

Air France stelt voor de gezondheidspas te integreren in haar vliegtickets



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 817, 19 juli 2021

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

Als u deze pagina niet correct 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 deze link](#)  [hetishier](#),  [vindtudezehier](#) 

Verkiezing van de leden van de raad van toezicht van het werknemersspaarplan van de groep Air France

Het stemmen is voorbij. De resultaten zullen deze dinsdag op mijn website worden gepubliceerd. Dank aan allen die aan deze verkiezing hebben kunnen deelnemen.

Redactie

Beste lezers,

Aan het eind van deze brief publiceer ik de twaalfde infografie over het effect van de luchtvaart op het klimaat, over het door de ICAO ontwikkelde programma voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (CORSIA-programma).

Het team van specialisten achter deze infografieën neemt een korte pauze en zal in het najaar nieuwe infografieën voor u opstellen.

Natuurlijk zal ik deze brief elke week blijven publiceren.

Tot ziens op onze lijnen.

François

Persoverzicht van maandag

> Air France stelt voor de gezondheidspas te integreren in haar vliegtickets

(bron Huffington Post) 17 juli - Een gezondheidspas direct geïntegreerd in je vliegticket? Dit is wat **Air France** aanbiedt voor al haar vluchten naar Corsica en de Franse Overzeese Gebiedsdelen vanaf het weekend van 17 en 18 juli.

De luchtvaartmaatschappij **heeft een platform gelanceerd, "Ready to fly", waarop haar klanten hun documenten - zoals de gezondheidspas of elk ander door het land van bestemming vereist document - van tevoren online kunnen indienen**, zodat hun instapkaart een vermelding bevat die een snellere instap garandeert. Het zal een gratis en facultatieve toepassing zijn om degenen die hun documenten niet hebben ingediend, in staat te stellen deze op de luchthaven te tonen. Verwacht wordt dat de regeling in de loop van de zomer tot andere bestemmingen zal worden uitgebreid. **"Wat wij proberen te doen is het reizen gemakkelijk te maken en in deze jungle van voorschriften die regelmatig veranderen, onze klanten drie dagen op voorhand te kunnen vertellen of u "klaar bent om te vliegen" of dat er documenten ontbreken,"** vertelde de directeur van de HUB Paris Charles de Gaulle Airport Guy Zacklad aan franceinfo.

(...)

De SNCF zou ook graag "de controle van de gezondheidspas integreren van de aankoop van het ticket online", maar dit vooruitzicht is "technisch complex", vertelde de onderneming AFP op donderdag 15 juli.

Mijn opmerking: Het is moeilijk voor passagiers om er zeker van te zijn dat zij alle nodige documenten voor hun reis bij zich hebben. Het initiatief van Air France zou hen moeten geruststellen.

Ter informatie: dit is de stand van zaken per 1 juli:

groene licht bevestigd voor de 3,4 miljard euro steun van de Nederlandse staat aan KLM.

"De Europese Commissie heeft, op grond van de EU-staatssteunregels, opnieuw haar goedkeuring gehecht aan een Nederlandse steunmaatregel van 3,4 miljard euro bestaande uit een staatsgarantie op leningen en een achtergestelde staatslening aan KLM om het bedrijf dringend liquiditeit te verschaffen in de context van de uitbraak van het coronavirus", aldus het EU-bestuur in een verklaring.

Het Tribunaal van de Europese Unie (EUT) had half mei een eerste machtigingsbesluit van de Europese Commissie nietig verklaard omdat het dit onvoldoende gefundeerd achtte. Het VEU heeft de gevolgen van zijn arrest echter opgeschort totdat de Commissie een nieuw besluit heeft vastgesteld.

***Mijn commentaar:** Dit vonnis was te verwachten, alleen de details moesten worden herzien.*

Er zij op gewezen dat dit de steun betreft die de Nederlandse staat vorig jaar heeft verleend. Er zijn besprekingen gaande over een mogelijke herkapitalisatie van KLM door de Nederlandse staat, zoals de Franse staat in april jongstleden heeft gedaan voor Air France.

