



| Flash Info de l'Administrateur Air France- KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers
en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

nr. 81, 7 oktober 2019.

Si vous ne vous ne voyez pas correctement cette page, ou si vous vous lire les versions anglaises ou néerlandaises.

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,

[suivez ce lien](#)  [, het is hier.](#)  [vindt u deze hier...](#) 

*Gelukkige verjaardag KLM Gelukkige verjaardag KLM ...
Gelukkige verjaardag KLM ... Bon jubileum KLM !*

> Een eeuw KLM

(bron KLM) 7 oktober 2019 - **In 1919 werd KLM Royal Dutch Airlines opgericht. KLM is daarmee de oudste luchtvaartmaatschappij ter wereld die nog steeds onder haar oorspronkelijke naam opereert (....).**

7 oktober 1919 'Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Koloniën'

Oprichting van de 'Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Koloniën' zoals het toen werd genoemd. De oprichters zijn een groep investeerders die Albert Plesman hebben gevraagd om het dagelijkse toezicht op de onderneming over te nemen. Plesman zou later directeur van KLM worden.

17 mei 1920 De eerste vlucht van de KLM De eerste KLM-vlucht.

Piloot Jerry Shaw vliegt met de gehuurde DeHavilland DH-16 van Londen naar Schiphol. Aan boord zijn twee journalisten, een brief van de burgemeester van Londen aan zijn collega in Amsterdam en een stapel kranten.

1935 De introductie van cabinepersoneel aan boord.

Het eerste cabinepersoneel was allemaal mannelijk, de 'Stewards'; kort daarna volgde een groep dames, de 'Stewardesses'. Het cabinepersoneel verving de boordwerktuigkundigen; tot dat moment was de passagiersverzorging, naast hun technische taken, de verantwoordelijkheid van de ingenieur. De belangrijkste taak van het cabinepersoneel was de veiligheid aan boord en dat is nog steeds het geval.

21 mei 1946 Amsterdam - New York

De start van de dienst tussen Amsterdam en New York met een Douglas DC-4 van 'Rotterdam'. KLM is de eerste luchtvaartmaatschappij die het Europese vasteland met Amerika verbindt en de dienst is de start van het KLM-netwerk in het westen. Het transatlantisch netwerk van KLM is nog steeds van groot belang.

1 april 1958 De invoering van de Economy Class.

Hoewel het iets eenvoudiger is dan de toeristenklasse, doet KLM er alles aan om het serviceniveau zo hoog mogelijk te houden. De nieuwe economy class maakt vliegereizen betaalbaarder en het aantal passagiers neemt in drie maanden tijd met 27% toe.

25 maart 1960 De introductie van het Jetmotor tijdperk

De PH-DCA 'Albert Plesman' landt op Schiphol en markeert het begin van het Jetmotor tijdperk bij KLM. De Douglas DC-8 heeft 4 straalmotoren waardoor de vliegtijd veel korter is en er minder stops nodig zijn. Vanaf dit moment duren de vluchten niet langer dagen, maar uren. Het nieuwe vliegtuig kon in de helft van de tijd naar New York vliegen.

28 april 1967 Schiphol Centrum als nieuwe thuisbasis.

Op advies van voormalig Stationshoofd Jan Dellaert werd Schiphol zo ontwikkeld dat vliegtuigen in alle richtingen met harde wind uit alle richtingen konden landen.

16 oktober 1975 De toevoeging van de eerste Boeing 747-306B Combi aan de vlootDit

is het enige vliegtuig dat zowel passagiers als vracht vervoert. De mogelijkheden die dit toestel biedt, vergroten de flexibiliteit van KLM en versterken haar positie in de markt.

december 1991 Invoering van het loyaliteitsprogramma

Op het vasteland van Europa introduceert KLM als eerste luchtvaartmaatschappij een loyaliteitsprogramma voor klanten, 'Flying Dutchman'. Dit programma wordt in 2005 omgedoopt tot 'Flying Blue'.

Maart 1994 World Business Class

KLM en Northwest airlines introduceren de 'World Business Class', een nieuwe klasse gericht op de zakelijke reiziger op intercontinentale vluchten. De WBC biedt een niveau van comfort tussen dat van economy class en Royal Class.

29 juni 1996 De eerste KLM-vlucht naar Beijing.

Dit is de eerste stap in een groeiend aantal bestemmingen binnen China en een groeiende samenwerking met Chinese luchtvaartmaatschappijen. Vanaf dit moment is China één van de belangrijkste bestemmingen voor KLM.

