



I Brief van François Robardet Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

N°1030 - 25/08/2025

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, klik dan hier.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, klik dan hier,

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,



[volg deze link](#)



[het is](#)



[vindt u deze hier](#)

[hier](#)

De wekelijkse nieuwsbrief

Inhoud

Waarom zijn hogere belastingen op luchtvervoer nodig voor decarbonisatie?

China Eastern wil investeren in luchthaven Xi'an

ITA Airways: plan 2026-2030 goedgekeurd, maar vloot- en netwerkontwikkeling enigszins teleurstellend

Airbus A320's zegevieren stilletjes over Boeing 737's

Boeing legt 1 miljard dollar op tafel om de productiecapaciteit van de 787 te verhogen

Een droomjaar voor beleggers in Air France-KLM

> Waarom is het nodig om de belastingen op het luchtvervoer te verhogen om het koolstofvrij te maken?

(bron Tourmag) 20 augustus 2025

Mijn commentaar: De meest verhitte debatten over de vervuiling door de luchtvaart vinden vooral plaats in Europa, de Verenigde Staten en Australië.

In Europa spelen milieukwesties een centrale rol, vooral in Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, Nederland en natuurlijk Frankrijk. De Europese wetgeving speelt een grote rol, waardoor dit continent een van de epicentra van het debat is.

In de Verenigde Staten is het publieke en politieke debat geïntensiveerd sinds er voor het eerst regels zijn ingevoerd om de uitstoot van vliegtuigen te beperken. Hoewel milieuorganisaties en verschillende federale staten oproepen tot strengere regels, blijft het gewicht van de luchtvaartindustrie aanzienlijk en vertraagt het de ontwikkelingen.

In Australië gaat het debat verder dan de CO₂-kwestie en omvat het ook de impact op de gezondheid en de levenskwaliteit.

Zoals vaak het geval is als het gaat over klimaat en luchtvervoer, ligt de focus op korte- en middellangeafstandsvluchten.

Dat is hier het geval, al doet het niets af aan de relevantie van de kritiek. Het alternatief dat naar voren wordt gehaald is natuurlijk hogesnelheidstrein.

Voor korte afstanden - minder dan drie uur - is er geen discussie over de superioriteit van het spoor.

Het geleidelijk verdwijnen van de concurrentie van het luchtvervoer zorgt er echter voor dat de ticketprijzen de pan uit rijzen, tot grote ergernis van de passagiers.

We mogen ook niet vergeten dat de spoorweginfrastructuur extreem duur is: alleen al in Frankrijk ontvangt het spoor jaarlijks 19 miljard euro aan subsidies, terwijl de luchtvaartmaatschappijen hun eigen regelgeving (DGAC) financieren en alle kosten voor veiligheid dragen, ondanks het feit dat dit een verantwoordelijkheid van de overheid is.

Op Europese schaal is de situatie genuanceerder. Afgezien van routes tussen grote steden zijn de reistijden nog steeds te lang om effectief te kunnen concurreren met vlieguren. Tenzij we exorbitante belastingen heffen op vlieguren, zal het spoor geen echt alternatief zijn.

Bovenal hebben deze discussies slechts betrekking op een fractie van de uitstoot van broeikasgassen. We hebben nog steeds te maken met middellangeafstandsvluchten buiten Europa en langeafstandsvluchten.

De Verenigde Staten en China overtuigen om actie te ondernemen op dit gebied is een kolossale uitdaging.

In de Verenigde Staten maakt de totale afwezigheid van een hogesnelheidsnetwerk de transitie illusoir. Bovendien concurreert de productie van duurzame brandstoffen met de voedselproductie.

In China is het hogesnelheidsnetwerk aanzienlijk, maar het heeft de voorspelde groei van het luchtverkeer niet afgeremd.

De enige echte optie is dus om het wereldwijde luchtverkeer te beperken.

Zo'n maatregel zou automatisch een vermindering van de productie van nieuwe vliegtuigen betekenen.

Maar Europa en vooral de Verenigde Staten overtuigen om een industriële sector op te offeren die een positieve bijdrage levert aan hun handelsbalans is een Hercules-taak.

