

Als Air France-KLM nog moet herkapitaliseren



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°834, 15 november 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](#)  [.het is hier.](#)  [vindt u deze hier](#) 

Persoverzicht van maandag

> Als Air France-KLM nog moet herkapitaliseren, is Lufthansa klaar met terugbetalen Duitse staatssteun

(bron La Tribune) 13 november - **Lufthansa** heeft zojuist een grote slag geslagen voor haar herstel. De Duitse groep kondigde op 12 november aan **dat zij alle bedragen had terugbetaald die de Duitse federale regering haar had betaald om de ineenslorting van het luchtvervoer in 2020 te boven te komen**. De groep heeft aldus haar strategische vrijheid herwonnen, met name om belangrijke kapitaaloperaties uit te voeren, en distantieert zich van Air France-KLM. (...)

In juni 2020 had de Lufthansa-groep van de Duitse federale regering, via het Economisch Stabiliseringsfonds (ESF), een steun- en leningenpakket van maximaal 9 miljard euro gekregen. Uiteindelijk zal het slechts 3,8 miljard euro hebben gebruikt, waardoor de rest teniet wordt gedaan. 306 miljoen geïnvesteerd door het ESF in het kapitaal van Lufthansa, met een participatie van 20%.

Om de staat terug te betalen, heeft Lufthansa zwaar vertrouwd op het openstellen van de kapitaalmarkten met verschillende emissies van bedrijfsobligaties sinds eind 2020: 1 miljard euro in november 2020 (plus 600 miljoen euro aan converteerbare obligaties), 1,6 miljard euro in februari 2021, 1 miljard euro in juli en ten slotte 1,5 miljard euro enkele dagen geleden. Daarbij komt nog een kapitaalverhoging van 2,2 miljard euro in oktober, **waardoor in één jaar tijd in totaal bijna 8**

miljard euro werd opgehaald.

Ondanks de crisis in de luchtvaartsector is de Duitse groep er dus in geslaagd aantrekkelijk te zijn op de markten en kapitaal aan te trekken. Snelle kostenbesparende maatregelen hebben bijgedragen tot deze aantrekkelijkheid sinds eind 2020. **Lufthansa beweert momenteel kostenbesparingen van ongeveer 2,5 miljard euro per jaar te hebben doorgevoerd, waaronder het schrappen van bijna 30.000 banen.** De goede prestaties van het verkeer deze zomer, met het genereren van cash, heeft ook bijgedragen tot de versterking van zijn positie.

Daardoor kon zij in februari 1 miljard euro terugbetalen aan de overheidsbank KfW, vervolgens in oktober een eerste tranche van 1,5 miljard aan het ESF en ten slotte in november 1 miljard. Dat is 3,5 miljard euro van de 3,8 miljard. **Deze terugbetaling van overheidssteun stelt de groep uiteraard niet in staat haar schuld te verminderen** en het niveau van de nettoschuld blijft hoog. Eind september bedroeg het ongeveer 9 miljard euro. Maar, zoals een analist opmerkt, **door deze overdracht naar de kapitaalmarkten kan Lufthansa tarieven hanteren die veel betaalbaarder zijn dan die van overheidssteun.** Deze laatste bedroegen 4% in 2020 en 2021, en zouden daarna naar verwachting stijgen.

De laatste stap in de terugtrekking van de Duitse staat zal de verkoop zijn door het ESF van zijn resterende aandeel in Lufthansa. Het fonds heeft in augustus al 6% verkocht en heeft nu tot oktober 2023 de tijd om de resterende 14% te verkopen.

Met deze terugbetaling bevrijdt Lufthansa zich ook van de door de Duitse Staat en vooral de Europese Commissie geëiste tegenhangers. Brussel verbood de groep een grootschalige kapitaaloperatie uit te voeren totdat het 75% van het ontvangen staatsgeld had terugbetaald. Op korte termijn is er geen operatie in zicht, maar Carsten Spohr had gewaarschuwd dat de bewegingen vanaf 2022 zouden kunnen versnellen, zodra de "winterslaaperperiode" voorbij is. Om volgend jaar opnieuw een grote capaciteit online te brengen, zullen de luchtvaartmaatschappijen opnieuw cash moeten verbranden en aldus kansen moeten creëren.

