

## DAGVAARDING

Vandaag, \_\_\_\_\_ tweeduizend tweeëntwintig,

op het verzoek van:

**STICHTING TER BEVORDERING VAN DE FOSSIELVRIJ-BEWEGING**, een stichting statutair gevestigd te Amsterdam, en kantoorhoudende te (1094 RS) Minahassastraat 1, Ruimte 110, Amsterdam;

Eiseres,

te dezer zake domicilie kiezende te (1075 BR) Amsterdam aan de Sophialaan 8, ten kantore van bureau Brandeis B.V. van wie mrs. F.M. Peters, A.J. van Wees en M.G.J. Gommer door eiseres als advocaat worden gesteld en als zodanig zal optreden met het recht van substitutie;

### **GEDAGVAARD:**

De naamloze vennootschap **Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.**, statutair gevestigd te Amstelveen, en kantoorhoudende te (1182 GP) Amsterdamseweg 55, Amstelveen, die in deze zaak woonplaats gekozen heeft te (1077 WM) Amsterdam, aan Beethovenplein 10, ten kantore van Stibbe Advocaten, van wie mrs. B. Katan en V. van het Lam, te dezen tot procesadvocaten worden gesteld mitsdien aldaar aan die gekozen woonplaats mijn exploit zonder bijbehorende producties doende door ieder afzonderlijk een afschrift hiervan latende aan:

### **OM:**

Op woensdag 20 juli tweeduizend tweeëntwintig om 10.00 uur niet in persoon maar vertegenwoordigd door een advocaat te verschijnen ter terechtzitting van de rechtbank Amsterdam, team Civiel recht, afdeling handelszaken, alsdan te houden in één van de lokalen van het gerechtsgebouw aan de Parnassusweg 280 te (1076 AV) Amsterdam.

# bB

## **MET AANZEGGING DAT:**

- a) indien een gedaagde verzuimt advocaat te stellen of het hierna te noemen griffierecht niet tijdig betaalt, de rechter verstek tegen die gedaagde zal verlenen en de hierna omschreven vordering zal toewijzen, tenzij deze hem onrechtmatig of ongegrond voorkomt of indien er niet is voldaan aan de wettelijke termijnen en formaliteiten;
- b) bij verschijning in het geding van ieder van de gedaagden een griffierecht zal worden geheven, te voldoen binnen vier weken te rekenen vanaf het tijdstip van verschijning;
- c) de hoogte van de griffierechten is vermeld in de meest recente bijlage behorend bij de Wet griffierechten burgerlijke zaken, die onder meer is te vinden op de website: [www.kbvg.nl/griffierechtentabel](http://www.kbvg.nl/griffierechtentabel);
- d) van een persoon die onvermogen is, een bij of krachtens de wet vastgesteld griffierecht voor onvermogenen wordt geheven, indien hij op het tijdstip waarop het griffierecht wordt geheven heeft overgelegd:
  - 1) een afschrift van het besluit tot toevoeging, bedoeld in artikel 29 van de Wet op de rechtsbijstand, of indien dit niet mogelijk is ten gevolge van omstandigheden die redelijkerwijs niet aan hem zijn toe te rekenen, een afschrift van de aanvraag, bedoeld in artikel 24, tweede lid, van de Wet op de rechtsbijstand, dan wel
  - 2) een verklaring van het bestuur van de raad voor rechtsbijstand, bedoeld in artikel 7, derde lid, onderdeel e, van de Wet op de rechtsbijstand waaruit blijkt dat zijn inkomen niet meer bedraagt dan de inkomens bedoeld in de algemene maatregel van bestuur krachtens artikel 35, tweede lid, van die wet;

**TENEINDE** alsdan en aldaar tegen zich als gedaagden namens eiseres te horen eisen als volgt:



“While we are meeting here today, the climate crisis rages on with intense heatwaves. Yet in your marketing you tell us that if we fly with KLM we help you create a more sustainable future. But all you have to offer are false solutions, that won’t make flying sustainable.

**So here is my question to you, are you going to stop misleading us in your advertising?  
Are you going to tell the truth?”**

*Marianna van der Stel, Fossielvrij NL*

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>BEGRIPPEN EN AFKORTINGEN.....</b>	<b>7</b>
1.1	Begrippen.....	7
1.2	Afkortingen.....	11
1.3	Bronnen en voetnoten.....	13
<b>2</b>	<b>INLEIDING.....</b>	<b>14</b>
2.1	Kern van de zaak.....	14
2.2	Belang van de zaak.....	19
<b>3</b>	<b>PARTIJEN.....</b>	<b>22</b>
3.1	Fossielvrij.....	22
3.2	KLM.....	25
<b>4</b>	<b>KLIMAATVERANDERING.....</b>	<b>26</b>
4.1	Gevaarlijke klimaatverandering.....	26
4.1.1	Inleiding.....	26
4.1.2	Internationale - wetenschappelijke en politieke - consensus.....	28
4.2	Invloed luchtvaart op klimaatverandering.....	33
4.2.1	Algemeen.....	33
4.2.2	De uitstoot van KLM.....	39
4.3	Wat moet de luchtvaart doen om klimaatverandering tegen te gaan.....	40
4.3.1	Algemeen: net zero in 2050.....	40
4.3.2	De opdracht aan de luchtvaart-sector.....	42
4.3.3	Luchtvaartreclame belemmert een snelle decarbonisatie.....	42
4.4	KLM's Klimaatactieplan 2022.....	46
4.5	KLM heeft een groeibeleid en lobbyt tegen regulering, hetgeen haaks staat op het doel om CO <sub>2</sub> -emissie van de luchtvaart te reduceren.....	51
4.5.1	KLM geeft prioriteit aan groei.....	52
4.5.2	KLM lobbyt tegen klimaatregulering die tot verminderde uitstoot zouden kunnen leiden.....	56
<b>5</b>	<b>DE DUURZAAMHEIDS-MARKETING UTINGEN VAN KLM.....</b>	<b>61</b>
5.1	“Fly Responsibly”-reclamecampagne.....	62
5.2	CO <sub>2</sub> ZERO-marketing.....	70
5.3	“KLM Real Deal Dagen”-marketing.....	72
<b>6</b>	<b>HET BELEID VAN KLM IS, ANDERS DAN ZIJ IN HAAR RECLAME-UTTINGEN ZEGT, NIET DUURZAAM.....</b>	<b>75</b>
6.1	Een groeiende luchtvaart is niet duurzaam.....	77
6.1.1	KLM's doelstelling is niet afgestemd op 1,5 °C.....	77

# bB

6.1.2	Efficiency improvements .....	80
6.2	“Duurzame vliegtuigbrandstof”, ook wel genoemd SAF .....	82
6.2.2	Fraudegevoeligheid van UCO .....	86
6.2.3	Beperkte beschikbaarheid van biobrandstof uit afval.....	87
6.2.4	Tussenconclusie ten aanzien van “duurzame vliegtuigbrandstof”.....	96
6.3	CO <sub>2</sub> -compensatie via herbebossing maakt vliegen ook niet duurzaam .....	96
6.3.1	Tussenconclusie ten aanzien van herbebossing.....	104
6.4	Andere technische maatregelen hebben verwaarloosbare impact op de duurzaamheid van vliegen.....	104
6.4.1	Flying V.....	105
6.4.2	Waterstof en elektrisch vliegen.....	107
6.4.3	Vliegtuigen op waterstof .....	108
6.4.4	Tussenconclusie ten aanzien van technologische ontwikkelingen .....	109
6.5	Tussenconclusie ten aanzien van de duurzaamheidsclaims van KLM.....	110
<b>7</b>	<b>VORDERINGEN TEGEN KLM .....</b>	<b>110</b>
<b>8</b>	<b>RECHTSGRONDEN VOOR DE VORDERINGEN TEGEN KLM.....</b>	<b>112</b>
8.1	Inleiding.....	112
8.2	KLM maakt zich schuldig aan oneerlijke handelspraktijken .....	113
8.2.1	Europese en Nederlandse bepalingen over oneerlijke handelspraktijken .....	113
8.2.2	De gemiddelde consument.....	116
8.2.3	Omkering van de bewijslast .....	116
8.2.4	Interpretatie van regels over oneerlijke handelspraktijken in geval van duurzaamheidsclaims .....	116
8.2.5	Toepassing van de regels over oneerlijke handelspraktijken op de uitingen van KLM .....	121
8.2.6	Zelfregulering: Nederlandse Reclame Code .....	131
8.2.7	Verbod en rectificatie (artikel 6:196 BW).....	133
8.3	KLM handelt onrechtmatig.....	133
8.3.1	Onrechtmatigheid .....	134
8.3.2	Toerekenbaarheid .....	135
8.3.3	De schade die de misleiding van KLM veroorzaakt .....	135
8.3.4	Relativiteit .....	135
8.3.5	Nakoming rechtsplicht (artikel 3: 296 BW) .....	136
8.4	Conclusie ten aanzien van de onrechtmatigheid .....	137
<b>9</b>	<b>ONTVANKELIJKHEID VAN FOSSIELVRIJ .....</b>	<b>137</b>
9.1	De recente herziening van artikel 3:305a BW en het thans geldende normenkader voor stichtingen met een ideële vordering.....	137
9.2	Gelijksoortigheidsvereiste.....	138

# bB

9.3	Statutenvereiste .....	140
9.4	Waarborgvereiste .....	142
9.4.1	Algemeen .....	142
9.4.2	Representativiteitsvereiste.....	143
9.5	Aanvullende ontvankelijkheidseisen .....	146
9.5.1	Inleiding .....	146
9.5.2	Geen winstoogmerk .....	147
9.5.3	Voldoende nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer .....	147
9.5.4	Fossielvrij heeft KLM uitgenodigd voor overleg .....	148
9.6	Conclusie.....	148
<b>10</b>	<b>PROCESVERLOOP .....</b>	<b>148</b>
<b>11</b>	<b>RECHTSMACHT EN TOEPASSELIJK RECHT.....</b>	<b>149</b>
<b>12</b>	<b>BEWIJS.....</b>	<b>149</b>
<b>13</b>	<b>PETITUM .....</b>	<b>151</b>

## 1 BEGRIPPEN EN AFKORTINGEN

### 1.1 Begrippen

Begrip	Definitie
<b>ABP Fossielvrij</b>	<p>ABP Fossielvrij is een campagnegroep binnen de Fossielvrij-beweging gericht op het fossielvrij maken van de beleggingsportefeuille van pensioenfonds ABP.</p> <p>Zie ook: <a href="https://gofossilfree.org/nl/abp/">https://gofossilfree.org/nl/abp/</a></p>
<b>Air France-KLM S.A.</b>	<p>Frans-Nederlandse holding als resultaat van een fusie tussen de luchtvaartmaatschappijen Air France en KLM.</p>
<b>Avoid &amp; Shift</b>	<p>Avoid en shift is een benadering om het gedrag van consumenten te beïnvloeden teneinde hun CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen.</p>
<b>Carbon Credits</b>	<p>Carbon Credits zijn verhandelbare rekeneenheden die staan voor een bepaalde omvang van een vermijding van de uitstoot of een opslag van broeikasgassen. De omvang van de emissievermijding of -verwijdering bedraagt 1 ton CO<sub>2</sub> per <i>carbon credit</i>.</p>
<b>ClientEarth</b>	<p>ClientEarth is een wereldwijde organisatie voor milieurecht, die zich richt op het gebruik van de wet om een verandering van de bestaande systemen te bewerkstelligen en daarmee de aarde te beschermen voor - en met - haar bewoners.</p> <p>Zie ook: <a href="https://www.clientearth.org/">https://www.clientearth.org/</a></p>
<b>CO<sub>2</sub>OL Tropical Mix</b>	<p>Een herbebossingsproject in Panama waarvoor carbon credits worden afgegeven.</p>
<b>CO<sub>2</sub>ZERO</b>	<p>Het CO<sub>2</sub>-compensatie-programma van KLM.</p>

# bB

<b>Decarbonisation/decarbonisatie</b>	Decarbonisatie (of <i>Decarbonisation</i> in het Engels) is het proces waarbij landen, bedrijven, individuen of andere entiteiten werken aan het CO <sub>2</sub> -vrij (m.n. uit fossiele brandstoffen) maken van hun bestaan. Bij bedrijven gaat het dan niet alleen om het CO <sub>2</sub> -vrij maken van hun eindproduct, maar ook van de hele productieketen daaromheen.
<b>E-fuels</b>	E-fuels zijn synthetische brandstoffen die geproduceerd worden door gebruik van elektriciteit en CO <sub>2</sub> (en dus nog steeds door fossiele brandstoffen te verbranden).
<b>Elbers</b>	Elbers staat voor dhr. Pieter Elbers, de voormalige CEO van KLM.
<b>Fit for 55</b>	Fit for 55 is een pakket maatregelen van de Europese Commissie om de klimaat-, energie- en vervoerwetgeving van de EU te herzien en de doelstelling van een klimaat neutrale EU in 2050 te bereiken.
<b>Flying V</b>	De Flying V is een door de TU Delft in samenwerking met KLM ontwikkeld modelvliegtuig in de vorm van een V.
<b>Fossilvrij</b>	De Stichting ter bevordering van de Fossilvrij-beweging.  Zie ook: <a href="https://gofossilfree.org/nl/">https://gofossilfree.org/nl/</a>
<b>Globiom-studie</b>	Een onderzoek in opdracht van de Europese Commissie naar het indirecte landgebruik die het gevolg is van de extra vraag naar biobrandstoffen in Europa.
<b>Greenwashing</b>	Misleidende uitingen over het klimaatbeleid en de klimaatimpact van een bedrijf of organisatie met als doel om een duurzaam publiek imago te creëren.
<b>Het European Court of Auditors</b>	De Europese Rekenkamer, de onafhankelijke externe controleur van de Europese Unie.



	<p>Zie ook:</p> <p><a href="https://www.eca.europa.eu/nl/Pages/values-mission-and-vision.aspx">https://www.eca.europa.eu/nl/Pages/values-mission-and-vision.aspx</a></p>
<b>Het Europese ETS systeem</b>	Een emissiehandelssysteem van de EU voor het broeikasgas CO <sub>2</sub> .
<b>InfluenceMap</b>	<p>InfluenceMap is een onafhankelijke NGO die nauwgezet onderzoek doet naar lobby activiteiten en in kaart brengt hoe bedrijven en financiële instellingen de klimaatcrisis beïnvloeden.</p> <p>Zie ook: <a href="https://influencemap.org/">https://influencemap.org/</a></p>
<b>Klimaatakkoord van Parijs</b>	Ook wel: het Klimaatakkoord: de Overeenkomst van Parijs inzake klimaatverandering is het eerste, universele, juridisch bindende wereldwijde klimaatverdrag. Het is op 22 april 2016 ondertekend en op 5 oktober 2016 door de Europese Unie geratificeerd.
<b>Klimaatwet</b>	Wet van 2 juli 2019, houdende een kader voor het ontwikkelen van beleid gericht op onomkeerbaar en stapsgewijs terugdringen van de Nederlandse emissies van broeikasgassen teneinde wereldwijde opwarming van de aarde en de verandering van het klimaat te beperken (Klimaatwet).
<b>Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.</b>	Nederlandse luchtvaartmaatschappij, met thuishaven Schiphol, onderdeel van Air France-KLM S.A.
<b>Milieudefensie</b>	<p>De Vereniging Milieudefensie.</p> <p>Zie ook: <a href="https://milieudefensie.nl/">https://milieudefensie.nl/</a></p>

# bB

<b>Neste</b>	<p>Neste is een producent van biobrandstoffen.</p> <p>Zie ook: <a href="https://www.neste.nl/">https://www.neste.nl/</a></p>
<b>Reclame Fossilvrij</b>	<p>Reclame Fossilvrij is een campagnegroep binnen de Fossilvrij-beweging die is gericht op een verbod op fossiele reclame, vergelijkbaar met dat van tabak-gerelateerde reclames.</p> <p>Zie ook: <a href="https://verbiedfossilereclame.nl/">https://verbiedfossilereclame.nl/</a></p>
<b>Science Based Targets Initiative</b>	<p>Het Science Based Targets Initiative is een samenwerkingsverband tussen het CDP, United Nations Global Compact, World Resources Institute en het World Wide Fund for Nature (WWF). Het SBTi stelt reductiedoelen ('targets') in voor bepaalde sectoren op basis van de stand van de wetenschap.</p> <p>Zie ook: <a href="https://sciencebasedtargets.org/">https://sciencebasedtargets.org/</a></p>
<b>Social tippingpoint</b>	<p>Social tippingpoints zijn snelle maatschappelijke en economische veranderingen die (in het geval van klimaatverandering) de menselijke broeikasgasuitstoot snel aanzienlijk verminderen.</p>
<b>Stay Grounded</b>	<p>Stay grounded is een netwerk van diverse organisaties en streeft naar een vermindering van het vliegverkeer en de negatieve impact van het vliegverkeer op het klimaat.</p> <p>Zie ook: <a href="https://stay-grounded.org/">https://stay-grounded.org/</a></p>
<b>Transport &amp; Environment (T&amp;E)</b>	<p>European Federation for Transport and Environment AISBL T&amp;E (Brussel) is een NGO die zich richt op het bereiken van een betaalbaar transportsysteem zonder uitstoot en met minimale impact op gezondheid, klimaat en</p>

# bB

	<p>milieu. T&amp;E baseert zich daarbij op gedegen wetenschappelijke inzichten.</p> <p>Zie ook: <a href="https://www.transportenvironment.org/">https://www.transportenvironment.org/</a></p>
<b>WLO</b>	WLO staat voor <i>welvaart en leefomgeving</i> .

## 1.2 Afkortingen

<b>Afkorting</b>	<b>Definitie</b>
<b>A4E</b>	Airlines for Europe.  Zie ook: <a href="https://a4e.eu/">https://a4e.eu/</a>
<b>ACM</b>	De Autoriteit Consument & Markt.  Zie ook: <a href="https://www.acm.nl/nl">https://www.acm.nl/nl</a>
<b>ACM Leidraad</b>	De Leidraad duurzaamheidsclaims van de ACM.
<b>ANBI</b>	Een Algemeen nut beogende instelling.
<b>CAGR</b>	De Compound Annual Growth Rate.
<b>CMA</b>	De Britse Competition and Markets Authority.  Zie ook: <a href="https://www.gov.uk/government/organisations/competition-and-markets-authority">https://www.gov.uk/government/organisations/competition-and-markets-authority</a>
<b>CO<sub>2</sub></b>	Het broeikasgas koolstofdioxide.

# bB

<b>CORSIA</b>	Het Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation.
<b>IATA</b>	De Internationale Luchtvervoersvereniging.  Zie ook: <a href="https://www.iata.org/">https://www.iata.org/</a>
<b>IPCC</b>	Het Intergovernmental Panel on Climate Change.  Zie ook: <a href="https://www.ipcc.ch/">https://www.ipcc.ch/</a>
<b>KLM</b>	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.
<b>MRC</b>	De Milieu Reclame Code.  Zie ook: <a href="https://www.reclamecode.nl/nrc/milieu-reclame-code-mrc/">https://www.reclamecode.nl/nrc/milieu-reclame-code-mrc/</a>
<b>MVO</b>	Maatschappelijk verantwoord ondernemen.
<b>MWh</b>	Megawattuur.
<b>RCC</b>	De Reclame Code Commissie.  Zie ook: <a href="https://www.reclamecode.nl/reclame-code-commissie/">https://www.reclamecode.nl/reclame-code-commissie/</a>
<b>Richtlijn OHP</b>	De Richtlijn oneerlijke handelspraktijken.
<b>SAF</b>	Sustainable Aviation Fuels, i.e. 'duurzame vliegtuigbrandstof'.
<b>SEI</b>	De Stockholm Environment Institute.  Zie ook: <a href="https://www.sei.org/">https://www.sei.org/</a>

<b>Shell</b>	Shell plc.
<b>STBi</b>	Het Science Based Targets Initiative.
<b>T&amp;E</b>	Transport & Environment.
<b>UCO</b>	Used Cooking Oil, i.e. gebruikt frituurvet.
<b>UNEP</b>	Het United Nations Environment Programme.  Zie ook: <a href="https://www.unep.org/">https://www.unep.org/</a>
<b>UNFCCC</b>	Het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering.  Zie ook: <a href="https://unfccc.int/">https://unfccc.int/</a>

### 1.3 Bronnen en voetnoten

1. In deze dagvaarding zal Fossilvrij voor de onderbouwing van haar stellingen veelvuldig een beroep doen op en verwijzen naar openbare bronnen, die via internet te raadplegen zijn en die niet veranderlijk zijn. Het gaat dan om wetenschappelijke bronnen, overheidsinformatie, nieuwssites of de websites van KLM of haar moedermaatschappij. Fossilvrij gaat ervan uit dat KLM het bestaan van die bronnen of de inhoud daarvan niet zal betwisten (hooguit wat die informatie voor gevolgen zal moeten hebben).
2. Om de hoeveelheid materiaal voor uw Rechtbank overzichtelijk te houden, heeft Fossilvrij ervoor gekozen om niet al deze bronnen op papier als productie in te dienen. Het zou dan gaan om vele duizenden pagina's. Waar Fossilvrij meent dat de bron wél veranderlijk kan zijn en/of dusdanig belangrijk is, legt Fossilvrij deze wel als productie over, ofwel in het geheel, ofwel het relevante hoofdstuk uit een rapport als dat zeer groot is. Voor het overige verwijst Fossilvrij naar de betreffende webpagina's in de voetnoten (met hyperlinks). Mocht uw Rechtbank of KLM behoefte hebben aan een papieren versie van de bron, dan zal Fossilvrij deze uiteraard op eerste verzoek toesturen.

## 2 INLEIDING

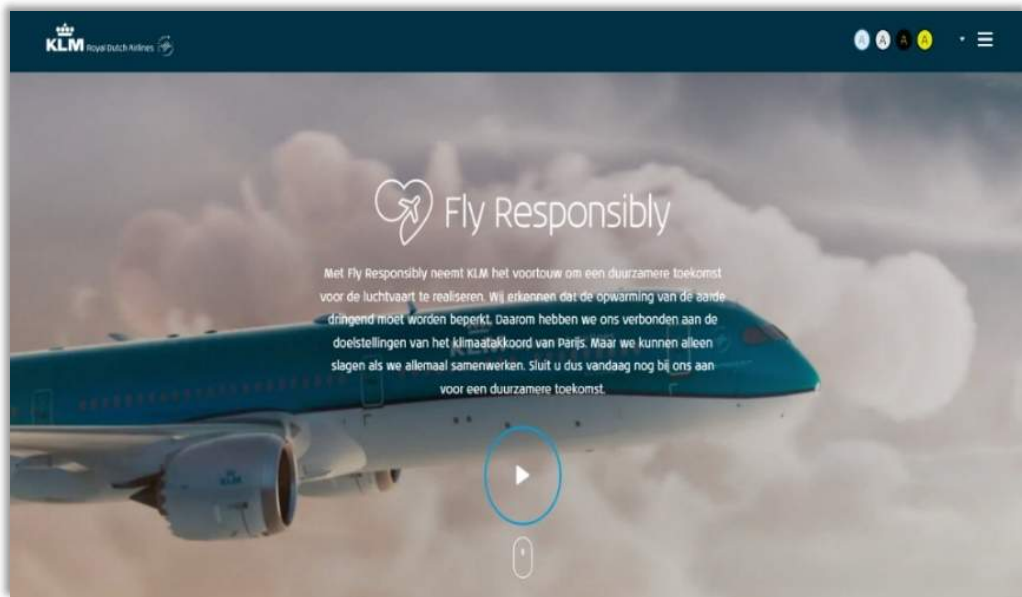
### 2.1 Kern van de zaak

3. Deze zaak ziet op de urgente plicht van bedrijven als KLM, die de meest vervuilende producten verkopen die vandaag de dag beschikbaar zijn, om eerlijk te zijn over de mate waarin zij en hun producten bijdragen aan schadelijke klimaatverandering.
4. De luchtvaartindustrie is een grote verbruiker van fossiele brandstof, te weten aardolie in de vorm van kerosine. KLM, als grootste luchtvaartmaatschappij van Nederland, heeft een zeer grote impact op het klimaat, met name door de CO<sub>2</sub>-emissies van haar vliegtuigen bij het verbranden van kerosine, de broeikasgas-uitstoot van de gehele toeleveringsketen van de kerosine, de andere broeikasgassen die vliegtuigen uitstoten, en het opwarmende effect dat anderszins wordt veroorzaakt door haar vluchten.
5. KLM geeft hiervan een misleidende voorstelling in haar advertenties en andere mededelingen aan het publiek. In haar communicatie, die duizenden zo niet miljoenen mensen bereikt, vertelt KLM het publiek dat zij "samen met [ons] een duurzamere toekomst kan creëren" en zegt zij dat zij "samen op weg is naar duurzamer reizen". Als een klant online een ticket koopt, heeft hij/zij de mogelijkheid om zijn/haar impact te "compenseren" en te "verminderen", met een product dat wordt aangeprezen als "CO<sub>2</sub>ZERO". Deze marketing wordt doorspekt met beelden van groene blaadjes, jongere generaties en van futuristische vliegtuigen.
6. Deze beweringen klinken groen, maar zijn vaag, fundamenteel onjuist en in strijd met de Richtlijn oneerlijke handelspraktijken<sup>1</sup> ("**Richtlijn OHP**"). Wie de moeite neemt om diep in de website van KLM te kijken voor een onderbouwing, ziet dat KLM mensen vertelt dat zij en de bredere luchtvaartindustrie op schema liggen om de internationaal afgesproken temperatuurdoelstelling uit het Klimaatakkoord van Parijs te halen. KLM vermeldt echter niet, en dat is cruciaal, dat zowel KLM als de luchtvaartindustrie rekenen op verdere "*business as usual*" groei van het luchtverkeer, iets wat volledig in strijd is met de doelstelling van Parijs. Dergelijke groei is het tegenovergestelde van de "Fly Responsibly" claim van KLM en die zij gebruikt als een merk en logo – een claim die zowel een uitnodiging is aan het publiek als een loftuiting over de eigen verantwoordelijkheid van KLM. De claims suggereren dat KLM zich volledig inzet om de klimaatcrisis aan te pakken en daar de oplossingen voor heeft. Deze reclame wekt daarmee bij passagiers het valse vertrouwen dat vliegen duurzaam kan geschieden, ook bij mensen die juist bezorgd zijn over vliegen en het klimaat. Fossielvrij wil dat deze "*greenwashing*" stopt.

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2005/29/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2005 betreffende oneerlijke handelspraktijken van ondernemingen jegens consumenten op de interne markt en tot wijziging van Richtlijn 84/450/EEG van de Raad, Richtlijnen 97/7/EG, 98/27/EG en 2002/65/EG van het Europees Parlement en de Raad en van Verordening (EG) nr. 2006/2004 van het Europees Parlement en de Raad (*PbEU* 2005, L 149/22).

7. Volgens Fossilvrij is de reclame van KLM waarin zij duurzaamheidsclaims maakt ongefundeerd en uiterst schadelijk. Om de doelstelling van Parijs te kunnen halen is het van groot belang dat vervuilers eerlijk communiceren over de mate waarin zij aan het halen van deze doelstelling bijdragen, of daaraan in de weg staan. Alleen op die manier kunnen consumenten met genoeg kennis beslissen of ze bepaalde diensten en producten, zoals vliegtickets, al dan niet kopen in het licht van klimaatoverwegingen. *Greenwashing* werkt immers vliegen en de daardoor veroorzaakte vervuiling juist in de hand. De transformatie die het bereiken van klimaatdoelstellingen met zich meebrengt, vereist dat bedrijven, met name bedrijven die producten met de grootste impact verkopen, zoals luchtvaart, het publiek niet misleiden. Misleidende reclame door bedrijven als KLM vormt een belangrijke belemmering voor het CO<sub>2</sub>-arm maken van de economie en voor de “*sociale tippingpoints*” die daarvoor nodig zijn. Bovendien kunnen bedrijven die zich daadwerkelijk inspannen om hun producten en diensten te vergroenen in overeenstemming met de klimaatdoelstellingen, hier niet van profiteren. Uiteindelijk leidt *greenwashing* tot een minder groene economie en staat het de dringend noodzakelijke energietransitie juist in de weg: het tegenovergestelde van “duurzamer” zijn dus.
8. In deze zaak staan centraal de volgende uitingen die KLM doet in het kader van de recente “Fly Responsibly”-campagne, het product “CO<sub>2</sub>ZERO” en de “KLM Real Deal Dagen” marketing.
  - a. In december 2021 lanceerde KLM de hernieuwde “Fly Responsibly”-reclamecampagne, waarin KLM verschillende duurzaamheidsclaims maakt. KLM beweert in deze campagne dat haar “pad” naar de “net-zero ambitie” voor 2050 (zie nr. 16) bestaat uit het investeren in vlootvernieuwing, operationele verbeteringen, CO<sub>2</sub>-compensatie en duurzame vliegtuigbrandstoffen. Al deze maatregelen zouden bijdragen aan een “duurzamere toekomst”. Niets daarvan heeft echter voldoende materiële klimaatimpact binnen de beperkte tijd die daarvoor staat en die relevant is voor het beperken van gevaarlijke klimaatverandering.



Voorbeeld van de “Fly responsibly” campagne

- b. Sinds januari 2022 heeft KLM haar zogeheten CO2ZERO-marketing uitgebreid. Dit programma biedt KLM-passagiers de mogelijkheid om deel te nemen aan een CO2-compensatieregeling door een klein bedrag te betalen voor herbebossing of door bij te dragen aan de aankoop van iets wat de luchtvaartsector aanduidt als “duurzame vliegtuigbrandstoffen” of “Sustainable Aviation Fuels” (of “SAF”):

Herbebossing	Herbebossing & Sustainable Aviation Fuel	Sustainable Aviation Fuel & herbebossing	Sustainable Aviation Fuel
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Herstel bossen om <b>220 kg</b> van uw CO<sub>2</sub>-uitstoot te absorberen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Herstel bossen om <b>215 kg</b> van uw CO<sub>2</sub>-uitstoot te absorberen</li> <li>✓ Draag bij aan duurzame vliegtuigbrandstof en verminder uw CO<sub>2</sub>-uitstoot met <b>5 kg</b>. Flying Blue-leden verdienen XP.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Herstel bossen om <b>208 kg</b> van uw CO<sub>2</sub>-uitstoot te absorberen</li> <li>✓ Draag bij aan duurzame vliegtuigbrandstof en verminder uw CO<sub>2</sub>-uitstoot met <b>12 kg</b>. Flying Blue-leden verdienen XP.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Draag bij aan duurzame vliegtuigbrandstof en verminder uw CO<sub>2</sub>-uitstoot met <b>220 kg</b>. Flying Blue-leden verdienen XP.</li> </ul>

Voorbeeld van de claims die gemaakt worden als je voor SAF of herbebossing wilt betalen

Maar CO2-compensatie maakt klimaatschade niet ongedaan en als een passagier iets extra betaalt vanwege het toevoegen van een piepkleine hoeveelheid SAF, dan leidt dat niet tot het toevoegen van meer SAF dan toch al zou zijn toegevoegd, het vermindert de CO2-uitstoot van de vlucht van deze passagier op geen enkele wijze en het klimaatdoel van Parijs komt geen stap dichterbij.

- c. Regelmatig, en in 2022 was dat bijvoorbeeld op 17 mei 2022, lanceert KLM een kortingsactie waarbij mensen worden aangemoedigd om gedurende enkele weken met korting te vliegen naar een reeks van bestemmingen. Sinds dit jaar heet deze



kortingsactie de “KLM Real Deal Dagen”.<sup>2</sup> In het kader van deze actie kan men bijvoorbeeld retour vliegen naar New York voor slechts € 349. KLM bood dit jaar aan dat als men zo’n goedkope vlucht boekt en ervoor kiest om een bijdrage te doen aan de kosten van KLM voor het toevoegen van SAF, KLM dat bedrag “verdubbelt”. Per saldo zet dit echter alleen maar aan tot méér vliegen en komt er veel meer CO<sub>2</sub> in de atmosfeer dan wanneer iemand deze kortingsactie aan zich voorbij zou laten gaan.

**Real Deal Dagen**  
Deals voor de momenten die er écht toe doen.

Caribisch gebied > Noord-Amerika > Midden-Oosten > Azië > Latijns-Amerika >

**KLM Real Deal Dagen**  
De Real Deal Dagen draaien om reizen voor de momenten die er écht toe doen. Want als we bewuster reizen, zijn alle momenten nog mooier.  
KLM investeert volop in duurzame brandstof en wij nodigen je uit om ons hierbij te helpen. Kies je tijdens de Real Deal Dagen voor deze optie dan verdubbelt KLM dit bedrag met de [Duurzame Brandstof Bonus](#).

**Duurzame Brandstof Bonus**  
KLM neemt het voortouw voor een duurzamere toekomst voor de luchtvaart. Daarom investeren we volop in duurzame brandstof (ook wel Sustainable Aviation Fuel of kortweg SAF genoemd). En jij kunt helpen! Kies je tijdens de Real Deal Dagen voor een bijdrage aan ons duurzame brandstof programma dan verdubbelt KLM dit bedrag met de Duurzame Brandstof Bonus.  
PS. Heb je al eerder een boeking gemaakt of boek je via een reisagent? Dan kun je inloggen via [MijnReis](#) en daar je bijdrage selecteren.

Voorbeeld van beelden uit de Real Deal Dagen aanbieding

- De duurzaamheidsclaims die KLM maakt in het kader van deze campagnes, zijn naar het oordeel van Fossielvrij misleidend. Fossielvrij vordert daarom in deze zaak dat KLM die uitingen rectificeert en niet meer herhaalt.

<sup>2</sup> Deze heetten vroeger de “KLM Werelddeal Weken”.

10. Het is daarbij van belang in gedachten te houden dat KLM onderdeel is van een sector die gemakkelijk grote ambities formuleert, maar een zeer slechte track record heeft op het gebied van het waarmaken van die groene beloftes.<sup>3</sup> Om een voorbeeld te geven: een belangrijk onderdeel van door KLM's voorgestelde maatregelen om emissies te verminderen is het gebruik van "duurzame vliegtuigbrandstoffen" (door KLM "een veelbelovende oplossing" genoemd). KLM is een van de vele luchtvaartmaatschappijen die de ambitie hebben om tegen 2030 wereldwijd 10% van dergelijke brandstoffen te gebruiken. Zoals de onderstaande grafiek laat zien, zijn dergelijke doelstellingen niet nieuw, en ze zijn in het verleden allemaal volstrekt niet gehaald, ook niet door KLM:<sup>4</sup> Het gebruik van dergelijke brandstoffen is zelfs in Europa nooit hoger gekomen dan 0,05%.



11. Fossielvrij vordert niet dat vliegen verboden wordt of dat KLM de deuren sluit. Fossielvrij is wel van mening dat het publiek recht heeft op de waarheid rond KLM en haar product, en in het bijzonder het feit dat, met het oog op klimaat, van "duurzamer" of "verantwoord" vliegen geen sprake is en dat het enige duurzame dat KLM kan doen minder vliegtuigen laten vliegen is. Fossielvrij is van mening dat om de luchtvaart in lijn te brengen met de doelstelling van Parijs, mensen geïnformeerd moeten worden en sociale normen en bewustzijn over vliegen moeten veranderen. Fossielvrij wil daarom dat het publiek niet door KLM in slaap wordt gesust met groene praatjes, en dan daadwerkelijk gaat geloven dat er bij het boeken van een vlucht met KLM ook maar enigszins bijgedragen wordt aan het tegengaan van de schade van klimaatverandering. De klimaatcrisis is urgent, en de mate waarin bedrijven bijdragen aan het

<sup>3</sup> <https://static1.squarespace.com/static/5d30896202a18c0001b49180/t/6273db16dcb32d309eaf126e/1651759897885/Missed-Targets-Report.pdf>.

<sup>4</sup> Daarover meer in rn. 224 hierna.

behalen van klimaatdoelen of juist daaraan in de weg staan, mag door bedrijven zoals KLM, die ernstige vervuiling veroorzaken, niet verbloemd worden.

## 2.2 Belang van de zaak

12. De temperatuur in de wereld is sinds 1850 met 1,1 °C gestegen.<sup>5</sup> In Nederland gaat het nog veel harder dan gemiddeld: bij ons is sinds 1901 (het begin van de metingen in Nederland) de gemiddelde temperatuur met 2,3 °C toegenomen.<sup>6</sup> De grootste bijdrage aan de opwarming van de aarde wordt geleverd door het broeikasgas CO<sub>2</sub> dat in de atmosfeer wordt achtergelaten, onder meer door verbranding van fossiele brandstoffen. Daarnaast zijn er ook andere belangrijke broeikasgassen (niet-CO<sub>2</sub>-uitstoot) die vrijkomen bij de verbranding en die bijdragen aan het broeikaseffect, zoals methaan, stikstof en, in het geval van luchtvaart: de condens sporen van vliegtuigen (“contrails”).
13. Luchtvaart is daarnaast de snelst groeiende sector wat betreft uitstoot.<sup>7</sup> De landen op de VN-conferentie over klimaatverandering in 2021 in Glasgow benadrukten de rol van de luchtvaart in klimaatverandering (**Productie 1**):<sup>8</sup>

*“Recognising international aviation’s material contribution to climate change through its CO<sub>2</sub> emissions, along with its additional, but less well-defined, contribution associated with non-CO<sub>2</sub> emissions.”*

14. Het Intergovernmental Panel on Climate Change (“IPCC”) heeft onlangs nog, in april 2022, vastgesteld dat de verdere opwarming zal leiden tot bosbranden, extreme hitte, tornado’s, stormen en overstromingen. Opwarming kost mensenlevens, schaadt de gezondheid, vernietigt huizen, veroorzaakt grote onzekerheid en vergroot de ongelijkheid op de wereld. Het IPCC Special Report on 1.5 °C 2022, Summary for Policymakers, B.5.1 zegt daarover:<sup>9</sup>

*“Climate-related risks to health, livelihoods, food security, water supply, human security, and economic growth are projected to increase with global warming of 1.5 °C and increase further with 2 °C.”*

---

<sup>5</sup> IPCC op Twitter, 16 juni 2022:



<sup>6</sup> Zie p. 11, [https://cdn.knmi.nl/knmi/asc/klimaatsignaal21/KNMI\\_Klimaatsignaal21.pdf](https://cdn.knmi.nl/knmi/asc/klimaatsignaal21/KNMI_Klimaatsignaal21.pdf).

<sup>7</sup> <https://www.europarl.europa.eu/news/nl/headlines/society/20191129STO67756/uitstoot-van-vliegtuigen-en-schepen-feiten-en-cijfers-infografiek>.

<sup>8</sup> Glasgow, UN Climate Change Conference UK 2021, COP26 Declaration, <https://ukcop26.org/cop-26-declaration-international-aviation-climate-ambition-coalition/>.

<sup>9</sup> <https://www.ipcc.ch/sr15/chapter/spm/>.

En,

*“limiting global warming to 1.5 °C, compared with 2 °C, could reduce the number of people both exposed to climate-related risks and susceptible to poverty by up to several hundred million by 2050 (medium confidence).”*

15. Om afspraken te maken over een éénduidige doelstelling voor de maximale stijging van de wereldgemiddelde oppervlaktetemperatuur, hebben 196 landen in 2015 de Overeenkomst van Parijs aangenomen, een besluit in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC). Dit internationale verdrag over klimaatverandering verbindt de ondertekenende staten onder meer tot de doelstelling om *“de stijging van de gemiddelde temperatuur wereldwijd te beperken tot ruim onder 2 °C boven het pre-industriële niveau en inspanningen na te streven om de temperatuurstijging te beperken tot 1,5 °C boven het pre-industriële niveau, in het besef dat dit de risico's en gevolgen van klimaatverandering aanzienlijk zou verminderen”*.<sup>10</sup> Indien de opwarming beperkt blijft tot 1,5 °C, zal de klimaatverandering nog steeds aanzienlijke gevaarlijke gevolgen hebben. De wetenschap toont echter aan dat er in dat geval een redelijke kans is om te voorkomen dat de grootste risico's van klimaatverandering zich voordoen.
16. Om dit doel te bereiken is, na de duidelijke conclusies van het speciale IPCC-rapport over 1,5 °C in 2018, in het Klimaatpact van Glasgow erkend dat beperking van de opwarming van de aarde tot 1,5 °C betekent dat er een snelle, diepgaande en aanhoudende vermindering van de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen met 45% tegen 2030 vereist is, en vervolgens rond 2050 sprake moet zijn van “net zero-emissies”. “Net zero” betekent dan dat er een algemeen evenwicht moet worden bereikt tussen de broeikasgassen die worden geproduceerd en de broeikasgassen die uit de atmosfeer worden verwijderd. Voor de goede orde: dat net zero-evenwicht dient dus te worden bereikt op een veel lager uitstoot niveau (na de *decarbonisation*) dan het huidige.
17. Dit houdt echter niet slechts in dat in 2050 die balans bestaat, maar ook dat er in de tussentijd nog maar een beperkte hoeveelheid CO<sub>2</sub> wordt uitgestoten, wil de hoeveelheid CO<sub>2</sub> in de atmosfeer niet zodanig worden dat toch de veel grotere risico's van gevaarlijke klimaatverandering ontstaan. Eenmaal in de atmosfeer uitgestoten CO<sub>2</sub> blijft daar immers honderden jaren aanwezig en bouwt ondertussen op in hoeveelheid. Tegen 2030 moet netto ten minste 45% minder CO<sub>2</sub> worden uitgestoten dan in 1990 om (net) een redelijke kans te hebben dat de opwarming tot 1,5 °C beperkt blijft. De Europese wettelijke doelstelling voor vermindering van de broeikasgassen is zelfs 55%.<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> KNMI, <https://www.knmi.nl/over-het-knmi/nieuws/nederland-warmt-ruim-2-keer-zo-snel-op-als-de-rest-van-de-werld#:~:text=De%20temperatuur%20in%20Nederland%20is,ruim%20%20%20C2%BOC%20toegenomen>.

<sup>11</sup> Zie ook Preambule van de Europese Klimaatwet (rn. 26): *“In het licht van de doelstelling van klimaatneutraliteit voor 2050 moeten de broeikasgasemissies uiterlijk in 2030 worden verminderd en de broeikasgasverwijderingen worden verbeterd, zodat de netto broeikasgasemissies, dat wil zeggen emissies na aftrek van de verwijderingen, in de hele economie, op het niveau van de Unie uiterlijk in 2030 ten minste 55 % minder zijn dan de niveaus in 1990”*.

# bB

18. Dit doel (dwz: het bereiken van netto nul in 2050 en de snelle afbouw van CO<sub>2</sub>-emissie) wordt omschreven als “net zero in 2050”, maar dat is een simplificatie die de verkeerde indruk kan geven: net zero in 2050 is alléén voldoende om opwarming tot 1,5 °C te limiteren, als de weg daarnaartoe – het pad of de “*pathway*”- verloopt via een reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2030 met ongeveer de helft.<sup>12</sup>
19. 2030 is het al snel, en we leven nu dan ook in de periode die wel wordt aangeduid als de “*decade of action*” of “*the critical decade*” voor versnelde actie door overheden over de hele wereld: het moet nu gebeuren, zo snel mogelijk en in de periode vóór 2030, anders is het te laat. Klimaatactie is er daarom op gericht om nu veranderingen door te voeren om te voorkomen dat de risico's groter worden dan ze al zijn. Zoals een aantal zeer prominente wetenschappers stellen:
- “There are sound scientific and economic reasons to reduce emissions as much and as fast as possible.”*<sup>13</sup>
20. KLM zegt dat zelf ook:
- “We need to focus on reducing our negative emissions now, as this is the decade of action.”* (Klimaatactieplan KLM 2022, **Productie 2**)
21. Het bedrijfsbeleid van Air France-KLM S.A. is dat KLM juist meer vluchten wil verkopen en groei nastreeft. In november 2019 werd door KLM het Go Forward-plan aangekondigd, dat als doel heeft “*een leiderschapspositie in Europa te heroveren*”, inclusief een focus op de intercontinentale activiteiten van KLM: “*Om voor KLM de leiderschapspositie op Schiphol [te] versterken en tegelijkertijd [te] blijven groeien om de benchmarkcarrier te worden voor aansluitend verkeer van en naar Europa*”.<sup>14</sup>
22. Op dit moment is het echter niet mogelijk op duurzame wijze te vliegen. Er zijn op dit moment immers geen ontwikkelingen die (tijdig) gaan bijdragen aan het bereiken van duurzaam vliegen: een andere brandstof dan kerosine is niet in enige relevante hoeveelheid beschikbaar en het is onwaarschijnlijk dat dit de komende jaren in voldoende mate verandert. Het is ook niet zo dat verwacht kan worden dat de komende 10 jaar (of zelfs 20 jaar) de bestaande vloot van vliegtuigen in wezenlijke mate zal zijn vervangen door nieuwe (thans niet eens bestaande) zuinigere types of zelfs alternatief aangedreven vliegtuigen, zodanig dat de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot bij het verwachte aantal vliegbewegingen afneemt.
23. Het is dan ook krimp, géén groei, dat vereist is met het oog op het klimaatdoel van Parijs. Het nastreven van alternatieve brandstoffen en technologie is de moeite waard, maar het moet

---

<sup>12</sup> Zie artikel 4 lid 1 van de Europese Klimaatwet, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R1119&from=EN>.