Lees het artikel :

In het licht van de klimaatnood komt de belasting op het luchtvervoer naar voren als een belangrijke hefboom om de snel stijgende uitstoot van de sector te verminderen. **Door reizigers te sturen in de richting van minder koolstofintensieve alternatieven, zal dit belastingsysteem hen aanmoedigen om het verkeer te beperken, een belangrijke pijler van decarbonisatie samen met duurzame brandstoffen.** Voor Jérôme du Boucher, luchtvaartmanager voor T&E Frankrijk, is het ook een kwestie van het rechtzetten van een fiscale onrechtvaardigheid in een sector die nog steeds grotendeels is vrijgesteld.

Wetenschappers hebben opnieuw alarm geslagen over de opwarming van de aarde, die onze levensomstandigheden bedreigt. Het overschrijden van de drempel van +1,5°C is nu onvermijdelijk.

Terwijl de uitstoot van de verschillende transportmiddelen in Europa begint te dalen, in lijn met het elektrificatiebeleid, **blijft de uitstoot van de luchtvaartsector snel stijgen.**

Tegen 2025 zullen ze terug op het niveau van voor de tsunami zijn en **de prognoses voor de groei van het verkeer in de sector beloven deze trend voort te zetten.**

Dit is precies het tegenovergestelde van de trend die de sector zou moeten volgen om zijn uitstoot tot nul te reduceren. En dan hebben we het nog niet eens over de klimaatimpact van condensatiesporen, die de impact van de luchtvaartsector verdubbelt.

Het koolstofvrij maken van de luchtvaartsector is gebaseerd op verschillende pijlers. De belangrijkste zijn onder andere het controleren van de verkeersniveaus, het vernieuwen van vloten en het produceren van alternatieve brandstoffen.

Er bestaan nog andere hefboomen, zoals de optimalisering van vliegroutes en de ontwikkeling van elektrische vliegtuigen, maar hun decarbonisatiepotentieel tussen nu en 2050 blijft marginaal.

Vlootvernieuwing is een hefboom die weinig speelruimte biedt, omdat luchtvaartmaatschappijen die natuurlijk willen gebruiken om brandstof te besparen en concurrerder te worden. Wat overblijft, is dus vooral de controle over verkeersniveaus en alternatieve brandstoffen.

In onze modellering laten we zien dat, wanneer rekening wordt gehouden met het effect van vlootvernieuwing, het beheer van het verkeersniveau goed moet zijn voor 80% van de decarbonisatie-inspanningen in 2030, en 51,2% in 2040.

De rest van de decarbonisatie-inspanning zal komen van alternatieve brandstoffen en elektrische vliegtuigen, waarvan de bijdrage progressief zal zijn.

Dit benadrukt het primaire belang van verkeersbeheer voor het koolstofvrij maken van het luchtvervoer.

Het belasten van vlieguren is een essentieel middel om de verkeersniveaus te beheersen. De prijs is een belangrijke factor bij de keuze voor een reis of vakantie, en vakantievluchten zijn verantwoordelijk voor driekwart van de uitstoot.

Belastingen zijn de meest directe manier om reizigers naar bestemmingen te leiden die minder koolstofintensieve vervoersmiddelen vereisen.

Met andere woorden, hoe kunnen we van reizigers verwachten dat ze voor de trein kiezen als vliegtickets goedkoper zijn?

> China Eastern wil investeren in luchthaven Xi'an

(bron Luchtvaartweek) 21 augustus 2025

Mijn commentaar: De strikvraag: hoe groot is Xi'an?

Volgens mijn bronnen heeft de stad ongeveer 13 miljoen inwoners, waarmee het de achtste grootste agglomeratie van China zou zijn, na Shanghai (25 miljoen inwoners), Beijing, Chengdu, Guangzhou, Shenzhen, Wuhan en Tianjin.

Het bouwprogramma is in lijn met de verwachte groei van het luchtvervoer in China.

Volgens de OESO zal het Chinese luchtverkeer tussen 2015 en 2050 verzevenvoudigen.

Lees het artikel :

China Eastern Airlines heeft toegezegd 5 miljard yuan (696 miljoen dollar) te investeren in de uitbreiding van haar basis op Xi'an Xianyang International Airport (XIY), wat zowel de groeistrategie van de

luchtvaartmaatschappij in het noordwesten van China als de ambities van de luchthaven als hub zal bevorderen.