5 mei 2004 Oprichting van AIR FRANKRIJK-KLM

Op deze dag wordt de fusie van de twee luchtvaartmaatschappijen officieel. 7 maanden eerder, in september 2003, besloten de luchtvaartmaatschappijen hun krachten te bundelen.

25 augustus 2005 Inleiding Airbus A330

Airbus levert de eerste A330 af aan KLM. Dit toestel vervangt de B767 die langzaam uit de vloot wordt gehaald.

30 juni 2011 De eerste vlucht naar Parijs met BioFuel

In 2007 gaat KLM samen met een aantal partners op zoek naar alternatieven voor fossiele brandstoffen. Een aantal alternatieven worden onderzocht, waaronder BioFuel gemaakt van algen, cameline (een plant), jathropa-olie (een noot) en tenslotte gebruikt frituurvet. Een van de voorwaarden voor het gebruik van deze brandstof is dat het geen negatieve invloed heeft op de voedselketen en geen negatieve effecten heeft op het milieu.

Mijn commentaar: 100 jaar geleden werd KLM opgericht. Het is een integraal onderdeel van het Nederlandse erfgoed.

U vindt boven de verschillende stadia die de geschiedenis hebben gemarkeerd.

> **KLM is rotsvast**

(bron: De Telegraaf) 7 oktober 2019 - **Het KLM-merk is rotsvast en kan nog honderd jaar mee.** Dat is de boodschap van CEO Pieter Elbers, die, onverzettelijk en met een blauw hart, de luchtvaartmaatschappij leidt. KLM is de oudste luchtvaartmaatschappij die nog steeds onder haar oorspronkelijke naam actief is. "Het is soms vergeten, maar het is heel bijzonder wat we hier in Nederland hebben." (...)

"Het bedrijf doet het beduidend beter dan vijf jaar geleden, we hebben een hogere klanttevredenheid en een betere financiële positie. De aanzienlijke investeringen en personeelsinspanningen hebben hun vruchten afgeworpen", zegt Elbers. Hij is blij dat de honderdste verjaardag in goede gezondheid wordt gevierd. "Ik ben daar enorm trots op, maar je moet altijd vooruit blijven kijken. Resultaten uit het verleden zijn geen garantie voor de toekomst." (...)

Toch **is milieuvervuiling in de luchtvaart plotseling een groot thema geworden. KLM heeft de boodschap begrepen en wereldwijd de aandacht getrokken met een recente oproep om verantwoord te vliegen,** dat wil zeggen: denk na voordat je vliegt. "KLM, en ik persoonlijk, neem dit zeer serieus", zegt Elbers, als er naar gevraagd wordt. Met dit initiatief op het gebied van duurzaamheid is KLM de eerste in de luchtvaartindustrie. (...)

De duurzaamheidsagenda wordt de komende tien jaar belangrijk bij KLM. Elbers wijst erop dat veranderingen soms tijd nodig hebben. **"We investeren in een fabriek voor biobrandstof,** die pas in 2022 operationeel zal zijn. **We werken serieus aan CO2-compensatie, we investeren miljarden in nieuwe vliegtuigen, maar we moeten onze verdien capaciteit behouden.** Daarom hoop ik dat er in ons netwerk ruimte is om verder te groeien. Deze groei is noodzakelijk om onze positie op het wereldtoneel te behouden. De wereld zal niet wachten op KLM of de Nederlandse polders. We moeten alle zeilen bijzetten en onze kansen grijpen", zegt Elbers. (...)

"We hebben honderd jaar lang met passie kunnen opereren en pionieren, dus ik heb er het volste vertrouwen in dat er voldoende kennis en expertise is om dat voort te zetten. We hebben geen recht op iets, we moeten het verdienen. Elke dag weer."

> Peter Hartman: 'Zonder Air France zou KLM aanzienlijk kleiner zijn geweest'.

(bron: Zakenreis Magazine) 21 april 2019 - Tussen april 2007 en juli 2013 was Hartman de hoogste baas bij de luchtvaartmaatschappij. (...)

Vanaf het begin was u als bestuurslid betrokken bij de onderhandelingen met Air France. Wat waren de overwegingen met betrekking tot een mogelijke samenwerking met de Fransen?

"Aan het begin van deze eeuw was de KLM niet op een goede plek, met een tekort aan geld en een krimpend netwerk. (...)