<sup>13</sup> <https://www.nature.com/articles/s41558-021-01245-w.pdf>, p. 17.

<sup>14</sup> Zie p. 23, [https://www.airfranceklm.com/sites/default/files/press\\_release\\_investor\\_day\\_va\\_o.pdf](https://www.airfranceklm.com/sites/default/files/press_release_investor_day_va_o.pdf).

# bB

gepaard gaan met de enige manier waarop de luchtvaart op korte termijn een reële bijdrage kan leveren aan het terugdringen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en het bereiken van de duurzaamheidsdoelstellingen: minder vliegen.

24. Mattijs ten Brink, CEO van Sunweb group zei eerder dit jaar: *“We staan op een keerpunt. En als ik me daarin vergis, dan moet dat keerpunt er zo snel mogelijk komen. Dat zeg ik zowel als Mattijs, als als baas van Sunweb. Het aantal gevlogen kilometers moet hoe dan ook omlaag.”* Ten Brink (58), die voor zijn aantreden bij Sunweb Group eind 2019, zes jaar vakantievlieger Transavia leidde en daarvoor de carrière ladder beklom bij KLM, ziet geen andere oplossingen. *“Mijn generatie maakt volledig schoon vliegen niet meer mee. Initiatieven met biobrandstof en elektrisch vliegen zijn ontzettend belangrijk maar niet het grote antwoord. De enige oplossing is minder vliegen.”*<sup>15</sup>
25. Het omgekeerde vindt echter plaats: het is de verwachting dat de luchtvaart groeit en zal blijven groeien, zoals de luchtvaart steeds heeft gedaan. Voor KLM is dat niet anders.
26. Het is daarom dat Fossielvrij meent dat de door KLM nagestreefde groei op geen enkele wijze mag worden aangeduid als “duurzamer”, of als “op weg naar duurzaam vliegen”. Wanneer KLM deze aanduidingen wel gebruikt is er sprake van *greenwashing*. Vliegen is namelijk nooit duurzaam. Niet om het klimaatdoel van Parijs te bereiken. Dat KLM haar passagiers de mogelijkheid biedt om bij te dragen aan de kosten van herbebossingsprojecten of de aankoop van SAF, maakt dat niet anders. Sterker nog, de campagnes van KLM bereiken het tegenovergestelde. Het gebruik van een dergelijke vorm van *greenwashing* door KLM stimuleert het publiek namelijk om (meer) te gaan vliegen. Het publiek heeft er recht op om te weten wat het betekent als men ervoor kiest om met KLM te vliegen en te weten dat zij – door te vliegen – niet duurzaam of duurzamer bezig zijn.
27. Fossielvrij meent dat sprake is van een klassiek geval van misleiding en *greenwashing* door KLM. De Reclame Code Commissie bevestigde dat ook al op een onderdeel (herbebossing). Fossielvrij gaat echter verder en betreft ook de algehele duurzaamheidsclaims en SAF in dit geschil.

## **3 PARTIJEN**

### **3.1 Fossielvrij**

28. Fossielvrij is een ANBI-stichting die zich sinds 2013 inzet voor het tegengaan van de klimaatcrisis.
29. Fossielvrij komt voort uit een groeiende burgerbeweging: de “Fossielvrij-beweging”. Al is zij een rechtsvorm (stichting), voor alles is zij een burgerbeweging, dwz. een groeiend netwerk

---

<sup>15</sup> Het Parool, ‘Topman van vakantiegi-gant Sunweb ziet maar één toekomst: minder vliegen’, 3 januari 2022, <https://www.parool.nl/nederland/topman-van-vakantiegi-gant-sunweb-ziet-maar-een-toekomst-minder-vliegen~bd7caec1/>.

van onder meer studenten, burgers en professionals die hun eigen werkgever, gemeente, universiteit of pensioenfonds oproepen hun financiële of andersoortige banden met de fossiele industrie te verbreken (het zogenaamde “desinvesteren” of “divesteren”) om op deze manier klimaatverandering aan te pakken en de transitie naar een duurzame economie met duurzame energie te versnellen. Deze beweging is onderdeel van de wereldwijde *divestment*-beweging die ondersteund wordt door de organisatie “350.org”.

30. Fossielvrij houdt zich bezig met het organiseren van een sterke, lokaal verankerde burgerbeweging die kolen-, olie- en gasbedrijven aanspreekt op de consequenties van hun bedrijfsvoering. Zij wil ruimte creëren voor een rechtvaardige transitie naar een decentraal energiesysteem, gebaseerd op hernieuwbare bronnen.
31. Fossielvrij werkt samen met en steunt campagnegroepen die het bereiken van de doelstelling van Fossielvrij ondersteunen. Reclame Fossielvrij<sup>16</sup> - zelf geen rechtspersoon - is zo'n campagnegroep binnen de fossielvrijbeweging. Reclame Fossielvrij voert campagne voor een wettelijk verbod op fossiele reclame en sponsoring. Dit betreft reclame en sponsoring:
  - a. door de fossiele industrie en de luchtvaartindustrie,
  - b. voor vliegreizen en cruises, en
  - c. voor auto's, motoren en bromfietsen met een fossiele brandstofmotor.
32. Fossielvrij heeft recent haar statuten aangepast en verduidelijkt dat zij gerechtelijke procedures kan voeren. Ook *greenwashing* staat haaks op de energietransitie die Fossielvrij tot doel heeft gesteld te bevorderen. Daarom heeft Fossielvrij nadrukkelijk opgenomen dat zij het tot haar doelstelling rekent zich daartegen te verzetten. De kern van haar doelstelling - opkomen voor het klimaat - is echter ongewijzigd gebleven.
33. ABP Fossielvrij, een campagnegroep binnen Fossielvrij gericht op het fossielvrij maken van de beleggingsportefeuille van pensioenfonds ABP, is in 2021 verkozen tot nummer 1 in de “Duurzame 100” van het Dagblad Trouw. In deze campagne werkte Fossielvrij, wat dus een burgerbeweging is, op meerdere wijzen samen met docenten en ambtenaren om ABP te bewegen niet langer te beleggen in fossiele bedrijven. Mede door het werk van Fossielvrij heeft ABP eind 2021 beslist die beleggingen te verkopen. Reclame Fossielvrij werd derde in dezelfde Duurzame 100-verkiezing, onder meer door de succesvolle campagne om Amsterdam fossiele reclames te laten weren.

---

<sup>16</sup> <https://verbiedfossielereclame.nl/>.



34. Fossielvrij was verder mede-eiser (en ontvankelijk) in de zaak van o.a. Milieudefensie tegen Shell.<sup>17</sup> Ook was Fossielvrij eiser in een bestuursrechtprocedure, opgezet door campagnegroep Amsterdam Fossielvrij, tegen het warmteplan van (o.a.) de gemeente Amsterdam.<sup>18</sup>
35. Fossielvrij wordt ook gesteund door ClientEarth, een wereldwijde organisatie voor milieurecht, die zich richt op het gebruik van de wet om een verandering van de bestaande systemen te bewerkstelligen om de aarde te beschermen voor - en met - haar bewoners. ClientEarth UK is een goededoelenorganisatie die geregistreerd is in het Verenigd Koninkrijk, maar ClientEarth heeft gelijkwaardige goededoelenorganisaties in Duitsland, Polen, Spanje, Luxemburg, België en ook in China en de Verenigde Staten, waardoor een wereldwijd netwerk bestaat.
36. ClientEarth UK is voornemens zelf aan de procedure deel te nemen, en is daarom een van de ondertekenaars van de sommatiebrief aan KLM, die Fossielvrij en ClientEarth op 24 mei 2022 hebben verzonden (**Productie 3**).
37. De statuten van ClientEarth zijn beschikbaar op de website van de UK Charity Commission, (een toezichthouder).<sup>19</sup> De "*Charitable Objects*" van ClientEarth UK zijn, onder andere, het bevorderen en stimuleren van de verbetering, het herstel, het behoud en de bescherming van het milieu, inclusief de bescherming van de menselijke gezondheid, in het algemeen belang en het bevorderen, bijstaan, ondernemen en opdracht geven tot onderzoek naar het recht, de praktijk en de rechtspraak in verband met het milieu en zaken die daarmee verband houden, inclusief de invloed, direct of indirect, van elke menselijke activiteit op het milieu en het publiceren van de resultaten van dergelijk onderzoek.
38. ClientEarth treedt ook op tegen *greenwashing* door bedrijven. Het is algemeen aanvaard dat goede consumenteninformatie noodzakelijk is om de bescherming van het milieu te bevorderen, dat wil zeggen: het bereiken van de doelstelling van het Klimaatakkoord van Parijs. ClientEarth verschijnt regelmatig in de media om zich uit te laten over *greenwashing* en andere kwesties met betrekking tot de verantwoording van bedrijven over het klimaat. Zo heeft ClientEarth actie ondernomen tegen BP en een uitgebreid en veel geciteerd rapport gepubliceerd over de *greenwashing* door negen grote bedrijven met een hoge uitstoot. ClientEarth is verder in gesprek geweest met de Britse Competition and Markets Authority (CMA) over haar richtlijnen en consumentenbescherming. Daarnaast heeft zij contact gehad met de Britse Advertising Standards Authority in verband met haar Climate Change and Environment Project. Ook heeft zij contact gehad met de Britse Financial Conduct Authority in verband met haar regelgeving inzake klimaatgerelateerde kwesties, en is zij betrokken bij een baanbrekende Franse zaak tegen vermeende *greenwashing* praktijken door TotalEnergies

---

<sup>17</sup> Rechtbank Den Haag, 26 mei 2021, ECLI:NL:RBDHA:2021:5337.

<sup>18</sup> Zie de uitspraak van de Afdeling Rechtspraak van de Raad van State van 16 februari 2022, nr. 20200352/1/R1, zie: <https://www.raadvanstate.nl/@129852/202003259-1-r1/>.

<sup>19</sup> <https://register-of-charities.charitycommission.gov.uk/charity-search/-/charity-details/1053988/governing-document>.



in Frankrijk die is aangespannen door Greenpeace France, Les Amis de la Terre France en Notre Affaire à Tous. In 2019 heeft ClientEarth, samen met o.a. Greenpeace Polen en lokale bewoners, succesvol juridische actie ondernomen tegen Europa's grootste kolencentrale. Dit heeft in 2021 geleid tot een besluit van de Poolse regering om de kolencentrale en de bijbehorende kolenmijnen op termijn te sluiten.<sup>20</sup>

39. ClientEarth is, net als Fossielvrij en Reclame Fossielvrij, aangesloten bij de coalitie die via een Europees burgerinitiatief pleit voor een Europa-breed verbod op fossiele reclames.<sup>21</sup>
40. Fossielvrij heeft zich laten bijstaan voor de feitelijke onderbouwing van haar dagvaarding, met name door een deskundige de heer Derik Broekhoff. De heer Broekhoff (USA) is sinds 2015 senior wetenschapper aan het Stockholm Environment Institute ("SEI", <https://www.sei.org/>), een onafhankelijk klimaatinstituut dat op initiatief van de Zweedse regering is opgericht. Het bestuur van SEI wordt benoemd door de Zweedse regering. De huidige voorzitter daarvan is mevrouw Isabella Lövin, voormalig vice-premier en minister van milieu en klimaat van Zweden.
41. De expertise van Broekhoff betreft *climate change mitigation*, waaronder met name het effect van broeikasgassen en CO<sub>2</sub>-compensatie vallen.
42. Broekhoff is een toonaangevend expert op de klimaataspecten van deze procedure en hij heeft daarover veel gepubliceerd. Voor een vollediger overzicht van zijn staat van dienst zij verwezen naar het rapport dat hij ten behoeve van de onderhavige kwestie heeft opgemaakt (**Productie 4**). In het navolgende zal vaak naar dit rapport verwezen worden.

### 3.2 KLM

43. KLM is onderdeel van Air France-KLM sinds de fusie met Air France in 2004. De aandelen in Air France-KLM worden voor 28,6% gehouden door de Franse en voor 9,3% door de Nederlandse staat. De overige aandelen zijn in handen van China Eastern Airlines, Delta Air Lines, Inc. en voor 44% in handen van andere investeerders (jaarverslag KLM, **Productie 5**).<sup>22</sup>
44. Door de afspraken en regelgeving rond de fusie van KLM en Air France, kent KLM een wat ingewikkelde aandeelhoudersstructuur). Hierdoor houdt Air France - KLM 93,84% van de economische rechten van KLM, 99,70% van de dividendrechten van KLM en 49% van de stemrechten van KLM. Twee Nederlandse stichtingen houden samen 44,84% van de stemrechten van KLM, de Nederlandse Staat heeft 5,92% van de stemrechten en de overige

---

<sup>20</sup> <https://www.clientearth.org/latest/latest-updates/news/challenging-poland-s-flagship-coal-plant/>.

<sup>21</sup> [https://europa.eu/citizens-initiative/initiatives/details/2021/000004\\_nl](https://europa.eu/citizens-initiative/initiatives/details/2021/000004_nl).

<sup>22</sup> <https://img.static-kl.com/m/7f18a4405ec39c57/original/KLM-2021-Annual-Report.pdf>, onder 1.

minderheidsaandeelhouders houden nog 0,24% van de stemrechten en 0,30% van de dividendrechten van KLM.<sup>23</sup>

45. KLM behaalt haar omzet uit drie kernactiviteiten: vervoer van passagiers,<sup>24</sup> en, in veel mindere mate, vrachtvervoer<sup>25</sup> en technische ondersteuning en vliegtuigonderhoud.<sup>26</sup> KLM oefent haar onderneming wereldwijd uit. Verder maken KLM Cityhopper, Martinair en Transavia deel uit van de KLM groep.<sup>27</sup> Transavia is een budget airline die sterk gericht is op groeien. KLM's businessmodel richt zich op frequent flyers, zoals toeristen en zakenreizigers.

## 4 KLIMAATVERANDERING

### 4.1 Gevaarlijke klimaatverandering

#### 4.1.1 Inleiding

46. Het staat vast dat de temperatuur op aarde stijgt en het klimaat verandert door menselijk toedoen, namelijk door de uitstoot van broeikasgassen in de lucht.<sup>28</sup> De klimaatverandering die hierdoor wordt veroorzaakt, heeft grote gevolgen voor mens, natuur en milieu. Dit wordt ook erkend door de Nederlandse overheid<sup>29</sup> en de Hoge Raad.<sup>30</sup> De Hoge Raad heeft vastgesteld dat er een direct, lineair verband is tussen de door de mens veroorzaakte uitstoot van broeikasgassen, die mede wordt veroorzaakt door de verbranding van fossiele brandstoffen, en de opwarming van de aarde.<sup>31</sup> Deze feiten kunnen dus tot uitgangspunt worden genomen in deze procedure.
47. De door menselijk toedoen veroorzaakte klimaatverandering heeft op dit moment al wijdverspreide, negatieve impact op mens en natuur. Sommige van deze negatieve effecten zijn ook onomkeerbaar; natuur en mens zijn niet meer in staat zich daarop aan te passen. Inmiddels is sprake van onder meer extreme en gevaarlijke weersomstandigheden, zeespiegelstijging, bosbranden, overstromingen, droogte, en verzilting van (landbouw)grond. De negatieve effecten op menselijke gemeenschappen bestaan onder meer uit waterschaarste, schade aan (opbrengst van) landbouw, veeteelt en visserij, ondervoeding, toename infectieziekten, hittestress, ontheemding en mentale gezondheidsschade. Deze effecten zullen de komende jaren nog verder toenemen (IPCC 15, 2022 Full Report C.1.3, **Productie 6**).<sup>32</sup>

---

<sup>23</sup> <https://img.static-kl.com/m/7f18a4405ec39c57/original/KLM-2021-Annual-Report.pdf>.

<sup>24</sup> (Productie 5), p. 36-41.

<sup>25</sup> (Productie 5), p. 41-42.

<sup>26</sup> (Productie 5), p. 42.

<sup>27</sup> (Productie 5), p. 55.

<sup>28</sup> <https://www.urgenda.nl/themas/klimaat-en-energie/klimaatvragen/waarom-weten-we-zeker-dat-de-mens-klimaatverandering-veroorzaakt/>.

<sup>29</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/klimaatverandering>.

<sup>30</sup> Hoge Raad, 13 september 2019, ECLI:NL:PHR:2019:887 (*Milieudefensie t. de Staat*).

<sup>31</sup> Hoge Raad, 13 september 2019, ECLI:NL:PHR:2019:887 (*Milieudefensie t. de Staat*), r.o. 2.1.

<sup>32</sup> [https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/downloads/report/IPCC\\_AR6\\_WGII\\_FinalDraft\\_FullReport.pdf](https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/downloads/report/IPCC_AR6_WGII_FinalDraft_FullReport.pdf).

48. Het IPCC (zie ook rn. 56) schrijft hierover (**Productie 7**):<sup>33</sup>

*“Human-induced climate change, including more frequent and intense extreme events, has caused widespread adverse impacts and related losses and damages to nature and people, beyond natural climate variability. Some development and adaptation efforts have reduced vulnerability. Across sectors and regions the most vulnerable people and systems are observed to be disproportionately affected. The rise in weather and climate extremes has led to some irreversible impacts as natural and human systems are pushed beyond their ability to adapt. (high confidence).”*

49. De Hoge Raad heeft verder als feitelijk vaststaand aangenomen dat de toename van de concentratie van broeikasgassen in de atmosfeer ertoe kan leiden dat een kantelpunt “*tipping point*” wordt bereikt.<sup>34</sup> Het risico op dergelijke omslagpunten neemt “*at a steepening rate*” toe bij een temperatuurstijging tussen 1 °C en 2 °C. Het overschrijden van een dergelijk *tipping point* kan abrupte en ingrijpende klimaatverandering tot gevolg hebben en weer leiden tot nieuwe *tipping points*. Effecten van het overschrijden van dergelijke *tipping points* zijn mogelijk het (steeds sneller) smelten van de poolkappen en gletsjers en verandering van de zeestromen en de daarmee samenhangende weersinvloeden (bijv. de warme golfstroom in de Atlantische oceaan of El Niño). Dit kan onder meer leiden tot omvangrijke aantasting van ecosystemen, waardoor bijvoorbeeld de voedselvoorziening in gevaar komt, tot verlies aan grond- en leefgebied en nog meer schade aan de gezondheid en het verlies van mensenlevens.<sup>35</sup>
50. Ook in Nederland is de schade aan het klimaat nu al merkbaar. Het KNMI zegt in het Klimaatsignaal '21 het volgende:

*“In Nederland is sinds 1901 de temperatuur ongeveer tweemaal zo snel gestegen als het wereldgemiddelde. De gevolgen van klimaatverandering zijn duidelijk merkbaar: op 25 juli 2019 ging het kwik door de historische grens van 40°C en in de laatste twee decennia nam het aantal dagen met extreme neerslag toe. Ook vielen de droge seizoenen in drie opeenvolgende jaren (2018, 2019 en 2020) op, waarbij de relevante vraag opdoemt of dit in de toekomst vaker en/of intenser gaat voorkomen.”<sup>36</sup>*

51. De directe klimaateffecten die klimaatverandering in Nederland tot gevolg zal hebben zijn volgens het KNMI ingrijpend en wijdverspreid. Zo zal klimaatverandering invloed hebben op ons drinkwater: niet alleen zal het aantal ziekteverwekkers (zoals Salmonella en Listeria)

<sup>33</sup> <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/resources/spm-headline-statements/>.

<sup>34</sup> Hoge Raad, 13 september 2019, ECLI:NL:PHR:2019:887 (Milieudefensie t. de Staat), r.o. 4.1-4.8.

<sup>35</sup> IPCC 2019, 'Impacts of 1.5 °C of Global Warming on Natural and Human Systems', hfst. 3, 3.5.2.4 and 3.5.2.5, [https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/2/2022/06/SR15\\_Chapter\\_3\\_LR.pdf](https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/2/2022/06/SR15_Chapter_3_LR.pdf).

<sup>36</sup> [https://cdn.knmi.nl/knmi/asc/klimaatsignaal21/KNMI\\_Klimaatsignaal21.pdf](https://cdn.knmi.nl/knmi/asc/klimaatsignaal21/KNMI_Klimaatsignaal21.pdf), p. 6.

toenemen,<sup>37</sup> maar door de lage rivierstand van de Maas zal ook de drinkwatervoorziening van 7 miljoen mensen in gevaar komen.<sup>38</sup>

52. Andere gevolgen van klimaatverandering op de gezondheid die het RIVM noemt zijn een toename van infectieziekten, zoals Legionellose en Lyme, een toename van allergische klachten en het aantal gevallen huidkanker door een toename in UV straling.<sup>39</sup> Een hittegolf zorgt daarnaast voor extra sterfte onder kwetsbare groepen, zo stelt de Rijksoverheid.<sup>40</sup> Uit onderzoek blijkt dat hittestress in Nederland naar schatting 250 kwetsbare en oudere mensen per jaar het leven heeft gekost, zelfs als de hittegolven na 2019 niet worden meegerekend.<sup>41</sup> Naarmate klimaatschade waarschijnlijker wordt, wordt het ook onverzekerbaarder.<sup>42</sup> De hevige overstromingen op 13 en 14 juli 2021 hadden in Nederland, in tegenstelling tot Duitsland en België, gelukkig geen dodelijke slachtoffers. De geleden (verzekerde) schade werd echter al op zo'n 160 tot 250 miljoen euro geschat.<sup>43</sup> Naast schade door overstromingen, lopen 800.000 huizen in Nederland het risico op verzakking door droogte.<sup>44</sup>
53. Verder hebben de niet-CO<sub>2</sub>-effecten direct effect op het milieu. Zo kan stikstof schadelijk zijn voor mensen bij inademen en is het slecht voor de biodiversiteit; het zorgt er onder andere voor dat eikenbossen uitsterven en dat de pootjes van jonge vogels door kalkgebrek breken.<sup>45</sup>

#### 4.1.2 Internationale - wetenschappelijke en politieke - consensus

54. In 1992 werd 's werelds belangrijkste Klimaatakkoord, het UNFCCC, gesloten op de Conferentie van de Verenigde Naties over Milieu en Ontwikkeling (UNCED) in Rio de Janeiro. Nederland heeft dit verdrag in 1993 geratificeerd. Dit betreft een raamwerk-verdrag en heeft als doel (artikel 2):

*“een stabilisering van de concentraties van broeikasgassen in de atmosfeer op een niveau waarop gevaarlijke antropogene verstoreng van het klimaatsysteem wordt voorkomen. Dit niveau dient te worden bereikt binnen een tijdsbestek dat toereikend is om ecosystemen in staat te stellen zich op natuurlijke wijze aan te passen aan klimaatverandering, te verzekeren dat de voedselproductie niet in gevaar komt en de economische ontwikkeling op duurzame wijze te doen voortgaan.”*

<sup>37</sup> <https://www.rivm.nl/klimaat-en-gezondheid>.

<sup>38</sup> Deltares, Low river discharge of the Meuse, juni 2002, <https://www.deltares.nl/nl/nieuws/klimaatverandering-raakt-ook-drinkwaterproductie-maas/>, p. 5 en 6.

<sup>39</sup> <https://www.rivm.nl/klimaat-en-gezondheid>.

<sup>40</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/klimaatverandering/gevolgen-klimaatverandering>.

<sup>41</sup> <https://www.rivm.nl/nieuws/klimaatverandering-leidt-nu-al-tot-meer-sterfte-door-hitte>.

<sup>42</sup> Autoriteit Financiële Markten, <https://www.afm.nl/nl-nl/nieuws/2021/oktober/schade-klimaatverandering-vaker-onverzekerbaar>.

<sup>43</sup> <https://www.verzekeraars.nl/publicaties/actueel/merendeel-claims-wateroverlast-limburg-en-brabant-door-verzekeraars-afgehandeld>.

<sup>44</sup> <https://nos.nl/artikel/2375471-droogte-leidt-tot-grote-schade-aan-woningen-in-hele-land>.

<sup>45</sup> <https://www.nu.nl/klimaat/6130230/van-vogels-tot-eikenbos-stikstof-nekt-leven-op-de-veluwe.html>.

55. In 2015 volgde daarop het Klimaatakkoord van Parijs van de Verenigde Naties. De 27 Europese lidstaten hebben zich gezamenlijk aangesloten bij dit Klimaatakkoord. Het doel van het Klimaatakkoord van Parijs is: “*de opwarming van de aarde beperken tot ruim onder 2 °C. Met een duidelijk vooruitzicht op 1,5 °C*”.<sup>46</sup>
56. Het IPCC is een organisatie van de Verenigde Naties die de stand van de wetenschap met betrekking tot klimaatverandering evalueert. Sinds het Special Report Global Warming of 1.5 °C van het IPCC uit 2018 is de internationale wetenschappelijke consensus dat de schade aan het klimaat ernstiger wordt naarmate de opwarming toeneemt, en dat een stijging van ten hoogste 1,5 °C het minimumvereiste is om de omvang van de gevaarlijke klimaatverandering te beperken.<sup>47</sup> Hoofdstuk 3 van dit rapport zegt hierover (**Productie 8**):<sup>48</sup> “*Overshooting [1.5 °C] poses large risks for natural and human systems, especially if the temperature at peak warming is high, because some risks may be long-lasting and irreversible, such as the loss of some ecosystems.*”
57. Opwarming van de aarde tot niet meer dan 1,5 °C is ook haalbaar mits nu de juiste beslissingen worden genomen om zo spoedig mogelijk een verregaande transitie in te zetten, ook in de transportsector:<sup>49</sup>
- “Limiting the risks from global warming of 1.5 °C in the context of sustainable development and poverty eradication implies system transitions that can be enabled by an increase of adaptation and mitigation investments, policy instruments, the acceleration of technological innovation and behaviour changes.”*
58. De IPCC-rapporten schetsen ook de noodzakelijke emissiereducties die nodig zijn om een kans te hebben de klimaatverandering te beperken tot een opwarming (wereldwijd) van 1,5 °C. Die noodzakelijke emissiereductie hebben ook geleid tot een brede aanvaarding van het “net zero” doel in 2050.<sup>50</sup> Daarvoor zijn sterke dalingen van de emissies vóór 2050 nodig en wel langs een specifieke *pathway*:<sup>51</sup>

*“In model pathways with no or limited overshoot of 1.5 °C, global net anthropogenic CO<sub>2</sub> emissions decline by about 45% from 2010 levels by 2030 (40–60% interquartile<sup>52</sup> range), reaching net zero around 2050 (2045–2055 interquartile range).”*

---

<sup>46</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/klimaatverandering/klimaatbeleid>.

<sup>47</sup> Ook de Hoge Raad heeft dit erkend in Hoge Raad, 20 december 2019, ECLI:NL:HR:2019:2006, r.o. 4.3: “*In de klimaatwetenschap bestaat al geruime tijd een grote mate van consensus dat de opwarming van de aarde beperkt moet blijven tot maximaal 2 °C en dat dit betekent dat de concentratie van broeikasgassen in de atmosfeer beperkt moet blijven tot maximaal 450 ppm. Inmiddels bestaat in de klimaatwetenschap het inzicht dat een veilige opwarming beperkt is tot maximaal 1,5 °C en dat dit betekent dat de concentratie van broeikasgassen in de atmosfeer beperkt moet blijven tot maximaal 430 ppm*”.

<sup>48</sup> IPCC 2018, ‘Impacts of 1.5 °C of Global Warming on Natural and Human Systems’, hfst. 3, 3.5.2.4 and 3.5.2.5, <https://www.ipcc.ch/sr15/chapter/spm/>.

<sup>49</sup> (**Productie 8**).

<sup>50</sup> Zie ook <https://unfccc.int/climate-action/race-to-zero-campaign>.

<sup>51</sup> (**Productie 8**).

<sup>52</sup> Een interkwartiel range (IQR) is een statistische manier waarmee het verschil tussen het eerste kwart (25%) en het derde kwart (75%) wordt aangegeven. In een belcurve neemt men dan het middelste deel tot uitgangspunt.

59. Het IPCC-rapport uit 2018 benadrukte ook dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot zich ophoopt in de atmosfeer. Indien de hoeveelheid CO<sub>2</sub> in de atmosfeer een bepaalde waarde overschrijdt, neemt de kans om de opwarming tot 1,5 °C te beperken sterk af. Dat heeft tot gevolg dat er nu dus slechts een beperkt “budget” is aan CO<sub>2</sub> dat nog kan worden uitgestoten: *the global carbon budget*. Dat budget is bijna op:<sup>53</sup>

*“Limiting global warming requires limiting the total cumulative global anthropogenic emissions of CO<sub>2</sub> since the pre-industrial period, that is, staying within a total carbon budget (high confidence). By the end of 2017, anthropogenic CO<sub>2</sub> emissions since the pre-industrial period are estimated to have reduced the total carbon budget for 1.5 °C by approximately 2200 ± 320 GtCO<sub>2</sub> (medium confidence). The associated remaining budget is being depleted by current emissions of 42 ± 3 GtCO<sub>2</sub> per year (high confidence).”*

60. Hieruit blijkt duidelijk dat het onvoldoende en onjuist is om een doelstelling van net zero voor 2050 te beschouwen als enige doel om na te streven. De cumulatieve CO<sub>2</sub>-uitstoot op de weg daarheen - het traject - is essentieel.<sup>54</sup>

61. Vanaf 2019 is het geschatte, nog resterende carbon budget dat ons een 67% kans geeft om de opwarming tot 1,5 °C te beperken ongeveer 400 GtCO<sub>2</sub>. Dat is een uiterst beperkt budget. Dat is ongeveer gelijk aan de wereldwijde CO<sub>2</sub>-emissie uit de periode tussen 2010 en 2019. Dit resterende budget is veel minder dan de geschatte toekomstige uitstoot die de bestaande fossiele brandstof infrastructuur (boorplatforms, oliepijplijnen, raffinaderijen, etc.) zal veroorzaken, wat betekent dat dergelijke infrastructuur die ook KLM voorziet van brandstof, vroegtijdig zal moeten sluiten.<sup>55</sup>

62. In de Conferentie van de Partijen bij het UNFCCC dat in 2021 werd gesloten (het “Glasgow Climate Pact”, **Productie 9**) tijdens de meest recente bijeenkomst van de Verenigde Naties over klimaatverandering werd gewaarschuwd voor de achterblijvende globale emissie reducties sinds de regeringen van de wereld het Klimaatakkoord van Parijs hebben aangenomen.<sup>56</sup> In het Glasgow Climate Pact is voorts opgenomen dat dit het kritieke decennium is:<sup>57</sup>

*“(…) recognizes that limiting global warming to 1.5 °C requires rapid, deep and sustained reductions in global greenhouse gas emissions, including reducing global carbon dioxide emissions by 45 per cent by 2030 relative to the 2010 level and to*

---

<sup>53</sup> (Productie 8).

<sup>54</sup> (Productie 4), D.5.

<sup>55</sup> (Productie 6) AR6 WGIII Tech Summary TS-16, Figure TS.3 and TS-26.

<sup>56</sup> De uitkomst van de VN bijeenkomst in Glasgow is te raadplegen via [https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cma2021\\_10\\_add1\\_adv.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/resource/cma2021_10_add1_adv.pdf).

<sup>57</sup> (Productie 9).

# bB

*net zero around mid-century, as well as deep reductions in other greenhouse gases; Further recognizes that this requires accelerated action in this critical decade”<sup>58</sup>*

63. Het is inmiddels wetenschappelijk aangetoond dat elk jaar uitstel van het terugdringen van de emissies, de resterende tijd die beschikbaar is om tot een ‘net-zero’-emissie te komen en de opwarming onder de 1,5 °C te houden, met maar liefst ongeveer twee jaar vermindert.<sup>59</sup>

64. Het voortzetten van het winnen en het gebruik van fossiele brandstoffen onder het huidige beleid houdt ons op het huidige pad naar een catastrofale klimaatverandering, met een gemiddelde opwarming van de aarde die naar schatting de doelstelling van het Klimaatakkoord van Parijs ruimschoots zal missen en tegen 2100 een niveau van 3,2 °C opwarming zal bereiken.<sup>60</sup>

65. Het IPCC heeft de huidige situatie als volgt beschreven:<sup>61</sup>

*“human-induced climate change is widespread, rapid, and intensifying. It is a threat to our well-being and all other species. It is a threat to the health of our entire planet. Any further delay in concerted global climate action will miss a rapidly closing window.”*

*“We are at a crossroads. The decisions we make now can secure a liveable future. We have the tools and know-how required to limit warming.”<sup>62</sup>*

*“We have options in all sectors to at least halve emissions by 2030. Limiting global warming will require major transitions in the energy sector. This will involve a substantial reduction in fossil fuel use [...]. Having the right policies, infrastructure and technology in place to enable changes to our lifestyles and behaviour can result in a 40-70% reduction in greenhouse gas emissions by 2050.”<sup>63</sup>*

66. De noodzaak van onmiddellijke actie op het gebied van emissies wordt goed geïllustreerd door de onderstaande recente diagrammen van het IPCC. Het volgende diagram laat zien dat fossiele brandstoffen de afgelopen jaren hebben gezorgd voor een voortdurende stijging van de emissies - ondanks de herhaalde waarschuwingen vanuit de wetenschap, zijn de emissiereducties nog altijd niet begonnen.<sup>64</sup>

---

<sup>58</sup> (Productie 9), p. 3 par 17.

<sup>59</sup> <https://www.nature.com/articles/s41558-021-01245-w.pdf>, p. 17.

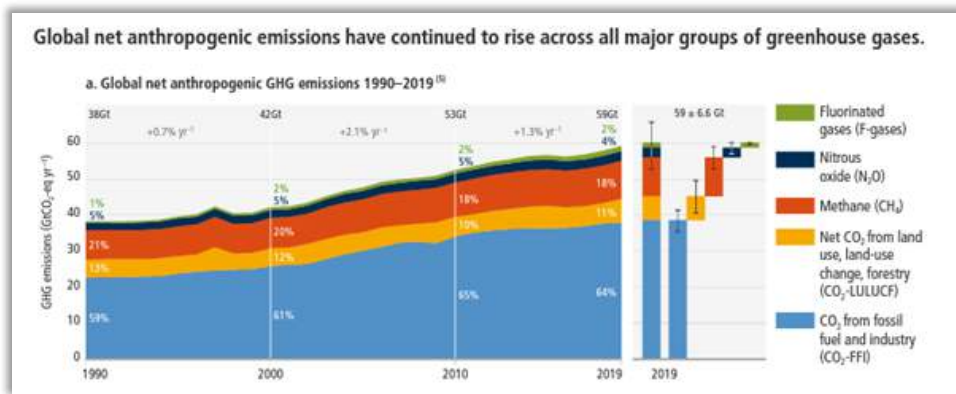
<sup>60</sup> (Productie 6).

<sup>61</sup> <https://www.ipcc.ch/2021/08/09/ar6-wg1-20210809-pr/>.

<sup>62</sup> <https://www.cnbc.com/2022/04/04/ipcc-report-climate-scientists-issue-ultimatum-on-1point5-degrees-goal.html>.

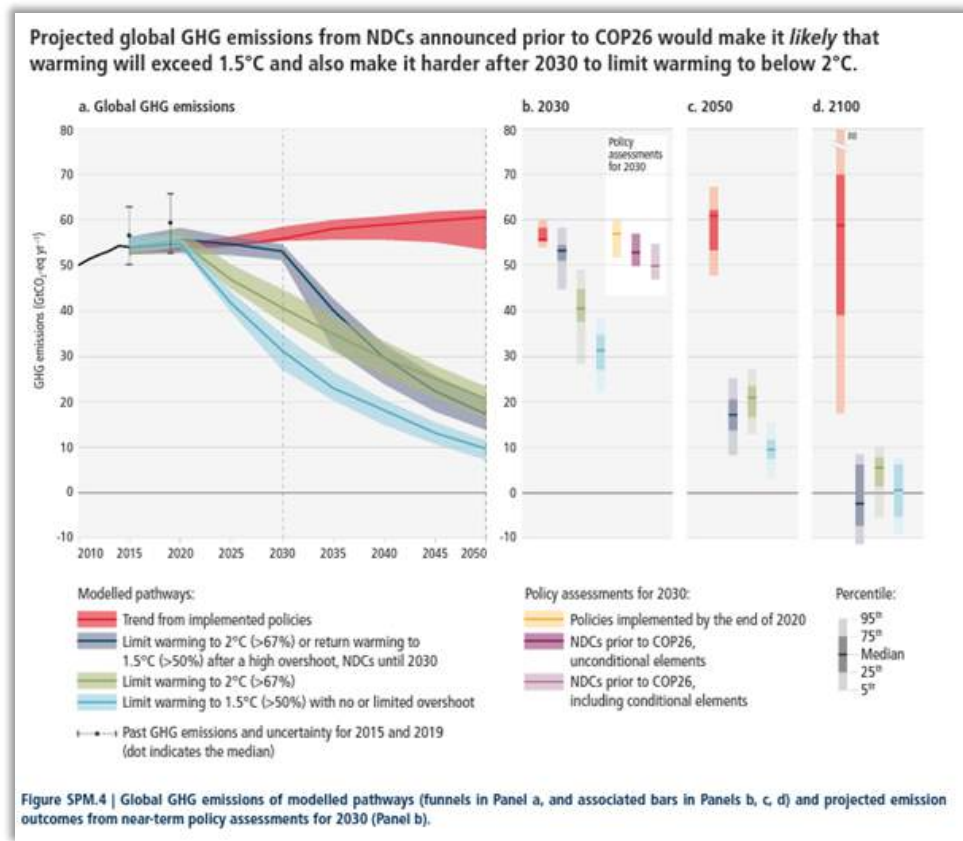
<sup>63</sup> <https://www.ipcc.ch/2022/04/04/ipcc-ar6-wgiii-pressrelease/>.

<sup>64</sup> <https://www.ipcc.ch/2022/04/04/ipcc-ar6-wgiii-pressrelease/>.



65

67. Het navolgende diagram laat zien dat er een steeds grotere kloof (“gap”) ontstaat tussen ons huidige rampzalige pad naar meer dan 3 °C opwarming en de onmiddellijke en snelle verminderingen die nodig zijn om de opwarming te beperken tot 1,5 °C of 2 °C.



66

68. Als gevolg van deze prognoses is "net zero tegen 2050" een wetenschappelijk concept dat verwijst naar het bijna universeel aanvaarde doel om een kans te maken om de opwarming van de aarde tot 1,5 °C te beperken (zie ook par. 4.3.1).<sup>67</sup> Het is daarbij ook van cruciaal belang te

<sup>65</sup> (Productie 6).

<sup>66</sup> (Productie 6).

<sup>67</sup> Zie nr. 59 en <https://www.fsb.org/wp-content/uploads/P141021-1.pdf>, p. 30.



begrijpen dat het niet “slechts” een doelstelling voor 2050 is, maar vooral de route naar deze doelstelling die ertoe doet. CO<sub>2</sub>-emissies zijn cumulatief en daarom moet ook rekening gehouden worden met de reeds geaccumuleerde voorraad CO<sub>2</sub> in de atmosfeer. Daar komen de (meer) variërende niveau's van emissies en de effecten van niet-CO<sub>2</sub> emissies nog bij. Het is daarom dat het IPCC het resterende CO<sub>2</sub>-budget schat (zie rn. 59), en stelt dat "every tonne of CO<sub>2</sub> emissions adds to global warming".<sup>68</sup>

69. De inhoudelijke maatregelen ter uitvoering van het Klimaatakkoord (“**Klimaatakkoord**”) (**Productie 10**)<sup>69</sup> zijn door de Nederlandse staat inmiddels in de Nederlandse Klimaatwet (“**Klimaatwet**”) vastgelegd. Dit betreft onder andere dat in 2030 49% minder CO<sub>2</sub> zal worden uitgestoten dan in 1990, hetgeen ook in het Klimaatactieplan<sup>70</sup> is neergelegd. Verder is in het coalitieakkoord van het huidige kabinet afgesproken het doel voor 2030 in de Klimaatwet aan te scherpen tot tenminste 55% CO<sub>2</sub>-reductie.<sup>71</sup>
70. Ook op Europees niveau is de noodzaak van het aanpakken van klimaatverandering erkend<sup>72</sup> en zijn voor 2030 en 2050 doelen gesteld voor vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, energiebesparing en de ontwikkeling van hernieuwbare energie.<sup>73</sup> Deze doelen en bijbehorende maatregelen zijn opgenomen in onder meer de Europese Klimaatwet. Het overstijgende doel van de Europese Unie is om Europa in 2050 klimaatneutraal te laten zijn.<sup>74</sup> De EU werkt ook aan een "Fit for 55"-pakket maatregelen om haar klimaat-, energie- en vervoerwetgeving te herzien en op deze doelstelling af te stemmen.<sup>75</sup>

## 4.2 Invloed luchtvaart op klimaatverandering

### 4.2.1 Algemeen

71. Wat betreft de verhouding tussen luchtvaart en gevaarlijke klimaatverandering, zijn er vier belangrijke aspecten:
1. De luchtvaart draagt aanzienlijk bij aan gevaarlijke klimaatverandering.
  2. De bijdrage van de luchtvaart aan de gevaarlijke klimaatverandering neemt zeer snel toe.

<sup>68</sup> Dit is terug te vinden in [https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/downloads/report/IPCC\\_AR6\\_WGI\\_SPM\\_final.pdf](https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/downloads/report/IPCC_AR6_WGI_SPM_final.pdf).

<sup>69</sup> <https://www.klimaatakkoord.nl/documenten/publicaties/2019/06/28/klimaatakkoord>.  
(**Productie 2**).

<sup>71</sup> Coalitieakkoord 'Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst' te raadplegen via <https://www.rijksoverheid.nl/regering/coalitieakkoord-omzien-naar-elkaar-vooruitkijken-naar-de-toekomst/2-duurzaam-land/klimaat-en-energie>.

<sup>72</sup> Zie ook [https://ec.europa.eu/clima/climate-change/consequences-climate-change\\_nl](https://ec.europa.eu/clima/climate-change/consequences-climate-change_nl).

<sup>73</sup> <https://www.consilium.europa.eu/nl/press/press-releases/2021/06/28/council-adopts-european-climate-law/>;

[https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_nl](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_nl);

[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_21\\_3541](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_21_3541).

<sup>74</sup> [https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/european-climate-law\\_nl](https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/european-climate-law_nl).

<sup>75</sup> <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/green-deal/fit-for-55-the-eu-plan-for-a-green-transition>.

3. De bijdrage van de luchtvaart aan de gevaarlijke klimaatverandering en de gevolgen van die bijdrage zijn sociaal volledig onevenredig verdeeld.
  4. De bijdrage van de luchtvaart aan gevaarlijke klimaatverandering die niet door de uitstoot van CO<sub>2</sub> wordt veroorzaakt, wordt in de door KLM voorgestelde maatregelen niet aangepakt.
72. De luchtvaart heeft aldus een belangrijk aandeel in en verantwoordelijkheid voor klimaatverandering. Dit zal aan de hand van de vier bovenstaande punten besproken worden in de volgende paragrafen.
- 4.2.1.1 De luchtvaart draagt aanzienlijk bij aan gevaarlijke klimaatverandering
73. Dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaart een grote impact heeft op het klimaat, is al langer algemeen bekend (**Productie 11**).

Fossielvrij verwijst hierbij naar een onderzoeksrapport van de European Federation for Transport and Environment, meestal afgekort als Transport & Environment oftewel T&E. Ook in de rest van de dagvaarding, zal veelvuldig naar onderzoek van T&E worden verwezen. T&E is een Europese NGO, gevestigd in België en met kantoren in Groot-Brittannië, Frankrijk, Spanje, Polen, Italië en Duitsland. T&E bestaat inmiddels 30 jaar en richt zich op het bereiken van een betaalbaar transportsysteem zonder uitstoot en met minimale impact op gezondheid, klimaat en milieu. T&E streeft haar doelen na met behulp van gedegen wetenschappelijk onderzoek en betreft experts van andere NGO's bij het opstellen van haar rapporten. Aldus fungeert T&E als een belangrijke "paraplu" organisatie. T&E heeft onder meer bijgedragen aan het blootleggen van "het dieselschandaal". Ook heeft T&E ervoor gezorgd dat de EU wereldwijd de meest ambitieuze CO<sub>2</sub>-eisen aan auto's en vrachtwagens stelt. Verder heeft T&E succesvol campagne gevoerd tegen diesel gemaakt van palmolie en voor een wereldwijd verbod op zwaar vervuilende stookolie voor schepen. T&E ontvangt onder meer financiële bijdragen van de Europese Commissie, de Duitse overheid en London Transport.