De lange dialoog met de piloten

(bron Le Parisien) 18 juli - Het is **onmogelijk de geschiedenis van Transavia los te zien van die van haar piloten**. In elke fase van de uitrol heeft **de Air France-KLM groep voet aan voet moeten onderhandelen met de National Union of Airline Pilots (SNPL) en deze ervan moeten overtuigen, met salaris- en carrière-elementen ter ondersteuning, dat het sociale model van de zustermaatschappij niet low-cost zou zijn.**

Transavia werd in 2006 geboren met zeven vliegtuigen en externe piloten met verschillende arbeidsvoorwaarden," herinnert Guillaume Schmid, vice-voorzitter van de pilotenvakbond Air France SNPL, zich kort. Beetje bij beetje is Transavia gegroeid en in elke fase hebben wij de contracten dichter bij die van Air France willen brengen.

In werkelijkheid is **de strijd hard geweest. Met name in september 2014, toen de piloten een twee weken durende staking leidden om te verkrijgen dat alle nieuwe aanwervingen bij Transavia voortaan gedetacheerde Air France-piloten zouden zijn.** Met andere woorden, elke piloot ondertekent zowel een arbeidsovereenkomst met Air France als een detacheringsovereenkomst met Transavia. Zijn of haar naam zal in hetzelfde tempo evolueren als die van de anderen op de "anciënniteitslijst" van Air France, die de volgorde van promoties bepaalt

volgens anciënniteit.

Dankzij deze overeenkomst met de SNPL kon de Transavia-vloot groeien tot boven de toenmalige 14 toestellen, maar wel binnen de limiet van 40. **"In 2019 wilde Ben Smith nog verder gaan** (noot van de redactie: toen hij de limiet van 40 toestellen ophief) en **hebben we ervoor gepleit dat de vergoedingen op elkaar werden afgestemd"**, herinnert Guillaume Schmid zich.

Dit is nu gebeurd, ook al zijn de arbeidsomstandigheden niet helemaal identiek. Bij Transavia bijvoorbeeld, waar de activiteit zeer seizoensgebonden is, werken de bemanningen meer uren in de zomer en minder in de winter. Evenzo moeten de piloten door de organisatie, waarbij elk vliegtuig altijd een retourvlucht naar Frankrijk maakt, bijvoorbeeld op dezelfde dag de vluchten Parijs-Tel Aviv (Israël) en Tel Aviv-Parijs maken. Een opeenstapeling van vliegreizen onmogelijk bij Air France.

Het is een goede onderhandeling, **we stappen af van het standpunt dat een low-cost maatschappij noodzakelijkerwijs low-cost contracten moet gebruiken,"** zegt Guillaume Schmid. Bovendien heeft Transavia geen gebrek aan vrijwilligers onder de piloten van Air France. Dit biedt nieuwe carrièremogelijkheden.

(...)

In de zomer van 2020 viel een nieuwe grens: dankzij een nieuwe overeenkomst met de SNPL mocht Transavia ook op binnenlandse routes opereren. Er is nu alleen nog een laatste slot: de "pendeldienst"-vluchten naar Marseille, Toulouse en Nice.

Mijn commentaar: De overeenkomst waarnaar hier wordt verwezen is complex. Met name wordt het aantal vliegtuigen in de middellangeafstandsvloten (vliegtuigen met één gangpad en meer dan 135 zitplaatsen) van Air France en Transavia France tot 2031 vastgesteld.

Het voorziet in een minimum van 150 Air France + Transavia France-casco's voor de middellange afstand, waarvan ten minste 80 Air France-casco's voor de middellange afstand te Charles de Gaulle.

Bovendien zou, indien het aantal casco's van Air France voor de middellange afstand tot onder 110 zou dalen, voor drie minder door Air France geëxploiteerde casco's een groeigarantie van vier door Transavia France geëxploiteerde casco's worden geboden.

