

[Lezen in de browser](#)



I Brief van François Robardet De luchtvaart in Frankrijk, Europa en de wereld

Nr. 1034 - 25/09/2025

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



[volg dan deze link](#)



[it is here](#)



[vindt u deze hier](#)

Redactioneel

Beste lezers,

Deze week bied ik u als bonus een lang artikel over de Fondation Air France aan.

Deze stichting innoveert door leden van Flying Blue, het loyaliteitsprogramma van Air France-KLM, de mogelijkheid te bieden hun miles om te zetten in solidariteitsacties.

*Veel leesplezier
François*

De wekelijkse nieuwsbrief

Inhoud

Transavia France: sterke daling van het aantal vluchten op binnenlandse routes die zijn overgenomen van Air France

Air France KLM: Nederlandse luchtvaartmaatschappij woedend over plan voor nieuwe belasting in Nederland

American Airlines zit Delta en United op de hielen wat betreft winstmarges

Turkish Airlines sluit een grotere deelneming in Air Europa uit

Bonusartikel

De Air France Foundation stelt zich open voor particulieren

> Transavia: sterke daling van het aantal vluchten op binnenlandse routes die zijn overgenomen van Air France

(bron: Voyages d'Affaires) 17 september 2025

Mijn commentaar: Met haar zomerprogramma voor 2026 slaat Transavia France een belangrijke bladzijde om in de geschiedenis van de Air France-groep.

Voorbij zijn de mythische pendeldiensten Orly–Marseille, Orly–Nice of Orly–Toulouse, die in de tijd van Air Inter werden gelanceerd en lange tijd het symbool waren van het Franse binnenlandse luchtvervoer. Op hun hoogtepunt waren er meer dan twintig dagelijkse vluchten vanaf Orly, de vluchten vanaf Roissy-CDG niet meegerekend.

Nu is er plaats voor een veel duidelijkere rolverdeling binnen de groep, in overeenstemming met de strategie die bij de oprichting van Transavia France werd vastgesteld.

- Transavia France neemt de leiding over de binnenlandse routes vanuit Orly, evenals de recreatieve bestemmingen, voorheen "Destinations Soleil" genoemd.
- Air France HOP! concentreert zich op de transversale routes binnen Frankrijk en de Europese en Noord-Afrikaanse routes met weinig verkeer vanuit Roissy-CDG.
- Air France behoudt ten slotte de controle over de grote Europese routes en natuurlijk de intercontinentale routes.

Lees het artikel:

Transavia heeft zojuist zijn zomerprogramma voor 2026 bekendgemaakt. **Het belangrijkste nieuws is de overname van de laatste drie grote binnenlandse routes van Air France, dat zich voortaan uitsluitend concentreert op zijn netwerk op Roissy CDG.** Transavia, dat al de routes naar Biarritz, Montpellier, Perpignan en Toulon had overgenomen, gaat nu ook de routes naar Marseille, Nice en Toulouse exploiteren.

Met een onaangename verrassing voor frequente reizigers. Hoewel de luchtvaartmaatschappij aangeeft haar binnenlandse aanbod te versterken, zien we in werkelijkheid een sterke daling van het aantal vluchten vanaf Orly.

Een aanbod dat tussen Orly en de regio's afneemt in vergelijking met Air France **Vanaf 29 maart 2026 biedt de maatschappij tot 8 dagelijkse vluchten naar Nice, 2 naar Marseille en 8 naar Toulouse vanaf Paris-Orly.**

Als we dit vergelijken met het huidige aanbod van Air France, zien we dat Marseille van 19 wekelijkse vluchten (wat neerkomt op bijna drie dagelijkse vluchten) naar twee vluchten per dag gaat. Nice zal de grootste vermindering van de Air France-groep ondergaan. Momenteel vliegt Air France nog 13 keer per dag op weekdays tussen Orly en Nice. Wat Toulouse betreft, biedt Air France momenteel van maandag tot en met vrijdag tot 12 retourvluchten aan vanaf Orly.