Volgens de Civil Aviation Administration of China zullen met de investering drie belangrijke projecten worden gefinancierd, waaronder vliegtuigonderhoud, gronddiensten en catering.

Het grootste project betreft de bouw van een nieuwe onderhoudsruimte voor zowel vliegtuigen met een brede als met een smalle romp, met als doel de doorlooptijd en de operationele kosten te verminderen. De basis zal casco- en onderdelenonderhoud omvatten, evenals een centrum voor luchtvaartmaterialen.

Een aparte basis voor gronddiensten en logistiek zal de passagiersafhandeling, bagageafhandeling, vliegtuigbewaking en ondersteuning van de bemanning verbeteren. Deze faciliteit zal naar verwachting de vluchtefficiëntie en de passagierservaring verbeteren en tegelijkertijd de groei van het luchtverkeer in Xi'an ondersteunen.

Het derde project behelst de bouw van een groot cateringcentrum met productiewerkplaatsen, een koelhuis en een distributiesysteem. Dit centrum zal dagelijks tienduizenden maaltijden voor de luchtvaartmaatschappijen kunnen bereiden.

Het lid van SkyTeam Alliance zegt dat deze investering niet alleen zijn concurrentiepositie in de regio zal versterken, maar ook luchtvaartgerelateerde industrieën zal aantrekken en de groei zal stimuleren in logistiek, productie en diensten die verband houden met de luchthaven economie.

China Eastern is de grootste luchtvaartmaatschappij die vanaf XIY vliegt, goed voor ongeveer 31% van alle vertrekkende stoelen in augustus 2025, volgens gegevens van de OAG Schedules Analyser.
(...)

> ITA Airways: plan 2026-2030 goedgekeurd, maar vloot- en netwerkontwikkeling enigszins teleurstellend

(bron theflightclub) 31 juli 2025

***Mijn commentaar:** Het vijfjarenplan van ITA Airways lijkt op zijn zachtst gezegd timide. Het is niet echt ambitieus.*

Maar dat is niet verwonderlijk.

De winstgevendheid van legacy maatschappijen is over het algemeen gebaseerd op een solide hub, die in staat is om zowel zakenreizigers als vakantiegangers aan te trekken, afhankelijk van het seizoen.

Italië volgt deze logica echter niet.

Alle kopers van Alitalia zijn op hetzelfde dilemma gestuit: het naast elkaar bestaan van twee verschillende hubs - Milaan voor zaken en Rome voor vrije tijd.

Deze dubbele structurele verankering weegt op de strategie, belemmert het concurrentievermogen en beperkt de manoeuvreerruimte van ITA Airways.

Lees het artikel :

ITA Airways boekt trage vooruitgang. **De Raad van Bestuur van de grootste Italiaanse luchtvaartmaatschappij heeft het ondernemingsplan 2026-2030 goedgekeurd, waarin het proces wordt beschreven voor de consolidatie van ITA binnen de Lufthansa-groep en de integratie in Star Alliance, evenals de groei van de vloot en de ontwikkeling van het netwerk.**

(...)

Wat het netwerk betreft, wordt het voornemen om de langeafstandsverbindingen vanuit de hub Rome Fiumicino uit te breiden opnieuw bevestigd met "nieuwe routes die de hub Rome Fiumicino zullen verbinden met strategische bestemmingen in Noord-Amerika, Zuid-Amerika, Azië en Afrika".

De vloot zal "gemiddeld 100 vliegtuigen tellen in 2030", wat evenveel is als het aantal vliegtuigen dat nu al in gebruik is bij ITA. Wat de langeafstandsvliegtuigen betreft, voorziet het plan in "de introductie van één extra langeafstandsvliegtuig per jaar voor de duur van het plan, beginnend in 2026, als onderdeel van een strategie waarbij vliegtuigen van de laatste generatie in gebruik worden genomen en oudere vliegtuigen geleidelijk uit dienst worden genomen".

ITA wacht nog steeds op de levering van vijf Airbus A330-900's, die voor het einde van 2025 hadden moeten arriveren (waardoor de vloot van 900 naar 16 zou gaan).
(...)