Tenslotte worden de routes Orly-Marseille, Orly-Nice en Orly-Toulouse nog steeds uitsluitend door Air France geëxploiteerd. Ingeval wordt

overwogen deze routes niet langer met eigen middelen van Air France te exploiteren, zullen de ondertekenaars bijeenkomen om de voorwaarden van deze verandering vast te stellen.

Een onnauwkeurigheid in de zin aan het begin van het artikel moet worden gecorrigeerd: "het sociale model van de zusteronderneming zou niet goedkoop zijn".

Het model van Transavia France is inderdaad een low-cost model. Het cabinepersoneel heeft specifieke Transavia-contracten. Wat het grondpersoneel betreft, wordt het merendeel van de activiteiten (met name de grondafhandeling) toevertrouwd aan onderaannemers.

Wat de beloning van de piloten betreft, is het interview met de vice-voorzitter van de SNPL duidelijk en nauwkeurig.

American Airlines profiteert van het herstel in de VS

(bron Air Journal) 18 juli - **American Airlines**, dat aan het begin van de gezondheids crisis tot 100 miljoen dollar per dag opbrandde, **wist in het tweede kwartaal van 2021 elke dag 1 miljoen dollar aan cash vrij te maken.**

"We sloten het tweede kwartaal af met meer dan 21 miljard dollar in totaal beschikbare liquide middelen, verreweg het hoogste bedrag in de geschiedenis van American", pochten CEO Doug Parker en Robert Isom, hoofd van de Amerikaanse activiteiten. De Amerikaanse luchtvaartmaatschappij, die op 22 juli haar definitieve kwartaalcijfers bekendmaakt, verwacht nog steeds dat de inkomsten in het tweede kwartaal met 37,5% zullen dalen ten opzichte van dezelfde periode in 2019, vóór de pandemie.

Zij verwacht een resultaat tussen een nettoverlies van 35 miljoen en een nettowinst van 25 miljoen.

(...)

De vaccinatiecampagne Covid-19 in de Verenigde Staten heeft een geleidelijke heropening van de economie mogelijk gemaakt en de Amerikanen zijn weer gaan reizen. Het aantal passagiers ligt nog steeds tussen 15% en 20% lager dan vóór de pandemie, maar bedraagt nu regelmatig meer dan 2 miljoen per dag. **Delta Airlines, een andere grote Amerikaanse luchtvaartmaatschappij, heeft ook geprofiteerd van het herstel: het bedrijf meldde beter dan verwachte resultaten voor het tweede kwartaal van 2021 en boekte zelfs zijn eerste nettowinst per kwartaal (652 miljoen dollar) sinds het begin van de**

pandemie

Mijn commentaar: Om de betrekkelijk goede prestaties van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen te analyseren, is het de moeite waard te herinneren aan de oligopolide concentratie van de binnenlandse markt van de VS. Deze concentratie stelt de vier belangrijkste luchtvaartmaatschappijen in staat hun tarieven naar boven bij te stellen zonder klanten te verliezen.

De beheersing van de Covid-19 epidemie op het Noordamerikaanse continent heeft een sneller herstel mogelijk gemaakt dan in Europa.

EU geeft groen licht voor lancering ITA, dat Alitalia vervangt

(Reuters) 15 juli - Italië heeft een akkoord bereikt met de Europese Commissie over de lancering van een nieuwe luchtvaartmaatschappij, Italia Trasporto Aereo (ITA), ter vervanging van het verlieslatende staatsbedrijf Alitalia, zei het ministerie van Financiën op donderdag.

De nieuwe onderneming zal vanaf 15 oktober volledig operationeel zijn, aldus de Schatkist in een verklaring, die van mening is dat deze "constructieve en evenwichtige" overeenkomst de weg vrijmaakt voor de geplande kapitaalverhoging.