Lufthansa zal dan in staat zijn de opbrengst van deze eventuele afstotingen te gebruiken om haar schuld te verminderen en nieuwe investeringen voor te bereiden. **De Duitse groep overweegt momenteel hoe de waarde van haar onderhoudstak, Lufthansa Technik, kan worden verhoogd, hetzij door een gedeeltelijke verkoop aan een financiële of industriële investeerder, hetzij door een beursnotering.** Het besluit zal voor het eind van het jaar worden genomen, met het oog op een operatie volgend jaar. **De groep bestudeert ook de verkoop van haar cateringdochter LSG en haar**

platform voor het beheer van zakenreizen Airplus. Volgens een analist zou dit volgend jaar een kasinstroom van twee tot drie miljard euro kunnen genereren.

Lufthansa neemt dus enige afstand van Air France-KLM. Aangezien beide groepen tijdens de crisis afhankelijk waren van staatssteun, staan zij niet langer op gelijke voet. Ondanks een positieve zomer heeft het Franse concern de ontvangen staatssteun nog steeds niet terugbetaald en blijft het dus beperkt in zijn bewegingsvrijheid. De onderneming heeft haar schuld sinds het begin van het jaar weliswaar met 3 miljard euro verminderd, maar dit is vooral te danken aan de kapitaalverhoging die grotendeels door de Franse staat is ondersteund en aan de omzetting van de rechtstreekse lening van de staat in "perpetual quasi-equity".

Terwijl Lufthansa niet langer afhankelijk is van de Duitse staat en thans volledig op de markten wordt gefinancierd, zal Air France-KLM een nieuwe herkapitalisatie moeten ondergaan voordat het op hetzelfde kan hopen.

Mijn commentaar: Hoe heeft Lufthansa de Duitse staat kunnen terugbetalen zonder winst te maken?

De Duitse luchtvaartmaatschappij leende hoofdzakelijk van beleggers via obligatie-emissies. Hierdoor kon Lufthansa voldoen aan de eisen van de Europese Commissie.

In haar recente mededeling heeft de groep Air France-KLM aangegeven op soortgelijke wijze te werk te zullen gaan. De Algemene Vergadering van de Frans-Nederlandse groep heeft (in mei jl.) resoluties aangenomen die dit toestaan.

Een nieuw onderhoudscentrum voor motoren van Air France wordt eind 2023 geopend op Orly

(bron Les Echos) 12 november - Een productiviteitswinst bij de behandeling van Air France-motoren en meer innoverende technologieën. Dit is de ambitie van Air France Industries voor haar toekomstige motoronderhoudscentrum, dat op het platform van de luchthaven van Orly (Val-de-Marne) zal worden gevestigd. Op maandag 8 november 2021 werd de eerste steen gelegd voor het gebouw, "Single Roof MM 4.0" genaamd.

(...)

In plaats van drie afzonderlijke werkplaatsen zullen in "Single Roof MM 4.0" alle onderhoudsactiviteiten van Air France Industries worden samengebracht. Volgens de groep zal deze hergroepering de verwerkingstijd van de motor met 15% verminderen. In de nieuwe

vestiging zullen ook motoren van de nieuwe generatie kunnen worden onderhouden, die naar verluidt minder CO2 uitstoten en stiller zijn. In een persbericht noemt de onderneming als voorbeeld de motor die het vliegtuig A220 van Airbus aandrijft.

(...)

De activiteit motoronderhoud vertegenwoordigt momenteel 800 banen. En volgens Grand-Orly Seine Bièvre bedragen de **aanwervingsdoelstellingen van het toekomstige onderhoudscentrum 300 monteurs en managers gedurende de eerste drie jaar.** Daarom heeft de EFA zich er in een persbericht toe verbonden Air France Industries te steunen in haar behoefte aan opleiding in de regio. Bovendien heeft de onderneming reeds een cursus motoronderhoud ontwikkeld met de CFA des métiers de l'aérien in Bonneuil-en-France (Val-d'Oise) en de vereniging Jérémy. Deze laatste biedt werkzoekenden in de regio een opleiding in luchthavenberoepen aan.

Voor haar nieuwe onderhoudscentrum voor motoren heeft Air France Industries financiële steun gekregen van de staat via France Relance en van de regio Île-de-France in het kader van haar steun voor onderzoek- en ontwikkelingsprojecten. Met deze bedragen is respectievelijk 800.000 euro en 1,2 miljoen euro gemoeid. **In totaal zal de operatie 30 miljoen euro kosten.** Volgens het bedrijf moet **"Single Roof MM 4.0" tegen eind 2023 worden opgeleverd en operationeel zijn.**

***Mijn commentaar:** Met dit nieuwe instrument is AFI KLM E&M in staat nieuwe markten te veroveren voor de GE90 (die de Boeing 777 aandrijft).*

Zij zal ook onderhoudscapaciteiten kunnen verwerven voor de Pratt & Whitney PW1500G (die haar A220's aandrijft) en de Trent XWB (die haar A350's aandrijft).