74. Vliegtuigen verbranden grote hoeveelheden kerosine, een sterk vervuilende fossiele brandstof.<sup>76</sup> Bovendien zijn, zoals al enige tijd bekend is, de niet-CO<sub>2</sub>-effecten van de luchtvaart nog veel groter. Volgens een onderzoek van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart overtreffen deze niet-CO<sub>2</sub>-effecten ruimschoots en hebben zij tot driemaal meer opwarmend effect dan CO<sub>2</sub> (zie ook rn. 68).<sup>77</sup> Als ook rekening wordt gehouden met de niet CO<sub>2</sub>-effecten dan is het aandeel van de uitstoot door de Europese luchtvaart van

---

<sup>76</sup> Transport & Environment, 'Roadmap to climate neutral aviation in Europe', maart 2022, p. 14; Climate Action 100+ (2022), Global Sector Beleids: Investor Actions to Align the Aviation Sector with the IEA's 1.5°C Decarbonisation Pathway, p. 4.

<sup>77</sup> EASA (2020), Updated analysis of the non-CO<sub>2</sub> climate impacts of aviation and potential policy measures pursuant to the EU Emissions Trading System Directive Article 30(4), rapport voor de Europese Commissie, p. 35-36.

broeikasgassen, zonder de Covid19 jaren mee te rekenen,<sup>78</sup> meer dan 10% van de totale emissies van de EU.<sup>79</sup>

75. Om het effect van de luchtvaart op het klimaat te verminderen in lijn met de doelstelling van het Klimaatakkoord van Parijs, is onvermijdelijk dat de groei van de luchtvaartsector wordt ingeperkt.<sup>80</sup> De luchtvaart volgt echter het tegenovergestelde pad. De sector blijft streven naar een jaarlijkse groei van de luchtvaart.<sup>81</sup> Hierdoor zal de impact van de luchtvaart op het klimaat verder *toenemen*, terwijl een snelle *vermindering* van de uitstoot noodzakelijk is voor het behalen van de doelstelling van het Klimaatakkoord van Parijs.
76. Om hun groeibeleid in stand te houden, lobbyen bedrijven en brancheorganisaties intensief *tegen* voorstellen voor luchtvaartregelgeving die klimaatdoelstellingen beogen, zo blijkt uit onderzoek van Influencemap (**Productie 12**, en verder uiteengezet in rn. 169).<sup>82</sup> Dit staat lijnrecht tegenover hun beweringen dat zij die doelstellingen steunen.

#### 4.2.1.2 De bijdrage van de luchtvaart aan de gevaarlijke klimaatverandering neemt zeer snel toe

77. De luchtvaart heeft niet alleen aanzienlijke invloed op gevaarlijke klimaatverandering, maar die invloed is de laatste jaren (en vooral in Europa) snel toegenomen, hand in hand met de groei van de luchtvaartindustrie, en veel meer dan andere sectoren en de algemene stijging van de emissies.<sup>83</sup>
78. De jaarlijkse CO<sub>2</sub>-uitstoot van de Nederlandse luchtvaart is ook significant gegroeid, ook in verhouding tot de groei van de Nederlandse economie, zo blijkt uit cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek. In 1990 bedroeg de CO<sub>2</sub>-uitstoot 5,3 megaton (3% van de uitstoot van de gehele Nederlandse economie) en in 2005 was dat al 11,6 megaton CO<sub>2</sub> en 5,6% van de uitstoot van de gehele Nederlandse economie.<sup>84</sup> In 2019 was de totale jaarlijkse uitstoot CO<sub>2</sub> van de Nederlandse luchtvaart reeds gegroeid naar 12,1 megaton CO<sub>2</sub>, wat overeenkomt met 6,4% van de uitstoot van de Nederlandse economie. De cijfers zijn opgenomen in onderstaande tabel:

---

<sup>78</sup> Het is verstandig te rekenen met de getallen uit 2019 als thans best beschikbare informatie, omdat de cijfers in in ieder geval de twee jaren daarna, geraakt zijn door het effect van Covid-19, hetgeen vermoedelijk slechts tijdelijk is en geen juist beeld geeft van de trend.

<sup>79</sup> (Productie 11), verhoogd met niet-CO<sub>2</sub> x3. P. 4, stappenplan: "Aviation traffic in Europe grew 67% between 2005 and 2019 and its emissions by 24% (see Fig. E.1), meaning **they now represent 4.9% of the bloc's pre-Covid total**. And that just covers the CO<sub>2</sub> effects - more on the non-CO<sub>2</sub> effects below". 4,9% is CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het opwarmingseffect van niet-CO<sub>2</sub>-emissies is drie keer zo groot als dat van CO<sub>2</sub>. 3 x 4,9% is meer dan 10%.

<sup>80</sup> (Productie 6), Technical Summary, TS-67.

<sup>81</sup> Dit blijkt onder meer uit de Ontwerp-Luchtvaartnota 2020-2050 ('Verantwoord vliegen naar 2050') van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, waarin het woord "groei" maar liefst 77 keer voorkomt en het woord "krimp" slechts één keer.

<sup>82</sup> InfluenceMap (2021), How the aviation industry has lobbied to weaken and delay climate regulation, [https://influencemap.org/evoke/10507/file\\_proxy](https://influencemap.org/evoke/10507/file_proxy).

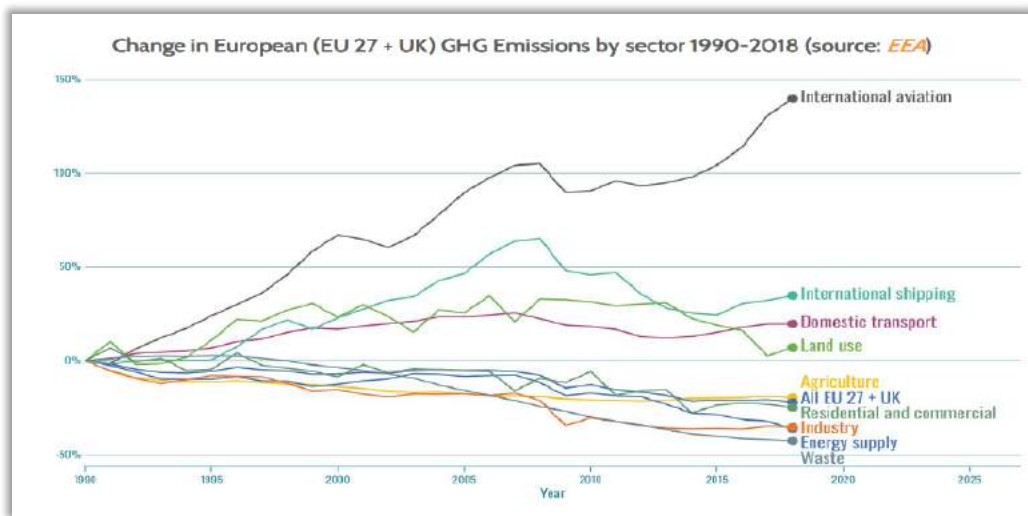
<sup>83</sup> <https://www.forbes.com/sites/rpapier/2019/12/04/the-worlds-top-10-carbon-dioxide-emitters/?sh=6390619d2d04>.

<sup>84</sup> <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/uitstoot-en-brandstofverbruik/uitstoot-luchtvaart>.

## NEDERLANDSE ECONOMIE EMISSIES VS NEDERLANDSE LUCHTVAARTSECTOR EMISSIES<sup>85</sup>

Jaar	Nederlandse economie Mt <sub>2</sub> CO <sub>2</sub>	Luchtvervoer MtCO <sub>2</sub>	%
1990	178,552	5,298	2.967202832
2005	207,093	11,610	5.606176935
2010	214,415	11,764	5.486556444
2015	200,673	12,837	6.396974182
2019	189,491	12,099	6.384999815

79. Dit is in lijn met de gehele Europese luchtvaartindustrie. CO<sub>2</sub>-emissies van de luchtvaart waren in 2019<sup>86</sup> meer dan het dubbele van de emissies in 1990.<sup>87</sup> Ook uit onderstaande grafiek blijkt dat het klimaateffect van de Europese luchtvaart zeer snel is toegenomen, en veel groter is dan dat van welke andere sector ook.



80. Een onderzoek van onderzoeksbureau CE Delft geeft een prognose voor de Nederlandse luchtvaart bij ongewijzigd beleid (**Productie 13**).<sup>88</sup> In de studie is rekening gehouden met WLO (welvaart en leefomgeving) groeiscenario's die door CPB en PBL zijn ontwikkeld. Het

<sup>85</sup> <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/en/dataset/83300ENG/table>.

<sup>86</sup> Het is verstandig te rekenen met de getallen uit 2019 als thans best beschikbare informatie, omdat de cijfers in in ieder geval de twee jaren daarna, geraakt zijn door het effect van Covid-19, hetgeen vermoedelijk slechts tijdelijk is en geen juist beeld geeft van de trend.

<sup>87</sup> (**Productie 11**).

<sup>88</sup> CE Delft is een onafhankelijk onderzoeks- en adviesbureau, gespecialiseerd in het ontwikkelen van innovatieve oplossingen van milieu- en duurzaamheidsvraagstukken, zie <https://www.ce.nl/>. Het betreffende onderzoek heet 'Moet de luchtvaart groeien om onze welvaart te behouden?' te raadplegen via: [https://ce.nl/wp-content/uploads/2021/03/CE\\_Delft\\_190143\\_De\\_economische\\_effecten\\_van\\_krimp\\_en\\_groei\\_van\\_de\\_NL\\_luchtvaart\\_DEF.pdf](https://ce.nl/wp-content/uploads/2021/03/CE_Delft_190143_De_economische_effecten_van_krimp_en_groei_van_de_NL_luchtvaart_DEF.pdf).

WLO Hoog schetst een scenario dat een relatief hoge bevolkingsgroei combineert met een hoge economische groei van ongeveer 2% per jaar. Het WLO Laag schetst een scenario dat een beperkte demografische ontwikkeling combineert met een gematigde economische groei van ongeveer 1% per jaar.<sup>89</sup> Voor de luchtvaart worden in de WLO scenario's ook voorgestelde beperkingen in verband met geluidsnormen en CO<sub>2</sub>-belastingen (waartegen KLM en de luchtvaartsector nu aan het lobbyen zijn) opgenomen. Ander milieubeleid voor de luchtvaart is verder niet in de scenario's meegenomen.

81. De historische groei van passagiers in de luchtvaart sinds 1997 sluit het meest aan bij het WLO Hoog scenario.<sup>90</sup> Als dat groeiscenario wordt toegepast op het aantal passagiers in 2017 (76 miljoen), dan zal in 2050 het aantal passagiers 150 miljoen bedragen (WLO Hoog en Laag gecombineerd). Ook wordt een verdrievoudiging van het vrachtvolume verwacht: van 1,8 miljoen ton in 2017 naar 6,1 miljoen ton in 2050.<sup>91</sup>
  82. Ook het aantal vliegbewegingen is in de afgelopen jaren flink gestegen. Het is de verwachting dat het aantal vliegbewegingen toeneemt in 2050 tot 1,01 miljoen (in een WLO Laag scenario) en tot 1,2 miljoen (in een WLO Hoog scenario).<sup>92</sup>
  83. Als men optimistisch is en uitgaat van een voorgenomen efficiëntieverbetering van 2% per jaar, dan leidt deze prognose nog altijd tot een CO<sub>2</sub>-emissie van 12 megaton in 2030 en 14 megaton in 2050 voor de Nederlandse luchtvaart.<sup>93</sup> Echter, wanneer de gemiddelde, gerealiseerde efficiëntie ontwikkeling (0,7 procent per jaar, periode 2010-2015) wordt gehanteerd, dan zal de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de Nederlandse luchtvaart in 2050 uitkomen op 23 megaton: een verdubbeling ten opzichte van 2005, en toename met meer dan een factor 4 ten opzichte van 1990.<sup>94</sup>
  84. De Nederlandse luchtvaart volgt momenteel dus een scenario dat leidt tot aanzienlijke groei in CO<sub>2</sub>-uitstoot – berekend is dat de huidige koers in lijn is met een wereldwijde temperatuurstijging van 2,5 tot 4 °C in 2050.<sup>95</sup> Ver boven de 1,5 °C drempel dus.
- 4.2.1.3 De bijdrage van de luchtvaart aan de gevaarlijke klimaatverandering en de gevolgen van die bijdrage zijn sociaal volledig onevenredig verdeeld
85. Het probleem van opwarming van de aarde is voor alles een verdelingsprobleem: de gevolgen worden niet noodzakelijkerwijs gevoeld door degenen die het veroorzaken. De oplossing vergt

---

<sup>89</sup> <https://www.wlo2015.nl/>.

<sup>90</sup> (Productie 13).

<sup>91</sup> Toekomstvisie geschreven door Milieufederatie Noord-Holland, Greenpeace en Natuur & Milieu, te raadplegen via: <https://milieudefensie.nl/actueel/visie-toekomst-luchtvaart.pdf>.

<sup>92</sup> (Productie 13).

<sup>93</sup> (Productie 13).

<sup>94</sup> (Productie 13).

<sup>95</sup> Planbureau voor de Leefomgeving, Parijsakkoord en Luchtvaart, Mogelijke gevolgen van het Parijse klimaatakkoord voor de omvang van de luchtvaart via Nederland, 2019, te raadplegen via <https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2019-parijsakkoord-en-luchtvaart-3040.pdf>.

een radicale verandering die ook eerlijk en rechtvaardig moet zijn om effectief te zijn, zoals erkend in het Klimaatakkoord van Parijs en het IPCC.<sup>96</sup>

86. Het klimaateffect van de luchtvaart is dan nog eens bijzonder ongelijk en oneerlijk verdeeld. Daarmee wordt bedoeld dat slechts een klein deel van de wereldbevolking (veel) gebruik maakt van luchtvaart en daarvan de voordelen geniet. De gevolgen van de uitstoot van al dat vliegen komen echter voor het grootste deel terecht bij de mensen die er *geen* gebruik van maken. Het IPCC hierover: “[e]vidence highlights highly unequal GHG emission in aviation: only 2-4% of global population flew internationally in 2018.”<sup>97</sup> Het IPCC wijst verder op wetenschappelijke onderzoek uit 2020 waarin berekend werd dat 1% van de wereldbevolking verantwoordelijk is voor 50% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door de commerciële luchtvaart.<sup>98</sup> De luchtvaartemissies voor mensen die vanuit Europese landen als Nederland vliegen zijn veel hoger dan voor de meeste landen. De landen in ontwikkeling<sup>99</sup> zullen naar verwachting hun luchtvaart echter nog verder laten groeien, wat een nog grotere nadruk legt op de noodzaak van het terugdringen van vliegen in landen als Nederland<sup>100</sup> zodat Nederlanders hun "fair share" kunnen leveren.<sup>101</sup>

87. Stay Grounded is een organisatie die op basis van wetenschap campagne voert voor het verminderen van luchtvaart en in dat kader een rapport uitbracht in 2019 (**Productie 14**). Daarnaast heeft zij de volgende schattende berekening heeft gemaakt. Volgens Stay Grounded stoot één retourvlucht van Parijs naar New York 3,2 ton CO<sub>2</sub>-equivalent uit. Dat is meer CO<sub>2</sub> dan de gemiddelde Oegandees gebruikt in een heel jaar (1,1 ton CO<sub>2</sub>-equivalent), en ook meer dan de door de gemiddelde Indiase persoon veroorzaakte uitstoot in een heel jaar (2,6 ton CO<sub>2</sub>-equivalent). De uitstoot van een retourvlucht Parijs – New York is ook veel meer dan wat de gemiddelde voetafdruk per wereldburger zou moeten zijn per 2030 om de maximale temperatuurstijging tot 1,5 °C te beperken (nl. 2,5 ton CO<sub>2</sub>-equivalent).<sup>102</sup> De Europese Commissie stelde vast dat “[s]omeone flying [in a commercial airliner] from Lisbon to New York and back generates roughly the same level of emissions as the average person in the EU does by heating their home for a whole year”.<sup>103</sup>

4.2.1.4 De bijdrage van de luchtvaart aan gevaarlijke klimaatverandering die niet door de uitstoot van CO<sub>2</sub> wordt veroorzaakt, wordt in de huidige door KLM aangedragen maatregelen niet aangepakt

88. Luchtvaart draagt niet alleen bij aan gevaarlijke klimaatverandering door de uitstoot van CO<sub>2</sub> bij het verbranden van kerosine. Vliegen draagt ook door niet-CO<sub>2</sub>-effecten bij aan

---

<sup>96</sup> (Productie 6).

<sup>97</sup> (Productie 6), hfst. 5, p. 5-26.

<sup>98</sup> <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0959378020307779>.

<sup>99</sup> (Productie 11), p. 21.

<sup>100</sup> P. 5, [https://stay-grounded.org/wp-content/uploads/2019/12/Degrowth-Of-Aviation\\_2019.pdf](https://stay-grounded.org/wp-content/uploads/2019/12/Degrowth-Of-Aviation_2019.pdf).

<sup>101</sup> (Productie 11), p. 21.

<sup>102</sup> (Productie 14).

<sup>103</sup> [https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation_en).

klimaatverandering. Die uitstoot leidt onder meer tot de vorming van condens-sporen en ozon die het broeikaseffect en daarmee de opwarming van de aarde, versterken. Deze niet-CO<sub>2</sub> effecten hebben weliswaar per vlucht een kortere levensduur dan CO<sub>2</sub>, maar omdat er zo vaak en zo veel gevlogen wordt is hun impact voortdurend voelbaar en significant. De totale impact van luchtvaart op opwarming van de aarde wordt geschat op driemaal de invloed van enkel de CO<sub>2</sub>-uitstoot (zie verder ook rn.74).<sup>104</sup>

89. Het probleem met de aanzienlijke niet-CO<sub>2</sub>-effecten is dat zij niet goed worden aangepakt door de maatregelen die worden aangedragen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaart te verminderen. De maatregelen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen hebben niet dezelfde (beperkende) invloed op de niet-CO<sub>2</sub>-effecten. Het IPCC is van mening dat de pogingen om de niet-CO<sub>2</sub>-effecten van vliegen te verminderen "*are complex, potentially involving technological and operational trade-offs with CO<sub>2</sub>*".<sup>105</sup>

#### 4.2.1.5 Tussenconclusie ten aanzien van de invloed van luchtvaart op klimaatverandering

90. De wetenschap laat het effect van luchtvaart op klimaatverandering zien: de luchtvaartsector draagt aanzienlijk bij aan de klimaatverandering door CO<sub>2</sub>- en niet-CO<sub>2</sub>-effecten; die bijdrage is veel sneller gegroeid dan in andere sectoren; de bijdrage is opvallend ongelijk; en het grootste deel van de bijdrage is te wijten aan vaak weggelaten niet-CO<sub>2</sub>-effecten, die het moeilijker maken het effect van de luchtvaart op het klimaat te verminderen.

#### 4.2.2 *De uitstoot van KLM*

91. KLM is één van de grote luchtvaartmaatschappijen wereldwijd en is de grootste speler op de Nederlandse luchtvaartmarkt. KLM rapporteerde over het jaar 2019 een uitstoot van 14 megaton CO<sub>2</sub>, en daarmee ongeveer 7,6% van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van de Nederlandse economie. Als de niet-CO<sub>2</sub> emissies daarbij worden opgeteld, is de totale bijdrage van KLM aan de opwarming gelijk aan ongeveer ca. 20% van de totale Nederlandse uitstoot.<sup>106</sup> In het decennium tussen 2009<sup>107</sup> en 2019<sup>108</sup> (het laatste pre-Covid 19-jaar) zijn de emissies van KLM duidelijk gestegen.
92. Ter vergelijking: KLM stoot met haar 8 megaton CO<sub>2</sub> meer uit dan het gehele Nederlandse wegvervoer dat "slechts" 6,2 megaton CO<sub>2</sub>-uitstoot.<sup>109</sup>
93. De dringende, urgente noodzaak om actie te ondernemen en te streven naar "net zero in 2050", lijkt door diverse bedrijven binnen de luchtvaartsector ook wel te worden onderkend:

---

<sup>104</sup> The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018, Atmospheric Environment Volume 244, 1 January 2021, 117834, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1352231020305689>.

<sup>105</sup> (Productie 6), hfst. 10, p. 10-59.

<sup>106</sup> (Productie 13).

<sup>107</sup> Duurzaamheidsverslag Airfrance-KLM 2010, blz. 67,

[https://www.airfranceklm.com/sites/default/files/publications/rapport\\_developpement\\_durable\\_va2010-11.pdf](https://www.airfranceklm.com/sites/default/files/publications/rapport_developpement_durable_va2010-11.pdf).

<sup>108</sup> Jaarlijks verslag, 2019, p. 193: <https://www.airfranceklm.com/en/system/files/universalregistrationdocument2019va.pdf>

<sup>109</sup> <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/en/dataset/83300ENG/table>.

- i. London Heathrow: *“Like every other part of the global economy, aviation needs to reach net zero emissions by 2050. That may seem like a long time, but if the substantive changes that are needed haven’t been made by 2030, the industry won’t be on track for its 2050 goal. This is the decade to make a difference”*.<sup>110</sup>
- ii. Rolls-Royce (fabrikant van vliegtuigstralmotoren): *“This is, and will be, a complex and difficult process, but the longer carbon emissions rise, the more painful and disruptive the transition. The choices we make now will determine the future for our generation and for those to come”*.<sup>111</sup>
- iii. En ook KLM beweert de urgentie ervan in te zien: *“We need to focus on reducing our negative emissions now, as this is the decade of action.”*<sup>112</sup>

## 4.3 Wat moet de luchtvaart doen om klimaatverandering tegen te gaan

### 4.3.1 Algemeen: net zero in 2050

94. Uit de IPCC rapporten volgt duidelijk dat de uitstoot van broeikasgassen in alle sectoren snel en in significante mate dient te worden verminderd om de kans op een opwarming tot maximaal 1,5 °C te handhaven en een leefbare toekomst voor mensen overal ter wereld te behouden.
95. Zoals hierboven uiteengezet, betekent dit concreet dat de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met tenminste 45% moet worden teruggedrongen ten opzichte van de uitstoot in 2019, om tegen 2050 uit te komen op "net zero" CO<sub>2</sub>. Het betekent een onmiddellijke in te zetten, drastische vermindering van de uitstoot van fossiele brandstoffen in alle sectoren. Dit betekent ook dat actie moet worden ondernomen om de vraag naar energie te verminderen, onder meer door de groei van de luchtvaart te beperken.
96. Om een dergelijke vermindering te bereiken zal er snel een einde gemaakt moeten worden aan onze afhankelijkheid van fossiele brandstoffen. Het verbranden van fossiele brandstoffen is immers de grootste bron van de klimaatcrisis (zie rn. 12 hierboven).
97. Het is ook technisch en economisch haalbaar om fossiele brandstoffen snel terug te dringen.<sup>113</sup> Daarbij is het echter essentieel om ook de vraag naar energie terug te dringen door in te grijpen aan de “vraagzijde”, zoals het beperken van vliegen (zie ook par. 4.3.3 hierna).
98. Er kan niet gewacht worden tot 2030 (of later): dat zou immers betekenen dat de hoeveelheid CO<sub>2</sub> tot die tijd alleen maar toeneemt, en het kleine resterende CO<sub>2</sub>-budget binnen een paar

<sup>110</sup> <https://www.heathrow.com/content/dam/heathrow/web/common/documents/company/heathrow-2-0-sustainability/further-reading/Heathrow%20Net%20Zero%20Plan%20FINAL.pdf>

<sup>111</sup> <https://www.rolls-royce.com/~media/Files/R/Rolls-Royce/documents/others/rr-net-zero-full-report.pdf>

<sup>112</sup> (Productie 2), p. 23.

<sup>113</sup> (Productie 6) “Meeting the ambitions of the Paris Agreement will require phasing out fossil fuels from energy systems, which is technically possible and is estimated to be relatively low in cost”, Ch. 17, at 17-64.

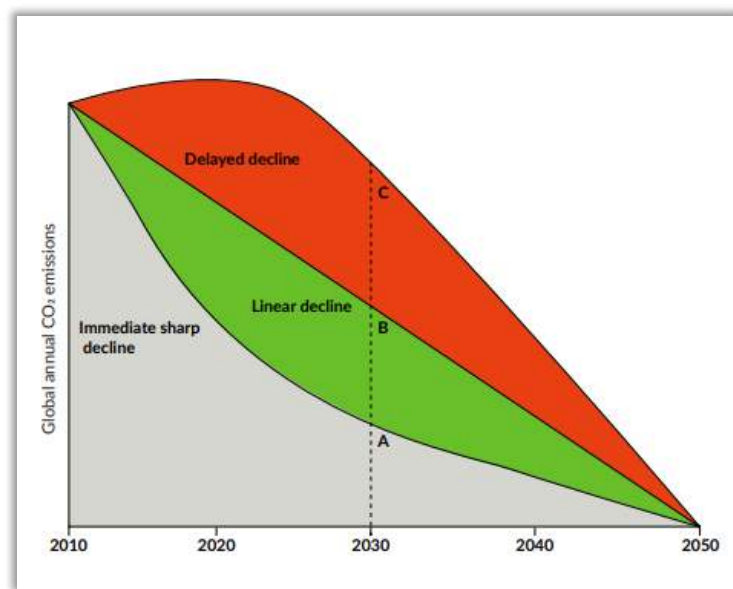


jaar uitgeput is. Ten onrechte nemen veel bedrijven wel het doel “net zero 2050” over, zonder dat daarbij meteen wordt begonnen om de noodzakelijke actie die nodig is te implementeren.

99. Zoals de Secretaris-Generaal van de VN het uitdrukt:

*“You cannot claim to be green while your plans and projects undermine the 2050 netzero target and ignore the major emissions cuts that must occur this decade.”* **(Productie 15)**<sup>114</sup>

100. Onderstaande grafiek laat zien dat bij vertraagde afbouw, veel meer (het rode gebied) CO<sub>2</sub> in de atmosfeer komt, die op de een of andere manier - een wijze waarvoor geen plannen bestaan - alsnog geabsorbeerd zal moeten worden, wil er een redelijke kans zijn de opwarming van de aarde tot maximaal 1,5 °C te kunnen beperken. De nadruk moet dan ook liggen op onmiddellijke maatregelen in de resterende zeven jaar van het aangebroken "kritieke decennium":



101. Klimaatverandering is een probleem van historisch niet-handelen gecombineerd met urgentie. Een doelstelling uitroepen om "net zero tegen 2050" te bereiken, zoals zowel KLM als de luchtvaartsector hebben gedaan, betekent in wezen dat dringend belangrijke emissiereducties moeten worden doorgevoerd in het huidige "kritieke decennium" voor versnelde actie. Met andere woorden, het vereist een "snelle decarbonisatie" die is afgestemd op ten minste -45% van de wereldwijde emissiereducties. Doet een bedrijf dit niet, dan zal het de reeds onhoudbare cumulatieve uitstoot alleen maar verder opdrijven, de gevaarlijke klimaatverandering verergeren en het huidige pad naar een catastrofale opwarming blijven bewandelen.

<sup>114</sup> [https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2022/02/UN\\_SG\\_statement\\_WGII\\_Pressconference-.pdf](https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2022/02/UN_SG_statement_WGII_Pressconference-.pdf).

<sup>115</sup> “Defending the danger line, A manual for climate litigators”, Roger Cox and Mieke Reij, uitgave Paulussen Advocaten en Milieudefensie, maart 2022, pag 13, zie [https://en.milieudefensie.nl/news/defending\\_the\\_danger\\_line.pdf](https://en.milieudefensie.nl/news/defending_the_danger_line.pdf).

## 4.3.2 De opdracht aan de luchtvaart-sector

102. Zoals hiervoor al uiteen is gezet (zie par. 4.2 hierboven), staat vast dat de luchtvaart in een belangrijke mate bijdraagt aan gevaarlijke klimaatverandering. De luchtvaart zal dan ook moeten bijdragen aan de versnelde actie in dit kritieke decennium. Zoals hierna verder uiteen gezet zal worden, kan dit niet louter worden bereikt door het gebruik van (op dit moment soms nog hypothetische) vormen van alternatieve brandstoffen, technologie en efficiëntieverbeteringen. De enige haalbare manier waarop de luchtvaart daadwerkelijk haar noodzakelijke bijdrage kan leveren aan een kans op een beperking van de opwarming van de aarde met 1,5 °C, is door minder te vliegen.
103. T&E stelt over de luchtvaartemissies:

*“Demand management is the most effective means to reducing emissions this decade (...).”<sup>116</sup>*

104. Een wetenschappelijke onderzoek in het Verenigd Koninkrijk kwam met de volgende samengevatte boodschap voor consumenten:

*“The big actions are: travel less distance, travel by train or in small (or full) electric cars and stop flying; use the heating less and electrify the boiler when next upgrading; lobby for construction with half the material for twice as long; stop eating beef and lamb. Each action we take to reduce emissions, at home or at work, creates a positive ripple effect.”<sup>117</sup> [onderstreping advocaat]*

105. KLM is een bedrijf met een zeer hoge uitstoot, waarvan de emissies onvoldoende afnemen om in lijn te zijn met de internationaal overeengekomen klimaatdoelstellingen.<sup>118</sup> Om bij te dragen aan een kans om de opwarming tot 1,5 °C te beperken, zal het vliegen in de resterende 7 jaar van het “kritieke decennium” dus moeten verminderen.

## 4.3.3 Luchtvaartreclame belemmert een snelle decarbonisatie

106. Fossiele reclames, waaronder reclames voor luchtvaart, belemmeren het halen van de doelstelling van Parijs op twee belangrijke manieren.
107. Ten eerste verhinderen luchtvaartreclames een vermindering in de consumentenvraag, waardoor ook de luchtvaart zelf zou krimpen. Het IPCC wijst erop dat 40 tot 70% emissiereductie behaald kan worden met gedragsverandering.<sup>119</sup>

---

<sup>116</sup> (Productie 11).

<sup>117</sup> [https://www.repository.cam.ac.uk/bitstream/handle/1810/299414/REP\\_Absolute\\_Zero\\_V3\\_20200505.pdf](https://www.repository.cam.ac.uk/bitstream/handle/1810/299414/REP_Absolute_Zero_V3_20200505.pdf).

<sup>118</sup> Op grond van Fossilvrij's eigen berekeningen op grond van de gegevens van Air-France KLM, is de uitstoot sinds het Klimaatakkoord van Parijs slechts afgenomen met 1%. KLM stelt zelf dat haar uitstoot sinds 2005 is afgenomen met 4%. De uitstoot sinds 2010 is echter toegenomen. Hoe dan ook is de uitstoot sinds Parijs niet drastisch afgenomen, zoals wel zou moeten.

<sup>119</sup> (Productie 6), hfst. 5, 5-3.

# bB

108. Voor het CO<sub>2</sub>-vrij maken van de transportsector zijn volgens het IPCC strategieën gericht op de vraagzijde cruciaal.<sup>120</sup> Deze ‘vraagstrategieën’ worden wetenschappelijk geclassificeerd in drie categorieën: Vermijden (“*Avoid*”), overstappen (“*Shift*”) en verbeteren (“*Improve*”). Voor de luchtvaart onderstreept het IPCC de noodzaak om het aantal vliegreizen te verminderen (“*avoid*”) en waar mogelijk over te stappen op de trein (“*shift*”).<sup>121</sup>
109. Het IPCC benadrukt ook dat “*regulation of advertising*” een instrument is om decarbonisatie te bereiken.<sup>122</sup>
110. In een onderzoek van Greenpeace en The New Weather Institute is berekend dat reclames van luchtvaartmaatschappijen met hun beïnvloeding wereldwijd rechtstreeks verantwoordelijk zijn voor het equivalent van 34 miljoen ton CO<sub>2</sub>-uitstoot.<sup>123</sup>
111. Ten tweede verhinderen luchtvaartreclames de benodigde bredere maatschappelijke verandering.
112. Om de hierboven genoemde vraagstrategieën te realiseren zijn volgens het IPCC belangrijke veranderingen in het bewustzijn en in de sociale normen en waarden van mensen nodig: “*Cultural change, in combination with new or adapted infrastructure, is necessary to enable and realise many Avoid and Shift options.*” De reden hiervoor is dat “*people act and contribute to climate change mitigation in their diverse capacities as consumers, citizens, professionals, role models, investors, and policymakers*”.<sup>124</sup>
113. Bedrijfsreclames hebben een belangrijk effect op de benodigde maatschappelijke veranderingen, doordat ze het bewustzijn en de sociale normen en waarden van mensen beïnvloeden. Een groot aantal bedrijven, met name uit de fossiele sector, probeerde al om de beperking van klimaatverandering te laten ontsporen door doelgericht te lobbyen en door twijfel veroorzakende mediastrategieën te gebruiken.<sup>125</sup>
114. Volgens het IPCC is reclame, met name voor fossiele producten en diensten, een belangrijk obstakel voor het CO<sub>2</sub>-arm maken van de economie. Bij het tegengaan van emissies aan de vraagzijde zijn bedrijven betrokken, ook via reclames. Dergelijke bedrijven:

*“either contribute to the status-quo of a global high-carbon, consumption, and GDP growth-oriented economy, or help generate the desired change to a low-carbon energy-services, well-being, and equity-oriented economy”*<sup>126</sup>

---

<sup>120</sup> (Productie 6), Technische samenvatting, p. TS-67.

<sup>121</sup> (Productie 6), hfst. 5, 5-3, 5-40.

<sup>122</sup> (Productie 6), hfst. 4, 4-76.

<sup>123</sup> Greenpeace and New Weather Institute, Advertising climate chaos: How much is advertising for cars and flights fueling the climate emergency, p. 4, <https://www.greenme.it/wp-content/uploads/2022/02/advertising-climate-chaos-report.pdf>.

<sup>124</sup> (Productie 6) Tech Summary.

<sup>125</sup> (Productie 6), hfst. 5, blz. 5-83 - verwijzingen naar o.a. Oreskes en Conway 2011.

<sup>126</sup> (Productie 6), Tech Summary.

115. Het IPCC zegt daar verder over dat bedrijven in hun interacties via hun marketing de voorkeuren en het gedrag van consumenten kunnen beïnvloeden, met een duidelijk effect op die decarbonisatie:

*“Businesses and corporate organisations play a key role in the mitigation of global warming, through [...] the supply side interaction with changing consumer preferences and behaviours, e.g. via marketing. Business models and strategies work both as a barrier to and as accelerator of decarbonisation”<sup>127</sup>*

116. Daarbij wordt volgens het IPCC in reclames de verantwoordelijkheid van het bedrijf soms afgeschoven op de consument en gebruiken bedrijven de zorgen die mensen hebben over het klimaat juist om het eigen merk te versterken:

*“Corporate advertisement and brand building strategies also attempt to deflect corporate responsibility to individuals, and/or to appropriate climate care sentiments in their own brand building”<sup>128</sup>*

117. Wetenschappers van andere instituten benadrukken daarnaast dat voor decarbonisatie een “social tipping point” (maatschappelijk kantelpunt) nodig is:

*"Achieving a rapid global decarbonization to stabilize the climate critically depends on activating contagious and fast-spreading processes of social and technological change within the next few years.”<sup>129</sup>*

118. Reclamebeperkingen en -verboden, zoals die in Amsterdam, kunnen daar volgens de wetenschappers aan bijdragen.<sup>130</sup>

119. Wetenschappers en deskundigen, waaronder het Milieuprogramma van de VN (UNEP), wijzen daarbij ook specifiek op de noodzaak om luchtvaartreclame te beperken en te reguleren om de uitstoot te verminderen.<sup>131</sup> Dit wordt, samen met de specifieke reductiecijfers, verduidelijkt in de onderstaande tabel van de UNEP [markering advocaat]:

---

<sup>127</sup> (Productie 6), hfst. 5, p. 5-83.

<sup>128</sup> (Productie 6), hfst. 5, p. 5-83.

<sup>129</sup> Social tipping dynamics for stabilizing Earth's climate by 2050, Otto et al., p. 2354, <https://www.pnas.org/doi/10.1073/pnas.1900577117>.

<sup>130</sup> Social tipping dynamics for stabilizing Earth's climate by 2050, Otto et al., p. 2358, 2361;

Scaling behaviour change for a 1.5-degree world: Challenges and opportunities, Newell, P., Twena, M., & Daley, F. (2021), p.7, <https://www.rapidtransition.org/wp-content/uploads/2021/04/Cambridge-Sustainability-Commission-on-Scaling-behaviour-change-report.pdf>.

<sup>131</sup> UNEP Emissions Gap Report 2020, p.; Quantifying the potential for climate change mitigation of consumption options, Diana Ivanova et al 2020 Environ. Res. Lett. 15 093001, p. 15, <https://www.sei.org/publications/quantifying-potential-climate-mitigation-consumption-options/>.

Emissions Gap Report 2020

Table 6.1. High energy intensity (energy footprint/money spent by consumer), high income-elasticity of demand (luxury consumption)

Most impactful changes	Annual GHG emissions reduction potential  Mean (min/max) tCO <sub>2</sub> e/cap	Mechanisms for lifestyle change	Practical examples
Reducing use of long-haul flights/medium-haul flights	<p>One less long-haul return flight: <b>1.9 (0.7/4.5)</b></p> <p>One less medium-haul return flight: <b>0.6 (0.2/1.5)</b></p>	<p><b>Economic policies:</b> end kerosene tax exemptions; implement frequent flyer levy; incentivize domestic tourism</p> <p><b>Legal frameworks:</b> restrict airline and flight advertising; legal challenges to airport expansion</p> <p><b>Transport infrastructure:</b> end further airport expansion in high-income countries; improve surface transport alternatives to aviation</p> <p><b>Social norms and social movements:</b> changing desirability of air travel</p> <p><b>Social conventions:</b> growing professional use of virtual meetings</p>	<p>Airport expansion plans in the UK legally rejected in their current form on climate grounds (Mitchell 2020)</p> <p>Domestic Austrian flights replaced with intercity rail between Vienna and Salzburg (Railway Gazette 2020)</p> <p>Tax exemptions for domestic tourism in India encourage land-based travel (Kumar 2016)</p> <p>Frequent flyer levy could reduce flying among the wealthy (Fouquet and O'Garra 2020)</p> <p>Changing norms around flying: 'flight shame' (Gössling <i>et al.</i> 2020)</p> <p>Rapid uptake and normalization of online work practices in response to COVID-19 (Carroll and Conboy 2020)</p>

120. Uit een groot panelonderzoek van Citisens blijkt dat 71% van de Nederlanders vindt dat het aantal vluchten van en naar Nederland zou moeten afnemen en 75% vindt dat iedereen minder moet vliegen.<sup>132</sup> Ook andere onderzoeken wijzen op de afname van de acceptatie van vliegen.<sup>133</sup> Onder die omstandigheden is het voor een luchtvaartbedrijf dat inzet op groei dus van belang de acceptatie van die groei te waarborgen (zie ook nr. 152) en mensen die twijfelen alsnog te overtuigen van een “duurzamere” manier van vliegen. Dat is precies de bedoeling van de “Fly Responsibly”-campagne zoals volgt uit rns. 175, 176 en 177.
121. KLM's Fly Responsibly en CO2ZERO-marketing zijn uitstekende voorbeelden van reclames voor fossiel vervoer die doelbewust inspelen op de aarzeling die mensen inmiddels kunnen hebben ten aanzien van vliegen. Daarmee belemmeren deze reclames het bereiken van de doelstelling van Parijs doordat ze bijdragen aan het “normaal” houden van vliegen en ze zo bijdragen aan *"the status-quo of a global high-carbon, consumption, and GDP growth-oriented economy"*. Dergelijke reclame werkt door ideeën en waarden “onder de radar” te introduceren, zonder het bewustzijn van mensen aan te spreken.<sup>134</sup>
122. De tussenconclusie ter zake is dan ook als volgt: Volgens de wetenschap is reclame een belangrijk obstakel voor een snelle decarbonisatie van de luchtvaart. Het weerhoudt mensen

<sup>132</sup> <https://www.citisens.nl/panel/vliegen-er-zijn-voldoende-alternatieven-vinden-de-nederlanders/>.

<sup>133</sup> <https://www.nporadio1.nl/nieuws/stand-nl/d2644321-96ac-42d4-8e7f-1e6c757ea3d3/stand-nl-we-moeten-accepteren-dat-vliegvakanties-minder-vanzelfsprekend-zijn>, <https://www.hartvannederland.nl/nieuws/economie/toekomst-schiphol-verdeelt-nederland-helpt-vindt-tijd-van-vliegen-voorbij>.

<sup>134</sup>

[https://www.researchgate.net/publication/321837479\\_Dissociating\\_Controlable\\_and\\_Uncontrolable\\_Effects\\_of\\_Affective\\_Stimuli\\_on\\_Attitudes\\_and\\_Consumption](https://www.researchgate.net/publication/321837479_Dissociating_Controlable_and_Uncontrolable_Effects_of_Affective_Stimuli_on_Attitudes_and_Consumption).

ervan om vlieguren te vermijden of om over te stappen (*Avoid & Shift*), terwijl dit juist nodig is. Het verhindert daarnaast belangrijke benodigde veranderingen in het maatschappelijk bewustzijn van consumenten, beleidsmakers en investeerders, en blokkeert een ‘*social tipping point*’. Dit is hoe (misleidende) fossiele reclame de race om de doelstelling van Parijs te halen tegenhoudt.

#### 4.4 KLM’s Klimaatactieplan 2022

123. Ook KLM zelf zegt te onderkennen dat er sprake is van een klimaatcrisis en dat de luchtvaart daar een rol in speelt. Zij schrijft op de duurzaamheidspagina van haar website (**Productie 16**):<sup>135</sup> “*We weten dat luchtvaartmaatschappijen een grote verantwoordelijkheid hebben als het aankomt op duurzaam reizen. We zijn vastberaden om bij te dragen aan een duurzamere toekomst. (...).*”

124. De wijze waarop KLM daaraan wil bijdragen, heeft zij opgenomen in het in maart 2018 gepubliceerde Environmental Policy Statement (**Productie 17**):<sup>136</sup>

*“We are committed to minimize the impact of our activities, by reducing our environmental footprint and protecting the environment beyond regulatory compliance.”*<sup>137</sup> [onderstreping advocaat]

125. Op 12 april 2022 heeft KLM een nieuw Klimaatactieplan gepubliceerd. Ook hierin onderkent KLM de urgente noodzaak om actie te ondernemen:

*“However, over the past years’ climate research has become more pressing. There are limits to our planet, and immediate action is needed if we want to continue to operate inside these limits. For us, it became clear that a strategy on sustainability is not sufficient, it needs to be in the core of our corporate strategy.”*<sup>138</sup>

126. KLM erkent verder:

*“the aviation industry is a hard to abate sector when it comes to emission reductions, as alternatives are hard to find and demand keeps rising.”*<sup>139</sup>

127. Het Klimaatactieplan van KLM beschrijft in de eerste plaats wat KLM in het verleden heeft gedaan. Dat heeft weinig waarde, aangezien het actieplan ook vaststelt dat het eerdere beleid niet voldoende was. Voor wat betreft haar nieuwe plan, stelt KLM dat die zijn gebaseerd op het Science Based Targets Initiative (“**STBi**”).<sup>140</sup>

---

<sup>135</sup> <https://www.klm.nl/information/sustainability>.

<sup>136</sup> <https://img.static-kl.com/m/1cf94d2a0be01a46/original/Environmental-Policy-Statement.pdf>.

<sup>137</sup> (**Productie 17**).

<sup>138</sup> (**Productie 2**), p. 5.

<sup>139</sup> (**Productie 2**), p. 7.

<sup>140</sup> (**Productie 2**).