Lange en moeizame onderhandelingen tussen Rome en Brussel - met name over de verbindingen tussen IAT en Alitalia - hebben rivaliserende luchtvaartmaatschappijen zoals Ryanair en Wizz Air in staat gesteld marktaandeel te winnen op binnenlandse vluchten in Italië.

In een afzonderlijke verklaring verklaarde het ministerie van Industrie dat dit jaar 2.800 werknemers van Alitalia door ITA zouden kunnen worden overgenomen en nog eens 5.750 tegen 2022. Alitalia had ongeveer 11.000 werknemers.

Mijn commentaar: de gronddiensten en het onderhoud van Alitalia zullen afzonderlijk worden verkocht, via openbare aanbestedingen, zoals vereist door Brussel. Maar ITA zal naast andere investeerders kunnen deelnemen.

Brussel had ook geëist dat de toekomstige maatschappij een duidelijke breuk met Alitalia zou vormen, met name door het Alitalia-logo te laten vallen. Niettemin zal het merk Alitalia worden verkocht door middel van

een openbare aanbesteding, waaraan ITA kan deelnemen.

TAP Air Portugal: Europese Commissie keurt reddingslening van 1,2 miljard euro goed

(bron Tourmag) 16 juli - Op vrijdag 16 juli 2021 heeft de **Europese Commissie reddingssteun van 1,2 miljard euro voor TAP Air Portugal opnieuw goedgekeurd.**

(...)Dit betekent

dat de reeds betaalde reddingssteun niet hoeft te worden terugbetaald terwijl de inspanningen worden voortgezet om een gezond herstructureringsplan uit te werken dat de levensvatbaarheid van TAP op lange termijn garandeert, zonder dat permanente staatssteun nodig is.

(...)

Ter herinnering: **op 10 juni 2021 heeft Portugal bij de Commissie formeel herstructureringssteun aangemeld ten belope van 3,2 miljard euro voor de financiering van een herstructureringsplan van de TAP-groep** via TAP Air Portugal.

Het herstructureringsplan omvat een reeks maatregelen om de exploitatie van TAP Air Portugal te rationaliseren en de kosten te verminderen.

(...)

TAP Air Portugal zal zijn vloot inkrimpen, zijn netwerk rationaliseren en zich aanpassen aan de verwachte daling van de vraag tegen 2023.

Tegelijkertijd onderhandelt TAP opnieuw over haar overeenkomsten met leveranciers en verhuurders en verlaagt zij haar personeelskosten. Portugal is voornemens de herstructurering te financieren. Deze steun zou de vorm aannemen van ongeveer 2,73 miljard EUR aandelenkapitaal of quasi-aandelenkapitaal, inclusief de reddingslening van 1,2 miljard EUR die in aandelenkapitaal zal worden omgezet.

(...)

De Commissie heeft een diepgaand onderzoek ingesteld om beter te kunnen nagaan of het voorgenomen herstructureringsplan en de daarmee verband houdende steun voldoen aan de voorwaarden van de richtsnoeren.

(...)

***Mijn commentaar:** TAP Air Portugal, dat zich vóór de crisis in een delicate situatie bevond, zou in de verleiding kunnen komen om*

toenadering te zoeken tot een Europese grootmacht.

Luchtvaartmaatschappijen verwerpen EU-plan voor belasting op paraffine

(bron AFP) 14 juli - **Het voorstel van de Europese Commissie om geleidelijk belasting te heffen op paraffine voor vluchten binnen de EU om de uitstoot van de luchtvaartsector te verminderen, is "contraproductief", zei de internationale luchtvervoersvereniging IATA woensdag.** "De luchtvaart is op weg naar "decarbonisatie" en heeft geen "strafmaatregelen zoals belastingen" nodig om te veranderen, aldus de IATA in een verklaring. **"In feite onttrekken belastingen geld aan de sector dat investeringen zou kunnen ondersteunen"** om de emissies van de sector te verminderen door vernieuwing van het wagenpark en schone technologieën, **betogde Willie Walsh, de algemeen directeur.** "Om de emissies terug te dringen, moeten de regeringen een constructief beleidskader ten uitvoer leggen dat voorlopig is toegespitst op productiestimulansen" voor duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) en "de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk Europees luchtruim", voegde hij eraan toe.