Met de Britten was hun motto: Onze manier is de juiste. **De manier waarop British Airways de twee maatschappijen samen wilde schudden, betekende dat KLM een feeder naar Londen zou worden.** Naar alle waarschijnlijkheid zouden we de merknaam KLM zeer snel zijn kwijtgeraakt. (...)

Lufthansa was ook geen optie, omdat die samenwerking niet zou worden goedgekeurd door de Europese Commissie, omdat we te veel dominantie in onze regio zouden hebben. (...)

Toen kwam Air France in beeld. De houding van de Fransen was veel comfortabeler. Ze waren chauvinistisch, maar op een heel andere manier dan de Britten, die volstrekt arrogant waren. Jean-Cyril Spinetta, de toenmalige CEO van Air France, dwong ons niet om het op zijn manier te doen. We gaan het allebei doen, dan ben je sterk in beide richtingen', zei hij. Spinetta was een verstandige visionair. Hij was, mede dankzij zijn persoonlijkheid, ook altijd bereid om naar ons te luisteren. **Daarom werd een holding opgericht, met twee dochterondernemingen en drie divisies daaronder: passagiers, vracht en technisch onderhoud.** (...)

Spinetta zei tijdens de onderhandelingen: Ik wil dat we met z'n vieren verder gaan'. Hij bedoelde zichzelf, zijn COO Pierre-Henri Gourgeon, Leo van Wijk en ikzelf. Hij wist heel goed dat op zo'n moment headhunters klaar staan om je mee te nemen. Spinetta drong aan op continuïteit en betrokkenheid. Ik reken op je', zei hij. Hij wilde de garantie dat we samen de eerste grote stappen zouden zetten. En dat is wat er gebeurd is." . (...)

Hebben de Fransen na 2004 de leiding genomen?

"Mensen die me kennen, weten dat ik niet het type ben om dat te laten gebeuren. En het is niet gebeurd. Natuurlijk hadden we verhitte discussies, maar niet via de media. In ons topteam met Jean-Cyril Spinetta hadden we voldoende mogelijkheden om onze gezamenlijke strategie uit te voeren. Daarbij is altijd rekening gehouden met de belangen van zowel luchtvaartmaatschappijen als hubs. **Het huidige idee in Nederland dat Air France-KLM alleen door de Fransen werd bestuurd, is verkeerd. Vanaf het begin zijn Nederlanders, dus van KLM, altijd betrokken geweest bij discussies en beslissingen in Parijs, op het hoogste niveau.** Kijk naar Michael Wisbrun, die voor Air France-KLM heeft gevlogen, en Pieter

Bootsma, die nog steeds verantwoordelijk is voor het netwerk van de hele groep, inclusief allianties. Ook bij de onderhoudsdivisie is er veel bereikt. Ton Dortmans speelde daarbij een belangrijke rol. En laten we ook Frédéric Gagey niet vergeten, die nu CFO van de groep is, maar jarenlang dezelfde functie heeft bekleed als de financiële man van KLM." (...)

Van Wijk, en later ikzelf, waren vice-voorzitter van de groep en in deze functie kregen we genoeg ruimte om een bijdrage te leveren. Als je een goed businessplan had, kon je Air France altijd overtuigen. (...) Natuurlijk kwam het chauvinisme soms naar buiten, aan beide kanten. (...) In deze periode zijn we erin geslaagd de omzet van KLM te verhogen van EUR 6 miljard naar EUR 10 miljard. KLM deed het altijd beter dan Air France op het gebied van winstgevendheid en dat alles op basis van een tweemerkenstrategie."

Op welke wijze heeft KLM geprofiteerd van de fusie?

"KLM heeft zich al die jaren kunnen uitbreiden dankzij Air France - niet ondanks dat. KLM heeft een ongelooflijk aantal lange-afstandsbestemmingen gekregen, ook bestemmingen die we als onafhankelijke vervoerder zouden hebben moeten opgeven. We hebben ons merk kunnen behouden en nu kan KLM dit jaar onder eigen naam haar honderdjarige bestaan bereiken. Dat is een enorme prestatie. (...)

De Nederlandse bijdrage op aandeelhoudersniveau was na de fusie zeer gering. Maakte je je daar geen zorgen over?

"Ja, dat deed het wel. Daarom heb ik in 2012 samen met een grote groep particuliere investeerders gekeken naar een gezamenlijk belang in Air France-KLM. (...)