128. STBi is een samenwerking tussen verschillende NGO's die zich toeleggen op maatschappelijk verantwoord ondernemen. CO<sub>2</sub>-rapportage en milieubescherming, te weten CDP, de United Nations Global Compact, World Resources Institute en het Wereldnatuurfonds. SBTi ontwikkelt strategische *pathways* voor bedrijven en financiële instellingen waarmee deze organisaties de uitstoot van broeikasgassen te kunnen reduceren. Het SBTi controleert niet of gemaakte plannen realistisch zijn en aansluiten bij gestelde doelen.<sup>141</sup>
129. Het SBTi formuleert doelen, maar ging tot voor kort voor de luchtvaart uit van het inmiddels achterhaalde doel van opwarming van de aarde tot maximaal 2 °C. Het SBTi gaat inmiddels, zoals hierna in nr. 134 wordt toegelicht, uit van het ambitieuzere doel van maximaal 1,5 °C.
130. Over het SBTi schrijft KLM in haar Klimaatactieplan het volgende:<sup>142</sup>

*“The sectoral decarbonisation approach (SDA) is a target setting methodology developed by the SBTi allowing companies to set science based GHG targets aligned with a well-below 2 °C scenario. Essentially, the SDA attempts to address a fundamental tension in corporate target setting: that rapid decarbonisation is incongruent with industry growth. For commercial aviation, this uncertainty could be framed as: “How much would the aviation sector’s average carbon intensity need to decrease in order to achieve Paris aligned decarbonisation goals whilst also allowing for projected industry growth?” [onderstreeping advocaat]*

131. Opvallend is dat KLM in het citaat hierboven het “frame” hanteert dat de op te lossen problematiek verenigd moet worden met de aanname dat voortdurende groei van de luchtvaartindustrie noodzakelijk zou zijn.
132. Ook is het van belang dat het scenario dat KLM voor zichzelf heeft uitgestippeld gebaseerd is op het lage ambitie niveau van “*well below 2 °C scenario*”. KLM zegt in haar Klimaatactieplan echter ook dat zij voornemens is zich te committeren aan het huidige uitgangspunt, van opwarming met minder dan 1,5 °C. KLM stelt:

*“Currently, a 1.5 °C pathway is under development for the aviation sector by the SBTi, which will be integrated into the SBTi Aviation Guidance and accompanying target-setting tool. Once the pathway is updated, we will update our own targets in line with SBTi guidance accordingly to 1.5 °C. Our current projections are based on a well below 2 °C scenario.”<sup>143</sup>*

133. Terwijl KLM dus openlijk erkent dat zij zich hoort te richten op 1,5 °C scenario, kiest zij er toch voor om op het tekortschietende 2 °C pad door te gaan.

---

<sup>141</sup> <https://sciencebasedtargets.org/>.

<sup>142</sup> (Productie 2), p. 15.

<sup>143</sup> (Productie 2), p. 15.

134. Het SBTi heeft inmiddels ook de Corporate Net-Zero Standard gepubliceerd, waarvan SBTi zegt dat het *“includes the guidance, criteria, and recommendations companies need to set science-based net-zero targets consistent with limiting global temperature rise to 1.5 °C.”* Het SBTi zegt dat *“Companies adopting the Net-Zero Standard are required to set both near-term and long-term science-based targets. This means making rapid emissions cuts now, halving emissions by 2030.”*<sup>144</sup> Deze Standard gaat dus uit van een *pathway* gericht op maximaal 1,5 °C opwarming, over alle sectoren, en op basis van een reductie van emissies van 4,2% per jaar.<sup>145</sup>
135. In het Klimaatactieplan van KLM geeft zij op haar eigen wijze invulling aan de SBTi doelstellingen. KLM formuleert in dat kader het volgende klimaatdoel:<sup>146</sup>

CO <sub>2</sub> e reduction targets KLM group	CO <sub>2</sub> reduction in 2030 compared to 2019 (scope 1 & 3)
Intensity target (ppkm)	-30%
Projected absolute reduction (based on SBT forecasts)	-12%

Table 2. "Overview CO<sub>2</sub> Reduction Targets KLM Group."

136. KLM mikt dus op een verlaging van de uitstoot per passagier per kilometer van 30%, maar door de groei (van het aantal passagiers) die KLM nastreeft, komt de totale reductie niet verder dan 12%. Een absolute reductie van 12% in 2030 is hoe dan ook niet in lijn met de reductiepaden die nodig zijn voor net zero in 2050 (zie rn. 58). En zoals hierna aan bod komt is die verwachting ook nog eens grotendeels gebaseerd op de implementatie van nog niet bestaande technieken (zie hfst. 6) waardoor het zeer waarschijnlijk is dat zelfs die absolute reductie van 12% niet eens waargemaakt gaat worden.
137. Over het bereiken van een daadwerkelijke “net zero” van haar totale CO<sub>2</sub>-emissies, (in tegenstelling tot de relatieve reductie of een “intensity” target per passagier per kilometer, dat kan betekenen dat de totale emissies van KLM blijven stijgen) schrijft KLM in haar Klimaatactieplan:<sup>147</sup>

*“This is in line with previous targets and was chosen to calculate because only an absolute reduction will truly reduce our CO<sub>2</sub> emissions.*  
[*onderstreping advocaat*]

<sup>144</sup> <https://sciencebasedtargets.org/net-zero>.

<sup>145</sup> <https://sciencebasedtargets.org/resources/files/Net-Zero-Standard.pdf>.

<sup>146</sup> (Productie 2), p. 13.

<sup>147</sup> (Productie 2), p. 17.



# bB

138. KLM erkent dus zelf ook dat alleen het terugbrengen in absolute termen van de uitstoot, bijdraagt tot een verlaging van de CO<sub>2</sub>-emissies.
139. KLM wil blijkens het huidige Klimaatactieplan haar SBTi doelen bereiken door (samengevat) de volgende maatregelen te nemen:<sup>148</sup>
- A. Vlootvernieuwing: Vliegtuigen met efficiëntere brandstofmotoren
  - B. Operationele maatregelen: Optimaliseren vliegroutes, elektrisch taxiën, gewichtsvermindering etc.
  - C. Duurzame vliegtuigbrandstof (Sustainable Aviation Fuels, SAF)
  - D. Keuzes ten aanzien van het netwerk: Optimaliseren van het netwerk van KLM, door keuzes in bestemming, tussenstops, tankstops etc.
140. Daarnaast noemt KLM in haar Klimaatactieplan zaken die het STBi niet erkent. Dat betreft (samengevat):<sup>149</sup>
- E. Vrijwillige CO<sub>2</sub> “compensatie”: Passagiers kunnen vrijwillig bijdragen aan een herbebossing door middel van carbon credits.
  - F. Beperking van het energiegebruik voor grondactiviteiten: Besparen op energie gebruik bij onderhoud, verwarming etc.
  - G. “*Multi Modalities*”: Investeren in aansluiting op treinnetwerk
  - H. “*Internal CO<sub>2</sub> pricing*”: KLM heeft sinds 2022 haar interne prijs op het gebruik van CO<sub>2</sub> op € 60 per ton gezet.
141. De voorgaande doelstellingen zijn volgens KLM doelstellingen voor de korte termijn: “*We need to focus on reducing our negative emissions now, as this is the decade of action.*”<sup>150</sup>
142. KLM geeft ook haar visie op de lange termijn doelen die volgens haar nodig zijn voor een Net Zero scenario in 2050. Daarin noemt KLM:<sup>151</sup>
- I. Technologische ontwikkelingen: Bijv. hybride vliegen, elektrisch vliegen en vliegen op waterstof
  - J. Alternatieve brandstoffen: Het verder ontwikkelen van “duurzame vliegtuigbrandstoffen”, zoals biobrandstoffen en synthetische kerosine

---

<sup>148</sup> (Productie 2), p. 18 III Working towards 2030.

<sup>149</sup> (Productie 2), p. 15 vanaf p. 22 V Other activities (outside of SBTi scope).

<sup>150</sup> (Productie 2), p. 23.

<sup>151</sup> (Productie 2), vanaf p. 23 VI. Outlook towards 2050.

# bB

K. Operationele efficiency: Verdere efficiency, bijv. door het Single European Sky (SES) initiatief door middel van (kort gezegd) een gezamenlijke Europese verkeersleiding.

143. Het ligt niet voor de hand dat KLM met dit pakket aan maatregelen, en zolang zij blijft inzetten op groei (zie rn. 150 en verder), de door haar beoogde reductie van 12% CO<sub>2</sub>-reductie in 2030 zal halen.

144. Het reductieplan is namelijk sterk afhankelijk van de mate van beschikbaarheid van “duurzame vliegtuigbrandstof”. Andere maatregelen dan “duurzame vliegtuigbrandstof” zijn ontoereikend (in het geval van efficiëntieverbeteringen) of te laat om reducties te bewerkstelligen tegen 2030 (in het geval van elektrische en waterstofvliegtuigen). Fossielvrij zal daarover nader uitweiden in rn. 192 van deze dagvaarding, maar reeds nu kan daarvan gezegd worden dat KLM niet meer dan 0,18% “duurzame vliegtuigbrandstof” toevoegde aan de brandstofvoorraad, hetgeen geen noemenswaardige impact heeft op het bereiken van de doelstellingen. Dat daarin de komende tijd wezenlijke verandering gaat komen, is zeer onwaarschijnlijk. KLM onderkent zelf ook dat het voornamelijk *wishful thinking* is, als zij zegt:<sup>152</sup>

*“we need to go beyond the limits of the boundaries of the source of the percentage of SAF that we see”.*

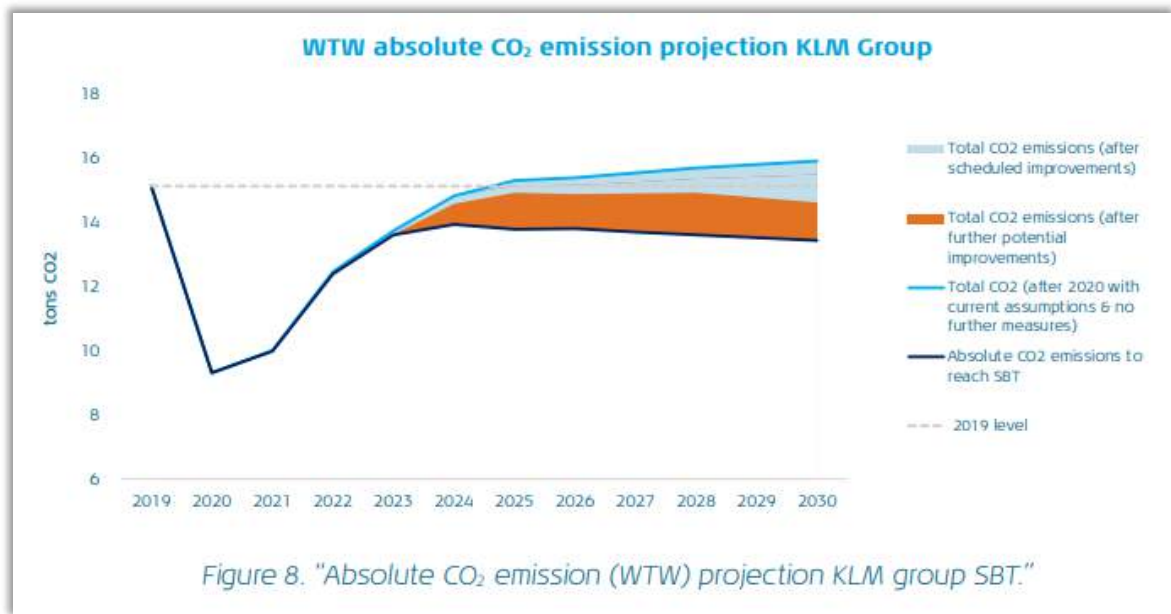
145. Tel daarbij op dat ook het SBTi verbiedt om de andere door KLM genoemde maatregel, “CO<sub>2</sub>-compensatie” door herbebossing, mee te rekenen, en het is duidelijk dat KLM onmogelijk zal komen tot een absolute reductie van 12% emissies, als zij tegelijkertijd inzet op groei.

146. Onderstaande grafiek van KLM zelf is illustratief:<sup>153</sup>

---

<sup>152</sup> (Productie 2), p. 20.

<sup>153</sup> (Productie 2), p. 20.



147. Het oranje gekleurde deel van de grafiek is een daling als gevolg van "verdere potentiële verbeteringen". Dit zijn verbeteringen die KLM zelf niet als concrete maatregelen noemt (zie rns. 139 en 140). Van deze "potentiële verbeteringen" kan niet worden verwacht dat zij zo snel werkelijkheid worden dat zij daadwerkelijk kunnen bijdragen aan de hier "voorspelde" reductie. Voor de goede orde: het SBTi valideert alleen het einddoel van KLM en niet het realiteitsgehalte van het voorgestelde reductiepad (zie ook rn. 127).
148. KLM's keuze voor een kortetermijndoelstelling met een laag ambitieniveau "ruim onder 2 °C" zou betekenen dat KLM er willens en wetens aan bijdraagt dat de wereld boven de 1,5 °C uitkomt. Zoals het SBTi zegt:<sup>154</sup> "[s]caling up immediate action consistent with limiting warming to 1.5 °C is our last opportunity to preserve society as we know it. The next few years are critical". Het opnieuw uitgebrachte klimaatactieplan van KLM steunt grotendeels op dezelfde activiteiten die de afgelopen tien jaar niet hebben geleid tot een vermindering van haar emissies. De onderneming moet erkennen dat haar besluit om te groeien betekent dat zij geen plan heeft om zelfs maar deze niet-duurzame doelstelling te halen.
- 4.5 KLM heeft een groeibeleid en lobbyt tegen regulering, hetgeen haaks staat op het doel om CO<sub>2</sub>-emissie van de luchtvaart te reduceren**
149. Wat opvalt in het Klimaatactieplan van KLM, is dat wel gesproken wordt over het belang van tegengaan van opwarming van de aarde, en het voldoen aan het Klimaatakkoord van Parijs, maar dat niet gerept wordt over reductie van vliegen, terwijl dat de enige haalbare methode is om uitstoot door de luchtvaart te reduceren binnen de voorwaarden van het klimaatdoel van Parijs.

<sup>154</sup> <https://sciencebasedtargets.org/blog/our-ambitious-new-strategy>.

## 4.5.1 KLM geeft prioriteit aan groei

150. Net zoals de emissies van KLM zijn gegroeid, is het luchtverkeer van KLM ook al jaren aan het groeien. Dat blijkt ook uit haar jaarverslag 2021.<sup>155</sup> Uit dat jaarverslag volgt dat het aantal passagiers van 2016 tot en met 2019 toeneemt (de Covidperiode laten we buiten beschouwing):



151. Ook het aantal bestemmingen neemt in 2016-2019 toe (m.u.v. de Covidperiode, zie pag. 39 van het jaarverslag 2021):<sup>156</sup>



152. KLM heeft dan ook duidelijk de ambitie om te groeien. Zo stelt zij in haar jaarverslag:

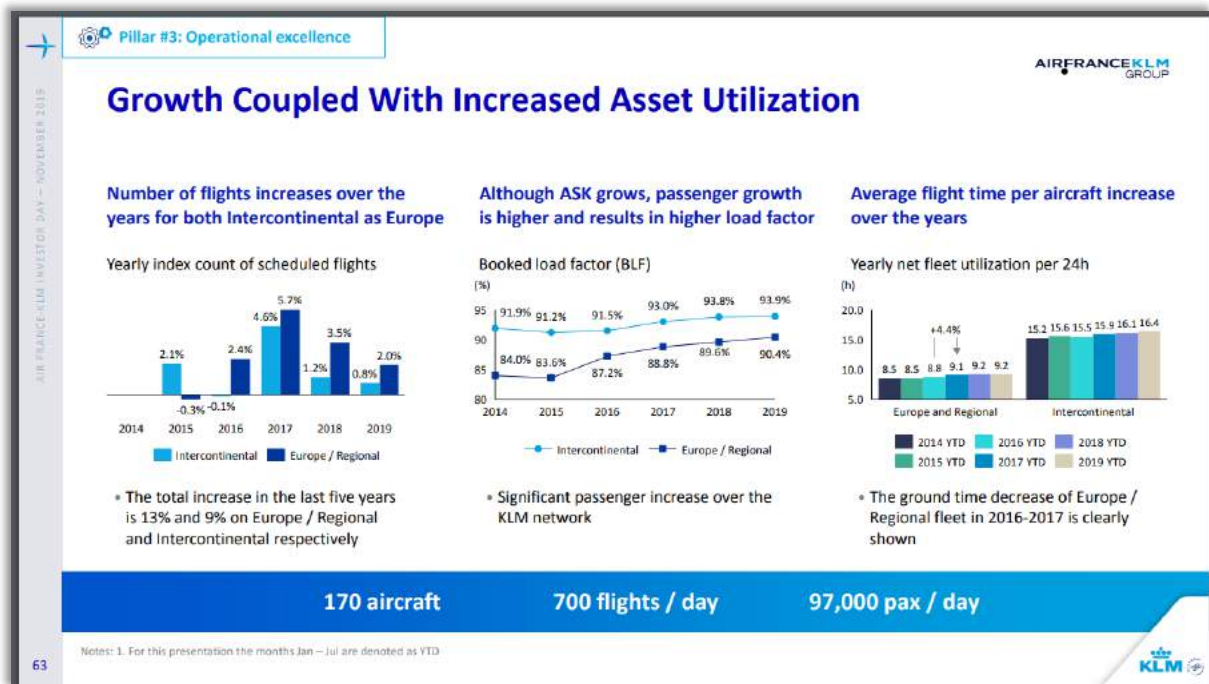
*“(...) Long-term, it is important that the industry will get a clear perspective on moderate growth scenarios, in return for conditions such as a reduction in noise levels. Moderate growth will allow KLM to continue its business (...)”.*

153. In de informatie voor haar aandeelhouders voor de *investor day* op 5 november 2019, stelt Air France – KLM dit nadrukkelijk aan de orde:<sup>157</sup>

<sup>155</sup> (Productie 5).

<sup>156</sup> (Productie 5).

<sup>157</sup> [https://www.airfranceklm.com/sites/default/files/air\\_france-klm\\_investor\\_day\\_2019.pdf](https://www.airfranceklm.com/sites/default/files/air_france-klm_investor_day_2019.pdf).



154. Ook in het persbericht voor de *investor day* is opgenomen dat:

“2. *Refocus Growth of Passenger Revenue on Most Profitable Segments by Leveraging Hubs and Powerful Brand Identities*

(...)

*For KLM, strengthen its leadership position at Schiphol while continuing to grow in order to become the benchmark carrier for connecting traffic to and from Europe.*

(...)

*For Transavia, consolidate its leading low-cost position in The Netherlands and aim to become the leading low-cost airline in France in terms of number of based aircraft.*

*More accurate targeting of customers for an increasingly personalized offer at a reduced cost of sale” [onderstreping advocaat].*

155. Volgens het financiële jaarverslag van Air France - KLM uit 2021 zet de onderneming ook in op groei (**Productie 18**):

*“Over the longer term, fleet modernization will be reflected in the continued growth of the Boeing 787 and E195-E2 fleets at KLM and those of the A350-900s and A220-*

# bB

*300s at Air France. Transavia (France and Netherlands) will see its fleet adapt to the growth market in the leisure segment.”<sup>158</sup>*

*“The Group plans to launch targeted strategic actions aimed at improving the medium and long-term operational performance, into line with the best international airline standards, while taking into account the environmental and societal issues linked to its growth.”<sup>159</sup>*

*“the actions implemented by Air France – KLM to limit and reduce its environmental impact directly influence its ability to manage and develop its activities (“license to grow”) in all regions of the world and over the long-term.”<sup>160</sup>*  
*[onderstreping advocaat]*

156. Ook in haar jaarverslag 2021 is opgenomen dat KLM wil groeien:<sup>161</sup>

*“We also maintained focus on the expansion and modernisation of Schiphol in order to keep the airport competitive and ready for future growth [...] Both KLM and Schiphol remain confident the aviation industry will recover. Long-term, it is important that the industry will get a clear perspective on moderate growth scenarios, in return for conditions such as a reduction in noise levels. Moderate growth will allow KLM to continue its business as well to contribute to the prosperity of the Netherlands and improve the living conditions in the Schiphol area”*

157. In haar Klimaatactieplan 2022 gaat KLM uit van een jaarlijkse groei van 1,95% (*Compound Annual Growth Rate*, “CAGR”). De voorgestelde groei van KLM van 1,9% CAGR komt in deze “decade of action” echter neer op een groei van ongeveer 20% in de komende tien jaar. Het is ongeveer dezelfde groei die Air France-KLM heeft nagestreefd voor de Covid-19 pandemie van “[c]apacity growth +2 to +3% p.a.”<sup>162</sup> *Business as usual* dus.

158. In een Nieuwsuur-uitzending van 6 oktober 2019 zegt Elbers dat minder vliegen niet zou helpen:<sup>163</sup>

*Elbers: “Op het moment dat je naar Berlijn in, laat ik zeggen, drie uur kunt gaan, heb je een concurrerend product. En dan ben ik heel graag bereid om dat met de trein aan te sluiten.” Interviewer: “maar u zegt Fly Responsibly, dat is een grote campagne van u waarin u zegt neem wat vaker de trein. Maar tegelijkertijd blijft u de vluchten aanbieden”. Elbers: “Nee, we zeggen niet, neem maar eens vaker de*

---

<sup>158</sup> <https://www.airfranceklm.com/en/finance/publications>, p. 46.

<sup>159</sup> (Productie 18), p. 128.

<sup>160</sup> (Productie 18), p. 151.

<sup>161</sup> (Productie 18), p. 151.

<sup>162</sup> [https://www.airfranceklm.com/sites/default/files/air\\_france-klm\\_investor\\_day\\_2019.pdf](https://www.airfranceklm.com/sites/default/files/air_france-klm_investor_day_2019.pdf), slide 114.

<sup>163</sup> [https://www.npostart.nl/nieuwsuur/06-10-2019/VPWON\\_1303274](https://www.npostart.nl/nieuwsuur/06-10-2019/VPWON_1303274).

*trein. We zeggen." interviewer: "overweeg om wat vaker de trein te nemen".  
Elbers: precies. Dat is een heel belangrijk verschil. (...)*

*Interviewer: "Sommige mensen noemen dat greenwashing he, aan de ene kant mooie spotjes maken en zeggen 'denk eens na over de trein..' maar tegelijkertijd wel gewoon blijven vliegen."*

*Elbers: Als ik kijk wat we in onze campagne [Fly Responsibly] hebben neergezet, dan zeggen we, kijk naar CO<sub>2</sub>-compensatie, dat betekent dat je investeert in bomen en groen om uiteindelijk de cirkel rond te maken. Kijk naar: is de trein een goed alternatief. Neem minder gewicht mee. We zeggen daarin een heel aantal aspecten die we echt vinden." Interviewer: "maar wat echt zou bijdragen is minder vliegen." Elbers: "Ja maar op het moment dat je minder gaat vliegen, dan lijkt het misschien aardig, omdat je in Nederland minder uitstoot krijgt, maar de passagier die van Hangzhou naar Rome gaat, gaat nog steeds vliegen alleen niet meer via Amsterdam, dus wereldwijd schieten we er niets mee op. Maar belangrijker nog: uiteindelijk moet je blijven verdienen en verdienvermogen blijven maken om te investeren in die verduurzaming." [onderstreping advocaat]*

159. En in andere media optredens probeert Elberts het fenomeen "gematigde groei" te introduceren als middel om verduurzaming mogelijk te maken:

*"Luchtvaart is een van de pijlers onder onze economie. Het op peil houden van het niveau van de welvaart is een minimale randvoorwaarde voor duurzame ontwikkeling. Het vervangen van onze vloot vergt investeringen, die we betalen uit de winst. Dus als we investeringen willen doen om geluidsoverlast en CO<sub>2</sub>-uitstoot terug te dringen, dan moeten we gematigd blijven groeien"<sup>164</sup>*

*"Ook wij als KLM willen sneller verduurzamen, door te investeren in zuinige vliegtuigen. Om dat te kunnen doen moeten we wel kunnen doorgroeien op Schiphol om winst te maken en hiermee te kunnen blijven investeren"<sup>165</sup>*

*"groei van de luchtvaart kan duurzaam. (biobrandstof, processen op de grond, CO<sub>2</sub>-uitstoot per passengier)"<sup>166</sup>*

*"Ik ben geen voorstander van ongebreidelde groei. Maar gematigde groei is nodig om te verduurzamen"<sup>167</sup>*

160. Dat KLM faliekant tegen het terugdringen van vliegen is, blijkt uit haar reactie op de aankondiging van de Nederlandse regering van 24 juni 2022 dat het aantal vliegbewegingen op Schiphol in beperkte mate moet worden teruggedrongen. KLM zegt overvallen te zijn door het bericht en verder dat deze maatregel "dramatisch" voor KLM is. KLM stelt zelfs dat met

<sup>164</sup> <https://www.ewmagazine.nl/nederland/achtergrond/2019/11/pieter-elbers-co2-uitstoot-per-passagier-daalt-189920w/>.

<sup>165</sup> <https://www.luchtvaartnieuws.nl/nieuws/categorie/2/airlines/klm-topman-pieter-elbers-inzetten-op-duurzame-luchtvaart>.

<sup>166</sup> [https://www.npostart.nl/buitenhof/13-05-2018/VPWON\\_1283479?st=premium](https://www.npostart.nl/buitenhof/13-05-2018/VPWON_1283479?st=premium).

<sup>167</sup> <https://www.trouw.nl/duurzaamheid-natuur/klm-vliegen-is-als-drinken-doe-het-met-mate~b778d24e/>.

het verminderen van de vliegbewegingen “de gewenste impact op klimaat en leefbaarheid niet wordt behaald”. Andere Europese luchthavens zullen het vliegverkeer uitbreiden om de krimp van Schiphol op te vangen, aldus KLM.<sup>168</sup> In feite betekent dit dat het standpunt van KLM is dat eerst anderen moeten verminderen, voordat zij dat ook doet. Daarbij neemt KLM voetstoots aan dat een 100% verplaatsingseffect zal plaatsvinden. De Nederlandse regering zegt echter dat dit beleid grote gevolgen zal hebben voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de Nederlandse luchtvaart.<sup>169</sup>

161. De uittreedende CEO merkt op dat groei het doel is en blijft:

*"Het gebrek aan groeipotentieel was een probleem, maar nu komt mogelijk dit rampzalige krimpscenario op ons af. [...] Dat mensen minder willen vliegen is een mythe als ik zie hoeveel klanten weer bij ons boeken. Dat we het duurzamer moeten doen, staat buiten kijf. Daar zijn we mee bezig, lopen we in voorop."*<sup>170</sup>

162. Het besluit van KLM om door te gaan met de groei, terwijl de luchtvaart de snelst groeiende impact heeft van alle sectoren, is in directe tegenspraak met de doelstelling van Parijs.

#### 4.5.2 KLM lobbyt tegen klimaatregulering die tot verminderde uitstoot zouden kunnen leiden

163. KLM zegt het één tegen de Nederlandse bevolking in haar reclame, en het ander tegen de wetgever: Air France-KLM voert een intensieve lobby, onder meer via haar moedermaatschappij Air France-KLM en industriële organisaties zoals de International Transport Association (IATA). Dit lobbyen doet zij tegen regelgeving van de overheid (Nederland en Europa) die bedoeld is om de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart terug te dringen. Zo verzet Air France-KLM zich bijvoorbeeld tegen voorstellen van de Europese Commissie om de klimaatdoelstellingen te bereiken (artikel 4 Europese Klimaatwet). De Europese Commissie stelt daartoe onder meer voor om de toewijzing van gratis emissierechten aan (o.a.) de luchtvaart af te bouwen en daarnaast de wereldwijde regeling voor CO<sub>2</sub>compensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (CORSA) uitvoeren via de EU ETS.<sup>171</sup>

164. Van alle luchtvaartmaatschappijen geeft Air France-KLM het meeste geld uit aan lobbyen. Uit gedetailleerde EU-transparantieregisters blijkt dat Air France-KLM haar lobbyuitgaven in de periode 2016-2019 gestaag heeft verhoogd tot ongeveer € 400.000. Vervolgens heeft Air France-KLM in 2020 haar lobbyuitgaven verdubbeld tot € 950.000.<sup>172</sup>

<sup>168</sup> <https://nieuws.klm.com/krimp-schiphol-heeft-grote-negatieve-gevolgen-en-staat-haaks-op-regeerakkoord/>.

<sup>169</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/06/24/hoofdpijnenbrief-schiphol>.

<sup>170</sup> [https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20220627\\_61823116](https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20220627_61823116).

<sup>171</sup> P. 18, en p. 23, <https://influencemap.org/report/Aviation-Industry-Lobbying-European-Climate-Policy-131378131d9503b4d32b365e54756351>.

<sup>172</sup> <https://www.lobbyfacts.eu/datacard/air-france-klm?rid=064616126640-05>.



165. Air France-KLM lobbyt om Europese klimaatmaatregelen af te zwakken of te blokkeren, terwijl die onderdeel uitmaken van het Europese “Fit for 55” beleidspakket dat erop is gericht om het Europese doel van 55% emissiereductie in 2030 ten opzichte van 1990 te bereiken (zie hiervoor in rn. 69 en 95). Dit terwijl uit een ander onderzoek van CE Delft blijkt dat de voorgestelde EU Fit for 55 wetgeving onvoldoende zal zijn om de groei van de emissies van de Nederlandse luchtvaart in 2030 niet te laten groeien ten opzichte van 2005. De emissies zullen groeien van 10,9 mtCO<sub>2</sub> in 2005 tot tussen de 12,9 en 14,8 MtCO<sub>2</sub> in 2030, afhankelijk van welk groeiscenario en welk niveau van EU-beleid zich aandient.<sup>173</sup> Met deze wetgeving zullen de voorgenoemde plannen van de Nederlandse overheid niet eens worden gehaald.<sup>174</sup> Dit beleidspakket en de lobby van KLM daartegen, ziet op de volgende onderdelen:
- i. Air France-KLM is tegen de belasting op de brandstof kerosine. Kerosine als brandstof voor de luchtvaart is vrijgesteld van belastingheffing in Europa, en wordt aldus anders behandeld dan fossiele brandstoffen voor wegvervoer en sommige internationale treinverbindingen. Air France-KLM lobbyt tegen voorstellen die erop zien die vrijstelling te beëindigen.<sup>175</sup>
  - ii. Terwijl KLM beweert dat “Sustainable Aviation Fuel” de belangrijkste pijler zal zijn onder het terugbrengen van haar emissies, heeft IATA en de lobbyorganisatie het Airline Coordination Platform<sup>176</sup> herhaaldelijk gelobbyd om de reikwijdte van de door de EU voorgestelde eis om SAF te integreren, aanzienlijk te beperken (het SAF-mandaat).<sup>177</sup> De CEO van KLM en de CEO van Air France-KLM zitten in de “board of governors” van IATA.<sup>178</sup> Air France-KLM steunt de verklaring van maart 2022 van de Aviation Alliance, die enerzijds beweert het SAF-mandaat in het algemeen te steunen, maar tegelijkertijd wijst op diverse kosten- en concurrentieproblemen die gepaard zouden gaan met dat SAF-mandaat en daarom pleit voor aanpassingen en beperkingen daarvan. Een andere lobbygroep van Air France-KLM stelt dat de belastingbetaler voor de “duurzame vliegtuigbrandstof” moet betalen via subsidies.<sup>179</sup> En Air France – KLM verzet zich tegen een verhoging van 5% naar 6% SAF bijmengverplichting.<sup>180</sup>
  - iii. Het EU-ETS CO<sub>2</sub>-belasting stelsel (CO<sub>2</sub>-beprijzing voor de luchtvaart) ziet nog niet op vluchten met bestemmingen buiten de EU, dwz. vermoedelijk

<sup>173</sup> CE Delft Dec 2021 studie, <https://cedelft.eu/publications/effects-of-the-fit-for-55-package-on-the-dutch-aviation-sector/#:~:text=We%20found%20that%20in%20the,passengers%20travelling%20through%20Dutch%20airports>

<sup>174</sup> CE Delft Dec 2021 studie, <https://cedelft.eu/publications/effects-of-the-fit-for-55-package-on-the-dutch-aviation-sector/#:~:text=We%20found%20that%20in%20the,passengers%20travelling%20through%20Dutch%20airports>. Zie ook voetnoot 68.

<sup>175</sup> (Productie 12), p. 30.

<sup>176</sup> (Productie 12), p. 18, en 23.

<sup>177</sup> (Productie 11).

<sup>178</sup> Membership of the Board of Governors, IATA, <https://www.iata.org/en/about/corporate-structure/boardgovernors/>.

<sup>179</sup> <https://a4e.eu/wp-content/uploads//Airlines-for-Europe-A4E-FF55-Summary.pdf>.

<sup>180</sup> <https://skift.com/2022/06/09/europes-sustainable-aviation-fuel-mandate-leads-world-in-policy-and-debate/> en <https://lobbymap.org/site/data/000/767/Air-France-KLM-Key-Messages-SAF-04-2021.pdf>.

het merendeel van de luchtvaartemissies.<sup>181</sup> Air-France KLM is tegen de volledige opname van haar activiteiten in het EU-ETS,<sup>182</sup> en streeft naar handhaving van de ondoeltreffende internationale regeling voor CO<sub>2</sub>-compensatie en -reductie in de internationale luchtvaart (CORSA)-sector als alternatief.<sup>183</sup>

- iv. In de standpuntnota van Air-France KLM van april 2022 wordt geprobeerd het internationale CORSA-programma voor industriecompensatie te versoepelen en te verlengen,<sup>184</sup> terwijl daarvan is gebleken dat het niet goed werkt om uitstoot van de luchtvaart terug te dringen.<sup>185</sup>
- v. Slechts een minderheid van EU lidstaten heft belasting op tickets voor internationale luchtvaart.<sup>186</sup> Air France-KLM is tegen klimaatbelastingen door lidstaten op tickets.<sup>187</sup>

166. KLM zegt over haar lobby activiteiten in haar jaarverslag 2021:<sup>188</sup>

*“KLM, in close coordination with Air France, actively clarifies its position towards the European institutions and the Dutch government, both directly and through industry bodies such as IATA, Airlines for Europe (A4E), BusinessEurope, BARIN and VNO-NCW, regarding changes in European and national regulations”.*<sup>189</sup>

167. En op pagina 26:

*“Fit for 55 aims to make Europe fit for a CO<sub>2</sub> reduction of 55 per cent by 2030 compared to 1990, paving the way towards Europe becoming the first climate-neutral continent in the world. Measures pertaining to the aviation industry include a strengthening of the European Emissions Trading System (EU ETS), a European blending obligation for SAF and a proposal for a tax on kerosene. We have responded positively to the proposals, but disagree with the tax on kerosene, as it does not support the sector to become more sustainable, especially as its proceeds are not spent on in-*

---

<sup>181</sup> Het is waarschijnlijk niet het merendeel van de vluchten, maar het is zeker het merendeel van de vliegkilometers en de uitstoot van de luchtvaart. Er zouden meer vluchten tussen de EU kunnen zijn, maar dit zijn kortere vluchten met kleinere vliegtuigen die veel minder emissies per vlucht veroorzaken. Bv. 150 mensen die naar Spanje vliegen vs. 300 mensen die naar India vliegen. De langeafstandsluchtvaart is een klein % van de vluchten, maar veroorzaakt een groot % van de emissies. Zie: <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-data-snapshot-co2-emissions-flight-distance>.

<sup>182</sup> (Productie 6), p. 10-100.

<sup>183</sup> (Productie 6) According to the IPCC, “By its nature, CORSA does not lead to a reduction in in-sector emissions from aviation since the program deals mostly in approved offsets. At its best, CORSA is a transition arrangement to allow aviation to reduce its impact in a more meaningful way later.” En zie ook: “The EU study finds: Regulating EU airline pollution with Corsta alone is the worst option. “This option is associated with the biggest global net aviation CO<sub>2</sub> emissions increase...”

<https://www.transportenvironment.org/discover/revealed-unpublished-eu-analysis-scathing-airline-co2-deal/>

<sup>184</sup> (Productie 11).

<sup>185</sup> (Productie 12), p. 9 and 10.

<sup>186</sup> European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, Taxes in the field of aviation and their impact: final report, Publications Office, 2019, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/913591>.

<sup>187</sup> (Productie 5), p. 32.

<sup>188</sup> (Productie 5), p. 66.

<sup>189</sup> (Productie 5), p. 66.

*sector decarbonisation. This could put a break on investments in sustainability, which would undermine efforts to improve the quality of the environment. KLM has shared its views with the European Commission and the European Parliament through a comprehensive position paper.”<sup>190</sup> [onderstreping advocaat]*

168. Air France-KLM stelt het nog wat directer. In haar jaarverslag 2021 is opgenomen:

*“Risks related to the environment*

*Acceptability of air transportation growth*

*(...)*

*The air transport industry is subject to a significant level of environmental legislation governing areas such as the exposure of people to aircraft noise and local emissions, air quality, the treatment of waste products, and the introduction of taxes on airlines and obligations to ensure the compliance of their operations. For example, since 2020, airline tickets issued by all airlines have attracted a tax on all flights departing from France (but not on arrivals), except connecting flights. This tax will raise funds for investment in greener transportation infrastructure, including rail.*

*Such legislation may have a significant negative impact on the Group’s operations and growth which could be reflected in more substantial costs, and could lead to competitive distortions between airlines when applied solely to a specific geographical area.*

*The debate about the role of aviation in climate change increases the risk that CO<sub>2</sub> emissions will be subject to more rigorous pricing in the future. In future, the regulation will also take into account the “non-CO<sub>2</sub> climate impact of aviation”, such as condensation trails and nitrogen oxide emissions which may impact aviation activities.”<sup>191</sup>*

*“Air France – KLM is a member of the representative associations for the airline industry (IATA, ATAG, A4E, FNAM) which engage in lobbying activities directed at the relevant national, European and international authorities and bodies (ICAO, European Union, supervisory Ministries in France and the Netherlands) to promote effective solutions for the environment, and also to ensure that the measures which are put in place do not lead to any distortion in competition between the air transportation players (...).”<sup>192</sup> [onderstreping advocaat]*

---

<sup>190</sup> (Productie 5), p. 27.

<sup>191</sup> (Productie 18), p. 151.

<sup>192</sup> (Productie 18), p. 151.

169. InfluenceMap is een onafhankelijke NGO die nauwgezet onderzoek doet naar lobby activiteiten en in kaart brengt hoe bedrijven en financiële instellingen de klimaatcrisis beïnvloeden.<sup>193</sup> InfluenceMap onderzocht ook de rol van de door Air France -KLM genoemde sectorlobby:

*“InfluenceMap’s analysis on climate-related lobbying has identified an increasingly common industry strategy to support long-term net-zero targets while opposing specific Paris-aligned near-term policy measures to achieve them. The European aviation industry has fully embraced this tactic, strategically delaying ambitious climate regulation for aviation while hiding near-term inaction on decarbonization.*

- *In February 2021, the European aviation industry (including Airlines for Europe) announced sector-wide support, as part of the Destination 2050 Initiative, for net-zero aviation emissions from all flights within, and departing the EU, UK, and EFTA by 2050. The report was released during key EU deliberations on climate regulation for aviation, and was emailed to EU Commission officials pre-release in February 2021 by Airlines for Europe, who stated that “in the current crisis the industry is finding itself, the strategic significance of such commitments cannot be underestimated”. However, the report’s key commitments do not appear to outline support for any specific, ambitious near-term climate policies to decarbonize the sector.*
- *Simultaneously, the European aviation industry has actively and collectively lobbied against nearly all strands of specific European climate regulation for aviation, including all climate-related taxation for aviation. For example, Airlines for Europe, Europe’s leading aviation industry association, in an April 2020 EU consultation response argued that “climate policy regulation in the form of sector-specific taxes, levies or bans are ecologically and economically counterproductive”. Similarly, statements from airline CEOs in 2019-20 including International Airlines Group, Ryanair, and Air France-KLM appear to oppose climate-related aviation taxes, disputing their environmental benefits, with an Air France paper emailed to EU Commission officials in March 2021 arguing “new taxation must be avoided”.<sup>194</sup>*

*“The research identifies a two-point strategy used by the sector to avoid regulation directly addressing their climate emissions. Firstly, at a*

---

<sup>193</sup> (Productie 12), p. 151.

<sup>194</sup> (Productie 12), p. 20.

*European level, the aviation sector has communicated high-level support for net-zero EU aviation emissions by 2050 while opposing specific national and EU-level climate regulations to help deliver that target in their direct engagements with policymakers. Secondly, at a global level through the UN body for aviation, the International Civil Aviation Organization (ICAO), industry has lobbied for the CORSIA offsetting scheme to take precedent over policies addressing absolute aviation emissions reductions. At the same time, using the context of the COVID-19 pandemic, industry lobbyists have successfully pushed for the scheme to be watered down further.”<sup>195</sup>*

170. Uit het bovenstaande blijkt dat KLM, ook via Air France – KLM en de achterliggende brancheorganisaties, zich actief verzet tegen overheidsmaatregelen die erop gericht zijn de bijdrage van de luchtvaart aan de klimaatcrisis in het “kritieke decennium” te verminderen. Dit druist in tegen bijvoorbeeld de verwachtingen van het VN-initiatief Race to Zero voor bedrijven die geloofwaardige klimaatactie willen laten zien. De VN Race to Zero vraagt bedrijven om "*align external policy and engagement, including membership in associations, to the goal of halving emissions by 2030 and reaching global (net) zero by 2050*".<sup>196</sup> KLM, en de luchtvaartindustrie, doen het tegenovergestelde. Intern verzetten zij zich dus eigenlijk tegen duurzaamheid.
171. De resultaten van onderzoek naar lobby-documenten en het werk van InfluenceMap en anderen laat zien dat KLM intensief lobbyt, zowel direct als indirect via brancheorganisaties, om het beleid gericht op emissiereductie op korte termijn in de luchtvaartsector te blokkeren, af te zwakken en te vertragen.

## **5 DE DUURZAAMHEIDS-MARKETING UITINGEN VAN KLM**

172. Tegen de achtergrond van een ongekende publieke bezorgdheid over de toekomst van de klimaatverandering en de gevolgen van vliegen voor het klimaat, wekken de KLM-reclames die in deze procedure centraal staan de indruk dat vliegen op de een of andere manier duurzamer is of wordt door met KLM te vliegen en door gebruik te maken van de door KLM geboden mogelijkheid om iets aan KLM te betalen voor SAF en herbebossing.
173. In de advertenties wordt beweerd dat KLM samen met klanten op weg is ("ons grootste avontuur ooit") naar "duurzamer reizen" en een "duurzamere toekomst", samengevat in de doelstelling van Parijs. De CO2ZERO marketing claimt dat klanten de impact van vliegen kunnen compenseren en verminderen ("*Ook jij kunt je steentje bijdragen om van de luchtvaart een duurzamere sector te maken. Laten we samen de toekomst veranderen!*").

---

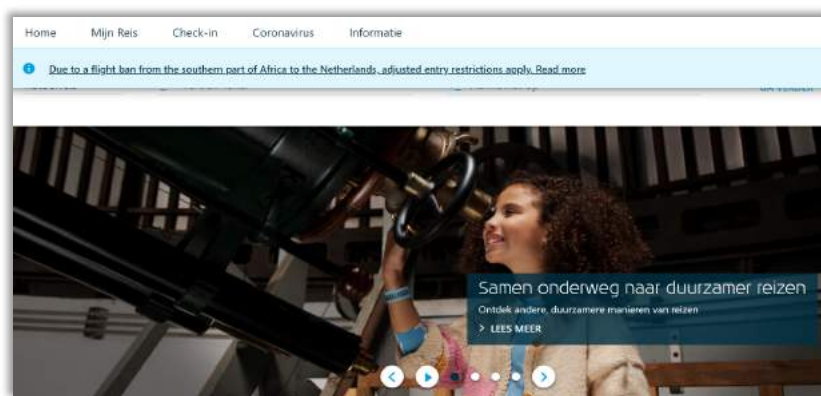
<sup>195</sup> (Productie 12), p. 4.

<sup>196</sup> <https://climatechampions.unfccc.int/wp-content/uploads/2022/06/EPRG-interpretation-guide-2.pdf>, p. 14.

174. Dit is onjuist, misleidend en door mensen gerust te stellen die zich steeds meer zorgen maken over hun bijdrage aan de klimaatverandering door te vliegen, wordt de groei van de luchtvaart alleen maar in stand gehouden. Daarnaast wordt meer vliegen (en meer emissies) aangemoedigd, wat lijnrecht ingaat tegen het snel CO<sub>2</sub>-vrij maken van de luchtvaart. In het navolgende zullen eerst die uitingen op een rijtje worden gezet.

## 5.1 “Fly Responsibly”-reclamecampagne

175. In december 2021 lanceerde KLM haar vernieuwde reclamecampagne “Fly Responsibly”, waarin luchtvaart en duurzaamheid centraal staan (**Productie 19**). De campagne bestaat uit de vage en simplistische beweringen dat zij op weg is naar duurzamer reizen en een duurzamere toekomst, met meer gedetailleerde webpagina's waarin wordt uitgelegd wat dit inhoudt. KLM beweert in deze campagne dat het pad van haar en van de industrie naar de "net-zero ambitie" bestaat uit: vlootvernieuwing, operationele verbeteringen, CO<sub>2</sub>-compensaties en “Sustainable Aviation Fuels”, SAF. Op basis van al deze maatregelen nodigt KLM het publiek uit om met KLM bij te dragen aan een “duurzamere toekomst” (“*Join us in creating a sustainable future*”).