Andere industriële lobby's hebben op soortgelijke wijze gereageerd, waarbij luchtvaartmaatschappijen, verenigd in de vereniging A4E, ook op de ontwikkeling van elektrische en waterstofvliegtuigen hebben aangedrongen. **De Commissie heeft woensdag voorgesteld paraffine voor vluchten binnen Europa geleidelijk te belasten, terwijl de vliegtuigbrandstof tot nu toe volledig was vrijgesteld.**

De belasting zou geleidelijk worden ingevoerd over een periode van tien jaar, terwijl de minimumdoelstelling voor het gebruik van biobrandstoffen in vliegtuigen zou worden verhoogd en de gratis "vervuilingsvergunningen" die de sector geniet vanaf 2026 zouden verdwijnen, aldus het plan.

De NGO Stay Grounded Network van haar kant "verwelkomde" het voorstel van de Commissie om een einde te maken aan de belastingvrijstelling op paraffine die de luchtvaartsector geniet. Maar hij "veroordeelde de trage invoering" van deze maatregel, de vrijstelling voor luchtvracht en de beperking ervan tot binnenlandse vluchten binnen de EU.

Mijn commentaar: Een belasting zal nooit voorkomen dat paraffine CO2 uitstoot, tenzij de opbrengst van deze belasting wordt gebruikt om een productieketen voor alternatieve brandstoffen op te zetten. Dit is waar de luchtvaartsector om vraagt.

Een ander punt van kritiek is dat, aangezien deze belasting alleen betrekking heeft op vluchten binnen de Europese Unie, zij zou kunnen leiden tot concurrentievervalsing tussen luchtvaartmaatschappijen. Voor een passagier zou het bijvoorbeeld aantrekkelijker zijn om van Marseille naar Londen en terug te vliegen dan van Parijs naar New York. Hij zou dan aan belasting ontsnappen op de vlucht tussen Marseille en Parijs.

Beurs persoverzicht

Olie daalt met meer dan 6%.

(bron AOF) 19 juli - **De prijs van een vat Amerikaanse WTI is met meer dan 6,1% gedaald tot 67,33 dollar**, nadat hij voor het eerst sinds 1 juni onder de 70 dollar was gezakt. **Het zwarte goud wordt afgestraft door de vrees voor een vertraging van de vraag in verband met de verspreiding van de Delta-variant.** Deze bezorgdheid is opnieuw gerezen, ook al hebben de OPEC en haar partners onlangs een akkoord bereikt om hun productie te verhogen. De 23 leden van "Opec +" zijn overeengekomen hun productie vanaf augustus maandelijks met 400.000 vaten per dag (b/d) te verhogen. Zij hebben afgesproken in december bijeen te komen om hun strategie in het licht van de marktontwikkelingen bij te stellen.

In de overeenkomst wordt ook de termijn voor het productieplafond verlengd van april tot december 2022.

Een eerste bijeenkomst begin juli mislukte door een meningsverschil met de Verenigde Arabische Emiraten over hun productiebenchmark. Deze drempel, 3,17 miljoen b/d, stemde niet meer overeen met de volledige productiecapaciteit van het land, die in april 2020 was gestegen tot meer dan 3,8 miljoen b/d.

Na besprekingen tijdens het weekend werd deze drempel verhoogd tot 3,5 miljoen b/d in mei 2022. Daarbij werden de quota verhoogd in verschillende andere landen zoals Irak, Koeweit, Saudi-Arabië en Rusland.

In april 2020, geconfronteerd met dalende prijzen als gevolg van de gezondheids crisis, heeft "Opec+" zijn productie met 10 miljoen vaten per dag (bpd) verminderd. De organisatie heeft dit quotum vervolgens geleidelijk aangepast, waardoor de productieverlaging op ongeveer 5,8 miljoen bpd is uitgekomen.