Het aanbod van Transavia blijft echter complementair aan dat van Air France vanaf CDG. Het zal gepaard gaan met productontwikkelingen die zijn ontworpen om beter aan de verwachtingen van de klanten te voldoen: voorrang bij het instappen bij gate 2C voor een vereenvoudigd verloop op de luchthaven, meer flexibiliteit bij het wijzigen van tickets en de opening van een speciale lounge op Orly.

Op internationaal vlak **lanceert Transavia vier nieuwe Europese bestemmingen vanuit haar basis in Orly.** Vanaf 17 april 2026 zal de maatschappij twee keer per week (op maandag en vrijdag) op Sarajevo landen. Vanaf dezelfde datum zal ze ook Pisa aandoen met vier vluchten per week (op maandag, donderdag, vrijdag en zondag).

Liefhebbers van een strandvakantie kunnen hun hart ophalen in Araxos (Griekenland) en Bourgas (Bulgarije). Deze twee routes gaan op 20 april van start met één vlucht per week.

Naast deze nieuwe routes verhoogt Transavia France in de zomer van 2025 de frequentie van een aantal bestaande routes vanaf Paris-Orly ten opzichte van . Orly-Venetië gaat van 7 naar 14 vluchten per week, Orly-Stockholm van 6 naar 10 vluchten per week en Orly-Madrid van 28 naar 34 vluchten per week.

Ook in de regio's breidt Transavia haar aanbod uit. In Lyon lanceert de maatschappij vanaf 5 april een wekelijkse vlucht naar Izmir en vanaf 18 juli een andere wekelijkse vlucht naar Catania.

Andere nieuwigheden zijn een wekelijkse vlucht naar Marseille-Sevilla vanaf 9 april, een wekelijkse vlucht naar Montpellier-Djerba vanaf 20 april, twee wekelijkse vluchten naar Nantes-Bari (donderdag en zondag) vanaf 9 april en ten slotte een binnenlandse verbinding tussen Rennes en Ajaccio vanaf 18 juli.

> Air France KLM: Nederlandse luchtvaartmaatschappij woedend over plan voor nieuwe belasting in Nederland

(bron: Boursier) 17 september 2025

Mijn commentaar: De protesten rond de hub van Schiphol-Amsterdam nemen een strategische wending voor Air France-KLM.

Het zwakke binnenlandse netwerk van de luchthaven, dat voornamelijk afhankelijk is van internationaal transitverkeer, voedt de woede van omwonenden over geluidsoverlast en milieuhinder.

De Nederlandse regering heeft gereageerd door het aantal vliegbewegingen te beperken en bepaalde belastingen te verhogen.

In reactie hierop heeft de Air France-KLM-groep de mogelijkheid geopend om een deel van haar activiteiten over te hevelen naar andere Europese hubs. Brussel, Parijs-Charles de Gaulle of zelfs Kopenhagen, het bolwerk van SAS, lijken nu geloofwaardige alternatieven.

Lees het artikel:

KLM fel gekant tegen nieuw plan voor vliegbelasting in Nederland. Een nieuwe verhoging van de vliegbelasting, aangekondigd op Prinsendag (begrotingsdag) **met een verwachte opbrengst van ongeveer 1,1 miljard euro per jaar vanaf 2027**, zal vluchten vanuit Nederland voor veel Nederlandse reizigers onbetaalbaar maken, aldus de partner van Air France.

"We zien dat passagiers willen blijven reizen, maar dat ze erg prijsgevoelig zijn. **Sinds de invoering van de vliegbelasting in 2021 is het aandeel Nederlandse reizigers vanuit Düsseldorf en Brussel tussen 2019 en 2024 al met respectievelijk 41% en 20% gestegen.** Nieuwe prijsstijgingen voor vliegtickets, of die nu het gevolg zijn van hogere vliegbelastingen of hogere luchthavenkosten, zullen de verschuiving van reizigers naar buitenlandse luchthavens, zoals Brussel en Düsseldorf, alleen maar versnellen", aldus Marjan Rintel, algemeen directeur van KLM.