Het plan vertelt ons vervolgens dat ITA tussen 2026 en 2030 nog eens vijf breedrompvliegtuigen zal ontvangen, waarvan het type niet wordt gespecificeerd (maar het is zeker dat het Airbussen zullen zijn, en dus A330-900's of A350-900's).

Feit is dat vijf vliegtuigen in evenveel jaren niet genoeg is voor een significante groei van het langeafstandsnetwerk. Vooral als deze uitbreiding zou plaatsvinden in Zuid-Amerika of Azië, d.w.z. op routes van tien of meer vliegreun, waarvoor een aanzienlijk aantal uren/machine nodig is.

Vijf extra vliegtuigen betekenen drie of vier extra bestemmingen die ITA aandoet vanaf Rome Fiumicino in de vijfjarige periode van 2026 tot 2030, of een toename van de frequenties naar bestemmingen die momenteel door het netwerk worden bediend.

Toen er de dag na de aankondiging van de overeenkomst met Lufthansa werd gesproken over het "versterken" van de hub Fiumicino, hadden we zeker veel meer kunnen verwachten.

> Airbus A320's zegevieren stilletjes over Boeing 737's

(bron Les Echos) 19 augustus 2025

***Mijn commentaar:** Airbus moest heel dichtbij komen om Boeing in te halen en vervolgens in te halen op de markt voor vliegtuigen met één gangpad.*

Als er één belangrijk keerpunt was in deze rivaliteit, dan was het ongetwijfeld de lancering van de A320 NEO.

Boeing werd verrast en reageerde overhaast met de 737 MAX, een slecht ontworpen vliegtuig dat het symbool is geworden van een strategie die werd gedomineerd door financiële overwegingen.

Boeing heeft nog steeds de overhand in het segment met twee vliegtuigen. Maar de kloof wordt geleidelijk kleiner, zoals blijkt uit de vloot die in gebruik is: ongeveer 4.800 Boeing-vliegtuigen tegenover 4.200 voor Airbus.

Lees het artikel :

Airbus is soms een stille triomf. Pas toen het Amerikaanse onderzoeksbureau Cirium bekendmaakte dat de A320-familie op het punt stond het wereldrecord van best verkochte vliegtuigen over te nemen van de Boeing 737, realiseerden we ons... dat het al maanden een feit was.

Eind juli hadden de zeven versies van het Europese middellangeafstandsvliegtuig (A318, A319 CEO, A319 NEO, A320 CEO, A320 NEO, A321 CEO en A321 NEO) volgens Airbus in totaal 12.151 toestellen afgeleverd sinds de eerste levering aan Air France in maart 1988. Dit in vergelijking met 12.019 voor de B737-familie, die

volgens de cijfers van Boeing in niet minder dan 14 versies beschikbaar is geweest sinds ze in 1967 in gebruik werd genomen.

De B737-800 behoudt zijn kroon

Als we echter de 152 privéversies van de B737, geproduceerd onder de naam "BBJ", en de exemplaren bestemd voor het Amerikaanse leger meerekenen, en ons dus niet langer beperken tot commerciële vliegtuigen, had de 737-familie eind juli nog een kleine voorsprong van 20 vliegtuigen, met een totaal van 12.171 geproduceerde toestellen, volgens Boeing. Deze voorsprong zou eind augustus of begin september volledig verdwenen moeten zijn, nu Airbus bijna 60 A320-toestellen voor middellangeafstandsvluchten per maand produceert, tegenover de 38 B737's van Boeing per maand.

Aan de andere kant zal de Boeing 737-800, een van de 14 modellen in de 737-familie, nog lange tijd 's werelds best verkochte vliegtuig blijven, met 5.174 geleverde toestellen sinds de introductie in 1998. Ter vergelijking: de bestseller van Airbus, de klassieke A320 CEO, verkocht er 4.752 en zijn opvolger, de A320 NEO, die in 2016 in gebruik werd genomen, 2.232.