Mijn commentaar: *Het herstel van de zomer had veel hoop gewekt, maar met de toename van het aantal besmettingen in verband met de*

Delta-variant, zetten de markten vraagtekens bij de winstvooruitzichten voor het derde kwartaal.

Op de beurs staan alle sectoren in het rood, te beginnen met de transport- en vrijetijdssector, die in de frontlinie van de gezondheids crisis staat.

Bonus van de week

Meer dan 100 landen nemen vrijwillig deel aan het Corsia-programma

(bron sustainableaviation) 13 juli - Wist u dat?

Meer dan 100 landen over de hele wereld hebben tot dusver besloten vrijwillig deel te nemen aan het programma van de ICAO (1) inzake koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (CORSA (2)). Dat is meer dan de helft van de lidstaten van de Verenigde Naties.

CORSA, een programma van marktconforme maatregelen, **is niet de enige oplossing om de klimaatverandering tegen te gaan**, maar maakt deel uit van het "pakket maatregelen" dat is ontworpen om de ambitieuze mondiale doelstelling van de ICAO, namelijk een koolstofneutrale groei van de internationale luchtvaart vanaf 2019, te helpen verwezenlijken.

CORSA vormt dus een aanvulling op de maatregelen voor technologische innovatie en vlootvernieuwing, operationele verbeteringen (op de grond en in de lucht) en een versnelde invoering van duurzame alternatieve brandstoffen, die in eerdere infografieken zijn geïllustreerd. Het is het eerste op de wereldmarkt gebaseerde mechanisme dat voor een volledige industriële sector is opgezet. Hoe meer staten zich aansluiten

CORSA, hoe hoger de emissies die onder de compensatievoorschriften van de regeling vallen en hoe groter de milieueffectiviteit ervan.

1: De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) is het gespecialiseerde agentschap van de Verenigde Naties dat verantwoordelijk is voor de burgerluchtvaart

2: CORSA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) is in 2016 aangenomen door de Vergadering van de ICAO.



Einde van het persoverzicht

Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

Op mijn [navigatiesite](#) vindt u de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen telkens wanneer u uw postadres wijzigt, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres op te geven**. Deze zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 19 juli gesloten op **3,792 euro**. Het is deze week sterk gedaald met -4,91%. Het heeft bijna 30% verloren in drie maanden. Het zwakke herstel van de activiteit, dat het gevolg is van het verschijnen van de Delta-variant, is de belangrijkste verklaring.

Vóór de coronavirus-epidemie stond het aandeel Air France-KLM op 9,93 euro.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,24 euro. Het hoogste koersdoel is 5 euro, het laagste 1 euro. U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheidscrisis.

Brent (Noordzee)

olie is sterk gedaald van \$6 tot \$69

per vat, door de vrees voor een vertraging van de vraag als gevolg van de verspreiding van de Delta

Sinds een dieptepunt eind oktober 2020 (37 dollar) was het gestaag gestegen.

Nu het luchtverkeer aantrekt, is deze hoge prijs slecht nieuws voor de luchtvaartmaatschappijen.

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

U kunt reageren op dit persbericht of mij informatie of gedachten sturen die mij kunnen helpen mijn taken als directeur van de Air France-KLM groep beter uit te voeren.

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die verband houdt met de groep Air France-KLM of met het aandeelhouderschap van de werknemers...

Tot ziens.

Om de laatste maandag persrecensies te vinden, [klik hier](#)

Als u dit persbericht goed vindt, geef het dan door.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) een emailadres

naar keuze te [geven](#).

François Robardet

Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouders van PNC en PS zijn.

Je kunt me vinden op mijn twitter account [@FrRobardet](#)

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCChis persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Indien u deze brief/persbericht niet meer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#).

Indien u het persbericht liever op een ander adres ontvangt, kunt u mij dat laten weten.

Om mij te contacteren: [bericht voor Francois Robardet](#). 10911 mensen ontvangen dit persbericht live