Momenteel **worden de opbrengsten van de vliegbelasting teruggestort in de staatskas en niet geïnvesteerd in duurzamer luchtvervoer, met name in de ontwikkeling en betaalbaarder maken van alternatieve brandstoffen (SAF).** Deze situatie is in strijd met de wens van bijna negen op de tien Nederlanders, die vinden dat de belastinginkomsten specifiek moeten worden gebruikt om het luchtvervoer duurzamer te maken, benadrukt de luchtvaartmaatschappij, die de regering oproept om te investeren in schoner vliegen door alternatieve brandstoffen te ondersteunen. "Net zoals **de regering** de ontwikkeling van wind- en zonne-energie of de elektrificatie van het wagenpark ondersteunt, **zou** zij ook **extra inspanningen moeten leveren om de productie van SAF in Nederland toegankelijk en betaalbaar te maken**", voegt de baas van KLM toe.

Tot slot geeft **KLM** aan voorstander te zijn van schonere en stillere luchtvaart en van het behoud van de mondiale connectiviteit van Nederland. De groep **heeft dan ook kritiek op de plannen van de vertrekkende regering en roept deze op om de vliegbelasting niet opnieuw te verhogen.**

> American Airlines zit Delta en United op de hielen wat betreft winstmarges

(bron: Forbes, vertaald met Deepl) 12 september 2025

Mijn commentaar: *American loopt enige achterstand op ten opzichte van zijn rivalen Delta en United.*

Op het eerste gezicht lijkt het misschien vreemd dat het bedrijf zich op de binnenlandse markt richt in plaats van op de Noord-Atlantische route om zijn financiële situatie te verbeteren.

Voor Europese maatschappijen is de conclusie eenvoudig: dankzij joint ventures is de Noord-Atlantische oversteek veel lucratiever dan de binnenlandse of intra-Europese routes, waar sprake is van hevige concurrentie.

Maar voor Amerikaanse vervoerders is de logica omgekeerd.

Zij halen weliswaar evenveel voordeel uit de trans-Atlantische markt als hun Europese partners, maar hun echte goudmijn is het binnenlandse netwerk.

De reden? Een oligopolistische markt: de "Big Four" — Delta, United, American en Southwest — zijn er de baas, waardoor ze een aanzienlijke invloed op de prijzen kunnen uitoefenen.

Lees het artikel:

Terwijl American Airlines voortdurend wordt bekritiseerd omdat het niet in staat is om de winstmarge van zijn concurrenten te evenaren, hebben twee van de belangrijkste leidinggevenden van de luchtvaartmaatschappij donderdag verklaard dat ze van plan zijn om deze kloof te dichten.

(...)

De afgelopen jaren is American achterop geraakt bij zijn concurrenten Delta en United. **In het tweede kwartaal rapporteerde American een marge vóór belastingen van 5,8%. Delta rapporteerde een marge vóór belastingen van 11,6%, terwijl United 11% rapporteerde.**

De leidinggevenden van American beweren dat de luchtvaartmaatschappij Delta en United kan inhalen

Tijdens een conferentie met investeerders (...) verklaarde vicevoorzitter Steve Johnson dat de luchtvaartmaatschappij goede resultaten had behaald op het gebied van kosten en winst boekte op het gebied van inkomsten.

(...)

Het enthousiasme van Johnson is vooral te danken aan de creditcardovereenkomst die American en Citibank in december 2024 hebben gesloten. Deze overeenkomst, die in 2026 van kracht wordt, maakt een einde aan Barclay's als uitgever van American-kaarten en geeft Citibank het exclusieve recht. Dit zou de bank in staat moeten stellen om volledig te concurreren met American Express en Chase, die respectievelijk de Delta- en United-kaarten uitgeven, aldus Johnson.

Deze overeenkomst "stelt ons in staat om deze activiteit veel sneller te ontwikkelen dan in het verleden", aldus Johnson. Het "creëert een omgeving waarin we het programma kunnen ontwikkelen in termen van uitgaven van kaarthouders, maar ook het ecosysteem om te verdienen, uit te geven en beloningen te krijgen", aldus Johnson, die benadrukte dat "dit onmogelijk was met twee kaartaanbieders".