Tegelijkertijd zal zij de CFM56-5B-motoren in Orly blijven onderhouden, terwijl de werkzaamheden aan de A330-motoren bij KLM E&M in Amsterdam zullen blijven.

Emirates Airlines: halfjaarverlies van 1,6 miljard dollar

(bron AFP) 10 november - **Emirates Airlines heeft in de eerste helft van het boekjaar een verlies geleden van 1,6 miljard dollar (1,4 miljard euro)** en blijft in het rood staan als gevolg van de pandemie, aldus de grootste luchtvaartmaatschappij van het Midden-Oosten, gevestigd in Dubai, in een verklaring.

Daarentegen stegen de inkomsten met 86 procent tot 5,9 miljard dollar

in dezelfde periode, van 1 april tot 30 september, voegde het bedrijf daar woensdag in een verklaring aan toe.

(...)

In juni kondigde Emirates zijn eerste jaarlijkse verlies in meer dan drie decennia aan, nadat de coronavirus pandemie de luchtvaartsector zwaar had getroffen. De maatschappij zei toen dat ze 3,1 miljard dollar (**2,7 miljard euro**) steun had gekregen van haar eigenaar, de regering van Dubai, om haar te helpen de crisis te overleven.

Wizz Air zegt dat het vertrouwt op organische groei, maar "niet blind is".

(Reuters bron) 14 nov - **Wizz Air chief executive** Jozsef Varadi zei op zondag dat **de Hongaarse low-cost carrier is ontworpen voor organische groei**, maar was niet "blind".

"(Wizz) is een platform gebaseerd op organische groei. Ik denk dat wat we zeggen is dat we natuurlijk geïnteresseerd zijn in het consolideren van de markt en tot op zekere hoogte kunnen we betalen voor dit spel; we kunnen bijvoorbeeld slots op luchthavens terugkopen," vertelde Varadi aan Reuters.

"Wij houden de markt in het oog wat de trends betreft en dat zullen wij blijven doen. **Wij zijn geen Lufthansa, wij zijn geen IAG. Dat zijn krachten die zich consolideren, niet wij.** Wij zijn een organisch bedrijf met een duidelijk omschreven bedrijfsmodel, maar we zijn niet blind," zei hij na de aankondiging van een order voor 102 jets in Dubai.

In september zei EasyJet dat het een overnamebod had afgewezen en in plaats daarvan had besloten 1,7 miljard dollar op te halen bij de aandeelhouders en het alleen te doen. Het bedrijf weigerde de naam van de overnemer te noemen, maar een bron die bekend was met de zaak vertelde Reuters dat het Wizz Air was.

Mijn commentaar: De verklaring van de CEO van Wizz Air klinkt als een afzien van plannen om een luchtvaartmaatschappij te kopen, of het nu easyJet is of een andere low-cost maatschappij.

Misschien is een dergelijk project onverenigbaar met de doelstellingen die in juli jl. aan Jozsef Varadi zijn toegewezen.

*Als hij er onder meer in slaagt de koers van het aandeel op te krikken tot 120 pond (bij de aankondiging stond het op 48,25 pond), krijgt hij een bonus die kan oplopen tot 100 miljoen pond (120 miljoen euro)!
Geen commentaar ...*

> Airbus: Indigo Partners bestelt 255 A321-toestellen

(stock market source) 15 november - Op de Dubai Airshow kondigde **Indigo Partners portfolio luchtvaartmaatschappijen Wizz Air (Hongarije), Frontier (VS), Volaris (Mexico) en JetSMART (Chili, Argentinië) een vaste order aan bij Airbus voor 255 vliegtuigen uit de A321neo-familie** in het kader van de Indigo Partners-overeenkomst.

De bestelde vliegtuigen zijn een mix van A321neo's en A321XLR's. Ze zullen als volgt aan luchtvaartmaatschappijen worden geleverd:

- Wizz Air: 102 vliegtuigen (75 A321neo + 27 A321XLR)

- Frontier: 91 vliegtuigen (A321neo)

- Volaris: 39 vliegtuigen (A321neo)

- JetSMART: 23 vliegtuigen (21 A321neo + 2 A321XLR) Naast

deze bestelling zullen Volaris en JetSMART 38 A320neo-toestellen ombouwen tot A321neo.

Deze bestelling brengt het totale aantal door

partnerluchtvaartmaatschappijen van Indigo bestelde vliegtuigen van de A320-familie op 1.145.

