 1,5%. Tankers zoals Frontline, Torm en Euronav wonnen meer dan 2%.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 13 juni op **€8,240**. Over de hele week is het **sterk gedaald (-10,78%)**. De koers van het aandeel 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 **8,88 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 de prestaties van de aandelenkoers over de afgelopen 5 jaar.



Mijn commentaar: Na de Israëlische aanvallen op Iran verloor het aandeel Air France-KLM eind vorige week 10%.

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gestegen (+ \$9) naar \$94. Eind juni 2023 was het \$94, en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt (+\$7) tot \$74 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: In tegenstelling tot de luchtvaartmaatschappijen is de olieprijs met 10% gestegen.

> **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 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](#).

11.686 mensen ontvangen dit persoverzicht live