Delta loopt voorop wat betreft inkomsten uit creditcards, met 2 miljard dollar in het tweede kwartaal. American en United maken dit cijfer niet bekend, maar de drie maatschappijen hebben aangegeven dat ze op een gegeven moment ongeveer 10 miljard dollar aan jaarlijkse inkomsten uit creditcards verwachten.

(...)

May benadrukte ook, net als CEO Robert Isom bij de presentatie van de resultaten over het tweede kwartaal, dat American minder internationaal aanwezig is dan zijn concurrenten.

(...)

De heer Johnson merkte op dat American zich tijdens de pandemie heeft geconcentreerd op groei in Dallas en Charlotte. Wat vertrekken betreft, behoren deze twee steden nu tot de drie belangrijkste luchtvaartknooppunten ter wereld, samen met Atlanta. Hij **verklaarde dat American nu zijn aanwezigheid in Chicago en New York wil versterken, steden waar het achterloopt op zijn concurrenten wat betreft aanwezigheid** en, naar het schijnt, creditcardhouders, wat een belangrijk nadeel is in rijke steden.

(...)

Sinds het begin van het jaar zijn de aandelen van American met 24 % gedaald, terwijl die van Delta met 2 % zijn gestegen en die van United met 13 %.

> Turkish Airlines sluit een groter belang in Air Europa uit

(bron: Journal de l'Aviation) 19 september 2025

***Mijn commentaar:** De familie Hidalgo, eigenaar van Air Europa, speelt een riskante kaart door de controle over de maatschappij te willen behouden.*

Als de bijdrage van Turkish Airlines, hoe beperkt ook, het bedrijf in staat stelt zijn financiën te herstellen, kunnen de aandeelhouders hopen het geïnjecteerde kapitaal terug te verdienen om faillissement te voorkomen.

Als de gok echter mislukt, zouden ze het bitter kunnen betreuren dat ze hun meerderheidsbelang niet aan een van de andere kandidaten hebben verkocht.

Lees het artikel:

Tijdens een bezoek aan Sevilla **verklaarde** Ahmet Bolat, **algemeen directeur van Turkish Airlines**, dat de Turkse maatschappij niet van plan is een groter aandeel in Air Europa te verwerven dan het aandeel dat zij momenteel aan het verwerven is. Hij legt uit dat **Turkish Airlines geen controle over de Spaanse maatschappij wil verwerven** – wat zij overigens niet kan vanwege de Europese regelgeving – maar hun samenwerking wil uitbreiden.

Volgens hem is dit ook de reden waarom de voorstellen van andere partijen die geïnteresseerd waren in een deelneming in de maatschappij (met name de groepen Air France-KLM en Lufthansa) niet zijn geslaagd: de andere kandidaat-groepen wilden geleidelijk meer controle verwerven, ten koste van Globalia, het moederbedrijf, en de familie Hidalgo. Opgemerkt moet worden dat de IAG-groep haar deelneming van 20 % behoudt.

Air Europa heeft in augustus het bod van Turkish Airlines aanvaard. Turkish Airlines biedt aan om 300 miljoen dollar in de Spaanse maatschappij te investeren, waardoor het een belang van 25 % tot 27 % zou verwerven. De goedkeuringsprocedures door de autoriteiten zijn gestart en beide partners hopen dat de transactie binnen zes tot twaalf maanden zal worden afgerond.

Turkish Airlines ziet deze samenwerking als een kans om zijn positie in Spanje, maar ook in Zuid-Amerika te versterken en tegelijkertijd meer passagiers naar Turkije te trekken.

Bonusartikel

> De Air France Foundation stelt zich open voor particulieren

(bron: TourMaG) 20 september 2025

Mijn opmerking: *De Stichting Air France financiert alleen langlopende projecten van verenigingen die aansluiten bij haar werkterrein: onderwijs en opleiding voor zieke, gehandicapte of ernstig achtergestelde kinderen en jongeren (0 tot 18 jaar) in landen waar Air France actief is.*

De stichting wordt grotendeels gedragen door werknemers en gepensioneerden van Air France, die allemaal vrijwillig werk verrichten.

Om haar missie te kunnen vervullen, zamelt zij bijdragen in in de vorm van donaties en sinds kort ook in de vorm van miles.