Een beeld uit de vernieuwde “Fly Responsibly” reclamecampagne

176. De reclame van KLM promoot haar eigen activiteiten en pad in combinatie met die van de bredere luchtvaartindustrie - de reclame promoot de duurzaamheid van vliegen in het algemeen. Bijvoorbeeld:

*“Met Fly Responsibly neemt KLM het voortouw om een duurzamere toekomst voor de luchtvaart te realiseren”<sup>197</sup>*

*“De luchtvaartindustrie heeft de ambitie om tegen 2050 net zero CO<sub>2</sub> -uitstoot te realiseren en om deze belofte te onderstrepen, ontwikkelen we ons eigen pad”<sup>198</sup>*

<sup>197</sup> [https://flyresponsibly.klm.com/nl\\_nl#home/](https://flyresponsibly.klm.com/nl_nl#home/) (Productie 19).

<sup>198</sup> [https://flyresponsibly.klm.com/nl\\_nl#home/](https://flyresponsibly.klm.com/nl_nl#home/) (Productie 19).

*“Wat de Industrie Kan Doen [...] Samen kunnen we een groter verschil maken [...] Alleen als we allemaal samenwerken, kunnen we echt een verschil maken. Alle belanghebbenden in de luchtvaartindustrie, alle luchtvaartmaatschappijen, alle fabrikanten – het hele bedrijfsleven”<sup>199</sup>*

*“Al eeuwen dromen we van reizen naar andere, verre werelden / Maar deze wereld is nog steeds ons enige thuis / Gelukkig is de manier waarop we reizen aan het veranderen / En gaan we samen op weg naar een duurzamere toekomst / Want duurzamer reizen is ons grootste avontuur ooit / Samen onderweg naar duurzamer reizen”<sup>200</sup>*

177. De campagne is gelanceerd op 7 december 2022 en liep tot 9 januari 2022. De website staat op 1 juli 2022, vlak voor het betekenen van deze dagvaarding, echter nog op KLM's website (**Productie 20**, print van de Fly Responsibly webpagina's van KLM kort voor dagvaarding). Ook de fysieke reclame-uitingen hebben lange tijd op verschillende plekken gestaan. Zo stond er een billboard met daarop de Fly Responsibly reclame-uiting op Schiphol op 14 mei 2022.
178. In de vakpers werd gemeld dat de campagnevideo werd uitgezonden in Nederland, Zweden, Noorwegen, het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, de Verenigde Staten, Canada, Brazilië en China. Het reclamebureau dat de campagne heeft gemaakt, Dentsu, zegt het volgende over de Fly Responsibly-campagne van KLM:

*“The film is to show that KLM is truly committed to sustainability and fully understands how urgent this topic is for customers and the broader industry. The film is inspired by Dutch astronaut Wubbo Ockels who spoke to the world from space. In 2014 to say that when you've seen the world from his perspective you are able to value it in different ways. The pale blue dot we live on is the only home we've got. It's our past, present and future. A place full of wonder, mystery, life and humanity. Space will always be fascinating, but traveling sustainably on our own precious planet is the mission that matters now. A mission that can only be accomplished by an airline willing to take the lead and the travellers who want to join. The film shows how KLM has shifted the focus back to travel on our own vibrant world by telling the story of young girl, the next generation, looking at our planet through a giant telescope. By turning this powerful lens onto both KLM and our passengers she sees the world, and the best way to make the most out of traveling - in a whole new way. The film directs customers towards KLM's Fly Responsibly Platform where they can find more information on KLM's sustainability drive, as well as the industry-wide efforts being undertaken, and the personal contribution customers can make.”<sup>201</sup>*

<sup>199</sup> [https://flyresponsibly.klm.com/nl\\_nl#keypoints?article=WhatIndustryDo](https://flyresponsibly.klm.com/nl_nl#keypoints?article=WhatIndustryDo) / (Productie 19).

<sup>200</sup> [https://flyresponsibly.klm.com/nl\\_nl#home](https://flyresponsibly.klm.com/nl_nl#home) / (Productie 19).

<sup>201</sup> <https://www.dentsu.com/nl/en/klm-appoints-dentsu-benelux>.

179. Verschillende reiswebsites omschreven de campagne als volgt:

*“The campaign targets consumers who want to fly but are increasingly uncomfortable about the impact that air travel is having on the environment. They are seeking confirmation that their chosen airline, KLM, shares their concern and is working to reduce the impact of travel. [...] The campaign will be rolled out worldwide on 13 December in a number of vital, fast-growing markets, the UK, Norway, Sweden, Germany, the US, Canada, Brazil and China”<sup>202</sup>*

180. Het doel van de reclame slogan “Fly Responsibly” blijkt uit de prijzen die de reclame-industrie in 2019 voor de vorige Fly Responsibly-campagne heeft uitgereikt:

*“Client asked us to develop a campaign that would take the message that KLM truly cares for people to the next level. Objectives: a) generate maximum brand awareness, b) generate maximum brand sympathy in all markets the brand operates in, with a focus on their key markets. [...]”<sup>203</sup>*

181. Het lijkt geen twijfel dat het doel van KLM’s duurzaamheidscampagne is (“brand awareness and sympathy”) om meer tickets te verkopen. Het reclamebureau van KLM, Dentsu, gaf daarvoor de volgende reden, in December 2021: “[w]ithin a year, 3 in 5 people will start to boycott brands who don’t act on climate change”, en stelde dat er “a direct link [is] to sales and brand perception associated with green issues and environmental impact.”<sup>204</sup>

182. En ook Forbes Magazine noteerde in juli 2019 dat het doel was mensen over te halen vooral toch te vliegen:<sup>205</sup>

*“The “Fly Responsibly” campaign is very powerful. KLM positions itself as a champion of sustainable travel, anticipating competitors and catching flight-shamers off-guard.”*

183. Voor zover Fossilvrij heeft kunnen achterhalen, bestond de campagne ook uit tv-reclames, fysieke advertenties op Schiphol, online "banner"-advertenties op hun via nieuwswebsites, marketingmails en gerichte advertenties op sociale-mediaplatforms zoals Facebook en Instagram.

---

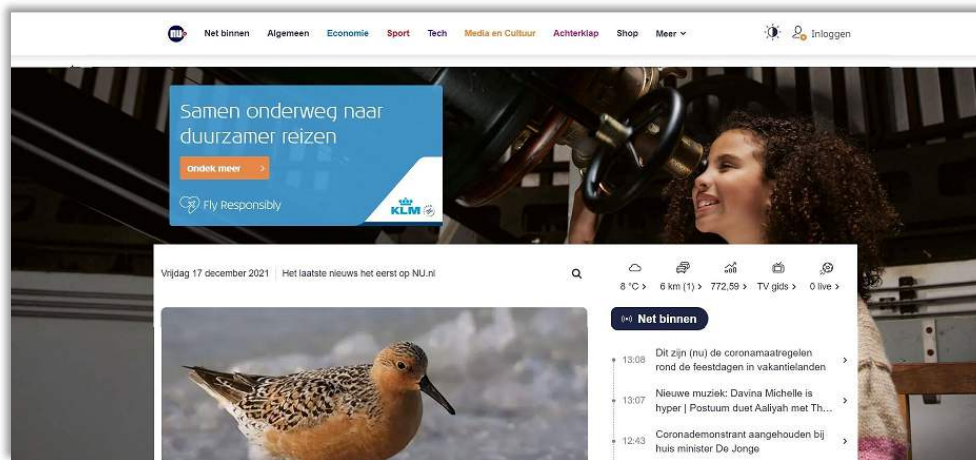
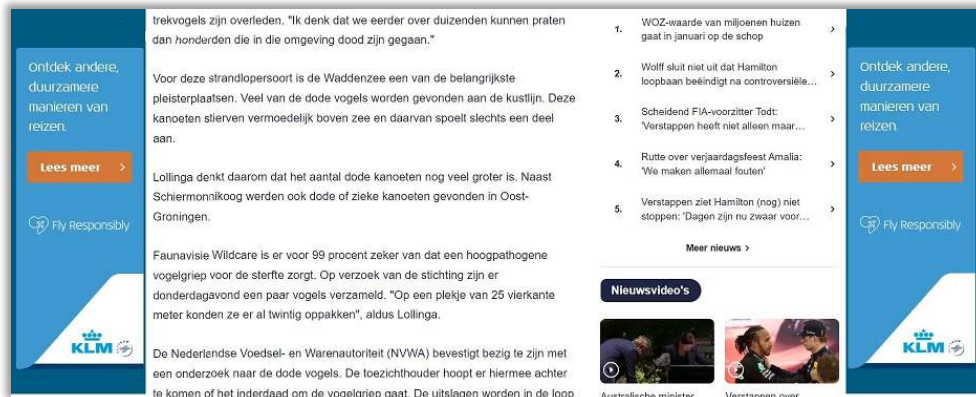
<sup>202</sup> <https://www.travelprofessionalnews.com/klm-launches-new-sustainability-branding-campaign>.

<sup>203</sup> (Productie 12, p. 17) en <https://www.adcn.nl/archives/fly-responsibly>.

<sup>204</sup> <https://www.dentsu.com/news-releases/the-rise-of-sustainable-media-global-release>.

<sup>205</sup> <https://www2.eurobest.com/winners/2019/pr/entry.cfm?entryid=2742&award=101&order=0&direction=1>.



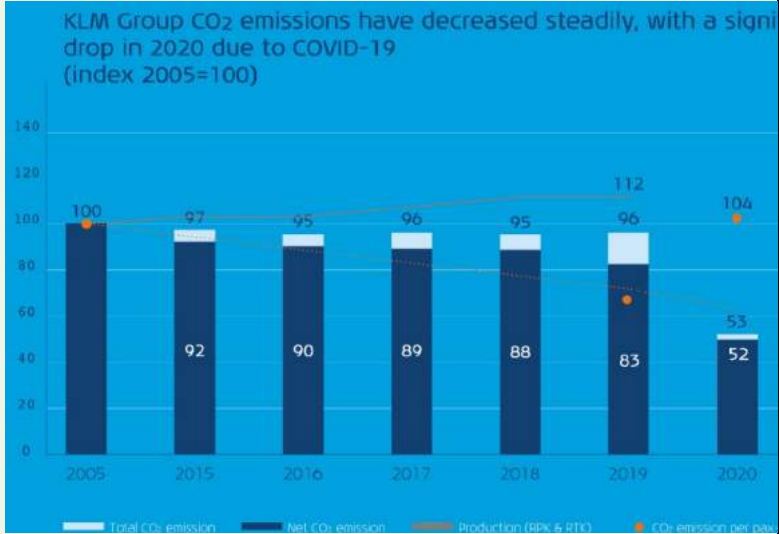


Beelden van online “banner”-advertenties op www.nu.nl

184. Het is daarnaast aannemelijk dat advertenties werden getoond op andere fysieke locaties, zoals in de gedrukte pers en op sociale-mediaplatforms die geen eigendom zijn van Facebook.
185. We treffen in de campagne de volgende uitingen aan:<sup>206</sup>

#	Vindplaats	Uiting
1	Reclame in sociale media	<i>Gelukkig is de manier waarop we reizen aan het veranderen En gaan we samen op weg naar een duurzamere toekomst Want duurzamer reizen is ons grootste avontuur ooit Samen onderweg naar duurzamer reizen</i>
2	Fysieke reclame	<i>Join us in creating a more sustainable future</i>

<sup>206</sup> (Productie 19)

3	KLM.nl website, “Vlieg Verantwoord” webpagina:	<p><i>Met Fly Responsibly neemt KLM het voortouw om een duurzamere toekomst voor de luchtvaart te realiseren. Wij erkennen dat de opwarming van de aarde dringend moet worden beperkt. Daarom hebben we ons verbonden aan de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs. Maar we kunnen alleen slagen als we allemaal samenwerken. Sluit u dus vandaag nog bij ons aan voor een duurzamere toekomst.</i></p>																																								
4	KLM.nl website, “Wat wij doen” webpagina:	<p><i>De luchtvaartindustrie heeft de ambitie om tegen 2050 netto nul CO<sub>2</sub> -uitstoot te realiseren en om deze belofte te onderstrepen, ontwikkelen we ons eigen pad gebaseerd op het Science Based Targets-initiatief.</i></p> <p><i>Dit pad bestaat uit verschillende maatregelen, die stuk voor stuk zullen bijdragen aan de vermindering van onze CO<sub>2</sub> -uitstoot. Zoals vlootvernieuwing, operationele verbeteringen en CO<sub>2</sub>compensatie. Maar verreweg de grootste bijdrage zal worden geleverd door de vervanging van fossiele vliegtuigbrandstof door duurzame vliegtuigbrandstof oftewel: SAF (Sustainable Aviation Fuels).</i></p>																																								
5		<p>De CO<sub>2</sub>-uitstoot van de KLM Groep is gestaag gedaald</p>  <p>KLM Group CO<sub>2</sub> emissions have decreased steadily, with a significant drop in 2020 due to COVID-19 (index 2005=100)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Total CO<sub>2</sub> emission</th> <th>Net CO<sub>2</sub> emission</th> <th>Production (BPx &amp; P1x)</th> <th>CO<sub>2</sub> emission per route</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2005</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>97</td> <td>92</td> <td>97</td> <td>97</td> </tr> <tr> <td>2016</td> <td>95</td> <td>90</td> <td>95</td> <td>95</td> </tr> <tr> <td>2017</td> <td>96</td> <td>89</td> <td>96</td> <td>96</td> </tr> <tr> <td>2018</td> <td>95</td> <td>88</td> <td>95</td> <td>95</td> </tr> <tr> <td>2019</td> <td>96</td> <td>83</td> <td>96</td> <td>96</td> </tr> <tr> <td>2020</td> <td>104</td> <td>53</td> <td>104</td> <td>104</td> </tr> </tbody> </table>	Year	Total CO <sub>2</sub> emission	Net CO <sub>2</sub> emission	Production (BPx & P1x)	CO <sub>2</sub> emission per route	2005	100	100	100	100	2015	97	92	97	97	2016	95	90	95	95	2017	96	89	96	96	2018	95	88	95	95	2019	96	83	96	96	2020	104	53	104	104
Year	Total CO <sub>2</sub> emission	Net CO <sub>2</sub> emission	Production (BPx & P1x)	CO <sub>2</sub> emission per route																																						
2005	100	100	100	100																																						
2015	97	92	97	97																																						
2016	95	90	95	95																																						
2017	96	89	96	96																																						
2018	95	88	95	95																																						
2019	96	83	96	96																																						
2020	104	53	104	104																																						
6		<p><i>Duurzame vliegtuigbrandstof: een veelbelovende oplossing</i></p> <p><i>[...] Dus waarom stapt KLM niet gewoon over op SAF? Helaas is het niet zo eenvoudig. De wereldwijde productie van SAF dekt</i></p>																																								

# bB

		<p><i>slechts ongeveer 0,1% van het totale brandstofverbruik van de luchtvaartindustrie en wordt geremd door een status quo:</i></p> <p><i>er is wereldwijd zeer weinig productiecapaciteit beschikbaar</i></p> <p><i>daardoor is SAF ten minste 2 tot 3 keer duurder dan gewone kerosine</i></p> <p><i>vanwege de hoge prijzen zijn slechts zeer weinig luchtvaartmaatschappijen bereid - en in staat - om SAF te kopen</i></p> <p><i>en omdat er zo weinig vraag is, wordt productiecapaciteit niet opgeschaald</i></p> <p><i>Om deze impasse te doorbreken, is er een krachtig signaal nodig vanuit de luchtvaartindustrie om de SAF-productie op te voeren en een impuls te geven, en uiteindelijk de prijzen te doen dalen. SAF is een cruciale component van het traject van de luchtvaartindustrie om tegen 2050 een CO<sub>2</sub>-uitstoot van nul te bereiken. Het is dus belangrijk dat we slagen.</i></p> <p><i>Daarom heeft KLM besloten als industrieleider op te treden in het creëren van dit vraaggestuurde signaal. KLM heeft momenteel een aanzienlijk aandeel in de wereldwijde SAF-markt, maar dit dekt nog steeds minder dan 1% van ons volledige brandstofverbruik. Om onze klimaatambities te halen, willen we in 2030 10% SAF gebruiken. Daarvoor werken we samen met SkyNRG om de grootste SAF-fabriek van Europa te bouwen. Bovendien mengen wij sinds januari 2022 een klein percentage SAF bij op KLM-vluchten die vertrekken vanaf Amsterdam.</i></p> <p><i>Ja, we hebben het nu nog over kleine hoeveelheden SAF, die slechts geringe verminderingen in CO<sub>2</sub>-uitstoot opleveren. We kunnen deze markt niet alleen creëren, maar we kunnen - en zullen - de weg wijzen.</i></p>
7		<p><i>Eerste passagiersvlucht op duurzame synthetische kerosine.</i></p> <p><i>[...] Deze eerste vlucht is een belangrijke mijlpaal in de ontwikkeling van duurzame synthetische kerosine als haalbaar alternatief voor fossiele brandstoffen. Daarnaast is het een grote</i></p>

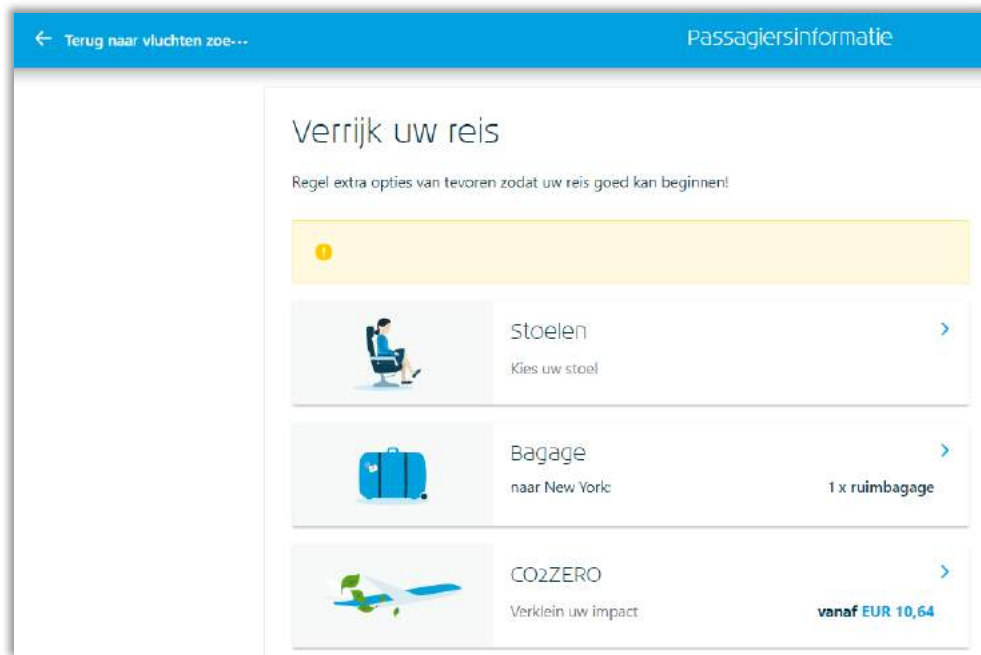
# bB

		<i>stap richting een duurzame toekomst voor de luchtvaartindustrie.</i>
8		<p><i>Kleinere CO<sub>2</sub>-voetafdruk, meer bossen</i></p> <p><i>Al tien jaar lang bieden wij u een simpele service waarmee u uw persoonlijke aandeel in de CO<sub>2</sub>-uitstoot van uw vlucht kunt compenseren. Met onze CO<sub>2</sub>ZERO-service kunt u de impact van uw vlucht op het milieu te verkleinen.</i></p>
9		<p><i>Samen kunnen we uw zakenreis duurzamer maken</i></p> <p><i>KLM staat niet alleen in haar wens duurzamer zaken te doen. Veel andere bedrijven, in allerlei branches, denken er ook zo over. Wij gaan met zulke bedrijven een partnerschap aan om de beschikbaarheid van duurzame vliegtuigbrandstof op grote schaal te stimuleren en om die brandstof economisch concurrerender te maken met fossiele kerosine.</i></p>
10		<p><i>STAP VOOR STAP NAAR EEN DUURZAME TOEKOMST</i></p> <p><i>DUURZAAMHEID BEVORDEREN KAN IN BIJNA ALLE ASPECTEN VAN ONZE BEDRIJFSVOERING. ZO HEEFT EEN KLEINE AFNAME VAN HET VLEGGEWICHT AL EEN MERKBAAR EFFECT.</i></p>
11	KLM.nl website, "Wat u kunt doen" webpagina:	<p><i>Wat u kunt doen</i></p> <p><i>[...] Als u besluit om toch te vliegen, zijn er altijd manieren om uw impact op het milieu te verminderen.</i></p>
12		<p><i>CO<sub>2</sub>ZERO</i></p> <p><i>[...] Als u de milieu-effecten van uw vlucht nog verder wilt verminderen, kunt u in ons CO<sub>2</sub>ZERO-aanbod naast het herbebossingsprogramma nu ook kiezen voor een aantal andere opties voor duurzame vliegtuigbrandstof.</i></p> <p><i>Herbebossing kan de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaartindustrie op natuurlijke wijze compenseren. Met herbebossing betaalt u een kleine bijdrage om (een deel van) de impact van uw vlucht op het milieu te compenseren. Dit heeft geen invloed op de</i></p>

		<p><i>directe uitstoot van de vlucht zelf, maar u helpt mee door bomen te planten die de CO<sub>2</sub> van uw vlucht weer opnemen</i></p> <p><i>De nieuwe op SAF gebaseerde opties in CO<sub>2</sub>ZERO hebben een dubbel voordeel voor het milieu. Ten eerste vermindert u direct de netto CO<sub>2</sub>-uitstoot van een vlucht. Ten tweede helpt u de SAF-markt te laten groeien.</i></p> <p><i>Met deze initiatieven wil KLM vliegen op een volledig transparante manier duurzamer maken. [...] Van de SAF-inkomsten die via de ticketprijzen en het uitgebreide CO<sub>2</sub>ZERO-programma worden ontvangen zal 100% rechtstreeks, transparant en uitsluitend worden gebruikt om nieuwe SAF aan te kopen en de productie van SAF wereldwijd te bevorderen.</i></p>
13	<p>KLM.nl website, “Wat de industrie kan doen” webpagina:<sup>207</sup></p>	<p><i>Samen kunnen we een groter verschil maken</i></p> <p><i>Alleen als we allemaal samenwerken, kunnen we echt een verschil maken. Alle belanghebbenden in de luchtvaartindustrie, alle luchtvaartmaatschappijen, alle fabrikanten - het hele bedrijfsleven. Samen kunnen we de productie van duurzame vliegtuigbrandstof bevorderen, onze vloot versneld vernieuwen en sneller en beter meer bereiken. Daarom hebben we dit initiatief genomen waarin we iedereen oproepen om verantwoord te vliegen: “Fly Responsibly”. We nodigen u vriendelijk uit om samen met ons de luchtvaart duurzamer te maken.</i></p>

186. Zoals volgt uit de tabel, verwijst KLM in de toelichtende webpagina's bij de "Fly Responsibly"-campagne verschillende malen naar haar CO<sub>2</sub>ZERO-programma. De teksten worden verder vergezeld van plaatjes van natuurgebieden, regenwouden en blauwe achtergronden met wolkjes.
187. Klanten komen de CO<sub>2</sub>ZERO-marketing zowel tegen in algemene advertenties (zie de Fly Responsibly-campagne hierboven en de Real Deal Dagen hieronder) als tijdens het boeken van een vlucht, waar hen wordt verteld dat een van de "extra opties", naast het betalen voor extra bagage of meer beenruimte, "Verklein uw impact" met CO<sub>2</sub>ZERO is. Deze optie is versierd met beelden van een vliegtuig waaruit bladeren groeien.

<sup>207</sup> (Productie 19).

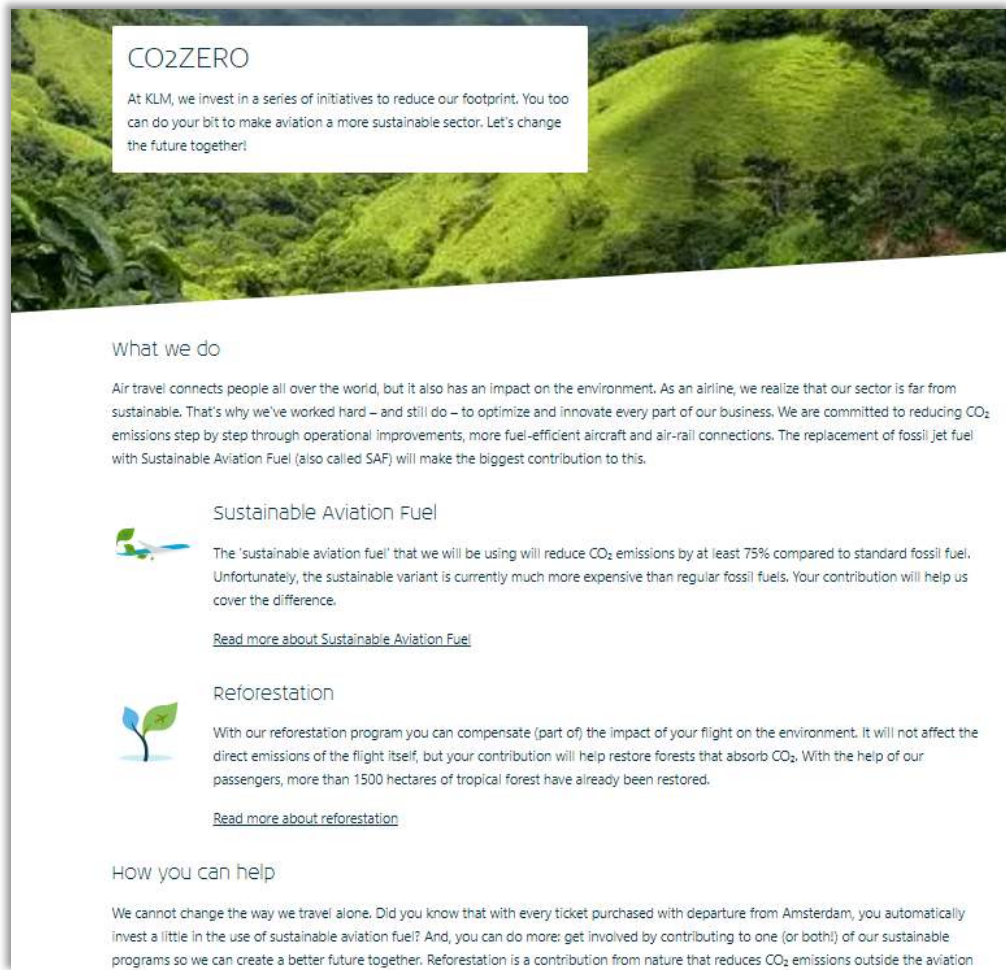


Screenshot van de pagina waarbij de CO2ZERO aan consumenten wordt aangeboden op de website van KLM

## 5.2 CO2ZERO-marketing

188. Sinds 2008 biedt KLM het CO2ZERO-programma aan (**Productie 21 en Productie 21a**). Binnen het CO2ZERO-programma kunnen klanten volgens KLM voor een paar euro de CO<sub>2</sub>-uitstoot van hun vlucht compenseren. Dat geld gaat dan naar aanplant van nieuw bos of behoud van bestaand bos waarin bomen groeien die CO<sub>2</sub>-uitstoot opnemen.
189. Het CO2ZERO programma is in januari 2022 uitgebreid. KLM biedt niet alleen de optie aan om te betalen voor herbebossing, maar biedt ook de mogelijkheid om een bijdrage te doen aan de kosten van duurzame vliegtuigbrandstoffen. Als iemand op "Verklein uw impact" klikt, komt hij/zij terecht op de onderstaande pagina voor het selecteren van verschillende CO2ZERO-opties.





Een beeld van KLM's CO2ZERO programma, met daarin de aangeboden "SAF" en "Herbebossing" compensatieopties

190. De claims die KLM maakt in het kader van het CO2ZERO programma zijn als volgt:<sup>208</sup>

#	Vindplaats	Uiting
14	KLM.nl website, boekingspagina's, "Extra Opties" webpagina:	<i>CO2ZERO Verklein uw impact</i>
15	KLM.nl website, boekingspagina's,	<i>CO2ZERO Bij KLM investeren we in een reeks initiatieven om onze voetafdruk te verkleinen. Ook kunt u uw steentje bijdragen om van</i>

<sup>208</sup> (Productie 21).

	<p>CO2ZERO webpagina:</p>	<p><i>de luchtvaart een duurzamere sector te maken. Laten we samen de toekomst veranderen!</i></p> <p><i>Met ons herbebossingsprogramma compenseert u (een deel van) de impact van uw vlucht op het milieu. Het heeft geen invloed op de directe uitstoot van de vlucht zelf, maar uw bijdrage helpt wel bij het herstel van bossen die CO2 absorberen.</i></p> <p><i>Hoe u kunt helpen [...] En, u kunt meer doen: doe mee door bij te dragen aan een (of beide!) van onze duurzame programma's, zodat we samen een betere toekomst kunnen creëren. Herbebossing is een bijdrage vanuit de natuur die de CO2-uitstoot buiten de luchtvaartindustrie vermindert, maar SAF heeft een directe invloed op het verduurzamen van vluchten.</i></p> <p><i>Herstel bossen om [x] kg van uw CO2-uitstoot te absorberen</i>  <i>Draag bij aan duurzame vliegtuigbrandstof en verminder uw CO2-uitstoot met [x] kg</i>  <i>Uw CO2 geabsorbeerd door herbebossing 0 kg CO2</i>  <i>Uw CO2 verminderd door SAF 0 kg CO2</i></p>
16	CO2ZERO-programma	<p><i>Binnen ons CO2ZERO-programma valt niet alleen SAF, maar ook ons herbebossingsproject. U hebt de controle: kies of u volledig wilt bijdragen aan SAF of dat u liever een mix van beide initiatieven.</i></p>

### 5.3 “KLM Real Deal Dagen”-marketing

191. Op 17 mei 2022 lanceerde KLM de “KLM Real Deal Dagen”-campagne (**Productie 22**), een oude aanbiedingscampagne die KLM regelmatig inzet – vroeger geheten de KLM Werelddeal Weken – in een nieuw jasje. Deze aanbieding nodigt mensen uit om gedurende twee weken met korting vluchten te kopen naar meer dan vijftig bestemmingen en ervoor te kiezen om bij het boeken het CO2ZERO “Sustainable Aviation Fuel” product te kopen onder de uitnodiging om “bewuster te reizen” in het kader van “Fly Responsibly”. Indien men daarvoor kiest zal KLM elke euro van de consument aan dit product “verdubbelen” (een “Duurzame Brandstof Bonus”).



192. De claims die KLM maakt in het kader van deze campagne zijn als volgt:<sup>209</sup>

#	Vindplaats	Uiting
17	<b>KLM Real Deal Dagen</b> (website):	<p><i>De Real Deal Dagen draaien om reizen voor de momenten die er écht toe doen. Want als we bewuster reizen, zijn alle momenten nog mooier.</i></p> <p><i>KLM investeert volop in duurzame brandstof en wij nodigen je uit om ons hierbij te helpen. Kies je tijdens de Real Deal Dagen voor deze optie dan verdubbelt KLM dit bedrag met de Duurzame Brandstof Bonus.</i></p>
18	Veelgestelde vragen:	<p><i>Wat zijn de KLM Real Deal Dagen?</i></p> <p><i>KLM Real Deal Dagen is een prijsactie van KLM die 2 weken duurt. Deze actie biedt korting op meer dan 50 bestemmingen wereldwijd. Tijdens de actie geldt tevens de Duurzame Brandstof Bonus: als u een ticket boekt tijdens de Real Deal Dagen en kiest voor een investering in duurzame brandstof, dan investeert KLM met u mee en verdubbelt uw bijdrage. Want als we bewuster reizen, zijn alle momenten nog mooier.</i></p> <p><i>Wat is de Duurzame Brandstof Bonus?</i></p> <p><i>KLM neemt het voortouw voor een duurzamere toekomst voor de luchtvaart. Daarom investeren we volop in duurzame brandstof (ook wel Sustainable Aviation Fuel of kortweg SAF genoemd). Kiest u tijdens de Real Deal Dagen voor een bijdrage aan ons duurzame brandstofprogramma dan verdubbelt KLM dit bedrag met de Duurzame Brandstof Bonus. Selecteer één van de drie opties waar Sustainable Aviation Fuel onderdeel van is en verminder uw verwachte CO2-uitstoot. KLM verdubbelt elke euro die u bijdraagt aan SAF.</i></p> <p><i>Verdubbelt KLM ook uw bijdrage aan herbebossing?</i></p> <p><i>Fantastisch als u ervoor kiest om een bijdrage te doen aan herbebossing, alleen geldt hier de Duurzame Brandstof Bonus niet. Die geldt tijdens de Real Deal Dagen actie alleen voor</i></p>

<sup>209</sup> (Productie 22).

	<p><i>duurzame vliegtuigbrandstof (Sustainable Aviation Fuel of kortweg SAF).</i></p> <p><i>Geldt de Duurzame Brandstof Bonus ook op KLM Holidays pakketreizen?</i></p> <p><i>De Bonus is alleen van toepassing op boekingen van vliegtickets. Pakketreizen vallen buiten de Duurzame Brandstof Bonus, want op KLM Holidays boekingen geldt een ander duurzaamheidsaanbod. Boekt u een complete pakketreis via KLM Holidays? KLM neemt standaard de verwachte CO<sub>2</sub>-impact van uw aandeel in de vlucht voor haar rekening. Alle bedragen worden door ons rechtstreeks geïnvesteerd in het CO<sub>2</sub>OL Tropical Mix herbebossingsproject in Panama.</i></p> <p><i>Waarom neemt KLM dit initiatief?</i></p> <p><i>We vinden het belangrijk dat onze klanten bewust kiezen om te vliegen. We begrijpen dat mensen zich zorgen maken over klimaatverandering en nemen onze verantwoordelijkheid om de impact van onze operatie op onze leefomgeving te reduceren. Naast vlootvernieuwing en het verbeteren van de operationele innovatie en efficiency willen we uitstoot verminderen door de productie van duurzame brandstof te stimuleren. Daarom hebben we ervoor gekozen om standaard 0,5% SAF bij te mengen op vluchten vanaf Amsterdam. Klanten die iets extra's willen doen, kunnen via CO<sub>2</sub>ZERO een bijdrage doen aan de aanschaf van nog meer duurzame brandstof.</i></p> <p><i>Hoe verkleint KLM haar CO<sub>2</sub>-voetafdruk?</i></p> <p><i>Een belangrijke bijdrage aan de duurzaamheidsbeleid is de grote investering van KLM in vlootvernieuwing, met de introductie van zuinigere en stillere vliegtuigen. Daarnaast bespaart KLM brandstof door operationele efficiëntie, waaronder de optimalisatie en vermindering van het gewicht aan boord. Het gebruik van elektrische grondapparatuur is essentieel voor het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van grondprocessen. KLM is ook een pionier op het gebied van duurzame vliegtuigbrandstof, die de CO<sub>2</sub>-uitstoot met ten</i></p>
--	---

		<p><i>minste 75% vermindert ten opzichte van de standaard fossiele brandstof. Daarnaast werken we samen met veel verschillende partijen om de toekomst van het vliegen vorm te geven, bijvoorbeeld door de ontwikkeling van nieuwe, energiezuinige toestellen, het gebruik van 100% duurzame energie; klimaat neutrale logistieke operaties van de luchtvaart en de gevolgen van duurzame luchtvaart voor de passagier. Ook het stimuleren van ondernemerschap en het opleiden van nieuw talent is een belangrijke pijler.</i></p> <p><i>Wat doet KLM nog meer op het gebied van duurzaamheid?</i></p> <p><i>Kijk verder op Fly Responsibly   KLM.com</i></p>
19	NPO 3FM, uitzending Mark en Ramon <sup>210</sup>	<p><i>0:05:10</i></p> <p><i>Het zijn Real Deal dagen bij KLM, deals voor de momenten die er echt toe doen. Zoals samen avonturen beleven op Aruba. Al vanaf 599 euro.</i></p> <p><i>Er zijn nog maar twee real deal dagen.</i></p> <p><i>Dus kijk snel, op KLM.nl</i></p> <p><i>0:05:36</i></p> <p><i>Kies je tijdens de KLM Real deal dagen voor duurzame brandstof, dan verdubbelt KLM je bijdrage. Want als we bewuster reizen, zijn alle momenten nog mooier.</i></p>

## 6 HET BELEID VAN KLM IS, ANDERS DAN ZIJ IN HAAR RECLAME-UITINGEN ZEGT, NIET DUURZAAM

193. Zoals gezegd maakt KLM in haar commerciële uitingen verschillende duurzaamheidsclaims. De claims die KLM in reclame-uitingen 1, 3, 15 en 17 maakt zijn van een meer algemene aard. KLM claimt hierin dat de luchtvaart op weg is naar "duurzamer reizen" en een "duurzamere toekomst". Aan deze claims zijn ook toelichtende webpagina's gelinkt waarop KLM benadrukt dat de daar voorgestelde maatregelen bijdragen aan "duurzamer reizen" (claim 1), een "duurzamere toekomst" (claim 1, 3 en 17) en om "van de luchtvaart een duurzame sector" (claim 15) te maken. De CO2ZERO claims van KLM (8, 12, 14, 15, 17 en 19) gaan specifiek over

<sup>210</sup> <https://www.npo3fm.nl/uitzendingen/mark-en-ramon/f61e5a23-e700-4e84-ac6b-538a7ad84eb5/2022-05-29-mark-ramon>.

# bB

SAF en claims 4, 12, 15 en 17 gaan over CO<sub>2</sub>-compensatie. Dit alles tegen de achtergrond van KLM's stelling dat zij zich verbonden heeft aan "de klimaatdoelstellingen van Parijs" (claim 3).

194. Fossielvrij zal in dit deel van de dagvaarding uiteenzetten dat deze claims niet stroken met de stand van de wetenschap en gezamenlijk een misleidende voorstelling van zaken geven over of de klimaatimpact van vliegen kan worden "gecompenseerd", en over of KLM en de luchtvaartindustrie in het algemeen, zoals ook KLM stelt, bijdragen aan het behalen van de doelstelling van Parijs of dat zij dat juist ondermijnen.
195. KLM is in haar reclame uitingen uitermate kort over de duurzaamheidskarakteristieken die verbonden zouden zijn aan luchtvaart en het CO<sub>2</sub>ZERO programma. Op de website van KLM is meer te vinden dan in de kort geformuleerde reclame-uitingen, maar die informatie (i) onderbouwt de reclame claims nog altijd niet, (ii) is niet juist en wel misleidend en (iii) zal door de "gemiddelde" consument (de maatman, zie hierna in rn. 340) niet worden gevonden en geraadpleegd alvorens hij of zij beslist een vliegticket aan te schaffen.
196. KLM erkent wel dat "de luchtvaart vandaag de dag verre van duurzaam is" maar geeft geen toelichting over de vroegere of verwachte toekomstige CO<sub>2</sub> (of niet-CO<sub>2</sub>) emissies van de luchtvaart.<sup>211</sup> KLM probeert echter tegelijkertijd in dezelfde uiting<sup>212</sup> en via haar claims (in het bijzonder 1 t/m 13) de indruk te wekken dat KLM en de luchtvaartindustrie in het algemeen hard werken aan (het uitrollen van) de maatregelen tegen dit probleem. Ook wekt KLM met claims 12 en 14 en 15 de indruk dat de impact van een vlucht (het "verre van duurzame" aspect van vliegen dus) kan worden verkleind, verminderd of geabsorbeerd.
197. De claims van KLM over een dergelijke maatregel (zoals andere typen vliegtuigen) leunen echter op brandstoffen die per definitie schaars (zullen) zijn en vindingen die ver in de toekomst liggen. En daarnaast – en in de tussentijd? - promoot KLM in het kader van haar CO<sub>2</sub>ZERO programma de mogelijkheid voor passagiers om een financiële bijdrage te betalen aan KLM in verband met "duurzame vliegtuigbrandstof" en herbebossing, alsof dat haar huidige producten (vliegtickets) minder schadelijk zou maken. Deze claims en voorgewende maatregelen tezamen strekken ertoe om "*consumers who want to fly but are increasingly uncomfortable about the impact that air travel is having on the environment*" door ze te vertellen dat KLM oplossingen heeft, want KLM "*shares their concern and is working to reduce the impact of travel*"<sup>213</sup> - d.w.z. in lijn met klimaatdoelstellingen. De claims doen het product van KLM – vliegen - "duurzamer" te laten lijken dan het in werkelijkheid is.
198. Dergelijke beweringen van KLM moeten door KLM worden onderbouwd met wetenschappelijk en feitelijk bewijs over, in het bijzonder:

---

<sup>211</sup> (Productie 19).

<sup>212</sup> (Productie 19).

<sup>213</sup> <https://www.travelprofessionalnews.com/klm-launches-new-sustainability-branding-campaign/>.

- a. de daadwerkelijke mogelijkheden om de luchtvaart vrij te maken van het uitstoten van CO<sub>2</sub> in haar hele productketen (“decarbonisation”) en de haalbaarheid daarvan; en
  - b. of compensatie van het negatieve klimaateffect van de luchtvaart mogelijk is.
199. Zoals hierna zal blijken, berust de voorstelling dat de klimaatimpact van (een deel van) een vlucht kan worden gecompenseerd niet op een goede, wetenschappelijke onderbouwing en geeft het verkopen van zogenaamde “compensatie” een onjuiste voorstelling van zaken. Voorts zal Fossielvrij laten zien dat de verschillende theoretische maatregelen voor het CO<sub>2</sub>-vrij maken van de luchtvaart in de hele productketen in de praktijk ernstige haalbaarheidsproblemen en beperkingen kennen. Fossielvrij meent overigens dat het niet nodig is dat zij steeds de grenzen van en de problemen met de voorgestelde maatregelen en met CO<sub>2</sub>-compensatie bewijst: het is aan KLM om de indruk die haar reclame wekt van deugdelijke onderbouwing te voorzien (zie ook artikel 6:195 lid 1 BW). Fossielvrij meent dat KLM dat niet kan en licht dat hieronder nader toe.

## 6.1 Een groeiende luchtvaart is niet duurzaam

200. Hiervoor, in par. 2.2 is reeds uiteengezet dat om de doelstelling van Parijs te halen, het noodzakelijk is dat de luchtvaartsector krimpt. In par. 4.5.2 is toegelicht dat KLM, in plaats van te kiezen voor dergelijke snelle en noodzakelijke afname van de CO<sub>2</sub>-uitstoot, juist inzet op *business as usual*, dat wil zeggen groei, zowel in haar businessplan als door intensief te lobbyen voor regelgeving die deze groei mogelijk maakt (zie par. 4.5.1).
201. De noodzaak van rechtsvaardige en billijke klimaatmaatregelen houdt in dat het Europese optreden hoger moet mikken (zie hfst. 4.2). Beleid dat niet aan deze voorwaarden voldoet, kan niet worden gepresenteerd als duurzaam en in klimaatzin: verantwoord, omdat de wetenschappelijke consensus is dat die snelle afname van CO<sub>2</sub>-uitstoot dringend noodzakelijk is om een redelijke kans te hebben de escalerende en gevaarlijke gevolgen van klimaatverandering te beperken tot het internationaal overeengekomen niveau. Los daarvan is het gebruik van dergelijk beleid voor reclame duidelijk problematisch – en met name voor reclame door luchtvaartmaatschappijen, die het gebruik van vliegen door het publiek bevorderen en de verkoop van (meer) vliegtickets stimuleren.
202. Hierna zal Fossielvrij toelichten dat de doelen die KLM zichzelf stelt, onvoldoende ambitieus zijn om te gelden als in lijn met de doelstelling van Parijs. Ook zal Fossielvrij toelichten dat de door KLM voorgestelde middelen die zij aandraagt om de door haar wel gestelde doelen te bereiken ook volstrekt onvoldoende zijn om in lijn te zijn met de klimaatdoelstelling van Parijs.
- 6.1.1 *KLM's doelstelling is niet afgestemd op 1,5 °C*
203. In het KLM Klimaatactieplan (zie par. 4.4) heeft KLM zich gecommitteerd aan bepaalde klimaatdoelstellingen voor de korte termijn. KLM verwacht dat deze doelstellingen voldoen

aan de eisen die de SBTi stelt en dat SBTi deze zal valideren, dwz. dat SBTi bevestigt dat de doelstellingen zoals KLM die formuleert in lijn zijn met bepaalde klimaatscenario's die het SBTi heeft opgesteld (de SBTi-doelen, zie rn. 130). KLM heeft als (hoofd)doelstelling de emissies in 2030 met 12% te verminderen ten opzichte van 2019 (zie ook rn. 136).