Oorspronkelijk duizend vliegtuigen gepland

De A320 en zijn afgeleiden hebben er dus zevenendertig jaar over gedaan om de afstand die de 737 in achteenvijftig jaar heeft afgelegd, te evenaren. Dit was niet eens in de stoutste dromen van de initiatiefnemers. In 1984, toen het A320-project werd gelanceerd, hoopten Bernard Lathière en Roger Béteille, twee van de grondleggers van Airbus, duizend A320's te verkopen en 25% tot 30% van de markt te veroveren. Vandaag de dag heeft de vliegtuigbouwer 19.285 orders voor de A320-familie geboekt, waarvan er 7.134 nog geleverd moeten worden.

De A320 heeft een ingewikkelde draagtijd gehad. Dit project voor een familie van Europese middellangeafstandsvliegtuigen, dat sinds het einde van de jaren 1970 werd bestudeerd onder de codenaam A200 en een alternatief bood voor de Boeing 737 en de Douglas DC-9, stuitte op scepsis van de Duitsers, die liever voorrang gaven aan een viermotorig langeafstandsvliegtuig.

Boeing probeert Airbus voor zich te winnen

Boeing wordt ook geconfronteerd met de manoeuvres van zijn concurrenten. In Frankrijk probeert Dassault zijn Mercure-vliegtuig te redden. In Nederland houdt McDonnell een alliantie met Fokker in het vooruitzicht, die het daglicht nooit zal zien. Boeing zag het gevaar en ging zelfs zover om een samenwerking met Airbus voor te stellen voor een model met 150 plaatsen. Uiteindelijk lanceerde het een gemoderniseerde versie van de B737, de 737-300.

Dankzij de steun van het management van Air France, ondanks het verzet van sommige piloten tegen het systeem met twee piloten, de steun van het VK en de niet aflatende steun van opeenvolgende Franse regeringen kon het programma deze moeilijkheden overwinnen. Ondanks twee fatale crashes aan het begin van de carrière, **vertrouwde het programma op baanbrekende technologische keuzes zoals elektrische besturing en automatisering.**

Het omslagpunt in 2003

Het echte omslagpunt tussen de A320 en de B737 kwam in 2003, toen de leveringen van Airbus voor het eerst die van Boeing overtroffen, dankzij de A320, die toen met een snelheid van 38 vliegtuigen per maand werd geproduceerd. Vanaf die datum leverde de Europese vliegtuigbouwer elk jaar meer middellangeafstandsvliegtuigen met één gangpad dan zijn Amerikaanse concurrent, hoewel deze laatste dit goedmaakte door langeafstandsvliegtuigen te leveren.

In 2019 zal het orderboek van de A320-familie ook voor het eerst dat van de Boeing 737 overtreffen. Naast het succes van de NEO-versie met hermotor, die enkele jaren voor de Boeing 737 MAX werd gelanceerd, zal de B737 MAX-crisis de kloof tussen de twee vliegtuigbouwers op de middellangeafstandsmarkt vergroten, zowel wat de productie als wat de bestellingen betreft. Ondanks de productieproblemen zal Airbus tegen 2024 602 A320's geleverd hebben tegenover 265 B737's.

Sinds het begin van het jaar heeft Boeing echter een duidelijke opleving gekend, met de levering van 246 MAX's tussen januari en eind juli, tegenover 286 A320's voor Airbus. Maar **eind juli stond de orderportefeuille van de A320 nog steeds op 7.134 vliegtuigen, tegenover 4.326 voor de 737 MAX**. En als het verkooprecord van de B737-800 nog steeds staat, ziet het ernaar uit dat de A321 NEO over een paar jaar de kroon op het werk zal zetten. De nieuwe bestseller van Airbus had eind juli al 7.067 orders, waarvan er nog 5.280 moeten worden geproduceerd.

> Boeing legt 1 miljard dollar op tafel om de productiecapaciteit van de 787 te verhogen

(bron Usine Nouvelle) 20 augustus 2025

Mijn commentaar: Al enkele jaren stapelt Boeing de productieproblemen van al zijn programma's op.

De financiële verliezen zijn zwaar en de speelruimte om te investeren is beperkt.

Desondanks lijkt een ommekeer mogelijk in het segment met twee vliegtuigen.

De echte onbekende blijft elders: bereidt Boeing een opvolger voor de 737 MAX voor?