Alle informatie vindt u op [de corporate website van Air France](#).

Lees het artikel:

Meer dan dertig jaar geleden werd de bedrijfsstichting opgericht door de Air France-groep, in overleg met haar werknemers, om projecten te ondersteunen ten behoeve van kinderen en jongeren in moeilijkheden, met een handicap of die ziek zijn.

Sinds 1992 is de Air France Foundation, waarvan Anne Rigail, algemeen directeur van Air France, momenteel voorzitter is, actief in meer dan 80 landen waar de luchtvaartmaatschappij vliegt en financiert zij programma's om partnerorganisaties ter plaatse te ondersteunen.

Enkele cijfers geven een idee van de omvang van dit engagement: **900 ondersteunde verenigingen, 18 medische ngo's die zich inzetten voor**

kinderen, 1.750 gefinancierde projecten en 5.000 betrokken werknemers van Air France.

Stichting Air France: drie belangrijke actiepunten

In de loop der tijd zijn drie belangrijke actieterreinen naar voren gekomen: onderwijs, integratie en milieu.

Dankzij gerichte projecten krijgen duizenden kinderen over de hele wereld toegang tot onderwijs, gestructureerde leerprogramma's en uitgebreide begeleiding, waardoor ze hun potentieel kunnen benutten.

De Air France Foundation ondersteunt projecten die gelijke kansen en de ontwikkeling van vaardigheden bevorderen die nuttig zijn voor duurzame integratie, door sociale en professionele integratie te stimuleren, waardoor jongeren in precare situaties weer zelfvertrouwen krijgen en hun plaats in de samenleving kunnen vinden.

De stichting ondersteunt ook verenigingen die jongeren en hun omgeving mobiliseren rond het behoud van hun omgeving en tegelijkertijd het ontstaan van nieuwe roepingen bevorderen.

In de regio Grand Roissy begeleidt de vereniging "Semer l'Avenir" jongeren van 16 tot 25 jaar die voortijdig de school hebben verlaten naar handmatige beroepen in de ecologische transitie.

Met deze steun kunnen twee opleidingssessies worden gefinancierd, waarbij 16 jongeren worden begeleid naar een baan of een kwalificerende opleiding. Het traject omvat werk aan het zelfvertrouwen, het oplossen van persoonlijke problemen, bewustwording van ecologische uitdagingen en het concreet ontdekken van duurzame sectoren waar veel vraag naar is.

Prominente personen ten dienste van de Stichting

Onder de bestuurders of oprichters van verenigingen die zich inzetten voor jongeren bevinden zich tal van prominenten, wier bekendheid en engagement helpen om de stem en de acties van de stichting te versterken.

Op 8 september 2025 waren in Parijs, samen met andere bestuurders van de stichting, de schilder, graffitikunstenaar en uitgever **Julien Malland**, beter bekend onder de naam "**Seth**", aanwezig.

Deze straatkunstenaar tekent over de hele wereld. In het kader van de missies van de stichting laat hij ook kinderen hun dromen tekenen, die hem inspireren om overal waar hij komt mooie muurschilderingen achter te laten die gewijd zijn aan de kindertijd, om zo "een boodschap van hoop en vertrouwen achter te laten".

Ook aanwezig was **Thomas Pesquet**, voormalig piloot bij Air France, astronaut, bestuurder, geluksbrenger (uiteraard) en 'stem' van de stichting, met name in een nieuwe video die bedoeld is voor klanten van Air France en daarbuiten, voor het grote publiek.

"Ik heb ervoor gekozen om mijn bekendheid in dienst te stellen van de stichting. Als voormalig werknemer ben ik Air France iets verschuldigd. Ik zie de kansen die ik heb gehad. Niet iedereen krijgt zulke kansen in het leven en ik wil ervoor zorgen dat ik iets terugdoe", vertrouwde de astronaut ons toe.

"Begin oktober zal deze video in al onze vliegtuigen te zien zijn en vanaf december is het een video die elke klant aan boord van de vliegtuigen te zien krijgt wanneer hij zijn scherm opent. Maar vanaf vandaag gaan we hem in verschillende media verspreiden", legt Estelle Brice, algemeen afgevaardigde van de stichting, uit.