204. Zoals hierboven uiteengezet (in rn. 148), hebben KLM's SBTi-doelen een laag ambitieniveau, nu zij zien op een "ruim onder 2 °C doel" en het slechts een korte termijn doelstelling is. Daarmee draagt KLM dus bij aan de huidige route ("pathway") waarbij de kans zeer groot is dat de opwarming van de aarde 1,5 °C zal passeren (zie ook rn. 64). Bovendien heeft KLM niet goed onderbouwd dat zij een geloofwaardig plan heeft op grond waarvan zij zelfs dit – te beperkte - doel zal bereiken.
205. De SBTi doelen waaraan KLM zich wenst te committeren, zijn ook achterhaald. Dat vindt SBTi zelf ook. SBTi heeft al in juli 2021 bekend gemaakt dat zij aanvragen voor validatie van doelstellingen met een laag ambitieniveau ("well below 2 °C" in plaats van het ambitieuzere en noodzakelijke "maximaal 1,5 °C"), na 15 juli 2022 niet meer in behandeling zal nemen. SBTi lichtte toe dat dit was vanwege de huidige wetenschappelijke inzichten:

*"The new strategy is being rolled out in response to increasing urgency for climate action and the success of science-based targets to date. [...] to have a fighting chance of limiting warming to 1.5 °C, we need to urgently scale-up and mainstream the adoption of 1.5 °C-aligned targets [...] We need every company to play their part, and set science-based 1.5 °C-aligned emission reduction targets to help us halve global emissions in the next eight years".*

206. Alle aanvragen voor het goedkeuren van SBTi-doelstellingen na 15 juli 2022 moeten daarom in lijn worden gebracht met het noodzakelijke 1,5 °C-pad. Nadat bekend werd dat de laag-ambitieuze doelstellingen niet meer in behandeling zouden worden genomen na 15 juli 2022, heeft KLM verklaard haar doelstellingvalidatie-aanvraag voor de laag-ambitieuze doelstelling in te zullen dienen bij het SBTi, tijdig voor die sluitingsdatum, zodat haar doelstelling nog onder het achterhaalde regime zou worden beoordeeld. Na goedkeuring van deze aanvraag heeft KLM volgens de overgangsregeling die door SBTi wordt geboden, vijf jaar de tijd om haar – verouderde, laag-ambitieuze - beleid voort te zetten.
207. Los van de verschillende sector-doelstellingen, biedt het SBTi validatie aan van een lange termijn net zero-doelstelling die is afgestemd op het 1,5 °C doel: de Corporate Net Zero Standard. Dit is een sector overschrijdende *pathway* en houdt een reductie-pad in dat veel verder gaat dan de plannen van KLM. De Corporate Net Zero standard gaat namelijk uit van een reductie van -4,2% per jaar, in een poging om op 1,5 °C uit te komen.<sup>214</sup> KLM heeft geen 1,5 °C-doelstelling vastgesteld en niet gevraagd om validatie onder de SBTi Corporate Net Zero

---

<sup>214</sup> <https://sciencebasedtargets.org/net-zero>.

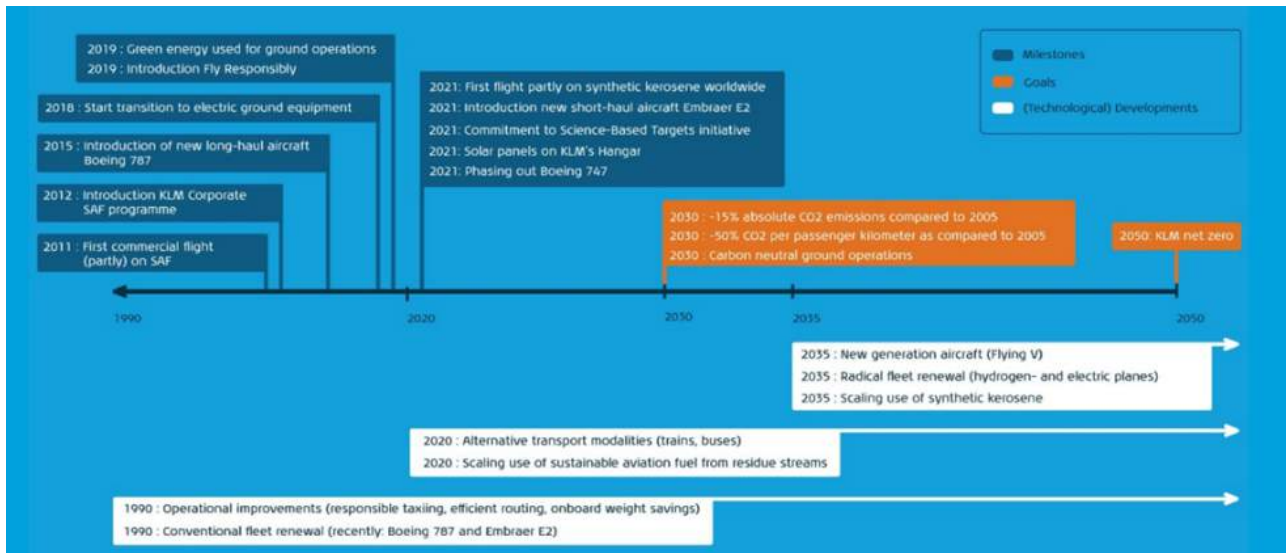
Standard. Dit terwijl KLM haar lange termijn doelstelling om in 2050 net zero te bereiken wel in haar reclame promoot. SBTi eist inmiddels van bedrijven dat zij: *“Don’t: Describe near-term targets as net-zero aligned. To be in line with a net-zero future your organization has to have its long-term targets approved by the SBTi.”*<sup>215</sup>

208. SBTi vereist ook dat bedrijven verwijzingen naar het SBTi niet gebruiken om te suggereren dat hun beleid om de STBi doelen te behalen zijn goedgekeurd: *Don’t say: Our net-zero / decarbonization / abatement strategy has been validated / approved by the SBTi.”*<sup>216</sup>

209. In de volgende paragrafen zal worden ingegaan op het beleid en de specifieke maatregelen die KLM noemt om de luchtvaart naar net zero in 2050 te brengen:

*“Dit pad bestaat uit verschillende maatregelen, die stuk voor stuk zullen bijdragen aan de vermindering van onze CO<sub>2</sub>-uitstoot. Zoals vlootvernieuwing, operationele verbeteringen en koolstofcompensatie. Maar verreweg de grootste bijdrage zal worden geleverd door de vervanging van fossiele vliegtuigbrandstof door duurzame vliegtuigbrandstof oftewel: SAF (Sustainable Aviation Fuels).”*<sup>217</sup>

210. Voor mensen die door de webpagina’s van KLM heen bladeren (klikken), geeft KLM op haar webpagina *“Wat wij doen”* een grafiek van hoe deze maatregelen zorgen voor het bereiken van net zero in 2050 door KLM:



Tijdljn “Wat wij doen” voor het bereiken van net zero in 2050

<sup>215</sup> The whole truth and nothing but: how to accurately communicate your science-based targets - Science Based Targets, <https://sciencebasedtargets.org/blog/the-whole-truth-and-nothing-but-how-to-accurately-communicate-your-science-based-targets>.

<sup>216</sup> The whole truth and nothing but: how to accurately communicate your science-based targets - Science Based Targets, <https://sciencebasedtargets.org/blog/the-whole-truth-and-nothing-but-how-to-accurately-communicate-your-science-based-targets>.

<sup>217</sup> (Productie 19).

## 6.1.2 Efficiency improvements

211. KLM verwijst naar efficiëntieverbeteringen als manier om bij net zero in 2050 te komen:

*"Innovatieve toestellen:*

*Vlootvernieuwing levert momenteel de grootste bijdrage aan de CO<sub>2</sub>-reductie van luchtvaartmaatschappijen. Met een brandstofefficiëntere vloot kunnen we onze ecologische voetafdruk aanzienlijk verkleinen. Voor langeafstandsvluchten zal de Boeing 747 worden vervangen door de Boeing 787 (de uitfasering is versneld vanwege de coronacrisis). In 2015 verwelkomde KLM de eerste B787 Dreamliner en onlangs hebben we zelfs een nieuwere versie aan onze vloot toegevoegd: de Boeing 787-10. Deze B787's worden aangedreven door efficiëntere motoren dan andere vergelijkbare vliegtuigen. Naast lichtgewicht constructiematerialen verbranden de B787's minder brandstof en stoten ze tot 31% minder CO<sub>2</sub> uit. Dit jaar breiden we onze vloot uit met de Embraer 195-E2 voor de kortere afstanden. Deze Embraer verbruikt 9% minder brandstof in vergelijking met de vorige Embraer 190 en stoot 31% minder CO<sub>2</sub> per passagier uit.”<sup>218</sup> [onderstreping advocaat]*

212. Vlootvernieuwing ziet op het aankopen van nieuwe, efficiëntere toestellen. Operationele maatregelen en netwerk keuzes zien op pogingen om efficiënter te vliegen en minder kerosine per passagier per kilometer te gebruiken.

213. Efficiëntieverbeteringen zullen echter niet leiden tot een algehele vermindering van de emissies en bieden ook weinig ruimte voor verdere winst. Hierna, in rn. 212 en verder, licht Fossilvrij toe dat er bijna geen ruimte meer is voor efficiënter vliegen, dat de te verwachten stappen zeer veel tijd zullen nemen en dat het tot nu toe steeds zo is geweest dat als vliegen efficiënter wordt, er alleen maar meer gevlogen gaat worden, waardoor het efficiëntie voordeel wat CO<sub>2</sub>-uitstoot betreft weer teniet wordt gedaan. Daarnaast betekent het dat de invloed van de luchtvaart op het klimaat snel toeneemt (zie 4.2.1.1).

214. Het probleem met deze maatregelen is dat de totale klimaatimpact van luchtvaart hierdoor niet afneemt, zolang het aantal vluchten maar blijft stijgen, zoals KLM en de gehele luchtvaartindustrie van plan zijn. Historisch gezien hebben efficiëntieverbeteringen alleen maar geleid tot meer groei omdat efficiëntie leidt tot goedkopere vluchten, en daardoor meer vraag.<sup>219</sup> Het blijkt ook uit de staatjes hieronder. Het eerste staatje laat zien dat toegenomen

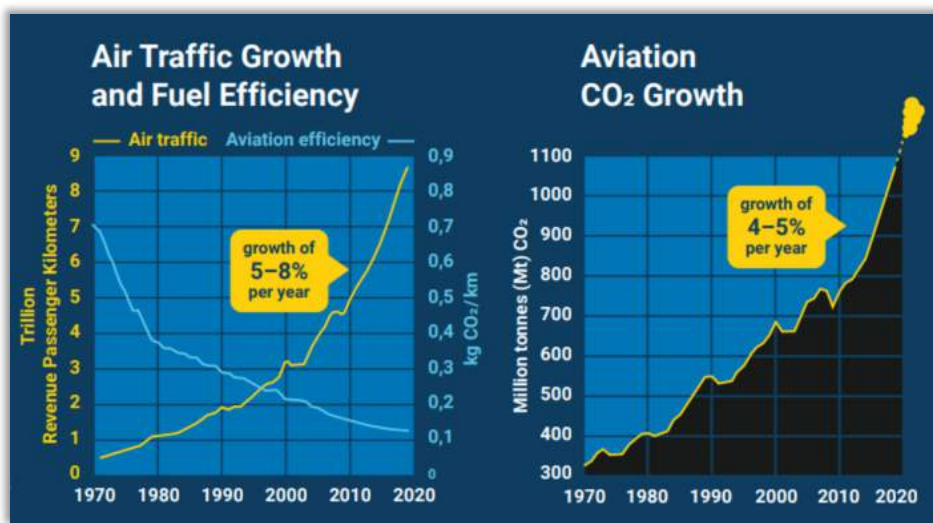
---

<sup>218</sup> (Productie 19).

<sup>219</sup> Zie ook <https://www.atag.org/component/attachments/attachments.html?id=707> p. 22, waarin onder meer gezegd wordt “Affordability of air travel A key driver in the growth of passenger traffic has been the steady decrease in the real price of air travel – by 89% since jet aircraft first flew in 1950. Indeed, since 1970 the real price of air travel has been reduced more than 70% through the deregulation of the aviation market in the 1980s, the development of more fuel efficient aerospace technologies and the introduction of low-cost carriers. It is now more affordable for more of the population to travel by air”.



brandstof efficiency hand in hand ging met sterkte groei van de luchtvaart. Het tweede staatje laat zien dat de uitstoot van CO<sub>2</sub> door de luchtvaart navenant hard is gestegen.



215. Dit probleem is des te groter, omdat moderne luchtvaart nu al zeer efficiënt is, hetgeen wil zeggen dat de mogelijkheden voor verdere verbeteringen erg klein zijn en langzaam gaan. Experts verwachten een verdere vertraging in de efficiëntie ontwikkeling uitgaande van de huidige kapitaalsinvesteringen.<sup>220</sup> De werkelijkheid is zoals die door het IPCC wordt weergegeven:

*“the scope for reducing CO<sub>2</sub> emissions from aviation through improved airplane technology or operations is limited and unable to keep up with the projected growth, let alone reduce beyond the present emission rate at projected levels of demand”.*<sup>221</sup>

*“In the future, Cumpsty et al. (2019) suggest that the highest rate of fuel burn reduction achievable for new aircraft is likely to be no more than about 1.3% per year, which is well short of ICAO’s aspirational goal of 2% global annual average fuel efficiency improvement. [...] Thus, the literature does not support the idea that there are large improvements to be made in the energy efficiency of aviation that keep pace with the projected growth in air transport”*<sup>222</sup>

216. Nu ook ideeën voor nieuwe typen vliegtuigen te ver in de toekomst liggen voor KLM om een bijdrage te kunnen leveren aan het bereiken van haar doelstellingen in 2030 of zelfs maar 2050 (zie pars. 6.4.1 en 6.4.2 hierna), moet de maatregelen komen van “Sustainable Aviation Fuels”. Dat “duurzame vliegtuigbrandstof” die belofte niet zal kunnen waarmaken, licht Fossilvrij hieronder toe.

<sup>220</sup> (Productie 11).

<sup>221</sup> (Productie 6), p. 10-61.

<sup>222</sup> (Productie 18), p. 10-61.

## 6.2 “Duurzame vliegtuigbrandstof”, ook wel genoemd SAF

### 6.2.1.1 Wat wordt bedoeld met “duurzame vliegtuigbrandstof”

217. In haar reclame uitingen spreekt KLM veelvuldig over “Sustainable Aviation Fuels” of SAF. De advertenties van KLM leggen alleen niet helder en afdoende<sup>223</sup> uit wat dat nu eigenlijk precies is. Dit terwijl bijv. de richtsnoeren voor de tenuitvoerlegging/toepassing van Richtlijn 2005/29/EC betreffende oneerlijke handelspraktijken stellen dat *”Milieuclaims kunnen misleidend zijn als ze gebaseerd zijn op vage en algemene verklaringen betreffende milieuvoordelen, zoals “milieuvriendelijk”, “groen”, “vriend van de natuur”, “ecologisch”, “duurzaam”, “goed voor het milieu”, “klimaatvriendelijk” of “vriendelijk voor het milieu”.*<sup>224</sup>
218. “Duurzame vliegtuigbrandstof” is een begrip dat is bedacht door de luchtvaartindustrie. Het verwijst naar twee soorten luchtvaartbrandstof die niet fossiel zijn: biobrandstoffen en synthetische brandstoffen. Biobrandstoffen zijn gemaakt van organisch materiaal, zoals afval en overtollige gewassen, veelal afgewerkt frituurvet. Synthetische brandstoffen kunnen geproduceerd worden door gebruik van elektriciteit en CO<sub>2</sub> (en dus nog steeds door fossiele brandstoffen te verbranden) Synthetische brandstoffen worden ook wel e-fuels genoemd, of electrofuels, PtL (power-to liquid)brandstoffen of synfuels.
- ### 6.2.1.2 “Duurzame vliegtuigbrandstof” heeft in het algemeen een verwaarloosbare effect op de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van vliegen
219. In de claims (4, 6, 7, 9, 12, 17) presenteert KLM duurzame vliegtuigbrandstof als een brandstof die CO<sub>2</sub>-emissies zal verminderen en die schaalbaar is als daar voldoende vraag naar is. In al haar communicatie naar de consument verwijst KLM uitsluitend naar “duurzame vliegtuigbrandstoffen” en “synthetische brandstoffen”.
220. Het gebruik van het label “duurzame vliegtuigbrandstof” of “SAF”, zonder een afdoende uitleg over wat dit eigenlijk is (in het geval van KLM: biobrandstof waarvan gezegd wordt dat die afkomstig is van afgewerkt frituurvet), is op zichzelf al misleidend. Er zijn immers belangrijke kwalificaties nodig om biobrandstoffen als “duurzaam” te kunnen omschrijven, zoals hierna besproken zal worden
221. KLM wekt de indruk dat SAF een “promising solution” is, en een levensvatbare, schaalbare maatregel is die momenteel wordt tegengehouden door een gebrek aan een “vraag” (zie reclame-uiting (claim 6), maar wel de belangrijkste maatregel is om de negatieve klimaatimpact van de luchtvaart te verminderen in de resterende jaren van “the critical

---

<sup>223</sup> Men kan een van de plaatjes op de ‘wat wij doen’ aanklikken en men wordt dan doorverwezen naar een Youtube video. Deze video promoot de investering van KLM’s in de bouw van een brandstoffabriek. Deze fabriek zou regionaal, organisch afval gebruiken zoals gebruikt frituurvet en afvalstromen van andere industrieën De doorklikmogelijkheid is niet prominent en de video bevat geen duidelijke, heldere uitleg, <https://www.klm.nl/information/sustainability/sustainable-aviation-fuel>.

<sup>224</sup> Richtsnoeren voor de tenuitvoerlegging/toepassing van Richtlijn 2005/29/EG betreffende oneerlijke handelspraktijken, toelichting bij artikel 12 van de Richtlijn.

decade". KLM stelt dat (claim 4) "*verreweg de grootste bijdrage voor KLM's weg naar netto nul in 2050 zal worden geleverd door fossiele vliegtuigbrandstof te vervangen door duurzame vliegtuigbrandstof.*"

222. Op dit moment gebruikt KLM maar een heel klein percentage "duurzame vliegtuigbrandstof" (in de vorm van biobrandstof) voor haar brandstofverbruik, te weten 0,18% voor haar vluchten die uit Amsterdam vertrekken.<sup>225</sup> KLM en de gehele luchtvaartsector wil dat in 2030 uitbreiden naar 10% (claim 6).
223. KLM stelt in haar Real Deal Dagen reclame-uitingen (zie par. 5.3) dat zij 0,5% SAF bijmengt. Tijdens het gesprek tussen Fossielvrij en KLM op 24 juni 2022 (zie rn. 464) heeft KLM gezegd dat zij dit jaar 2% SAF zal bijmengen. Onduidelijk is echter of dit ziet op de gehele vloot of alleen de vluchten die vertrekken vanaf Amsterdam. Dit percentage komt terug in het jaarverslag van Air-France KLM van 2021.<sup>226</sup> Volgens de Franse wetgeving moeten vliegtuigen tegen 2022 ten minste 1% SAF te gebruiken voor alle vluchten vanuit Frankrijk, vooruitlopend op de Europese ambitie om geleidelijk te verhogen naar 2% in 2025 en 5% in 2030, als onderdeel van de Europese Green Deal. Het percentage van 2% wordt gek genoeg niet op de website van KLM zelf vermeld. Verder geldt uiteraard dat indien KLM dit jaar daadwerkelijk 2% SAF bijmengt, dit nog altijd de problemen genoemd in par. 6.2 met zich meebrengt en, vanwege de minimale hoeveelheid, nog altijd een druppel op de gloeiende plaat is.
224. Gekeken naar het verleden, is er weinig reden tot hoop. Alle "duurzame vliegtuigbrandstof"-doelen die tot op heden zijn gesteld zijn volledig gemist door de luchtvaartindustrie en in werkelijkheid is het percentage in de EU gebruikte "duurzame vliegtuigbrandstof" blijven steken op ca. 0,05%. KLM probeert al een decennium lang "*[de implementatie van] duurzame biobrandstoffen in de luchtvaart te stimuleren*". In 2013 was het doel van KLM om in 2015 haar totale vloot op (gemiddeld) 1% biobrandstof te laten vliegen.<sup>227</sup> Aangezien het brandstofgebruik van KLM anno 2021 slechts voor 0,18% bestaat uit "duurzame vliegtuigbrandstof" en anno 2022 slechts 0,5% *wenst* bij te mengen maar alleen voor alle vluchten uit Amsterdam, is dit doel ruimschoots gemist.<sup>228</sup> Zelfs deze minuscule toename van het gebruik van biobrandstoffen is veruit overtroffen door de extra uitstoot vanwege de groei.

<sup>225</sup> <https://nieuws.klm.com/klm-breidt-aanpak-voor-sustainable-aviation-fuel-verder-uit/#:~:text=KLM%20start%20vandaag%20met%20het,duurzame%20brandstof%20in%20te%20kopen.>

<sup>226</sup> (Productie 5).

<sup>227</sup> [https://nieuws.klm.com/klm-en-wnf-maken-zich-samen-sterk-voor-duurzamere-luchtvaart/.](https://nieuws.klm.com/klm-en-wnf-maken-zich-samen-sterk-voor-duurzamere-luchtvaart/)

<sup>228</sup> KLM spreekt in haar persbericht over 0,5% SAF dat vanaf 10 januari 2022 wordt bijgemengd voor vluchten die vertrekken vanaf Schiphol. Dat wil niet zeggen dat de hele vloot van KLM vliegt met 0,5% SAF. Zelf schrijft KLM in hetzelfde persbericht dat het percentage SAF in 2019 slechts 0,18% bedroeg. Of dat in 2022 nog steeds zo is, is Fossielvrij niet bekend.

## 6.2.1.3 Biobrandstoffen op basis van afgewerkt frituurvet bieden niet de beweerde emissiereducties

225. In haar advertenties legt KLM niet uit welke soorten biobrandstoffen zij gebruikt of voornemens is te gaan gebruiken. Volgens het persbericht van haar "SAF"-leverancier, Neste, koopt KLM biobrandstof die gemaakt is van gebruikt frituurvet (Used Cooking Oil, "UCO").<sup>229</sup>
226. Hoe dan ook, op sommige plaatsen op haar website en in haar persberichten noemt KLM het mogelijke gebruik van biobrandstoffen van afval (dwz. bosbouwafval en mogelijk huishoudelijk en landbouwafval). Het is wel geprobeerd, maar tot op heden is het niet mogelijk gebleken om uit deze bronnen op technisch en commercieel haalbare wijze vliegtuigbrandstoffen te produceren (**Productie 23**).<sup>230</sup> Volgens de IPCC lukt het niet of nauwelijks om deze brandstofproducten op commerciële schaal ingezet te worden en is daarvoor het ontwikkelen van maatregelen zoals "carbon pricing" of opgelegde reductieverplichtingen noodzakelijk<sup>231</sup>. KLM lobbyt tegen dergelijke maatregelen (zie par. 4.5.2). Toch – en tegen beter weten in – rekent KLM erop dat zij de brandstoffen in de toekomst in aanzienlijke mate zal kunnen betrekken.<sup>232</sup>
227. Biobrandstoffen vallen uiteen in twee soorten: gebaseerd op gewassen (deze worden vrij algemeen niet als duurzaam gezien) en biobrandstoffen zoals afgewerkte bakolie of andere afvalproducten gebaseerd op afval (die zijn mogelijk wel duurzaam).
228. Er zijn vier problemen met KLM's claim dat biobrandstoffen op basis van afvalstoffen zoals afgewerkt frituurvet (UCO) een grote *overall* emissiereductie zouden opleveren en duurzaam zouden zijn. Hoewel er ruimte is om kleine hoeveelheden volledig op afval gebaseerde biobrandstoffen te maken, (i) sluit de luchtvaart het gebruik van niet-duurzame biobrandstoffen op basis van gewassen niet uit, (ii) hebben biobrandstoffen op basis van afval een indirect negatief effect op het klimaat, (iii) kan met gebruikte bak- en braadolie ernstig worden gefraudeerd en (iv) is de beschikbare hoeveelheid biobrandstoffen op basis van afval zeer beperkt.<sup>233</sup>

## 6.2.1.4 Biobrandstoffen op basis van gewassen

229. Het is niet duidelijk of KLM compleet uitsluit dat zij in de toekomst mogelijk gebruik gaat maken van biobrandstoffen uit gewassen. Het lijkt erop dat zij alleen van plan is biobrandstoffen uit "residustromen" (afval)<sup>234</sup> te gebruiken, maar zeker is dat niet.

---

<sup>229</sup> (**Productie 5**) p. 191, "KLM has purchased SAF for flights out of Amsterdam Airport Schiphol. This sustainable fuel produced by Neste from used cooking oil will bridge the gap until the coming on stream of the SAF production plant".

<sup>230</sup> Zie ook <https://theicct.org/sites/default/files/publications/Sustainable-aviation-fuel-feedstock-eu-mar2021.pdf>, p. 11.

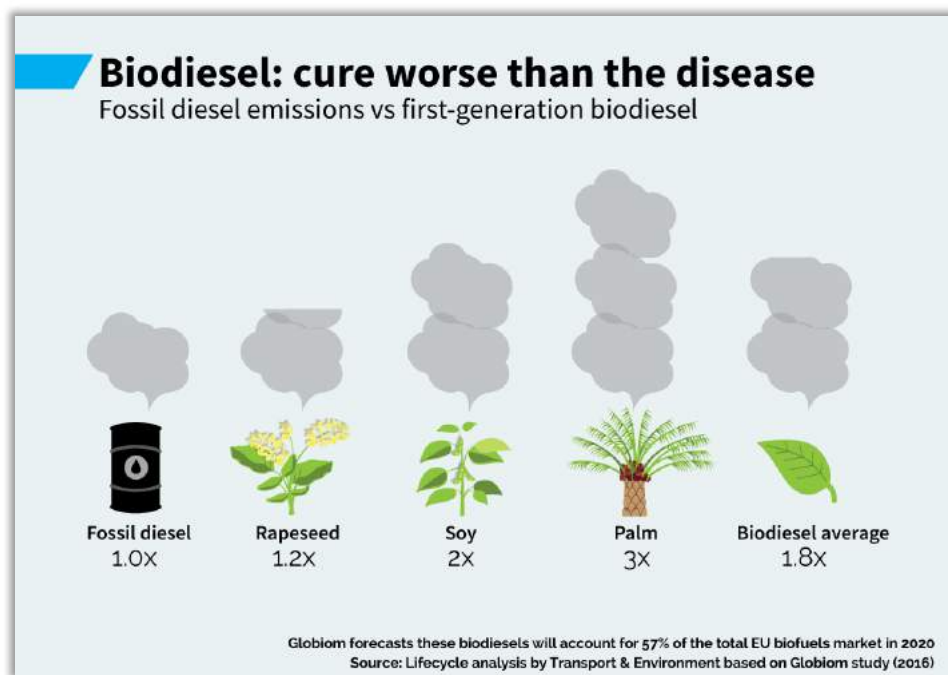
<sup>231</sup> (**Productie 6**), hfst. 10, 10-27.

<sup>232</sup> (**Productie 23**).

<sup>233</sup> (**Productie 11**).

<sup>234</sup> Zie de video van KLM op YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=pb7R8XvNb7U>.

230. De luchtvaartsector heeft het gebruik van biobrandstoffen uit gewassen (palmolie, sojaolie) ook niet uitgesloten. Dit wordt in ieder geval toegestaan in het kader van CORSIA,<sup>235</sup> het enige internationaal overeengekomen beleid.<sup>236</sup> Er bestaan plannen voor een heel grote “duurzame vliegtuigbrandstof”-fabriek in Paraguay, die sojabonen zou gebruiken als grondstof. Shell is doende een “duurzame vliegtuigbrandstof”-fabriek te plannen in Rotterdam, en die zal deels draaien op gewassen. Biobrandstoffen uit gewassen leiden vaak tot ontbossing en kunnen door de (indirecte) verandering van landgebruik even CO<sub>2</sub>-intensief of zelfs emissie-intensiever zijn dan kerosine.<sup>237</sup> Transport & Environment laat dit zien in de onderstaande afbeelding, die gebaseerd is op de Globiom-studie die is verricht voor de Europese Commissie (**Productie 24**):



Afbeelding ter verduidelijking van de conclusies uit de Globium-studie van de Europese Commissie

#### 6.2.1.5 Indirecte effecten van het opschalen van biobrandstoffen uit afval

231. De aanvoer van UCO (afgewerkte bak- en braadolie als brandstof) is bovendien zeer beperkt. De bestaande Europese vraag naar afgewerkte bak- en braadolie is groter dan het aanbod in Europa. Dit betekent dat meer dan de helft van de in Europa gebruikte brandstof wordt ingevoerd, hoofdzakelijk uit China, Indonesië, Maleisië, Rusland, de VS en Saoedi-Arabië.

<sup>235</sup> 'Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation', het wereldwijd systeem van de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO, Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) (icao.int).

<sup>236</sup> ICAO, Environmental Report 2019, [https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/EnvironmentalReports/2019/ENVReport2019\\_pg228-231.pdf](https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/EnvironmentalReports/2019/ENVReport2019_pg228-231.pdf).

<sup>237</sup> [https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/2016\\_04\\_TE\\_Globiom\\_paper\\_FINAL\\_o.pdf](https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/2016_04_TE_Globiom_paper_FINAL_o.pdf), zie over het probleem van landgebruik voor biobrandstoffen ook rn. 260.

Zelfs als KLM ervoor zou (kunnen) kiezen om alleen Europees afval te gebruiken, zal dit indirect de vraag naar afval van buiten Europa ook aanwakkeren. Het gaat bovendien niet altijd om “echt” afval in die zin dat het nergens anders meer goed voor zou kunnen zijn. Buiten Europa wordt UCO namelijk ook gebruikt als voedsel voor vee en/of voor andere doelen zoals warmte. Binnen en buiten Europa kan UCO ook gebruikt worden voor wegtransport.

232. Als de UCO echter verkocht wordt aan partijen die het gebruiken als vliegtuigbrandstof, wat financieel meer oplevert, dan betekent dat vaak dat de UCO dus niet meer lokaal gebruikt kan worden als basis voor bijv. veevoer en dus vervangen moet worden door andere grondstoffen, zoals bijvoorbeeld “verse” (niet eerder gebruikte) olie in de vorm van bijv. nieuwe palmolie (**Productie 25**).<sup>238</sup> Dit veroorzaakt een “indirect displacement effect”, zoals ontbossing voor palmolieplantages. Deze indirecte verplaatsingseffecten van het gebruik van biobrandstof worden niet gemeten, maar onderzoek laat zien dat het wel plaatsvindt.<sup>239</sup> Hierdoor kan ook de gepretendeerde CO<sub>2</sub>-reductie door UCO feitelijk heel anders uitpakken.
233. Een ander indirect effect van het gebruik van grote hoeveelheden afgewerkte olie voor de luchtvaart is dat deze reeds grotendeels wordt verbruikt ter vervanging van fossiele brandstoffen in de sector wegvervoer. De hoeveelheid echt duurzame afgewerkte olie (b.v. ingezameld bij restaurants) is eindig en beperkt - "*waste oils are highly resource-constrained*".<sup>240</sup> Een ongekeerde stijging van de vraag naar deze afgewerkte olie in de luchtvaart zou de beperkte grondstof voor andere toepassingen onttrekken. Dit is een probleem omdat het gebruik van een ton afgewerkte olie om vliegtuigbrandstof te maken aanzienlijk minder emissies bespaart dan het gebruik van die ton olie om brandstof voor wegvoertuigen te maken, en bovendien zijn de productiekosten voor vliegtuigbrandstof hoger.<sup>241</sup> Het gebruik van afgewerkte olie zou daarom tot een grotere emissiereductie leiden als deze olie niet voor de luchtvaart, maar voor het wegvervoer zou worden gebruikt. Wanneer afgewerkte olie als biobrandstof wordt gebruikt voor de luchtvaart in plaats van voor het wegvervoer, betekent dit dat er opportunitetskosten zijn in de vorm van gederfde CO<sub>2</sub>-besparingen. Dit is in feite een verborgen extra CO<sub>2</sub>-prijs.<sup>242</sup>

## 6.2.2 Fraudegevoeligheid van UCO

234. Tot slot is de afgewerkte bakolie door de nieuw ontdekte toepassingsmogelijkheden duurder (en winstgeverder) geworden dan "virgin" palmolie uit gewassen. Daarbij komt dat het heel moeilijk te garanderen is dat UCO daadwerkelijk 100% gebruikte bak- en braadolie is. Dit

<sup>238</sup> Transport & Environment, 'Used Cooking Oil (UCO) As Biofuel Feedstock in EU', p. 43, [https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/CE\\_Delft\\_200247\\_UCO\\_as\\_biofuel\\_feedstock\\_in\\_EU\\_FINAL%20-%20v5\\_o.pdf](https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/CE_Delft_200247_UCO_as_biofuel_feedstock_in_EU_FINAL%20-%20v5_o.pdf)

<sup>239</sup> The Dark Side of Neste's Biofuel Production — Milieudefensie, <https://en.milieudefensie.nl/news/02097-opm-rapport-neste-21.pdf>.

<sup>240</sup> (**Productie 23**).

<sup>241</sup> Department for Transport UK, p. 48-49 at 4.27 and 4.28,

[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/1005382/sustainable-aviation-fuels-mandate-consultation-on-reducing-the-greenhouse-gas-emissions-of-aviation-fuels-in-the-uk.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1005382/sustainable-aviation-fuels-mandate-consultation-on-reducing-the-greenhouse-gas-emissions-of-aviation-fuels-in-the-uk.pdf).

<sup>242</sup> (**Productie 23**).

creëert een prikkel en een mogelijkheid voor fraude.<sup>243</sup> Fraude kan op verschillende manieren worden gepleegd: het mengen van olie van eerste persing met UCO, het gebruiken van geheel olie van eerste persing voor de productie van biobrandstof in plaats van UCO en het afgeven van valse bewijzen van duurzaamheid. Volgens onderzoekers aan de Technische Universiteit Delft: "*wordt [dit] mogelijk gemaakt doordat het zeer moeilijk is om het verschil tussen UCO en mengsels van UCO en olie van de eerste persing te detecteren.*"<sup>244</sup>

235. Er zijn ook andere vormen van fraude, zoals het dubbel certificeren van dezelfde partij UCO of het samenwerken met restaurants om bak- en braadolie weg te gooien voordat het afvalolie is geworden. Met andere woorden, als de UCO-prijzen hoog genoeg zijn, is er een financiële prikkel om meer afgewerkte bak- en braadolie te produceren.<sup>245</sup>

236. Die fraude is geen theoretisch probleem. UCO-fraude in Nederland is een terugkerend probleem met verschillende strafrechtelijke onderzoeken tot gevolg.<sup>246</sup> Het European Court of Auditors oordeelde daarnaast dat ook certificering "not fully reliable" is.<sup>247</sup>

### 6.2.3 *Beperkte beschikbaarheid van biobrandstof uit afval*

237. Nog los van de hiervoor genoemde problemen, is het grootste probleem voor het gebruik van UCO, dat UCO (en ander niet anderszins bruikbaar afval) slechts in zeer beperkte mate beschikbaar is en dat het niet schaalbaar is in de mate zoals de luchtvaartindustrie en KLM zeggen.<sup>248</sup>

238. De deskundige NGO International Council for Clean Transportation<sup>249</sup> schat dat er in 2030 slechts voor 5,3% van de Europese vraag naar luchtvaartbrandstof, op afval gebaseerde brandstof beschikbaar zal zijn. Dat is dan nog "*without taking into account the political and economic barriers to SAF production*".<sup>250</sup>

#### 6.2.3.1 Het CO<sub>2</sub>ZERO SAF- product dat KLM aanbiedt

239. Naast de hiervoor genoemde problemen met betrekking tot "duurzame vliegtuigbrandstof", zijn de mededelingen die KLM doet over "duurzame vliegtuigbrandstof" in haar CO<sub>2</sub>ZERO programma ook op andere wijze misleidend.

---

<sup>243</sup> (Productie 11), p. 50.

<sup>244</sup> (Productie 11), p. 50.

<sup>245</sup> (Productie 11), p. 50.

<sup>246</sup> (Productie 11), p. 51.

<sup>247</sup> Euractiv, 'industry source one third of used cooking oil in Europe is fraudulent', <https://www.euractiv.com/section/agrifuels/news/industry-source-one-third-of-used-cooking-oil-in-europe-is-fraudulent/>.

<sup>248</sup> M. Hillyer, 'Clean Skies for Tomorrow Leaders: 10% Sustainable Aviation Fuel by 2030', 22 september 2021, <https://www.weforum.org/press/2021/09/clean-skies-for-tomorrow-leaders-commit-to-10-sustainable-aviation-fuel-by-2030/>.

<sup>249</sup> De International Council on Clean Transportation is een onafhankelijke non-profitorganisatie die is opgericht onder de Amerikaanse belastingwet. Het biedt technische en wetenschappelijke analyse aan milieuregelgevers. Het wordt gefinancierd door de ClimateWorks Foundation, de William and Flora Hewlett Foundation, de Energy Foundation, en de David and Lucile Packard Foundation.

<sup>250</sup> (Productie 23).

240. KLM stelt dat zij “het voortouw neemt” en “pionier” is op het gebied van “duurzame vliegtuigbrandstof” (claim 17). Echter, KLM’s “ambitie” om in 2030 voor 10% van haar totale brandstofbehoefte<sup>251</sup> uit “duurzame vliegtuigbrandstof” te halen, maakt haar geen duurzaamheidspionier. Neste stelt zelf dat de “duurzame vliegtuigbrandstof” de CO<sub>2</sub>-uitstoot tot 80% zal verminderen in vergelijking met fossiele kerosine.<sup>252</sup> KLM zelf stelt dat het om 75% gaat.<sup>253</sup> Voor de goede orde: zelfs wanneer met het gunstigste percentage gerekend wordt levert dat dus hoogstens een CO<sub>2</sub>-reductie op van 8%. Daarbij moet worden opgemerkt dat de overheidssteun van de Nederlandse Staat KLM verplicht om 14% SAF bij te mengen in 2030, voor vanuit Nederland vertrekkende vluchten.<sup>254</sup>
241. De ambitie om tegen 2030 wereldwijd bijmenging van 10% SAF te bereiken is verder onderdeel van de “Clean Skies for Tomorrow Coalition”, een groep van 60 bedrijven (waaronder ook zeven luchtvaartmaatschappijen).<sup>255</sup>
242. Kortom, in feite is en wordt KLM wettelijk verplicht hoe dan ook veel meer SAF te gebruiken en hebben tal van andere luchtvaartmaatschappijen dezelfde ambitie. Ook KLM stelt dat 10% SAF-gebruik niet voldoende is om aan haar SBTi doelen te kunnen voldoen. In haar Klimaatactieplan, schrijft KLM:<sup>256</sup>

*“Potential activities*

*In order to reach our goals, we need to go beyond our current commitments. We already made a commitment of 10% worldwide, however we realise that this may be not enough. Therefore, the options to be evaluated are whether more SAF can be purchased, or whether SAF with a higher sustainability level than 75% is opted for. The latter significantly impacts the reduction potential of SAF.”*

243. Er zijn geen biobrandstoffen die een hoger duurzaamheidsniveau (CO<sub>2</sub>-emissiereductie ten opzichte van kerosine) van 75% of 80% bieden. De luchtvaartindustrie heeft tot nu toe steeds de gestelde SAF-doelen niet gehaald. Dat laat zich eenvoudig uitdrukken in de volgende grafiek:<sup>257</sup>

---

<sup>251</sup> (Productie 2), p. 20.

<sup>252</sup> <https://www.neste.com/releases-and-news/aviation/neste-supply-klm-additional-sustainable-aviation-fuel-flights-out-schiphol>.

<sup>253</sup> (Productie 2).

<sup>254</sup> Veelgestelde vragen over financiële steun aan KLM | Rijksoverheid.nl,

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/staatsdeelnemingen/vraag-en-antwoord/financiele-steun-aan-klm>.

<sup>255</sup> Weforum, ‘Clean skies for tomorrow leaders commit to 10 sustainable aviation fuel by 2030, 2021,

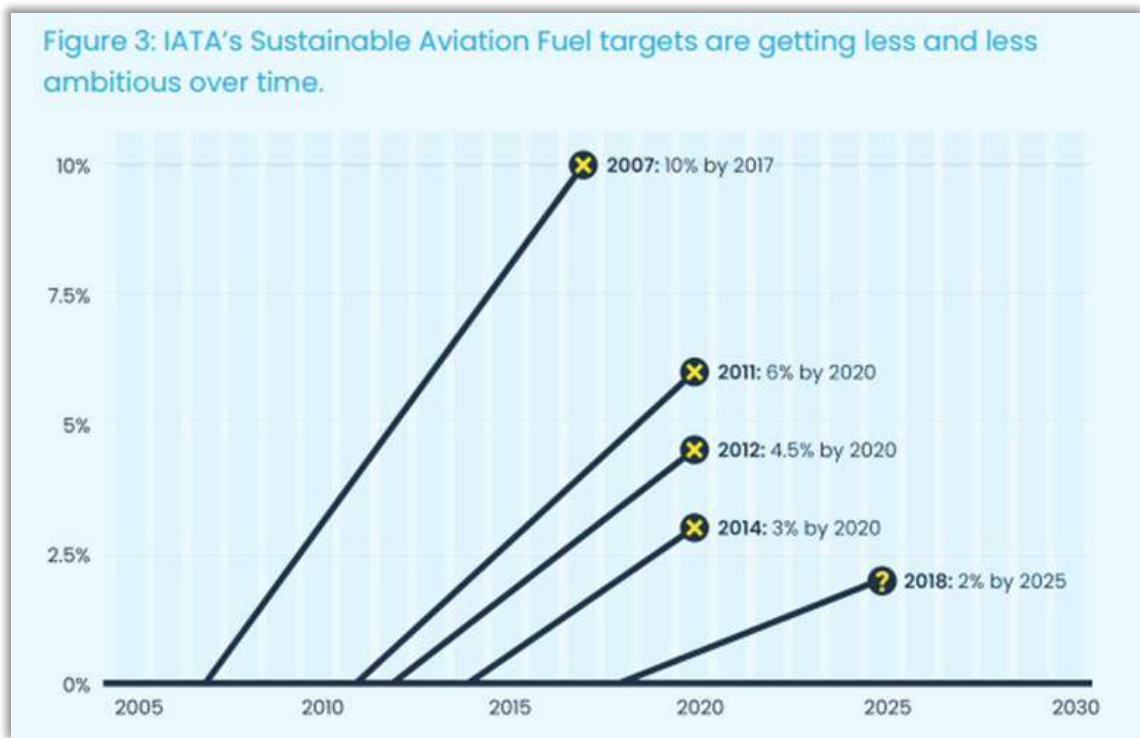
<https://www.weforum.org/press/2021/09/clean-skies-for-tomorrow-leaders-commit-to-10-sustainable-aviation-fuel-by-2030/>.

<sup>256</sup> (Productie 2), p. 20.

<sup>257</sup> Missed Targets Report, p. 36,

<https://static1.squarespace.com/static/5d30896202a18c0001b49180/t/6273db16dcb32d309eaf126e/1651759897885/Missed-Targets-Report.pdf>.





244. Er is geen enkele realistische aanwijzing dat KLM nu wel deze doelen zal kunnen behalen. Het is ook niet zo dat door de aanschaf van het CO<sub>2</sub>ZERO SAF product, men ervoor zorgt dat KLM méér “duurzame vliegtuigbrandstof” gaat gebruiken. Nee, men betaalt een bijdrage aan de extra kosten die KLM moet maken om “duurzame vliegtuigbrandstof” in te kunnen kopen die zij toch al lijkt in te kopen, ook als gevolg van haar huidige wettelijke vereisten. Er wordt geen extra “duurzame vliegtuigbrandstof” gebruikt omdat de consument daarvoor heeft betaald. Toch schrijft KLM op haar website:

*“We kunnen de manier waarop we reizen niet alleen veranderen. Wist u dat u met elk gekocht ticket met vertrek vanaf Amsterdam automatisch een beetje investeert in het gebruik van sustainable aviation fuel? En, u kunt meer doen: doe mee door bij te dragen aan een (of beide!) van onze duurzame programma's, zodat we samen een betere toekomst kunnen creëren. Herbebossing is een bijdrage vanuit de natuur die de CO<sub>2</sub>-uitstoot buiten de luchtvaartindustrie vermindert, maar SAF heeft een directe invloed op het verduurzamen van vluchten. Wilt u niet kiezen? Draag bij aan een mix van beide. Het is helemaal aan u.” [onderstreping advocaat]<sup>258</sup>*

*“Contribute to sustainable aviation fuel and reduce your CO<sub>2</sub> emissions by 16 kg”*

*“Your CO<sub>2</sub> reduced by SAF 16 kg CO<sub>2</sub>”*

<sup>258</sup> (Productie 21).