Het antwoord op deze vraag zou wel eens bepalend kunnen zijn voor de strategie van Airbus voor zijn toekomstige vliegtuigen met één gangpad: een eenvoudige evolutie van de A320 NEO, of een technologische doorbraak met bijvoorbeeld een open rotormotor.

Airbus steekt van zijn kant niet onder stoelen of banken dat het verschillende scenario's overweegt.

Lees het artikel :

De fabrieksuitbreiding, aangekondigd voor eind 2024, begint vorm te krijgen. **Boeing is begonnen met de bouw van een tweede assemblagelijns voor zijn 787**, gevestigd in Charleston, South Carolina (VS). Het project werd discreet gelanceerd, maar werd op maandag 18 augustus gemeld door de gespecialiseerde Amerikaanse website Leeham News, die zelf verwees naar de lokale pers. **Met deze miljardeninvestering hoopt de Amerikaanse vliegtuigbouwer de productiecapaciteit voor zijn langeafstandsvliegtuigen te verdubbelen**, op een moment dat de vraag naar dit type vliegtuig weer aantrekt.

De nieuwe fabriek, waar 500 mensen zullen werken en die in 2028 operationeel moet zijn, zal **Boeing in staat stellen om 16 787's per maand te leveren**, zodra het op kruissnelheid komt. **Op dit moment worden er ongeveer 7 langeafstandsvliegtuigen per maand geleverd** en Boeing streeft officieel naar 10 787's per maand in 2026. Ondanks de crash van de 787 van Air India afgelopen juni, hoopt de groep te profiteren van de huidige comeback van langeafstandsvliegtuigen, die profiteert van de opleving van internationale vluchten na het hoogtepunt van de Covid-crisis.

Problemen vliegen je om de oren

Sinds de ingebruikname van de 787 in 2011 zijn er meer dan 2.600 bruto orders binnengekomen, waarvan er 1.206 zijn geleverd en 993 nog moeten worden overgedragen aan luchtvaartmaatschappijen, volgens cijfers van Boeing. **De leveringen van de 787 zullen met deze nieuwe assemblagelijns dus weer aantrekken, na een aantal ietwat chaotische jaren**. In 2019 was Boeing erin geslaagd om 158 787's af te leveren, een tempo van meer dan 13 vliegtuigen per maand. Op dat moment vertrouwde de vliegtuigbouwer op twee locaties: de historische in Everett, Washington, en die in Charleston, die in 2011 werd geopend.

Maar in 2020, midden in de Covid-crisis, nam Boeing de beslissing om alle productie van de 787 in Charleston te concentreren, om economische en logistieke redenen. Om nog maar te zwijgen van de lithium-ion batterijbranden in 2013, **heeft het langeafstandsvliegtuig de afgelopen jaren te kampen gehad met een reeks productieproblemen, waaronder defecten in de rompverbindingen en defecte staartbevestigingen**. Al deze problemen hebben ertoe geleid dat de FAA de productie van het

langeafstandsvliegtuig van mei 2021 tot augustus 2022 heeft stopgezet en in 2024 nieuwe inspecties heeft opgelegd. De groep leverde 53 787's in 2020, daarna slechts 14 in 2021, 32 in 2022, 73 in 2023 en 51 in 2024.

De seriële problemen met de 787 (240 tot 330 passagiers) **hebben Boeing miljarden dollars aan extra kosten opgeleverd** en hebben geleid tot aanzienlijke inkomstendervingen voor de toeleveranciers. Met de twee assemblagelijnen in Charleston **hoopt de Amerikaanse vliegtuigbouwer het eindelijk beter te kunnen opnemen tegen de Airbus A330neo** (250 tot 300 passagiers) **en A350** (tussen 300 en 410 zitplaatsen). Eerstgenoemde, die in 2018 in gebruik werd genomen, is en concurreert rechtstreeks met de 787-8 en 787-9. De Europese vliegtuigbouwer heeft zijn leveringen gestabiliseerd op ongeveer 4 vliegtuigen per maand. De A350 concurreert vooral met de 787-10, met de A350-900-versie. **De A350-1000 daarentegen heeft momenteel geen concurrentie, aangezien de Boeing 777X nog steeds niet gecertificeerd is.** Tegen 2024 zal Airbus 57 A350's geleverd hebben, iets minder dan 5 vliegtuigen per maand. De groep streeft ernaar om tegen 2028 12 vliegtuigen per maand te leveren.