Ons doel is om de stichting bekendheid te geven, haar prestaties in het veld en haar partners te laten zien en natuurlijk geld in te zamelen om meer projecten te financieren en nog meer kinderen en jongeren in Frankrijk en daarbuiten te ondersteunen", aldus Brice.

Een concreet voorbeeld is Raï, de voormalige aanvoerder en spits van Paris Saint-Germain, wereldkampioen met zijn land Brazilië.

De voormalige ster van PSG is de oprichter van de vereniging "Gol de Letra", die subsidies ontvangt van de stichting en zich inzet voor kinderen en jongeren in achterstandswijken om hen te helpen beter te integreren in de samenleving.

Raï was die dag aanwezig, samen met Wesley Roque, voormalig deelnemer aan de begeleidingsprogramma's voor adolescenten in het centrum Gol de Letra in Sao Paulo, Brazilië.

Wesley woont nu in Frankrijk, is kunstenaar en probeert van zijn kunst te leven. Voor het publiek getuigde hij: "De vereniging heeft mijn leven echt veranderd. Ik ben opgegroeid in een voorstad van Sao Paulo en was gepassioneerd door beeldende kunst.

Dankzij de vereniging die mij op 9-jarige leeftijd opnam, kon ik in het kader van een uitwisseling naar Frankrijk komen en werd ik toegelaten tot de school voor decoratieve kunsten in Parijs. Ik voelde me zo goed in Frankrijk. Ik heb vijf geweldige studiejaren gehad en sindsdien woon ik in Saint-Denis, waar ik mijn atelier als beeldend kunstenaar heb.

Ik heb dingen kunnen doen die ik voor onmogelijk had gehouden. In mijn familie ben ik de eerste die een hoger diploma heeft behaald.

De Fondation Air France wordt geleid door een raad van bestuur die bestaat uit vertegenwoordigers van Air France en externe personen.

De raad van bestuur bepaalt de koers, selecteert en keurt projecten goed en ziet toe op het juiste gebruik van de fondsen.

De operationele follow-up wordt verzorgd door een speciaal team onder leiding van de algemeen afgevaardigde, Estelle Brice.

Air France biedt de stichting duurzame financiële steun en stelt haar knowhow en expertise als luchtvaartmaatschappij ter beschikking om de impact van haar acties te versterken.

Voor de luchtvaartmaatschappij is dit natuurlijk een vorm van soft power die bijdraagt aan het verbeteren van haar imago en het vergroten van haar legitimiteit.

Hoewel dit als een bepaalde "aantrekkingsstrategie" kan worden gezien, blijft het een feit dat **de Stichting, dankzij de mensen die zich ervoor inzetten, het lot**

van anderhalf miljoen kinderen over de hele wereld al heeft verbeterd. Wesley en zoveel anderen die we tijdens deze dag hebben gezien en gehoord.

"Air France is een particuliere, commerciële onderneming, maar we hebben natuurlijk een sociale rol die we uitdragen via de Stichting en de waarden die we delen: solidariteit, de kracht van het collectief dankzij onze werknemers, zowel actieve als gepensioneerde, die hun tijd vrijmaken", aldus Anne Rigail, algemeen directeur van Air France.

Openstelling voor het grote publiek

De Stichting Air France biedt nu een online donatieplatform voor iedereen die zich wil inzetten voor haar partnerorganisaties.

Particulieren kunnen ofwel rechtstreeks projecten van verenigingen ondersteunen die door de Stichting worden begeleid, ofwel een algemene donatie doen aan de Stichting, die vervolgens wordt verdeeld over verschillende solidariteitsprojecten, zowel in Frankrijk als in het buitenland.

Elk project wordt voorgesteld met zijn doelstellingen, begunstigen en verwachte impact. 100% van de donaties wordt zonder administratiekosten doorgestort naar de begunstigde verenigingen. Donateurs ontvangen onmiddellijk een fiscaal attest dat recht geeft op een belastingvermindering.

Leden van Flying Blue, het loyaliteitsprogramma van Air France-KLM, hebben ook de mogelijkheid om hun Miles om te zetten in solidariteitsacties.