De A321neo is uitgerust met een nieuwe generatie motoren en Sharklets, die een brandstof- en CO₂-besparing van meer dan 25% opleveren, alsook een geluidsreductie van 50%.

De A321XLR versie biedt een uitbreiding van het bereik tot 4.700 nm.

De vliegtijd van de A321XLR kan oplopen tot 11 uur.

(...)

De onderhandelde waarde van de bestelling is niet gespecificeerd.

Indigo Partners LLC is een private-equityfonds gevestigd in Phoenix, Arizona. Het is gericht op wereldwijde investeringen in luchtvervoer.

***Mijn commentaar:** Indigo Partners is de op een na grootste aandeelhouder, met een belang van 7,7%, in de ultra low-cost maatschappij Wizz Air.*

De andere hoofdaandeelhouders zijn twee van de drie grootste pensioenfondsbeheerders in de wereld.

De bestelling van de A321XLR zou Wizz Air Abu Dhabi, een dochteronderneming van Wizz Air uit de Verenigde Arabische Emiraten, in staat kunnen stellen Azië en Afrika te bedienen. Zijn algemeen directeur, Jozsef Varadi, had in april jongstleden al op deze mogelijkheid gewezen.

Luchtvaartsector trekt eerste lessen uit de crisis op show

Dubai

(bron Les Echos) 14 november - **De Dubai Air Show**, die deze zondag zijn deuren opent tot 18 november (...) - de eerste sinds het begin van de pandemie - **markeert de intrede in de wereld na de crisis. Een wereld in het verlengde van de vorige**, (...) maar ook, met enkele belangrijke veranderingen.

De laatste editie van de Airbus 20-year market outlook study, die aan de vooravond van de show werd onthuld, illustreert deze verandering in continuïteit. Over het geheel genomen zijn deze prognoses niet ingrijpend gewijzigd. **Airbus verwacht nog steeds 39.000 leveringen van nieuwe vliegtuigen met meer dan 100 zitplaatsen tegen 2040** (vergeleken met 39.213 voorspeld in de editie 2019), alle modellen en fabrikanten samen, met een groot aandeel eenbaisse middellangeafstandsvliegtuigen van het type A320 en A220 (29.700). Volgens commercieel directeur Christian Scherer van Airbus heeft de Covid-crisis er zeker toe geleid dat de luchtvaartsector in de wereld twee jaar van groei heeft verloren. Maar het verkeer zou al in 2023 kunnen terugkeren naar het niveau van 2019. En op **lange termijn kan het luchtvervoer nog steeds rekenen op een groei van ongeveer 4% per jaar**, zoals vóór de crisis, waardoor het mondiale luchtverkeer de verwachte 8 miljard passagiers rond 2040 zou kunnen overschrijden. Hoewel de crisis de ontwikkeling van het luchtvervoer niet op losse schroeven heeft gezet, tekenen zich op de achtergrond toch enkele opmerkelijke veranderingen af. Het eerste betreft het aandeel van de leveringen van vliegtuigen die bedoeld zijn om oudere vliegtuigen te vervangen. In de Airbus-studie is dit gestegen van 35% in 2019 tot 40%, d.w.z. ongeveer 15 250 vliegtuigen van de geplande 39 000.

(...)

Ondanks de financiële moeilijkheden hebben de meeste luchtvaartmaatschappijen hun orders niet geannuleerd - sommige zijn zelfs opnieuw begonnen te bestellen - waaruit blijkt dat zij hun vloot willen moderniseren zonder te wachten tot de groei weer aantrekt.

(...)

" Tot nu toe werd deze wens om te vernieuwen gestuurd door de prijs van brandstof, maar daar zijn nu milieuoverwegingen bijgekomen, legt Christian Scherer uit. Vandaag bestaat slechts 13% van de wereldvloot uit vliegtuigen van de nieuwe generatie. Deze nieuwe generatie vliegtuigen kan het brandstofverbruik - en dus de CO2-uitstoot - met 25% verminderen," wijst hij erop.

Deze grotere aandacht voor efficiëntie verklaart ook **een andere nieuwe ontwikkeling: de opkomst van het marktsegment van de vliegtuigen in het middensegment**, dat de kloof overbrugt tussen

vliegtuigen voor de middellange en lange afstand. **Het meest succesvolle voorbeeld is de Airbus A321 XLR**, die tussen 2023 en 2024 in gebruik zal worden genomen. **Deze nieuwe, langereafstandsversie van Airbus' grootste eendeksvliegtuig zal in staat zijn zowel middellangeafstands- als transatlantische routes te exploiteren.**

"De A321 XLR zal het spel veranderen," zegt Airbus. Tot nu toe was het, om een langeafstandsroute te starten, nodig een breedrompvliegtuig voor de lange afstand te nemen, zelfs indien het verkeer dit niet echt rechtvaardigde. Met de A321 zullen luchtvaartmaatschappijen langeafstandsroutes kunnen ontwikkelen vanuit regionale steden zonder gebruik te hoeven maken van grote hubs.