245. Broekhoff schrijft hierover:<sup>259</sup>

*“[A]dditionality as a logical requirement applies to any kind of consequential mitigation claim, whether realized through carbon credit purchases or other means. Thus, when KLM suggests that customer purchases of ‘Sustainable Aviation Fuel’ (SAF) could directly reduce CO2 emissions that result from flying, the validity of this claim rests on whether such purchases in fact result in increased use of SAF in an amount proportional to the customer’s imputed fuel consumption, beyond any quantity of SAF that would have been procured and used in the absence of such purchases. Without an explicit demonstration of this causal relationship, any suggestion that such purchases will reduce the emissions impact of a customer’s flight is not tenable. An arrangement where KLM nominally allocates to paying customers some portion of the SAF it was already procuring, for example, would not pass this test.”*

246. Het is ook niet zo dat consumenten helpen de “duurzame vliegtuigbrandstof”-markt te laten groeien door hen een bijdrage te laten betalen aan KLM, zoals in (claim 12) wordt beweerd. KLM probeert “duurzame vliegtuigbrandstof” al een decennium zonder succes te "stimuleren" (par. 6.2.1.2). Hoe dan ook, er zijn gewoon wettelijke kaders op basis waarvan KLM en alle Europese luchtvaartmaatschappijen veel meer “duurzame vliegtuigbrandstof” moeten gebruiken dan ze nu doen (pars. 4.5.2 en 6.2.1.2). De stimulans om meer “duurzame vliegtuigbrandstof” te gebruiken zal met name van die wettelijke eisen moeten komen. Hoe een schenking aan KLM dit in plaats hiervan zal bewerkstelligen, is volstrekt onduidelijk.

247. Dit is ook van belang in het licht van de Real Deal Dagen aanbiedingen. KLM beweert dat zij de bijdrage van de passagier in verband met “duurzame vliegtuigbrandstof” verdubbelt, maar het is onduidelijk of en hoe dit zou leiden tot het inkopen van meer duurzame vliegtuigbrandstof. De bijdrage die minuscule hoeveelheden “duurzame vliegtuigbrandstof” levert aan de vermindering van de uitstoot van die specifieke passagier, is daarnaast verwaarloosbaar en in ieder geval vele malen minder dan de CO2-uitstoot die door de extra vlucht wordt veroorzaakt.

248. In de uitingen van KLM op haar website zegt KLM het volgende over SAF.<sup>260</sup>

Op de “Wat kunt u doen” pagina schrijft KLM:

*“De nieuwe op SAF gebaseerde opties in CO2ZERO hebben een dubbel voordeel voor het milieu. Ten eerste vermindert u direct de netto CO2-uitstoot van een vlucht. Ten tweede helpt u de SAF-markt te laten groeien. Aangezien SAF momenteel veel duurder is dan gewone vliegtuigbrandstof, helpt uw bijdrage ons om het verschil*

---

<sup>259</sup> (Productie 4).

<sup>260</sup> (Productie 21).

# bB

te dekken. Als u met KLM vliegt, kunt u vanaf nu een van beide of beide mogelijkheden kiezen via Mijn Reis op de website van KLM of via de KLM-app.”

Op de CO2ZERO pagina staat vervolgens:

*“Om ons te helpen de hogere prijs compenseren, hebben we onze ticketprijzen met een paar euro verhoogd. Deze verhoging is gebaseerd op de afstand van de vlucht. In Economy Class ligt het prijsverschil tussen EUR 1 en EUR 4, in Business Class tussen EUR 1,50 en EUR 12. Zo vermindert u direct de CO2-uitstoot van uw vlucht en draagt u bij aan een groter aandeel van deze duurzame brandstof.”<sup>261</sup>*

En:

*“Nog meer bijdragen? U kunt ervoor kiezen om (een percentage van) het verschil tussen reguliere fossiele brandstof en duurzame brandstof bij te betalen. De prijs is gebaseerd op de ecologische voetafdruk van uw reis en is afhankelijk van meerdere factoren, zoals de afstand van uw vlucht en het type vliegtuig.*

*In ons uitgebreide prijsoverzicht vindt u het tarief per bestemming. De prijzen zijn gebaseerd op vertrek vanaf Amsterdam Airport Schiphol. We hebben geen overzicht van alle mogelijke routes, maar u kunt de exacte prijs voor het percentage van SAF waaraan u wilt bijdragen zien in Mijn Reis of tijdens het boeken van uw vlucht.” [onderstreping advocaat]<sup>262</sup>*

249. De tekst, en vooral het gebruik van het woord ‘bijdragen’ is dubbelzinnig maar de suggestie die wordt gewekt in al deze uitingen is dat indien een passagier een financiële bijdrage doet voor SAF, KLM dan extra SAF toevoegt aan de brandstoftank van het vliegtuig waarin de passagier zal vliegen. Die lezing is mondeling door KLM ook bevestigd aan Fossielvrij, tijdens het gesprek dat zij hadden op 24 juni 2022 (zie hierna rn. 464): Fossielvrij uitte twijfel over de mate waarin extra SAF werd bijgetankt als een passagier een SAF bijdrage betaalt, waarop KLM herhaaldelijk zeer stellig was in haar mededeling dat dit inderdaad zo is en dat indien een passagier onder het CO2ZERO programma voor SAF betaalt, dat dan daadwerkelijk een evenredig deel SAF extra bijgemengd wordt die anders niet in de tank van het vliegtuig zou hebben gezeten.
250. Toen Fossielvrij vroeg of daarmee bedoeld werd dat indien alle passagiers voor SAF zouden bijbetalen, het vliegtuig volgens KLM dus voor 100% SAF zou vliegen, werd dat bevestigd door KLM, met de kanttekening “voor zover er voldoende SAF beschikbaar is”. Gelet op de bewoording van de reclame-uiting ter zake, de praktische problemen rond per passagier bijmengen (ook als men daags van te voren een ticket boekt?) en de schaarste van SAF, betwijfelt Fossielvrij zeer of de reclame-uiting van KLM zoals hierboven weergegeven (“zo

---

<sup>261</sup> (Productie 21a).

<sup>262</sup> (Productie 21a).

vermindert u direct de CO<sub>2</sub>-uitstoot van uw vlucht”, onderstreping toegevoegd), en zoals die in het gesprek met grote stelligheid herhaald is, juist is. De mondelinge kwalificatie ‘voor zover SAF beschikbaar is’, vinden we bovendien op deze webpagina’s niet terug, terwijl dat een heel belangrijk voorbehoud is, gezien de extreme schaarste aan SAF. Fossielvrij vermoedt dat in werkelijkheid de betaling door de passagier niet meer is dan een bijdrage aan de kosten van KLM die zij toch al maakte, al dan niet voor de aankoop van eerder bestelde of toch al geplande aankoop van SAF.

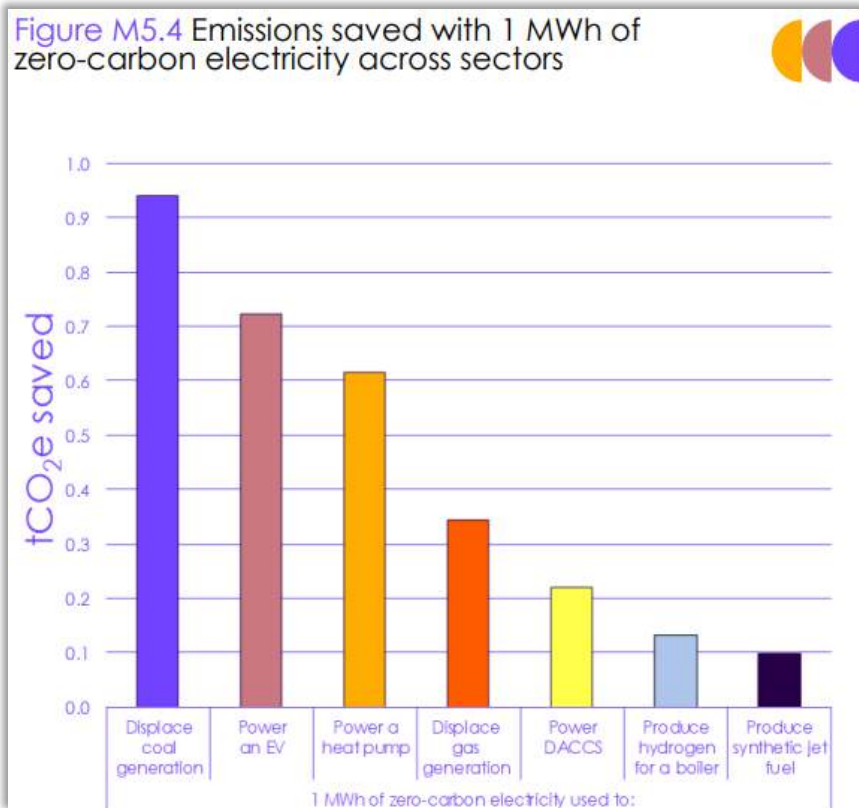
#### 6.2.3.2 Ook synthetische brandstoffen bieden geen soelaas

251. De andere vorm van “duurzame vliegtuigbrandstof” zijn synthetische brandstoffen, soms ook e-fuels genoemd. Deze worden ook onder de vage benaming van “Sustainable Aviation Fuels” geschaard, maar zijn niet operationeel. Toch doet KLM in haar reclame-uitingen, zie (claim 7) een beroep op het bestaan van deze synthetische brandstoffen.
252. Volgens de website van KLM heeft zij één vlucht uitgevoerd waarbij 500 liter door Shell geleverde, duurzaam opgewekte e-fuels is gebruikt. Dit stelt KLM voor als een belangrijke stap voor de *"ontwikkeling van duurzame synthetische kerosine als een levensvatbaar alternatief voor fossiele brandstoffen. Bovendien is het een belangrijke stap naar een duurzame toekomst voor de luchtvaartindustrie"*. KLM zegt het gebruik van synthetische kerosine vanaf 2035" op te schalen".
253. De indruk die wordt gewekt is dat synthetische brandstof een levensvatbaar alternatief is voor vliegtuigbrandstof en een solide manier om net zero in 2050 te bereiken. Ook hiervoor geldt weer dat er grote problemen zijn om deze brandstoffen op grote schaal te maken en met de grondstoffen voor deze vorm van vliegtuigbrandstof: elektriciteit, water en CO<sub>2</sub>.
254. Voor het maken van deze brandstoffen is hernieuwbare elektriciteit nodig. Het is onwaarschijnlijk dat er voldoende hernieuwbaar opgewekte elektriciteit zal zijn om voor e-brandstoffen te gebruiken (**Productie 26**, Climate Change Committee).<sup>263</sup> Productie van synthetische brandstoffen is een erg inefficiënt proces. Grote hoeveelheden hernieuwbare energie zijn nodig om dergelijke brandstoffen te maken. De schaarse hoeveelheid hernieuwbare energie kan efficiënter worden ingezet om andere vormen van CO<sub>2</sub>-uitstoot te besparen, zoals die van kolencentrales en fossiele brandstoffen te vervangen door deze hernieuwbare energie in te zetten voor elektrische voertuigen en zelfs waterstofboilers in woningen, zoals blijkt uit het staatje hieronder.<sup>264</sup>

---

<sup>263</sup> The CCC, Sector Summary Electricity Generation, 2020, <https://www.theccc.org.uk/wp-content/uploads/2020/12/Sector-summary-Electricity-generation.pdf>.

<sup>264</sup> (Productie 26).



255. E-brandstoffen voor de luchtvaart vormen eigenlijk het *minst* efficiënte gebruik van hernieuwbare elektriciteit. Die schaarse energiesoort zou elders veel doeltreffender kunnen worden gebruikt om fossiele brandstoffen te vervangen. Hernieuwbare elektriciteit is dringend nodig om fossiele brandstoffen te vervangen voor de behoeften van het elektriciteitsnet, om te voldoen aan de nieuwe vraag naar elektriciteit van bijvoorbeeld auto's, verwarming, koeling, data.
256. Elke MWh hernieuwbare elektriciteit die wordt gebruikt voor e-brandstof voor de luchtvaart brengt daardoor aanzienlijke "opportuiniteitskosten" met zich mee omdat deze energie ook zou kunnen worden gebruikt door andere sectoren, waardoor veel meer CO<sub>2</sub> kan worden bespaard. Dit zal zo blijven zolang er een (sterk) groeiende behoefte is aan hernieuwbare energie voor deze alternatieve toepassingen, zoals het wegvervoer en het huishoudelijk energieverbruik (verwarming, koken, enz.).
257. Zelfs het gebruik van (zoet) water dat nodig is om hernieuwbare energie om te zetten in waterstof en vervolgens in energie is problematisch. Onderzoek heeft aangetoond dat voor het maken van groene waterstof, enorme hoeveelheden schoon, zoet water nodig zijn. Dit zal waarschijnlijk een negatief effect hebben op de waterschaarste in (vele) gebieden.<sup>265</sup>

<sup>265</sup> <https://www.rechargenews.com/energy-transition/vast-majority-of-green-hydrogen-projects-may-require-water-desalination-potentially-driving-up-costs/2-1-1070183>.

258. Een ander probleem met synthetische brandstof is de andere grondstof die daar voor nodig is: CO<sub>2</sub>. De 500 liter door Shell geproduceerde synthetische brandstof die KLM gebruikte voor haar test, gebruikte CO<sub>2</sub> uit fossiele brandstoffen, deels afgevangen van een olie raffinaderij in Pernis via de zeer kostbare en vooralsnog commercieel niet bewezen methode van “*carbon capturing*”. Het probleem daarmee is vanzelfsprekend dat het afhankelijk is van het oppompen en verwerken van olie voordat de raffinaderij er broeikasgassen van maakt. Bovendien kan *carbon capture* niet 100% van de uitgestoten CO<sub>2</sub> afvangen. Daardoor is de CO<sub>2</sub>-besparing van synthetische brandstof vergeleken met gewone fossiele brandstoffen beperkt: uitgerekend is dat het gaat om slechts 15-35%.<sup>266</sup>
259. Met het oog daarop wordt ook wel voorgesteld om een nog duurdere techniek toe te passen, zogeheten “Direct Air Capture”, om CO<sub>2</sub> te verzamelen voor het maken van e-fuels. Direct Air Capture technologie gebruikt enorme hoeveelheden (hernieuwbare of uit fossiele bronnen gewonnen) energie om CO<sub>2</sub> uit de lucht te halen. Deze technologie staat nog in de kinderschoenen en het is onbekend of het ooit op schaal gebruikt zal kunnen worden. Als hernieuwbare energie wordt gebruikt voor Direct Air Capture, dan is de productie erg inefficiënt en geschat wordt dat de technische ontwikkeling er in 2030 toe kan leiden dat slechts 10% van deze energie effectief kan worden omgezet in aanstuwingskracht in een vliegtuig. Zo’n 90% van de energie gaat dus verloren.<sup>267</sup> Per saldo resulteert het in meer CO<sub>2</sub>-besparing als de hernieuwbare energie die benodigd is voor de aandrijving van Direct Air Capture wordt gebruikt om die eenmaal uit de lucht gehaalde CO<sub>2</sub> permanent op te slaan in plaats van te gebruiken als brandstof voor vliegtuigen, zoals de tabel hierboven laat zien.
260. Op verzoek van het ministerie Infrastructuur en Waterstaat heeft een commissie bestaande uit prof. dr. Henri Werij (TU Delft), prof. dr. ir. Richard van de Sanden (TU Eindhoven) en prof. dr. ir. Harry Hoesmakers (Universiteit Twente) ter zake een advies uitgebracht. Hun opinie is dat op deze wijze gewonnen e-fuels voor luchtvaart zeer inefficiënt zijn en de CO<sub>2</sub>-kosten ervan heel hoog:

*“Als je de totale hoeveelheid landoppervlak in ogenschouw neemt die nodig is voor de productie van de benodigde duurzame elektriciteit voor e-fuels en je vergelijkt dit met het landoppervlak en de hoeveelheid water benodigd voor biobrandstof, dan lijkt de e-fuel route verreweg efficiënter, ook al heb je voor productie ruwweg 4x meer elektrische energie nodig dan uiteindelijk opgeslagen wordt in de e-fuel. Dit laatste betekent dat je voor de productie van een hoeveelheid e-fuel die gelijk is*

---

<sup>266</sup>[https://www.fch.europa.eu/sites/default/files/FCH%20Docs/20200720\\_Hydrogen%20Powered%20Aviation%20report\\_FI\\_NAL%20web.pdf](https://www.fch.europa.eu/sites/default/files/FCH%20Docs/20200720_Hydrogen%20Powered%20Aviation%20report_FI_NAL%20web.pdf), p. 54.

<sup>267</sup>[https://www.fch.europa.eu/sites/default/files/FCH%20Docs/20200507\\_Hydrogen%20Powered%20Aviation%20report\\_FI\\_NAL%20web%20%28ID%208706035%29.pdf](https://www.fch.europa.eu/sites/default/files/FCH%20Docs/20200507_Hydrogen%20Powered%20Aviation%20report_FI_NAL%20web%20%28ID%208706035%29.pdf), p. 44 en [https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2020/12/2020\\_12\\_Briefing\\_feasibility\\_study\\_renewables\\_decarbonisation.pdf](https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2020/12/2020_12_Briefing_feasibility_study_renewables_decarbonisation.pdf) p. 32 NB het gaat dan om het efficiëntieverlies van de hele productie keten. Zie ook [www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2020/12/2020\\_12\\_Briefing\\_feasibility\\_study\\_renewables\\_decarbonisation.pdf](https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2020/12/2020_12_Briefing_feasibility_study_renewables_decarbonisation.pdf) p. 34. T&E gaat slechts uit van de efficiëntie in de vliegtuigmotor. Zelf in dat geval gaat T&E ervan uit dat dat de geschatte opbrengst per 2050 slechts 43% zal bedragen.

*aan het huidige jaarlijks gebruik van kerosine in Nederland (4 Mton), circa 22 GW aan duurzaam opgewekte elektriciteit nodig hebt. Het is evident dat we dat nooit in ons land kunnen opwekken. Dit geldt overigens voor alle sectoren en voor heel Europa. We zullen energie moeten opwekken buiten onze landsgrenzen, bijvoorbeeld in woestijngebieden en op zee met drijvende windfarms waar lokaal waterstof wordt geproduceerd. Hetzelfde geldt voor de bijbehorende CO<sub>2</sub>-afvang uit de atmosfeer.” (Productie 27)<sup>268</sup>*

Wat deze deskundigen niet benoemen bij hun suggestie dat waterstof zou moeten worden geproduceerd in de woestijn of op zee, is dat aanvoer van schoon, zoet water (zie rn. 257) een groot probleem zal zijn.

261. T&E stellen hier over:

*“Achieving a low greenhouse gas emissions footprint across the system as a whole is therefore entirely dependent on the application of an appropriate and effective regulatory regime to ensure that any growth in electrofuel production must be accompanied by the development of additional zero-carbon renewable power generating capacity. The regulatory framework in the proposal for a new Renewable Energy Directive for the period 2021-2030 would be inadequate to ensure the deployment of additional renewable power generation capacity, and therefore is not fit to guarantee that expansion of electrofuels production actually reduces the overall greenhouse gas intensity of EU transport and therefore should be amended as described below.” [onderstreping advocaat]*

262. Algemeen kan dus gezegd worden dat er de volgende problemen met synthetische brandstoffen zijn:

- a. Er is onvoldoende hernieuwbare energie. Er zal niet voldoende hernieuwbare energie voorhanden zijn om de luchtvaart in staat te stellen er grote hoeveelheden van te gebruiken.
- b. Er zijn veel lagere CO<sub>2</sub>-besparingen in de luchtvaart te boeken dan in andere sectoren. Dit betekent aanzienlijke "opportuiniteitskosten" van CO<sub>2</sub>.
- c. Ze komen te laat. E-fuels zijn geen antwoord op de klimaatnoodsituatie. De technologie bevindt zich nog steeds in de proeffase en de komende jaren, tot ver na 2030, zijn zware investeringen nodig om de productie op te schalen.

263. Als gevolg hiervan zullen e-brandstoffen geen significante bijdrage leveren aan het terugdringen van CO<sub>2</sub> in de atmosfeer en verduurzaming van de luchtvaart E-fuels zullen

---

<sup>268</sup> H. Werij e.a., 'Second opinion op factsheet en technische briefing: Toekomst verduurzaming luchtvaart', 21 juni 2021, [https://www.eerstekamer.nl/overig/20220217/second\\_opinion\\_op\\_factsheet\\_en/document](https://www.eerstekamer.nl/overig/20220217/second_opinion_op_factsheet_en/document).

slechts minimaal gebruikt kunnen worden, of in het beste geval in de verre toekomst, wanneer we misschien over voldoende hernieuwbare energie beschikken.

264. In KLM's Klimaatplan van april 2022 wordt dit onderkend, al wordt het niet volledig toegelicht:

*"Het leveringspotentieel voor synthetische kerosine, geproduceerd met behulp van CO<sub>2</sub> dat is gerecycled of afgevangen uit de atmosfeer en hernieuwbare elektriciteit, is groter en kan voldoende zijn. Dat hangt echter ook sterk af van de hoeveelheid overtollige hernieuwbare elektriciteit die aan de luchtvaartsector wordt toegewezen."*<sup>269</sup> [onderstreping advocaat]

#### 6.2.4 Tussenconclusie ten aanzien van "duurzame vliegtuigbrandstof"

265. Zoals uit het bovenstaande blijkt, zijn biobrandstoffen op basis van afval zeer beperkt, zijn zij onderhevig aan ernstige risico's op fraude en indirecte negatieve effecten en zijn zij ook nodig voor een efficiënter gebruik in andere sectoren. Synthetische brandstof is een mogelijkheid voor de toekomst, maar vereist momenteel onrealistische hoeveelheden hernieuwbare energie die veel beter elders zouden kunnen worden gebruikt (zelfs op basis van het idee van directe afvang en opslag). Bovendien draagt het bij aan de reeds bestaande waterschaarste. Het is daarom zeer moeilijk om biobrandstoffen en synthetische brandstoffen "duurzame vliegtuigbrandstof" te noemen, althans zonder deze belangrijke problemen uit te leggen.
266. "Duurzame vliegtuigbrandstof" is thans dus geen geloofwaardige factor voor duurzame luchtvaart. De claims die KLM daarover maakt, te weten 4, 6, 7, 12, 16, 18 en 19, zijn dan ook niet terecht. Dat deze claims ook in juridische zin misleidend zijn, zal verder worden uitgewerkt hierna, in (hfst. 8).

### 6.3 CO<sub>2</sub>-compensatie via herbebossing maakt vliegen ook niet duurzaam

267. Als onderdeel van haar CO<sub>2</sub>ZERO-programma, en ter uitwerking van haar duurzaamheidsagenda, biedt KLM passagiers de mogelijkheid een klein bedrag te betalen voor herbebossing omdat aldus CO<sub>2</sub> zou worden gecompenseerd. Fossielvrij is van mening dat van compensatie geen sprake is en dat als men betaalt voor herbebossing, vliegen daardoor niet duurzamer wordt.
268. Bij het CO<sub>2</sub>ZERO-programma wordt door KLM een directe link gelegd tussen haar duurzaamheid en herbebossing. De consument wordt opgeroepen om zijn of haar "steentje bij te dragen om van de luchtvaart een duurzame sector te maken". Daarna wordt de consument voorgehouden dat zij met behulp van een kleine bijdrage aan het herbebossingsprogramma "(...) (een deel van) de impact van [hun] vlucht op het milieu [compenseren]".

---

<sup>269</sup> (Productie 2), p. 23.



269. Het "herbebossing"-product blijkt de vorm te hebben van de aankoop van *carbon credits* door KLM. Die *carbon credits* worden door een bepaald bosbouwproject verkocht, in dit geval het project "CO2OL Tropical Mix" in Panama.



Enkele beelden uit een marketingfilm van KLM in het kader van CO2ZERO waarin de CEO van KLM figureert, terwijl hij naar Panama en terug vliegt voor een ééndaags bezoek en een boom plant.<sup>270</sup>

270. Carbon *offsetting* is gebaseerd op de gedachte dat je CO<sub>2</sub> in de atmosfeer kunt verminderen of verwijderen, bijvoorbeeld door het planten en laten groeien van bomen. De bomen nemen dan de CO<sub>2</sub> op in hun organisch materiaal (biomassa). Die opname van CO<sub>2</sub> kun je op een boekhoudkundige wijze "verrekenen" met CO<sub>2</sub> die wordt uitgestoten. Het lijkt dat alsof de plus

<sup>270</sup> Te vinden op <https://www.youtube.com/watch?v=cTYKDwIVaqo>.

(uitstoot van CO<sub>2</sub>) kan worden “afgezet” tegen de min (opname van CO<sub>2</sub>), zodat boekhoudkundig een “balans” ontstaat: compensatie dus.

271. Om deze boekhoudkundige rekensom te kunnen maken, zijn *carbon credits* ontwikkeld. Dat zijn rekeneenheden die staan voor een bepaalde omvang van een emissievermijding of een verwijdering van broeikasgassen.<sup>271</sup> Een *carbon credit* wordt uitgegeven voor het voorkomen van emissie (een specifieke emissievermijding) of voor de verwijdering van broeikasgassen. De omvang van de emissievermijding of emissieverwijdering per *carbon credit* bedraagt 1 ton CO<sub>2</sub>. De koper van een *carbon credit* kan die credit vervolgens “afschrijven” (*retire*) om aan te tonen dat het “gebruikt” is. Kopers kunnen ervoor kiezen credits in te zetten tegen een door deze koper gedane emissie van gelijke omvang. Rekenkundig wordt de uitstoot dan “afgezet” tegen een reductie die door de *carbon credit* wordt vertegenwoordigd.
272. Het SBTi schrijft voor dat *Carbon Credits* niet mogen worden gebruikt om de SBTi doelen te bereiken. SBTi schrijft daarover in haar Science Based Targets Criteria and Recommendations van Oktober 2021:

*“The use of carbon credits must not be counted as emission reductions toward the progress of companies’ near-term science-based targets. Carbon credits may only be considered to be an option for neutralizing residual emissions (see Net-Zero C30) or to finance additional climate mitigation beyond their science-based emission reduction targets (...)”<sup>272</sup>*

273. Er zijn veel redenen waarom *carbon credits* niet bijdragen aan verduurzaming van vliegen. De expert op dit gebied is, zoals gezegd, Broekhoff. Hij komt uiteindelijk tot de volgende conclusie over KLM’s CO<sub>2</sub>ZERO marketing:

*“I believe it would be misleading for KLM to suggest to its customers that purchasing offsets can truly compensate for, or reduce the impact of, flying. Any option to use carbon credits should be presented as a potentially useful way to help accelerate climate action. Carbon credits should not be presented as a way to make up for, or compensate, aviation emissions that are not consistent with safe and equitable climate goals.”<sup>273</sup>*

274. Broekhoff beschrijft dat, wil van compensatie sprake zijn, voldaan moet worden aan een aantal logische voorwaarden:<sup>274</sup>
- a. De verwijdering of reductie van broeikasgas moet **additioneel** zijn. Dat wil zeggen dat die verwijdering of reductie niet toch al zou hebben plaatsgevonden, maar dan op andere wijze. Het moet daadwerkelijk en afzonderlijk bijdragen aan een afname of aan

---

<sup>271</sup> Goldstandard, ‘what makes good carbon credit’, <https://www.goldstandard.org/blog-item/what-makes-good-carbon-credit>.

<sup>272</sup> Science Based Targets, p. 10, 42, <https://sciencebasedtargets.org/resources/files/Net-Zero-Standard.pdf>.

<sup>273</sup> (Productie 4).

<sup>274</sup> (Productie 4).

# bB

het voorkomen van de uitstoot van broeikasgassen. Kort gezegd, je kunt niet een bestaand bos aanwijzen of een bos dat toch al geplant zou worden en daarvoor *carbon credit* claimen. Dat heeft geen invloed op de hoeveelheid broeikasgassen in de atmosfeer.

- b. De verwijdering of reductie die samenhangt met de *carbon credit* mag **niet overschat worden**. Als de uitstoot niet gelijkwaardig is aan de verwijdering of het voorkomen van een andere uitstoot, is er geen balans.
- c. De verwijdering of reductie moet **permanent** zijn. De levensduur van broeikasgassen is zeer lang en de CO<sub>2</sub>-opslag die samenhangt met de *carbon credit* zou van gelijke duur moeten zijn. Ongeveer 25% van de uitstoot blijft tot wel duizenden jaren in de atmosfeer aanwezig.
- d. De verwijdering of reductie moet maar één keer worden meegeteld, en in die zin **exclusief** zijn. Het is duidelijk dat de *carbon credit* voor die verwijdering of reductie niet dubbel kan worden ingezet, bijvoorbeeld omdat het land waarin het bos staat en waarvoor de *carbon credit* is uitgegeven, dezelfde bomen in haar eigen rapportages meeneemt.
- e. De verwijdering of reductie moet **niet bijdragen aan sociale misstanden of andere negatieve milieueffecten hebben**. Om een *carbon credit* echt duurzaam te maken, mag deze natuurlijk niet onwenselijke, negatieve bijeffecten hebben.

275. Fossielvrij betwist niet dat bomen planten, mits met respect voor natuur, belangen van plaatselijke bevolking etc., goed kan zijn voor het klimaat. Bomen planten is goed en moet gebeuren. Als rekenkundige fictie om uitstoot te “compenseren” draagt het echter niet, of in ieder geval onvoldoende, bij om het predicaat “duurzaam” te kunnen ondersteunen.

(i) Carbon Credits zijn geen compensatie voor uitstoot van luchtvaart

276. Zoals hierboven uiteengezet, vereist het traject naar net zero tegen 2050 een aanzienlijke en snelle emissiereductie en een vermindering van het gebruik van fossiele brandstoffen. Het vereist ook de instandhouding en toename van koolstofputten zoals bossen, die worden bedreigd door ontbossing en klimaatverandering. Beide zaken zijn nodig om de opwarming van de aarde tot een veiliger niveau te beperken. Vertrouwen op het ene (herbebossing) om het andere (uitstoot) te compenseren is problematisch. De fictie van "compensatie" wordt dan ook steeds onnauwkeuriger, aangezien de noodzaak om emissies te verminderen, niet te compenseren, steeds dringender wordt (rn. 101). Er is dan ook een consensus aan het ontstaan onder wetenschappers en deskundigen. Deze consensus betreft het principe dat het gebruik van *carbon credits* alleen geschikt is op een manier die geen belemmering vormt voor de noodzaak om de emissies volledig en rechtstreeks terug te dringen overeenkomstig het slinkende koolstofbudget voor de klimaatdoelstelling van 1,5 °C (waarbij de trajecten rond

# bB

2050 "net zero" bereiken). Het omschrijven van de aankoop van Carbon Credits als "het verminderen van je impact" en compensatie voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaart is hiermee echter volledig in tegenspraak. Dit is ook de mening van Broekhoff:

*“Purchasing carbon credits can still help to advance global mitigation efforts, but cannot make up for the opportunity cost of flying if traveling by air was avoidable. The purchase of carbon credits should instead be viewed as supplementary climate action that may help to advance global mitigation efforts despite any decision to fly, not as “neutralizing” compensation for flying that somehow erases the opportunity cost. The impact of a flight is what it is; purchasing carbon credits does not reduce it.”*

<sup>275</sup>

277. En voorts die van de Voluntary Carbon Markets Integrity Initiative, een deskundigenbureau verbonden aan de internationale Task Force on Scaling Voluntary Carbon Markets, die zegt:

*“The imperative for overall and absolute emissions reductions globally, to keep 1.5°C within reach, necessarily means the end to ‘traditional’ offsetting – where carbon credits are purchased instead of reducing avoidable emissions within the value chain of a company. It is no longer sufficient or legitimate to achieve long-term ‘equivalence’ through counterbalancing emissions with carbon credits.”*<sup>276</sup>

(ii) Niet additioneel

278. Bij vrijwel alle herbebossingsgebieden, ook die van KLM, is additionaliteit altijd onzeker. Dat het betreffende bos additioneel is, dwz. niet bestaan zou hebben als het niet een *carbon credit*-project was geweest, is een hypothetische aanname. Deze aanname is ook in toenemende mate onderhevig aan discussie omdat de landen in naleving van Parijs herbebossing nastreven en daar internationale financiering voor proberen te verkrijgen.<sup>277</sup> Voor sommige situaties (waarderingen, schadeberekening) kan een hypothetische aanname werken om tot een uitkomst te komen. In dit geval moet echter duidelijk voor ogen worden gehouden dat de uitstoot van fossiele brandstoffen 100% zeker is, terwijl het additioneel zijn van de compensatie per definitie onzeker is. Ook een kleine onzekerheid over additionaliteit maakt al dat het predicaat “compensatie” hier niet op van toepassing kan zijn. Staten zouden bijvoorbeeld herbebossingsprojecten ook mee kunnen tellen om hun eigen doelen te halen. Dit is een probleem dat niet eerder als zodanig werd onderkend.<sup>278</sup>

---

<sup>275</sup> (Productie 4).

<sup>276</sup> Vemintegrity, 2021, p. 31, <https://vemintegrity.org/wp-content/uploads/2021/07/VCMI-Consultation-Report.pdf>.

<sup>277</sup> Newclimate, ‘net zero report’ oktober 2020, P. 47-48 : “In historical offsetting mechanisms, additionality could be proven by showing that local legislation did not require the activity and that offsetting revenues could help overcome barriers which would otherwise prevent implementation. Since the coming into force of the Paris Agreement, the concept of additionality needs to be redefined and should imply complete certainty that the project supported could not realistically have been implemented otherwise through unilateral ambition enhancements on the part of the host country”, [https://newclimate.org/sites/default/files/2020/10/NewClimate\\_NetZeroReport\\_October2020.pdf](https://newclimate.org/sites/default/files/2020/10/NewClimate_NetZeroReport_October2020.pdf).

<sup>278</sup> (Productie 4), p. 9, “Gold Standard cannot guarantee that the current projects will be relinquished by Panama”.

279. Broekhoff stelt over additionaliteit:

*“If mitigation claimed as an offset is not additional, then purchasing carbon credits yields no change in global emissions. It would therefore be invalid to claim that the carbon credits have counterbalanced emissions.*

*Unfortunately, the determination of additionality is deceptively difficult and subject to inherent uncertainty. It requires comparison to a counterfactual scenario where demand for carbon credits is not present. While carbon credit certification programs take pains to try to ensure that credited mitigation is additional, their determinations are unavoidably prone to at least some subjectivity and error. Multiple studies have suggested that, for a wide range of mitigation activities certified as carbon offsets, additionality claims are not reliable (Alexeev et al. 2010; Cames et al. 2016; Haya 2009; Haya et al. 2020; Haya and Parekh 2011; Ruthner et al. 2011; Schneider 2009; Trexler 2019).”*

(iii) Niet permanent

280. Fossiele brandstof, zolang die niet verbrand is, is een vorm van CO<sub>2</sub>-opslag: gefossiliseerd organisch materiaal. In deze vorm kan CO<sub>2</sub> miljoenen jaren stabiel worden opgeslagen. Een boom slaat ook CO<sub>2</sub> op in zijn organisch materiaal. Een boom is echter een kort levende en uiterst onstabiele vorm van CO<sub>2</sub>-opslag. De opslag is dus niet permanent. Fossiele brandstoffen en bomen zijn daarmee fundamenteel onvergelykbare opslagbronnen voor CO<sub>2</sub>. Een groot deel van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van fossiele brandstoffen blijft langer in de atmosfeer dan een boom kan leven. Door te beweren dat stabiele, langdurige opslag (fossiele brandstof) vervangen kan worden door een onstabiele, kortdurende opslag, wordt een enorm risico genomen.

281. De herbebossingsprojecten worden maar voor een beperkte looptijd gegarandeerd, soms niet meer dan 20 jaar.<sup>279</sup> Dat staat in geen verhouding tot de in beginsel eeuwigheid die de CO<sub>2</sub> in de grond zou hebben gezeten als die niet zou zijn opgepompt om in een vliegtuigmotor verbrand te worden. Ook zijn er inmiddels dergelijke herbebossing projecten afgebrand, waarmee de “gecompenseerde” uitstoot alsnog vrij is gekomen in de atmosfeer.<sup>280</sup> Door de klimaatverandering, mede veroorzaakt door de groeiende luchtvaart, neemt de kans op bosbranden en overstromingen toe, juist in de gebieden waar herbebossingsgebieden zijn en

---

<sup>279</sup> (Productie 4): “While some carbon offset programs, such as the Gold Standard, maintain insurance mechanisms to address carbon losses (essentially, “buffer reserves” of credits that are issued but not circulated), there are questions about whether they are sufficiently robust (Hodgson 2021) and it is doubtful that such mechanisms can be effective over indefinite time periods (Schneider, Michaelowa, et al. 2019). Furthermore, in the case of the Gold Standard, the obligation to compensate for “reversals” (i.e., carbon losses) may extend for as little as 20 years – far short of what is needed to fully counterbalance carbon emissions.”.

<sup>280</sup> <https://www.ft.com/content/3f89c759-eb9a-4dfb-b768-d4af1ec5aa23>.

worden aangelegd, iets waar ook het IPCC voor waarschuwt. Dit risico bestaat zeker ten aanzien van het CO<sub>2</sub>OL Tropical Mix” in Panama dat KLM gebruikt.<sup>281</sup>

282. Bij de Co2ZERO reclame van KLM doet zich nog een ander probleem voor, namelijk dat, ook volgens KLM, met de *carbon credits* alleen de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het vliegen met KLM wordt "gecompenseerd". De andere niet-CO<sub>2</sub>-effecten op het klimaat die een vlucht veroorzaakt, worden niet gecompenseerd, maar bestaan wel degelijk. KLM beweert "*Met herbebossing betaalt u een kleine bijdrage om (een deel van) de impact van uw vlucht op het milieu te compenseren*". De waarheid is echter dat de donatie, zelfs als ervan wordt uitgegaan dat wel sprake is van "compensatie", slechts ongeveer een derde van het milieueffect van de vlucht aanpakt - de rest van de niet-Co<sub>2</sub>-effecten wordt niet eens fictief "gecompenseerd".
283. Het Duitse NewClimate Institute for Climate Policy and Global Sustainability, schrijft in een onderzoeksrapport uit 2020 (Navigating the nuances of net-zero targets) het volgende over compensatie projecten van de luchtvaart:

*“Airlines’ net-zero claims are not transparent about the climate impact of aviation and may mislead customers. Passengers may believe that their ‘carbon-neutral’ flight has no climate impact. This – in combination with relatively cheap flight tickets and short travel times – may lead to an increase in demand for short-haul aviation and associated emissions.”*

*“Further, airlines’ net-zero targets and claims focus exclusively on carbon emissions. However, air travel has significant non-CO<sub>2</sub> climate impacts that contribute to global radiative forcing (Owen et al., 2010), which are estimated to increase the climate impact of aviation by a factor of up to 3 (Atmosfair, 2016). Efforts to genuinely decarbonise the aviation sector should be encouraged and applauded, but misleading carbon neutrality and net-zero claims are not a constructive approach to move towards this goal, and do not give an accurate representation of the sector’s prospects.”<sup>282</sup>*

(iv) De prijs

284. Een andere aanwijzing dat *carbon credit* niet daadwerkelijke compensatie zijn: de prijs. De prijs voor een ton aan CO<sub>2</sub> bedraagt op dit moment gemiddeld € 87.<sup>283</sup> Een *carbon credit* die door KLM wordt aangeboden kost voor een ton aan “compensatie” gemiddeld echter € 3. Als

---

<sup>281</sup> Aridity, and agricultural and ecological drought are increasing (medium confidence). Fire weather is projected to increase (medium confidence)”. IPCC AR6, Regional Fact Sheet Central and South America. [https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/downloads/factsheets/IPCC\\_AR6\\_WGI\\_Regional\\_Fact\\_Sheet\\_Central\\_and\\_South\\_America.pdf](https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/downloads/factsheets/IPCC_AR6_WGI_Regional_Fact_Sheet_Central_and_South_America.pdf).

<sup>282</sup> Newclimate, Net zero Rapport oktober 2020, p. 51 en 52, [https://newclimate.org/wp-content/uploads/2020/10/NewClimate\\_NetZeroReport\\_October2020.pdf](https://newclimate.org/wp-content/uploads/2020/10/NewClimate_NetZeroReport_October2020.pdf).

<sup>283</sup> Gemeten in mei 2022, <https://www.carbonkiller.org/nl/i/wat-kost-een-co2-recht>.

*carbon credits* daadwerkelijk de uitstoot door de luchtvaart zouden kunnen compenseren, zou dat ook terug te zien zijn in de prijs.<sup>284</sup>

285. Al met al schetst de mogelijkheid van “CO<sub>2</sub>-compensatie” een onjuist beeld van het klimaatteffect van luchtvaart en worden acties die wel relevant zijn, aldus ondermijnd. KLM verleidt consumenten met de gedachte dat zij met CO<sub>2</sub>ZERO-compensatie iets goeds doen voor het klimaat. Dit weerhoudt luchtvaartmaatschappijen, en dus ook KLM, ervan om echte maatregelen door te voeren. Al met al gaan KLM's herhaalde claims van "CO<sub>2</sub>-compensatie" en "verklein uw impact" te ver in de context van de huidige klimaatnoodsituatie. In een poging om vluchten te verkopen suggereert KLM dat het doen van een donatie een compensatie vormt voor de uitstoot van de luchtvaart, waardoor de klimaatschade van vliegen zou kunnen worden geneutraliseerd of een relevant “tegengewicht” zou worden geboden. Dit is eenvoudigweg niet waar. Deze schijnmaatregel draagt bij tot de instandhouding van de "business as usual" groei van de luchtvaart - het ondermijnt dus de emissiereducerende maatregelen op korte termijn in de sterk vervuulende luchtvaartsector.
286. Het is dan ook niet verwonderlijk dat een aantal bedrijven stopt met het aanbieden van "compensatie" en CO<sub>2</sub>-compensatie. Het Nederlandse reisbedrijf Sunweb kondigde onlangs aan:

*"We worden er door onze klanten, door de publieke opinie en door deskundigen aan herinnerd dat CO<sub>2</sub>-compensatie een doodlopende weg is. Experts zeggen dat het te weinig bijdraagt aan klimaatverandering. En klanten zitten er niet op te wachten".*<sup>285</sup>

287. Ook het dienstenbedrijf Centrica sluit compensatie uit.<sup>286</sup> De CEO van Wizz Air heeft opgemerkt dat "in mijn ogen SAF en koolstofcompensatie op dit moment meer greenwashing zijn dan echt" en noemde compensatie "a bit of a joke".<sup>287</sup>
288. Ook de CEO van United Airlines ziet niets in CO<sub>2</sub>-compensatie:<sup>288</sup>

*"the truth is that carbon offsets, most of them aren't even real. [...] by the way, we produce 4,000 times as many annual emissions since the industrial era began. We simply can't plant 4,000 times as many trees. There's not space on the planet. [...] [A] tree [is] going to die later and put the carbon back into the atmosphere.*

<sup>284</sup> Het direct verwijderen van CO<sub>2</sub> uit de lucht en dit permanent opslaan in gesteente kost ongeveer € 1000 per ton CO<sub>2</sub>. Zie <https://climeworks.com/subscriptions>.

<sup>285</sup> Het Parool, 'Topman van vakantiegent Sunweb ziet maar één toekomst: minder vliegen', 3 januari 2022, <https://www.parool.nl/nederland/topman-van-vakantiegent-sunweb-ziet-maar-eeen-toekomst-minder-vliegen~bd7caec1/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>.

<sup>286</sup> Newclimate, Net zero rapport, oktober 2020, p. 50.