Beurs persoverzicht

> Een droomjaar voor beleggers in Air France-KLM

(bron Luchtvaartnieuws) 18 augustus 2025

***Mijn commentaar:** De conclusie van het artikel tempert de kop: Air France-KLM blijft veruit de goedkoopste van de grote Europese luchtvaartmaatschappijen.*

Lees het artikel :

De aandelenkoers van Air France-KLM bereikte maandag het hoogste niveau sinds augustus 2023. Bij het sluiten van de handel op het Damrak noteerde het aandeel €14,52, een stijging van 0,6%. Na jaren van moeilijkheden is 2025 een droomjaar voor beleggers in de Frans-Nederlandse groep: sinds het begin van het jaar is de aandelenkoers met meer dan 79% gestegen.

Beleggers zijn vooral enthousiast over de verbetering van de resultaten, gestimuleerd door de daling van de olieprijs. Air France, dat eerder matige resultaten liet zien, heeft een spectaculaire ommekeer doorgemaakt. **KLM blijft echter nog steeds achter.** Ook de overname van SAS wekt enthousiasme bij beleggers. Air France-KLM markeert dus een belangrijk punt in de consolidatieslag.

Dit jaar heeft de koers van het aandeel veel beter gepresteerd dan die van zijn concurrenten, zoals IAG (+28%) en de Lufthansa groep (+33%), terwijl in het verleden vaak het tegenovergestelde het geval was. Er moet echter worden opgemerkt dat de koers van het aandeel vanaf een zeer laag niveau is gestart. In termen van koers-winstverhouding blijft Air France-KLM veruit de goedkoopste van de grote Europese luchtvaartmaatschappijen.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

De koers van het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 22 augustus op €14,43. Over de hele week is de koers **gestegen (+3,47%).**

Het was :

op 1 januari 2024 op 13,60 euro,

op 1 juli 2024 op 8,23 euro,

op 1 januari 2025 aan 7,604 euro,
op 1 juli 2025: 9,08 euro,

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is x,xx euro (deze was 17,50 euro begin januari 2024). Het hoogste koersdoel is 12,50 euro, het laagste 5,40 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 de prestaties van de aandelenkoers over de afgelopen 5 jaar.



Mijn commentaar: De aandelenkoers is gestaag gestegen sinds de bekendmaking van de halfjaarresultaten.

De koers is verdubbeld sinds eind april.

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gestegen (+\$3) naar \$91. De prijs was eind april \$94. Het was \$94 eind juni 2023, en \$79 voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt licht (+\$2) tot \$68 per vat.

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

Mijn commentaar: Olie en vliegtuigbrandstof zijn de afgelopen weken stabiel geweest, op een niveau dicht bij het jaargemiddelde (\$70 voor Brent, \$90 voor vliegtuigbrandstof).

Ter vergelijking: in 2024 was het jaargemiddelde \$80 voor Brent en \$100 voor Jet Fuel.

> Beheer CIPF

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

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

De fondsen 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 FCPE's van Air France worden beheerd, raadpleeg dan [mijn website navigaction, sectie Air France-KLM employee share ownership](#).

Details

Deze indicatieve informatie vormt geenszins een aansporing tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van aandelen Air France-KLM.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij informatie of gedachten sturen waarmee ik u beter kan informeren.

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de Air France-KLM groep of op het aandeelhouderschap van werknemers.

Tot binnenkort.

U kunt mijn laatste brieven hier vinden

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

Nieuwe lezers kunnen hem ontvangen door [mij 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 vertegenwoordig huidige en voormalige werknemers van Air France-KLM.
Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet en op LinkedIn.**

Deze nieuwsbrief gaat over de luchtvaartsector wereldwijd en over onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM. U ontvangt hem omdat u zich er persoonlijk voor hebt ingeschreven.

Als u deze nieuwsbrief niet meer wilt ontvangen, [uitschrijven](#).

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

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

11.690 mensen ontvangen dit persoverzicht live



Lees de andere brieven op mijn blog



Alle rechten voorbehouden