Ik nam het plan eerst mee naar de toenmalige minister van Financiën Jan Kees de Jager, om hem te vragen wat hij ervan vond. (...)

binnen de groep, voor de financiering van grote investeringen. En wat kunnen ze hebben tegen particuliere Nederlandse investeerders? Het was beter dan de Britten, die destijds ook veel investeerden.

Maar wat is er gebeurd? Het kabinet is gevallen. Er is een nieuwe regering gevormd, Rutte II, met Jeroen Dijsselbloem als minister van Financiën. Dus ging ik naar minister Dijsselbloem, maar hij was er duidelijk niet klaar voor. Toen verdween het hele plan in een bureaulade. Een gemiste kans."

Tot voor kort, want nu is er een groot Nederlands belang van 14%.

"De situatie is nu heel anders, want het was de Nederlandse overheid die aandelen kocht en niet particuliere investeerders. De Nederlandse regering zegt dat de positie van Schiphol in gevaar zou komen als er niet in de

holding wordt geïnvesteerd. Ik begrijp dat argument niet. De positie van Schiphol is pas sinds de fusie van KLM en Air France versterkt. Meer dan 70% van de activiteiten is afkomstig van de Air France-KLM-groep met haar SkyTeam-partners: "

Ik dacht dat Nederlandse aandeelhouders zeer noodzakelijk waren, maar particuliere aandeelhouders, niet de overheid. Als Nederlandse regering kun je de Franse regering niet aansporen om uit Air France-KLM te stappen en dan stiekem zelf een aandeel te kopen. (...)

De Nederlandse regering zegt dat ze te weinig betrokken waren bij belangrijke beslissingen voor Air France-KLM. Zo werd het kabinet niet geraadpleegd over de strategische samenwerking met Delta Air Lines en China Eastern Airlines in 2017.

"Misschien niet geraadpleegd, maar ik denk dat de regering ervan op de hoogte was. Destijds waren er vier Nederlandse vertegenwoordigers in het bestuur, waarvan één namens de Nederlandse regering, Jaap de Hoop Scheffer. Zelfs ik wist van die plannen, ook al was ik er minder bij betrokken. Immers, ik verliet het bestuur van Air France-KLM in mei 2017." . (...)

Als het gaat om het hele Air France-KLM-dossier, denk ik dat er in Nederland een soort Brexit-gevoel is ontstaan. Halve waarheden zijn verteld in de media, die zeer anti-Frans waren. Het volledige plaatje werd nauwelijks meer getoond, ik miste de nuance. Het is jammer dat het soms zo vaak uit zijn context is gehaald. **Onze Franse collega's, maar zeker ook onze KLM-collega's op groepsniveau, hebben dit absoluut niet verdiend.** Hopelijk brengt de nieuwe raad van commissarissen van KLM de rust terug. De vijand is buiten, niet binnen de groep. Ik zou willen afsluiten met te zeggen: tel af en toe je zegeningen. We hebben een sterke groep met sterke partners. Daar kunnen we trots op zijn." . (...)

Mijn commentaar: De fusie tussen Air France en KLM werd geleid door vier personen: twee binnen Air France (Jean-Cyril Spinetta en Pierre-Henri Gourgeon) en twee binnen KLM (Leo Van Wijk en Peter Hartman).

Afgelopen voorjaar, op het hoogtepunt van de bestuurscrisis, hebben Jean-Cyril Spinetta en Peter Hartman in de media gesproken. Beiden hadden erop aangedrongen te herinneren aan de mate waarin Air France en KLM in 2004 van de fusie hadden geprofiteerd.



en Leo Van Wijk - 30 september 2003

Jean-Cyril Spinetta

U kunt mij per omgaande vragen stellen over de Air France-KLM groep of over het aandeelhouderschap van de werknemers.....

Een bientoet.

Om de laatste persberichten van maandag te vinden, [vindt u hier de](#) laatste persberichten

Als je mijn Flash Info leuk vindt, verspreid het dan alsjeblieft.

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

| François Robardet...

Directeur Air France-KLM vertegenwoordigt de werknemersaandeelhouders PS en PNC.

Deze Flash behandelt onderwerpen die verband houden met de aandeelhoudersbasis van Air France-KLM.

Als u deze brief/persrecensie niet langer wenst te ontvangen, [schrijf u dan uit](#) en specificeer uw verzoek.

Als u de brief/persrecensie liever op een ander adres ontvangt, laat het me dan weten.

Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#). 10192 mensen ontvangen deze persreview live