In 2024 hebben Flying Blue-leden meer dan 450 miljoen Miles gedoneerd, waarmee vliegtickets voor partnerorganisaties en ngo's (Unicef, het Rode Kruis, The Ocean Cleanup...) konden worden gefinancierd, medisch of humanitair personeel kon worden vervoerd en essentiële materialen naar het veld konden worden getransporteerd.

Einde van het persoverzicht

> Koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 20 september af op **11,86 euro**. Over de week genomen **daalde** het **sterk (-8,56%)** na in twee maanden tijd te zijn verdubbeld.

Het stond op:

- op 1 januari 2024 13,60 euro,
- op 1 juli 2024 8,23 euro,
- op 1 januari 2025 7,604 euro,
- op 1 juli 2025 op 9,08 euro,

Het gemiddelde (de consensus) van analisten op 12 maanden voor het aandeel AF-KLM bedraagt 10,26 euro (begin januari 2024 was dat 17,50 euro). De hoogste koersdoelstelling op 1 t 14,25 euro, de laagste 5,70 euro.

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

Op mijn blog vindt u de details van de consensus van de analisten.

Hieronder vindt u de evolutie van de beurskoers over de afgelopen 5 jaar.



Mijn commentaar: De aandelenkoers is deze week sterk gedaald, na een verdubbeling van de koers in twee maanden tijd.

Opvallend is dat de aandelenkoers nog steeds (+20%) boven de consensus van analisten ligt, wat zelden voorkomt.

> Ontwikkeling van de brandstofprijs deze week

De prijs van een vat kerosine in Europa is gedaald (+1 dollar) tot 89 dollar.

Eind juni 2023 bedroeg deze prijs 94 dollar en vóór het uitbreken van de oorlog in Oekraïne 79 dollar.

De prijs van een vat Brent-olie (Noordzee) is stabiel (+0 dollar) op 67 dollar.

Van half februari 2022 tot eind juli 2022 schommelde de prijs tussen 100 en 120 dollar. Sindsdien schommelde hij tussen 75 en 99 dollar.

Mijn commentaar: De olieprijs is al vijf weken stabiel.

> Beheer van FCPE

Wanneer u geld in een van de FCPE-fondsen van Air France belegt, krijgt u aandelen in deze fondsen. U bent niet rechtstreeks eigenaar van aandelen.

De raad van commissarissen, die u in juli 2021 voor vijf jaar hebt gekozen, beheert de fondsen en neemt de beslissingen.

De fondsen Partners for the Future, Aeroactions, Majoractions en Concorde bezitten uitsluitend aandelen van Air France.

De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren diverse aandelenportefeuilles.

Mijn opmerking: Als u meer informatie wilt over het beheer van de verschillende FCPE Air France, verwijst ik u naar [mijn website navigaction, rubriek L'actionnariat salarié Air France-KLM](#).

Nadere informatie

Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een aansporing tot verkoop of een uitnodiging tot aankoop van aandelen van Air France-KLM.

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

U kunt mij per omgaande alle vragen stellen over de Air France-KLM-groep of het werknemersaandeelhouderschap.

Tot ziens.

Mijn laatste brieven vindt u hier

Als u deze brief waardeert, stuur hem dan door.

Nieuwe lezers kunnen de nieuwsbrief ontvangen door [mij](#) het e-mailadres van hun keuze [door te geven](#).

|François Robardet

Als koploper van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart brengen we mensen dichter bij elkaar om aan de wereld van morgen te bouwen.

(Bestaanreden van Air France-KLM)

Ik vertegenwoordigde de werknemers en voormalige werknemers van Air France-KLM.

U kunt mij vinden op mijn Twitter-account @FrRobardet en op LinkedIn.

Deze brief gaat over de luchtvaart wereldwijd en onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM. U ontvangt deze brief omdat u zich hier persoonlijk voor heeft aangemeld.

Als u deze nieuwsbrief niet meer wilt ontvangen, [\[meld u dan af\]](#)

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

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

11.690 personen ontvangen dit persoverzicht rechtstreeks



Bekijk de andere brieven op mijn blog