Dit is stof tot nadenken voor Boeing, dat zich vóór de crisis afvroeg wat de marktvooruitzichten waren voor een nieuw "middenklasse"-vliegtuig en dat nog niet heeft afgezien van het idee om een nieuw model te lanceren zodra de crisis voorbij is. "Vandaag weten we dat de markt wel degelijk bestaat.

Een andere belangrijke les die uit de crisis kan worden getrokken, is het nieuwe belang van luchtvracht. Door de daling van het passagiersvervoer is het vrachtvervoer, dat vroeger als een eenvoudige aanvulling op de activiteiten werd beschouwd, voor veel luchtvaartmaatschappijen een levensader geworden. En ondanks de opleving van het verkeer blijft de vraag naar luchtvracht sterk tegen hoge tarieven. Dit heeft geleid tot een sterke stijging van de marktprognoses van Airbus, dat tegen 2040 een vraag verwacht naar 3.000 vrachtvliegtuigen, d.w.z. een derde meer dan vóór de crisis. Ook worden de nieuwe projecten van Airbus en Boeing voor de vrachtvliegtuigmarkt toegelicht. **De Europese vliegtuigbouwer, die tot dan toe niet erg actief was, kondigde afgelopen zomer als eerste een vrachtversie van de A350 aan.** "We zijn zeer tevreden met de reactie van de markt op deze aankondiging," zegt Christian Scherer, die op de luchtshow van Dubai een eerste order zou kunnen ondertekenen. **Boeing van zijn kant heeft zijn klanten een vrachtversie van de 777X beloofd, waarvan de commerciële lancering werd verwacht op de luchtshow van Dubai. Dit zal waarschijnlijk niet het geval zijn, aangezien** de Amerikaanse vliegtuigbouwer de besprekingen met de eerste potentiële klanten, waaronder Emirates en Qatar Airways, blijkbaar nog niet heeft afgerond. Maar intussen heeft Boeing de productie van de klassieke 777-vrachtvliegtuigen al opgevoerd en sinds het begin van de crisis zo'n 50 orders genoteerd.

Mijn commentaar: In 2018 bedroeg de wereldwijde vloot van passagiers- en vrachtvliegtuigen 23.000.

Als dit aantal, zoals Airbus verwacht, tegen 2040 verdubbeld is, zullen de brandstofbesparingen door het gebruik van zuinigere motoren niet volstaan om de CO2-reductiedoelstellingen te halen.

Luchtvaartmaatschappijen zullen andere manieren moeten vinden om hun koolstofvoetafdruk te verkleinen.

Voor Europese luchtvaartmaatschappijen, die hun vloot naar verwachting niet drastisch zullen zien toenemen, zou het gebruik van biobrandstoffen een oplossing kunnen zijn, indien deze in voldoende hoeveelheden beschikbaar zouden zijn.

De kwestie zal complexer zijn in Azië en Afrika. Aangezien wordt verwacht dat hun vloot drastisch zal groeien, zullen Aziatische en Afrikaanse luchtvaartmaatschappijen extra manieren moeten vinden om hun koolstofvoetafdruk te verkleinen.

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 15 november gesloten op 4,231 euro. Het is deze week sterk gedaald met -8,76%. Het heeft de helft verloren van wat het in de voorgaande twee weken had gewonnen (na de aankondiging van beter dan verwachte

kwartaalresultaten was het met 19,5% gestegen).

Vóór de coronavirusepidemie noteerde het aandeel Air France-KLM 9,93 euro.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,29 euro. Het hoogste koersdoel is 5,5 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 gezondheids crisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week aanzienlijk gedaald met \$3 tot \$81.

Eind oktober 2020 stond hij op een dieptepunt van 37 dollar.

Op 25 oktober had Brent met 86 dollar een niveau bereikt dat sinds 2014 niet meer was gezien, gesteund door verstoringen van het aanbod en de onderliggende vraag. De prijs van aardgas blijft stijgen tot het hoogste niveau in ten minste zeven jaar. Beleggers lijken het gevoel te hebben dat olie- en gasproducenten tijdens de pandemie te veel hebben bezuinigd, zodat de druk van de vraag de markt uit evenwicht brengt.

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 François Robardet](#). 10966 mensen ontvangen dit persbericht live