<sup>287</sup> Bloomberg, 'Wizz Air CEO says green jet fuel offsets are greenwashing', 12 oktober 2021, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-09-30/wizz-air-ceo-says-green-jet-fuel-offsets-are-greenwashing>; <https://airliners.com/wizz-air-chief-executive-calls-carbon-offsetting-a-bit-of-a-joke/#:~:text=Wizz%20Air's%20chief%20executive%20Jozsef,called%20carbon%20offsetting%20%E2%80%9Cgreenwashing%E2%80%9D>.

<sup>288</sup> <https://centreforaviation.com/analysis/reports/uniteds-kirby-carbon-offsets-a-fig-leaf-for-a-ceo-to-write-a-check-555398>.

*And what I hate about traditional carbon offset programmes is so many companies are using them, and they are a fig leaf for a CEO to write a check, check a box, pretend that they've done the right thing for sustainability when they haven't made one wit of difference in the real world."*

289. Binnen het Europese ETS systeem is het gebruik van internationale *carbon credits* uitgesloten.<sup>289</sup>
290. De European Financial Reporting Advisory Group is verantwoordelijk voor het opstellen van de rapportagenormen die in het kader van de richtlijn duurzaamheidsverslaglegging van toepassing zullen zijn op grote ondernemingen in de EU. Deze groep heeft een ontwerp-verslagleggingsnorm opgesteld die ondernemingen ook verbiedt *carbon credits* als compensatie te gebruiken in hun duurzaamheidsverslaglegging: "(...) *the undertaking shall: [...] not disclose carbon credits as a counterbalance or offset for its GHG emissions [...] not disclose carbon credits as a means to reach GHG emission reduction targets*". In plaats daarvan zouden ondernemingen de aankoop van *carbon credits* apart van hun eigen emissies en emissiereductiedoelstellingen bekend moeten maken.<sup>290</sup>

### 6.3.1 *Tussenconclusie ten aanzien van herbebossing*

291. De conclusie is daarom dat herbebossing niet leidt tot compensatie van CO<sub>2</sub>-uitstoot. De claims die KLM daarover maakt, te weten (8, 12, 15 en 16), zijn dan ook niet terecht. Dat deze claims ook in juridische zin misleidend zijn, zal verder worden uitgewerkt (in hfst 8).

## 6.4 **Andere technische maatregelen hebben verwaarloosbare impact op de duurzaamheid van vliegen**

292. KLM noemt verder nog een aantal technische maatregelen, zoals het bouwen van nieuwe typen vliegtuigen, als opties om de emissies van de vluchten te verminderen. Er is op dit moment geen reden om aan te nemen dat de vloot van KLM binnen 10 of 20 jaar overwegend zal zijn vervangen door nieuwe vliegtuigen die gebaseerd zijn op een techniek die thans nog niet operationeel is, maar die wel aanzienlijk veel minder emissies zou veroorzaken.
293. Een radicaal andere vliegtuig/motorarchitectuur of -ontwerp zou mogelijk op de zeer lange termijn voor een stapsgewijze verbetering van de efficiëntie van vliegtuigen kunnen zorgen. Echter, de grootste vliegtuigbouwers Airbus en Boeing zijn niet van plan om vóór het midden van de jaren 2030 een nieuw vliegtuig met een "clean sheet" straalmotor te ontwikkelen. Een dergelijk toestel zal daarom niet vóór het eind van de jaren 2040 in staat zijn enige marktpositie te hebben. Zelfs in 2040 zal de vloot nog grotendeels bestaan uit vliegtuigen die in de jaren 2000 tot 2010 zijn gecertificeerd.

---

<sup>289</sup> [https://ec.europa.eu/clima/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/use-international-credits\\_en#ecl-inpage-1353](https://ec.europa.eu/clima/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/use-international-credits_en#ecl-inpage-1353).

<sup>290</sup> [https://www.efrag.org/Assets/Download?assetUrl=%2Fsites%2Fwebpublishing%2FSiteAssets%2FED\\_ESRS\\_E1.pdf](https://www.efrag.org/Assets/Download?assetUrl=%2Fsites%2Fwebpublishing%2FSiteAssets%2FED_ESRS_E1.pdf), p. 37.



294. Uit haar eigen Klimaatactieplan 2022 volgt dat KLM de ontwikkeling van andere vliegtuigontwerpen zelf ook slechts ziet als mogelijkheden op de lange termijn, ver na het zo belangrijke jaar 2030.<sup>291</sup> Dat weerhoudt KLM er echter niet van om deze, soms zelfs uitsluitend theoretische, *toekomstige* maatregelen, actief te promoten aan consumenten, let wel: voor het promoten van het boeken van vluchten met de *huidige* vloot. KLM beweert (zoals volgt uit claims 4, 13) dat deze maatregelen toch bijdragen aan een “duurzamere toekomst”.

295. Om aan een “duurzame toekomst” te kunnen bijdragen is echter nodig dat in dit “kritieke decennium” daadwerkelijk, verregaande actie wordt ondernomen. Een aantal van deze opties zijn Flying V, waterstof en efficiëntie en worden hierna nader toegelicht.

#### 6.4.1 *Flying V*

296. KLM zegt dat haar net zero route mede gebaseerd is op toekomstige vliegtuigstellen: "2035: Nieuwe generatie vliegtuigen (Flying V)". Haar Fly Responsibly webpagina's stellen ook:

*"Naast investeringen in bestaande vliegtuigen, neemt KLM samen met de TU Delft deel aan het Flying V-project. Flying V is een ontwerp voor een zeer brandstofefficiënt langeafstandsvliegtuig met een aerodynamische vorm en een lager gewicht. Hierdoor kan het brandstofverbruik met 20% worden verminderd in vergelijking met de meest geavanceerde vliegtuigen van vandaag. De eerste vlucht van het schaalmodel vond plaats in augustus 2020. Daarnaast blijven we ons inzetten voor onderzoek en ontwikkeling van innovatieve oplossingen voor een duurzame toekomst van de luchtvaart."*<sup>292</sup>

297. Het is misschien het nastreven waard, maar KLM bouwt zelf helemaal geen vliegtuigen en bouwt ook geen luchthavens om dergelijke vliegtuigen te huisvesten. Dit soort vliegtuigen zijn nog (lang niet) volledig ontwikkeld, goedgekeurd voor gebruik en aangekocht/besteld door enige luchtvaartmaatschappij. Vliegtuigbouwers voorzien niet dat de verkoop van dergelijke toestellen binnen de komende 20 jaar zal plaatsvinden.<sup>293</sup> De TU Delft had niet meer gedaan dan een vlucht uitgevoerd met een schaalmodel van ca. 3 meter lengte:

---

<sup>291</sup> (Productie 2).

<sup>292</sup> (Productie 19).

<sup>293</sup> Zie bijv. <https://www.airbus.com/en/products-services/commercial-aircraft/market/global-market-forecast>.



Een experiment met een schaalmodel van de “Flying V”

298. Toch wordt dit experiment in advertenties aangeprezen als een potentiële klimaatmaatregel voor de luchtvaart, terwijl de noodzaak van het verminderen van vliegen wordt verzwegen. Dit terwijl de Flying V geen echte bijdrage kan leveren aan een "net zero" doelstelling in 2050 of de vereiste verduurzaming in 2030. KLM zal dergelijke vliegtuigen niet op enige schaal inzetten vanaf 2035, en ook niet op tijd om vóór 2050 enig effect van betekenis te hebben. Dit soort innovatieprojecten kunnen misschien wel waardevol zijn in 2070, maar het is gewoon irrelevant voor de kwestie van "snelle afname van de CO<sub>2</sub>-uitstoot binnen de productketen (“rapid decarbonisation”)

299. De IPCC zegt over vlootvernieuwing (bijvoorbeeld door toestellen als de Flying V):

*“the basic configuration of an aircraft has remained more or less the same for decades and will likely remain at least to 2037 (Cumpsty et al. 2019). [...] Radically different aircraft shapes, like the blended wing body (where the wings are not distinct from the fuselage) are likely to use about 10% less fuel than future advanced aircraft of conventional form (Cumpsty et al. 2019). Such improvements would be “one-off” gains, do not compensate for growth in emissions of CO<sub>2</sub> expected to be in excess of 2% per annum, and would take a decade or more to penetrate the fleet completely”<sup>294</sup>*

300. T&E zegt over de door de industrie gepretendeerde verlossende maatregel het volgende:

*“However, until now most concepts heralded by manufacturers have never made it to the skies.”*

---

<sup>294</sup> (Productie 6), p. 10-59, 10-60.

301. En:

*“The other, more disruptive aircraft configurations mentioned above are not expected before the 2040s and will thus have a limited impact on aviation’s emissions by 2050. (...) It is clear, however, that revolutionary designs won’t suffice to reach a 2050 decarbonisation target and that zero-emission propulsion methods will be key.”<sup>295</sup>*

## 6.4.2 Waterstof en elektrisch vliegen

302. In deze paragraaf worden de belangrijkste technische bewijzen voor waterstof en elektrisch vliegen uiteengezet. KLM doet geen gedetailleerde beweringen over de rol van waterstof en elektrisch vliegen in de toekomst, maar vertrouwt erop voor een niet nader gespecificeerd deel van haar traject (en het sectorpad) naar net zero in 2050.

303. KLM stelt in haar grafiek onder “Wat wij doen” (zie rn. 210) dat vanaf 2035 sprake zal zijn van een “radicale” wijziging van de vloot, door het gebruik van waterstofvliegtuigen en elektrisch vliegen.

304. De algemene indruk die hierdoor wordt gewekt is dat waterstof- en elektrische vliegtuigen een maatregel zullen zijn om KLM (via emissiereducties van een niet nader gespecificeerde hoeveelheid) en de luchtvaartindustrie (via emissiereducties van maximaal 20% in 2050) vanaf 2035 naar net zero in 2050 te krijgen. Los van de vraag of er op afzienbare termijn voldoende duurzame energie beschikbaar is voor vliegen, bestaan elektrische commerciële vliegtuigen alleen op papier.

305. Volgens het IPCC-rapport bestaat er een matig vertrouwen dat "*Elektrificatie een nicherol [zou] kunnen spelen voor de luchtvaart en de scheepvaart voor korte reizen.*"<sup>296</sup> Voor kortere afstanden kunnen vluchten van lichte vliegtuigen met maximaal 50 passagiers wellicht gebruikmaken van elektrische energie, maar deze vliegtuigen maken slechts een klein deel uit van de wereldwijde luchtvaartvloot.<sup>297</sup> Volgens T&E zullen elektrische vliegtuigen tegen 2050 daarnaast waarschijnlijk slechts 2,3% van de vluchten in de EU kunnen vervangen als gevolg van het gewicht van de batterijen.<sup>298</sup> T&E schrijft hierover:

*“such planes are expected to tackle only a small share of the emissions in the coming decades because of the fundamentally limited gravimetric energy density of batteries compared to other fuels”<sup>299</sup>*

306. Naast deze gesignaleerde problemen is er een reeks praktische belemmeringen voor elektrische vliegtuigen:

---

<sup>295</sup> (Productie 11), p. 49-50.

<sup>296</sup> (Productie 6), hfst. 8.4.

<sup>297</sup> (Productie 6), p. 10-61.

<sup>298</sup> (Productie 11), p. 51.

<sup>299</sup> (Productie 11).

307. Certificerings- en veiligheidsvoorschriften zullen waarschijnlijk het gebruik van vliegtuigen beperken voordat zij definitief in gebruik worden genomen.<sup>300</sup>
308. Volledig elektrische vliegtuigen zijn in wezen niet in staat om op de huidige markten met straalvliegtuigen te concurreren. Het gaat waarschijnlijk om propellervliegtuigen met een lage capaciteit, klein bereik, geringe hoogte en lage snelheid.<sup>301</sup>

309. T&E schrijft hierover:

*“Having the highest efficiency and no emissions, the electric aircraft is a great technological innovation, but will likely have a limited impact due to its physical constraints.”<sup>302</sup>*

310. Het lijkt daarmee veel waarschijnlijker dat elektrische vliegtuigen een aanvulling zullen vormen op de bestaande luchtvaartmarkten, in plaats van dat die gaan vervangen. Ze zullen in wezen concurreren met de huidige opties voor vervoer over land, zoals weg- en spoorvervoer, in plaats van met luchtvervoer.

### 6.4.3 *Vliegtuigen op waterstof*

311. Ook waterstofvliegtuigen bestaan alleen op papier. Eerder onderzoek naar vliegen op waterstof is in 2010 gestaakt.<sup>303</sup> Momenteel werkt Airbus aan een waterstofvliegtuig. Airbus zegt dat het “de ambitie” heeft om in 2035 het eerste “*zero-emission commercial aircraft by 2035*” te hebben ontwikkeld en dat “waterstof dit mogelijk moet maken”.<sup>304</sup> Bij de ontwikkeling van een nieuw vliegtuig, moet men rekening houden met een zgn. marktpenetratietijd van ca. 20 jaar. Dat wil zeggen dat het 20 jaar duurt voordat een nieuw ontwikkeld toestel volledig door de markt kan worden opgenomen. Waterstofvliegtuigen zullen tegen 2050 zeer beperkt in gebruik kunnen zijn, en daarbij voornamelijk voor korte routes die veelal ook zouden kunnen overschakelen op de trein- of ander elektrisch vervoer.
312. Er is daarnaast een reëel risico dat de ontwikkeling van waterstofvliegtuigen zal stagneren en niet zal worden voltooid vanwege de investeringen en de behoefte aan brandstofinfrastructuur. De kosten zullen zeer hoog zijn. Er zijn voorts onzekere niet-CO<sub>2</sub>-effecten.<sup>305</sup> De IPCC merkt over het vliegen op waterstof nog op dat:<sup>306</sup>

*“The non-CO<sub>2</sub> impacts of LH<sub>2</sub>-powered aircrafts remain poorly understood.”*

---

<sup>300</sup> p. 47, [https://www.destination2050.eu/wp-content/uploads/2021/03/Destination2050\\_Report.pdf](https://www.destination2050.eu/wp-content/uploads/2021/03/Destination2050_Report.pdf).

<sup>301</sup> p. 19,

[https://www.fch.europa.eu/sites/default/files/FCH%20Docs/20200507\\_Hydrogen%20Powered%20Aviation%20report\\_FINA\\_L%20web%20%28ID%208706035%29.pdf](https://www.fch.europa.eu/sites/default/files/FCH%20Docs/20200507_Hydrogen%20Powered%20Aviation%20report_FINA_L%20web%20%28ID%208706035%29.pdf).

<sup>302</sup> (Productie 11), p. 36.

<sup>303</sup> <https://www.bbc.co.uk/news/science-environment-11707135>.

<sup>304</sup> Airbus, <https://www.airbus.com/en/innovation/zero-emission/hydrogen/zeroe>.

<sup>305</sup> (Productie 11), p. 53.

<sup>306</sup> (Productie 6), p. 10-61.

*“LH2 [vliegen op waterstof] requires redesign of the aircraft, particularly for long-haul operations. Similarly, there would be a need for expanded infrastructure for fuel manufacture, storage, and distribution at airports”.*

313. T&E merkt over waterstofvliegtuigen ook het volgende op:

*“Hydrogen propulsion has more potential, but the industry’s 20-year long stall in developing the technology will likely prevent it from saving more than 10% of emissions by 2050”<sup>307</sup>*

En:

*“most emissions are caused by long-haul flights, which hydrogen will not be able to power in the foreseeable future because of engineering constraints linked to weight and volumetric penalty associated with the large fuel tanks that would be needed.”<sup>308</sup>*

314. Er zijn ook andere problemen met het overstappen op waterstof als brandstof. Op dit moment wordt de meeste waterstof geproduceerd uit fossiele brandstoffen. “Groene” waterstof uit hernieuwbare energie moet in de eerste plaats het gebruik van de huidige, “fossiele” waterstoftoepassingen vervangen (bijv. het gebruik voor kunstmest<sup>309</sup>), voordat deze groene waterstof moet worden ingezet voor luchtvaart. Groene waterstof is daarnaast erg duur<sup>310</sup> en zal moeilijk kerosine kunnen vervangen. Tenzij kerosine fors duurder wordt, maar de luchtvaartindustrie en KLM lobbyen juist tegen voorstellen om kerosine (verder) te belasten (zie par. 4.5.2). Dit maakt een snelle opmars van een vliegtuig op groene waterstof nog minder waarschijnlijk.

315. In beginsel zouden waterstofvliegtuigen zich kunnen ontwikkelen tot een oplossing voor kortere vluchten in de toekomst – dat zijn nu net de vluchten die ook goed per trein of ander elektrisch vervoermiddel zouden kunnen worden afgelegd. Hoe dan ook zullen waterstofvliegtuigen niet van invloed zijn op de vermindering van emissies in de luchtvaart in de komende twee decennia.<sup>311</sup>

#### 6.4.4 Tussenconclusie ten aanzien van technologische ontwikkelingen

316. Kortom, technologische ontwikkelingen zoals nieuwe vliegtuigvormen (Flying V) en elektrische en waterstofvliegtuigen komen mogelijk niet tot uiteindelijke (commerciële) ontwikkeling, komen te laat of zijn te beperkt toepasbaar voor het terugdringen van de luchtvaartemissies in overeenstemming met de doelstelling van Parijs. Het kunnen

---

<sup>307</sup> (Productie 11), p. 36.

<sup>308</sup> (Productie 11) p. 87.

<sup>309</sup> <https://www.europeanfiles.eu/climate/clean-hydrogen-as-a-major-enabler-for-making-carbon-free-ammonia-and-fertilizers>.

<sup>310</sup> (Productie 11), p. 53.

<sup>311</sup> <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/airbus-tells-eu-hydrogen-wont-be-widely-used-planes-before-2050-2021-06-10/>.

waardevolle innovatieprojecten zijn om op lange termijn te onderzoeken, maar ze zullen in de nabije toekomst geen werkende maatregelen zijn. De claims die KLM daarover maakt, te weten 4 en 7, zijn dan ook niet terecht. Deze voorgestelde maatregelen zijn zuivere, hypothetische ontwikkelingen in de toekomst en horen niet gebruikt te worden om de beslissingen van consumenten in het hier en nu te beïnvloeden. Dat deze claims ook in juridische zin misleidend zijn, zal verder worden uitgewerkt hierna, in hfst. 8.

## **6.5 Tussenconclusie ten aanzien van de duurzaamheidsclaims van KLM**

317. Helaas is het op dit moment zo dat vliegen niet duurzaam is. De duurzaamheidsclaims van KLM gaan over de maatregelen om de luchtvaart in de toekomst vrij te maken van CO<sub>2</sub>-uitstoot te maken, en over de mogelijkheid om de impact van de luchtvaart nu te compenseren. Zoals uit het bovenstaande blijkt, zullen de aangedragen maatregelen naar verwachting niet leiden tot een snelle afname van CO<sub>2</sub>-uitstoot zoals vereist voor het behalen van de doelstelling van Parijs en de doelstelling van "net zero in 2050". Ook blijkt uit het voorgaande dat compensatie niet mogelijk is. De claims van KLM die inhouden dat dit anders is, zijn dan ook onjuist.

## **7 VORDERINGEN TEGEN KLM**

318. Fossielvrij meent dat KLM misleidende claims maakt omtrent de duurzaamheid van vliegen en van de duurzaamheidsproducten die zij aan het publiek aanbiedt.

319. Fossielvrij vordert dat de rechtbank:

- a. voor recht verklaart dat het doen van de marketing claims, opgesomd in rn. 185, en afgeleiden daarvan, onrechtmatig is,
- b. dat KLM die claims rectificeert, en
- c. dat het haar verboden wordt die claims in de toekomst te herhalen, en
- d. dat KLM een waarschuwende tekst opneemt op haar product en haar website.

320. Fossielvrij heeft als bijlagen bij deze dagvaarding aangeleverd de tekst van de door haar gevorderde rectificaties. Fossielvrij kan zich voorstellen dat indien de rechtbank overweegt tot toewijzing van deze vordering over te gaan, partijen in overleg treden over eventuele precisering van de tekst van de rectificaties als ook de vorm daarvan. Denkbaar is dat partijen daar op dat moment dan een (deel)schikking over treffen.

321. Voor wat betreft het gevorderde verbod, het volgende. De kern van de klachten van Fossielvrij is dat KLM in haar reclame-uitingen duurzaamheidsclaims doet die niet of onvoldoende gefundeerd zijn, in het bijzonder ten aanzien van de impact die vliegen met KLM heeft of kan hebben op klimaatverandering en de mate waarin KLM bijdraagt aan een duurzamere

# bB

toekomst. Fossielvrij vordert dat, in lijn met de eveneens gevorderde verklaring voor recht die inhoudt dat KLM onrechtmatig handelt door de in het lichaam van deze dagvaarding onder 185 t/m 190 genoemde uitingen te doen, het haar verboden wordt om die of soortgelijke uitingen te herhalen. Omdat het zeer eenvoudig is om op de letterlijke tekst van deze uitingen te variëren en het zeer moeilijk is te voorzien met wat voor claims en “spin” de reclame-industrie kan komen, vordert Fossielvrij dat het KLM verboden wordt niet alleen dezelfde, maar ook soortgelijke uitingen te doen.

322. Fossielvrij vordert primair dat het verbod zal gelden zonder beperking in de tijd. Fossielvrij meent dat vliegen niet op duurzame wijze kan gebeuren, en dat niets erop duidt dat dat ooit anders zal zijn, zelfs niet met ideeën voor elektrisch vliegen of vliegen op waterstof, gezien het beroep op schaarse hernieuwbare elektriciteit en het probleem van de niet-CO<sub>2</sub>-effecten (par. 6.4). Bovendien geldt voor KLM dat zij thans geen plan heeft dat erop duidt dat, als het zou worden uitgevoerd, maakt dat de KLM op weg is naar een duurzamer toekomst. Ook voor zover de vordering van Fossielvrij ziet op de claims ten aanzien van herbebossing, meent Fossielvrij dat de gewraakte claims ter zake misleiden c.q. onrechtmatig zijn en voor altijd zullen blijven: (echte) herbebossing kan onder omstandigheden goed zijn, maar dan nog neemt het niet de schadelijke gevolgen van vliegen weg.
323. Als het al zo zou zijn dat (onverwachte) technologische of andere ontwikkelingen ertoe zouden leiden dat de gewraakte claims alsnog bewaarheid worden, dan ligt het op de weg van KLM om in dat geval, op basis van het op dat moment beschikbare, door KLM aan te dragen bewijs, in overleg te treden met Fossielvrij om afspraken te maken over het in zoverre buiten toepassing laten van het dictum van uw vonnis of een executiegeschil aanhangig te maken. Dat is ook consistent met artikel 12 Richtlijn OHP en artikel 6: 193j BW, te weten dat handelaren hun claims moet kunnen onderbouwen met actueel, robuust en algemeen aanvaard wetenschappelijk bewijsmateriaal, vanaf het moment dat de betreffende claims worden gedaan.<sup>312</sup>
324. Subsidiair vordert KLM dat uw rechtbank op basis van het partijdebat de voorwaarde bepaalt waaronder deze claims weer mogen worden gemaakt.
325. De misleidende boodschap van KLM dat vliegen met KLM op de een of andere manier duurzaam kan zijn, heeft een groot bereik gehad en er moet rekening mee worden gehouden dat die boodschap heeft bijgedragen aan het heersende beeld van vliegen, en dat ook personen die de afgelopen tijd nog niet een ticket hebben gekocht maar dat alsnog zullen doen, behept zijn met die indruk. Daarom vordert Fossielvrij, naast de rectificatie die gezonden dient te worden aan de mensen die in de relevante periode een ticket hebben uitgereikt gekregen, op een prominente plek op haar homepage, de website-bookingstool en op de vliegtickets die voor haar vluchten worden uitgegeven, een waarschuwingstekst zal worden opgenomen als volgt:

---

<sup>312</sup> Richtsnoeren Oneerlijke handelspraktijken, (2021/C 526/01), p. 81.

“Vliegtuigen verbruiken fossiele brandstof en dragen bij aan gevaarlijke klimaatverandering”.

326. Fossielvrij vordert dat een en ander versterkt wordt met een dwangsom, omdat KLM heeft laten zien dat het doorgaat met het maken van problematische reclame (bijvoorbeeld "CO2ZERO"), zelfs wanneer de Reclame Code Commissie zich daartegen verzet.

## **8 RECHTSGRONDEN VOOR DE VORDERINGEN TEGEN KLM**

### **8.1 Inleiding**

327. In het navolgende deel van deze dagvaarding zal Fossielvrij de juridische grondslag van haar vorderingen toelichten.
328. Fossielvrij, als burgerbeweging, is een belangenorganisatie, die blijkens haar statutaire doelstelling niet opkomt voor haar eigen belang maar van dat van mens en milieu. Daarmee belanden we in het wettelijk kader van de collectieve actie, en tegenwoordig dus van WAMCA. Met haar vorderingen heeft Fossielvrij niet alleen het belang van consumenten op het oog, maar behartigt zij ook de belangen van iedereen binnen huidige en toekomstige generaties, en in het bijzonder waar het gaat om klimaat, flora en fauna. Door de *greenwashing*, dwz. misleidende mededelingen van KLM over andere mogelijkheden voor duurzaam vliegen dan krimp, verwachten consumenten dat zij kunnen vliegen zonder (of minder) bij te dragen aan gevaarlijke klimaatverandering en zonder daarmee het klimaat, zichzelf en anderen te schaden. Dat *greenwashing* het klimaat schaadt is hiervoor in pars. 175, 176 en 177 al toegelicht. De belangen van het milieu (meer specifiek: het klimaat) zijn daarmee aan personen toe te rekenen belangen en voldoen derhalve aan het in artikel 3:305a BW omschreven begrip.<sup>313</sup>
329. In hfst. 9 zal verder worden toegelicht dat Fossielvrij ontvankelijk is in haar vordering en aan alle vereisten van WAMCA voldoet.
330. Fossielvrij is van mening dat KLM door het maken van misleidende claims onrechtmatig handelt. De verplichting om zich te onthouden van misleiding, dwz. het verrichten van oneerlijke en misleidende handelspraktijken volgt reeds uit de wet, in de zin van artikel 6:193b BW, artikel 6:193c BW en/of artikel 6:193d BW. Fossielvrij vraagt een verbod op herhaling daarvan en een bevel voor KLM om zich ook in de toekomst te onthouden van onrechtmatige claims. Het gevorderde kan zowel gegrond worden op de gekwalificeerde vorm van oneerlijke handelspraktijken als op grond van onrechtmatige daad wegens schending van een (ongeschreven) zorgvuldigheidsnorm.

---

<sup>313</sup> Gerechtshof Amsterdam, 13 december 2007, ECLI:NLGHAMS:2007:BC0126.



331. Uit de doelomschrijving in de statuten van Fossielvrij volgt dat zij de belangen van het beschermen, ondersteunen en bewerkstelligen van sociaal en milieugezondheid voor huidige en toekomstige generaties nastreeft. De vorderingen passen binnen deze doelstellingen. KLM schendt die belangen door haar misleidende claims zodat Fossielvrij op grond van artikel 3:303 j° 3:305a BW voor die belangen kan opkomen.
332. Fossielvrij zal (in par. 8.2) aantonen dat KLM met haar reclame-uitingen onrechtmatig handelt doordat zij de artikelen 6:193a tot en met 6:193j BW schendt. Daarna bespreekt zij (in par. 401) dat KLM de Nederlandse Reclame Code schendt en dat de Reclame Code Commissie dat ook al voor een deel van deze zaak heeft uitgemaakt. Fossielvrij laat vervolgens (in par. 8.3) zien dat KLM ook onrechtmatig handelt op grond van ongeschreven recht.

## **8.2 KLM maakt zich schuldig aan oneerlijke handelspraktijken**

333. Fossielvrij zal in het navolgende hoofdstuk kort het juridische kader aanreiken voor toetsing van reclame-uitingen. Fossielvrij heeft vanzelfsprekend niet de bedoeling om uw rechtbank het recht uit te leggen. De relevante wetgeving bestaat echter uit een aantal belangrijke bestaande en toekomstige Europese richtlijnen, evenals richtsnoeren van de Europese Commissie en Nederlandse implementatie in het BW. Voor de overzichtelijkheid geeft Fossielvrij daarom steeds eerst een overzicht van de relevante bepalingen, alvorens over te gaan op de toepassing hiervan op het duurzaamheidsbeleid van KLM.

### *8.2.1 Europese en Nederlandse bepalingen over oneerlijke handelspraktijken*

334. De Richtlijn oneerlijke handelspraktijken is een Europese richtlijn uit 2005 en bevat regels over oneerlijke handelspraktijken. Het doel van deze richtlijn is om belemmeringen voor de interne markt weg te nemen en een hoog niveau van consumentenbescherming tot stand te brengen.<sup>314</sup> Oneerlijke handelspraktijken ondermijnen namelijk het vertrouwen van de consument en ontregelen de markt, omdat de consument daardoor geen goede keuzes kan maken.
335. De Richtlijn OHP voorziet in maximumharmonisatie.<sup>315</sup> Lidstaten mogen daardoor geen andere regels stellen dan die de richtlijn voorschrijft.<sup>316</sup> In Nederland zijn de regels uit de Richtlijn OHP geïmplementeerd in Titel 3 van boek 6 BW, waarbij zoveel mogelijk is aangesloten bij de tekst van de bepalingen uit de Richtlijn OHP.<sup>317</sup>

---

<sup>314</sup> Richtlijn OHP, overweging 23 en artikel 1.

<sup>315</sup> Dit volgt expliciet uit overwegingen 14 en 15 en artikel 4 van de Richtlijn OHP. D.W.F. Verkade, “3 Toepassingsgebied van de Richtlijn OHP en van afd. 6.3.3A”, in: D.W.F. Verkade, *Oneerlijke handelspraktijken jegens consumenten (Monografieën BW nr. B49a)*, Deventer: Wolters Kluwer 2016.

<sup>316</sup> Enkele uitzonderingen zijn opgenomen in artikel 3 van de Richtlijn OHP.

<sup>317</sup> MvT, *Kamerstukken II 2006/07, 30928, 3*, p. 15.

## 8.2.1.1 Definities

336. De relevante definities over oneerlijke handelspraktijken zijn als volgt:

- **Handelspraktijken:** “iedere handeling, omissie, gedraging, voorstelling van zaken of commerciële communicatie, met inbegrip van reclame en marketing, van een handelaar, die rechtstreeks verband houdt met de verkoopbevordering, verkoop of levering van een product aan consumenten.” (artikel 6:193a lid 1 sub d BW, overeenkomstig artikel 2 sub d Richtlijn OHP). Het begrip “handelspraktijken” wordt ruim uitgelegd en omvat meer dan alleen productreclame. Onder handelspraktijken kunnen bijvoorbeeld ook de Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO)-claims en andere duurzame ambities van handelaren vallen.<sup>318</sup>
- **Handelaar:** “natuurlijk persoon of rechtspersoon die handelt in de uitoefening van een beroep of bedrijf of degene die ten behoeve van hem handelt.” (artikel 6:193a, lid 1 sub b BW, overeenkomstig artikel 2 sub b Richtlijn OHP).
- **Consument:** “natuurlijk persoon die niet handelt in de uitoefening van een beroep of bedrijf.” (artikel 6:193a lid 1 sub a BW, overeenkomstig artikel 2 sub a Richtlijn OHP).
- **Besluit over een overeenkomst:** “een door een consument genomen besluit over de vraag of, en, zo ja, hoe en op welke voorwaarden hij een product koopt, geheel of gedeeltelijk betaalt, behoudt of van de hand doet, of een contractueel recht uitoefent in verband met het product, ongeacht af de consument overgaat tot handelen.” (artikel 6:193a, lid 1, onder e BW, overeenkomstig artikel 2 sub k Richtlijn OHP). Onder “besluit over een overeenkomst” vallen ook besluiten die een consument neemt vóór een aankoop, bijvoorbeeld als gedeelte van het aankoopproces. Dit kan bijvoorbeeld een besluit zijn om door te klikken op een website naar aanleiding van een commercieel aanbod.<sup>319</sup>
- **Product:** “goed, elektriciteit daaronder begrepen, of dienst.” (artikel 6:193a lid 1 sub c BW, overeenkomstig artikel 2 sub c Richtlijn OHP).

## 8.2.1.2 Gelaagde structuur

337. De afdeling over oneerlijke handelspraktijken kent een gelaagde structuur:

1. Algemeen: artikel 6:193b lid 1 BW (overeenkomstig artikel 5 lid 1 Richtlijn OHP) bevat het algemene verbod op oneerlijke handelspraktijken. Een handelspraktijk is oneerlijk als sprake is van strijd met de vereisten van “professionele toewijding” én als het vermogen van de gemiddelde consument om een geïnformeerd besluit te nemen is beperkt of kan worden beperkt. Het gevolg hiervan is dat de consument een besluit over een overeenkomst neemt of kan nemen, dat hij/zij anders niet had genomen (artikel 6:193 lid 2 BW, overeenkomstig

---

<sup>318</sup> Richtsnoeren Oneerlijke handelspraktijken, (2021/C 526/01), p. 29.

<sup>319</sup> Richtsnoeren Oneerlijke handelspraktijken, (2021/C 526/01), p. 31.

artikel 5 lid 2 Richtlijn OHP). Dit artikel wordt ook wel het “kapstokartikel” of de “vangnetbepaling” genoemd.

2. Misleidend/agressief: artikel 6:193b lid 2 BW geeft vervolgens aan dat een handelspraktijk in het bijzonder oneerlijk is indien een handelaar een “misleidende handelspraktijk” verricht als bedoeld in de artikelen 6:193c tot en met 6:193g BW (overeenkomstig artikel 6 en 7 Richtlijn OHP) of een “agressieve handelspraktijk” verricht in de zin van artikel 6:193h en 6:193i BW (overeenkomstig artikel 8 en 9 Richtlijn OHP). De misleidende handelspraktijken worden in de artikelen erna onderverdeeld in misleidende handelingen (artikel 6:193c BW, overeenkomstig artikel 6 Richtlijn OHP) en misleidende omissies (artikel 6:193d BW, overeenkomstig artikel 7 Richtlijn OHP), hetgeen hierna wordt toegelicht.
3. Zwarte lijst: tot slot zijn in de artikelen 6:193g en 6:193i BW de zwarte lijsten opgenomen, afkomstig uit Bijlage I van de Richtlijn OHP. Deze gedragingen zijn onder alle omstandigheden onrechtmatig.

### 8.2.1.3 Misleidende handelspraktijken (handelingen en omissies)

338. Zoals volgt uit het voorgaande, wordt onderscheid gemaakt tussen misleidende handelingen en misleidende omissies:

1. Misleidende handelingen: artikel 6:193c BW (overeenkomstig artikel 6 Richtlijn OHP) bepaalt dat een handelspraktijk misleidend is als er informatie wordt verstrekt die feitelijk onjuist is, of door de algemene presentatie de gemiddelde consument kan misleiden bijvoorbeeld met betrekking tot de aard, de voornaamste kenmerken (zoals beschikbaarheid, voordelen, risico's en uitvoering), de kwaliteit, de prijs en/of de prijsberekening van een product of dienst. De informatie is misleidend als de gemiddelde consument hierdoor een besluit over een overeenkomst neemt of kan nemen dat hij anders niet had genomen.
2. Misleidende omissies: artikel 6:193d BW (overeenkomstig artikel 7 Richtlijn OHP) bepaalt dat een handelspraktijk ook misleidend is indien essentiële informatie die de gemiddelde consument nodig heeft om een geïnformeerd besluit over een transactie te nemen, wordt weggelaten of op onduidelijke, onbegrijpelijke of dubbelzinnige wijze wordt verstrekt, waardoor de gemiddelde consument een besluit over een overeenkomst neemt of kan nemen, dat hij anders niet had genomen.

339. Kortom, de bepalingen inzake oneerlijke handelspraktijken verbieden handelaren om oneerlijke handelspraktijken - waaronder misleidende handelingen en omissies - toe te passen bij de promotie, verkoop en levering van producten en diensten aan consumenten. De

bepalingen zijn van toepassing op de handelspraktijken van handelaren voor, gedurende en na de totstandkoming van een commerciële transactie met betrekking tot een product.<sup>320</sup>

## 8.2.2 *De gemiddelde consument*

340. Zoals volgt uit deze bepalingen, moet het gaan om misleiding van de “gemiddelde” consument (de maatman). Daarbij moet worden uitgegaan van de vermoedelijke verwachting van een gemiddeld geïnformeerde, omzichtige en oplettende consument tot wie de mededeling zich richt of die zij bereikt.<sup>321</sup> In de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie is de gemiddelde consument een redelijk kritische persoon die in zijn of haar marktgedrag omzichtig en oplettend is.<sup>322</sup>

## 8.2.3 *Omkering van de bewijslast*

341. In artikel 6:193j lid 1 BW is verder bepaald dat in geval van een vordering op grond van oneerlijke handelspraktijken, omkering van de bewijslast plaatsvindt. Niet de eiser moet bewijzen dat de informatie misleidend is, maar de handelaar moet bewijzen dat de door hem of haar verstrekte informatie juist en volledig is, mits dat passend lijkt “*gelet op de omstandigheden van het geval en met inachtneming van de rechtmatige belangen van de handelaar en van elke andere partij bij de procedure.*”<sup>323</sup>

## 8.2.4 *Interpretatie van regels over oneerlijke handelspraktijken in geval van duurzaamheidsclaims*

342. Er zijn verschillende documenten die gehanteerd worden bij de interpretatie en toepassing van de bepalingen in het BW waarin de Richtlijn OHP is geïmplementeerd. Hierna gaan we in op de richtsnoeren van de Europese Commissie voor de toepassing en interpretatie van de Richtlijn OHP hfst. 8.2.4.1 en de Leidraad duurzaamheidsclaims van de Autoriteit Consument & Markt (“ACM”) hfst. 8.2.4.2. Ook het in februari 2022 gepubliceerde wetsvoorstel van de Europese Commissie over “greenwashing” kan helpen bij de interpretatie van de huidige bepalingen van de Richtlijn OHP hfst. 8.2.4.3.

---

<sup>320</sup> Kamerstukken II, 2006/07, 30 928, nr. 3, p. 1.

<sup>321</sup> HvJ Eu 16 juli 1998, zaak C-210/96, ECLI:EU:C:1998:369 m.nt. D.W.F. Verkade (*Gut Springenheide*); HvJ EU 12 mei 2011, zaak C-122/10, ECLI:EU:C:2011:299, m.nt. P.G.F.A. Geerts (*Konsumentenombudsman/Ving*), HvJ EU 26 oktober 2016, zaak C-611/14, ECLI:EU:C:2016:800, m.nt. P.G.F.A. Geerts (*Canal Digital*); HR 27 november 2009, ECLI:NL:HR:2009:BH216, r.o. 4.2; HR 30 mei 2008, ECLI:NL:HR:2008:BD2820, r.o. 4.2.

<sup>322</sup> Bijvoorbeeld: HvJ EG 28 januari 1999, C-303/97 (*Sektellerei Kessler*), r.o. 36; HvJ EG 13 januari 2000, C-220/98 (*Lifting*), r.o. 27; HvJ EG 4 april 2000, C-465/98 (*Adolf Darbo*), r.o. 20 en HvJ EG 19 september 2006, C-356/04 (*Lidl*), r.o. 78.

<sup>323</sup> Zie ook D.W.F. Verkade, *Oneerlijke Handelspraktijken jegens consumenten (Mon. BW nr.B49a)*, Deventer: Wolters Kluwer 2016/50.

## 8.2.4.1 Richt snoeren van de Europese Commissie

343. In december 2021 presenteerde de Europese Commissie de geüpdatete richtsnoeren voor de interpretatie en toepassing van de Richtlijn OHP (“OHP-richtsnoeren”).<sup>324</sup> Hoewel de OHP-richtsnoeren formeel geen wettelijke status hebben, bieden ze een belangrijk handvat voor de interpretatie en toepassing van de wetgeving betreffende oneerlijke handelspraktijken in concrete zaken. De OHP-richtsnoeren besteden onder meer aandacht aan de toepassing van de Richtlijn OHP op milieu-/duurzaamheidsclaims, inclusief praktische voorbeelden.

344. De OHP-richtsnoeren beschrijven “milieuclaims” of “groene claims” als volgt:

*“Met een “milieuclaim” of een “groene claim” wordt (in commerciële boodschappen, marketing of reclame) gesuggereerd of op een andere manier de indruk gewekt dat een product of een dienst een positieve of geen invloed heeft op het milieu of het milieu minder schade toebrengt dan concurrerende goederen of diensten. De betrokken goederen of diensten ontleen hun milieuvriendelijke karakter onder meer aan hun samenstelling, de manier waarop zij zijn geproduceerd, de wijze waarop zij kunnen worden verwijderd of het feit dat het gebruik ervan energie-efficiënter of minder verontreinigend is.”<sup>325</sup>*

345. De OHP-richtsnoeren benadrukken in dat kader dat de Richtlijn OHP niet zelf voorziet in specifieke regels inzake milieuclaims, maar wel een rechtsgrondslag biedt om ervoor te zorgen dat handelaren milieuclaims niet op een voor consumenten oneerlijke wijze presenteren.<sup>326</sup> In de OHP-richtsnoeren wordt de nadruk gelegd op het grondbeginsel dat:

*“...consumenten milieuclaims van handelaren moeten kunnen vertrouwen. Milieuclaims dienen bijgevolg, om niet misleidend te zijn, op waarheid te berusten, mogen niet gepaard gaan met onjuiste informatie en moeten op duidelijke, specifieke, ondubbelzinnige en correcte wijze worden gepresenteerd.”<sup>327</sup>*

346. Met betrekking tot **misleidende handelingen** (artikel 6:193 c lid 1 BW en artikel 6 Richtlijn OHP) leggen de OHP-richtsnoeren uit dat een duurzaamheidsclaim feitelijk correct kan zijn, maar toch misleidend kan worden geacht in het licht van de context waarin deze wordt gepresenteerd.<sup>328</sup> Dat betekent ook dat het beeldmateriaal en de algemene (product)presentatie rondom een duurzaamheidsclaim een waarheidsgetrouwe en

---

<sup>324</sup> Richtsnoeren met betrekking tot de uitlegging en toepassing van Richtlijn 2005/29/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende oneerlijke handelspraktijken van ondernemingen jegens consumenten op de interne markt (2021/C 526/01), 29 december 2021. Deze Richtsnoeren bouwen voort op en komen in plaats van de Richtsnoeren voor de tenuitvoerlegging/toepassing van richtlijn 2005/29/EG betreffende oneerlijke handelspraktijken, SDW(2016) 163 final van 25 mei 2016.

<sup>325</sup> Richtsnoeren Oneerlijke handelspraktijken, (2021/C 526/01), p. 72.

<sup>326</sup> Richtsnoeren Oneerlijke handelspraktijken, (2021/C 526/01), p. 73.

<sup>327</sup> Richtsnoeren Oneerlijke handelspraktijken, (2021/C 526/01), p. 76.

<sup>328</sup> Richtsnoeren Oneerlijke handelspraktijken, (2021/C 526/01), p. 76.

nauwkeurige weergave dienen te zijn van de omvang van het milieuvoordeel en geen al te rooskleurig beeld dienen te geven van dat voordeel.<sup>329</sup>

347. Milieuclaims kunnen misleidend zijn als ze gebaseerd zijn op vage en algemene verklaringen over milieuvoordelen, zonder daarbij een duidelijke onderbouwing te geven van het voordeel en zonder te vermelden op welk aspect van het product de claim betrekking heeft. Volgens de OHP-richtsnoeren zijn voorbeelden van dergelijke claims “milieuvriendelijk”, “eco”, “groen”, “vriend van de natuur”, “ecologisch”, “duurzaam”, “goed voor het milieu”, “klimaatvriendelijk” of “vriendelijk voor het milieu”, “niet vervuילend”, “biologisch afbreekbaar”, “emissievrij”, “CO<sub>2</sub>-arm”, “verminderde CO<sub>2</sub>-uitstoot”, “koolstofneutraal”, “klimaatneutraal”, alsmede de generiekere claims “bewust” en “verantwoord”.<sup>330</sup>
348. Omdat algemene termen als “bewust” en “verantwoord” (denk ook aan: “responsibly”) op tal van aspecten kunnen slaan, kunnen zij zonder of met een gebrekkige nuancering als misleidend worden beschouwd. Bij gebruik van vage en dubbelzinnige termen, moet de nuancering bovendien dusdanig uitvoerig zijn dat deze termen uitsluitend op de door de handelaar beoogde manier kunnen worden geïnterpreteerd.<sup>331</sup>
349. Bovendien moeten claims duidelijk en ondubbelzinnig zijn ten aanzien van het aspect van het product waarop ze betrekking hebben. Indien een handelaar een milieuclaim doet door slechts één van meerdere milieueffecten van het product te onderstrepen, kan de claim misleidend zijn.<sup>332</sup>
350. De OHP-richtsnoeren benadrukken in dit kader dat zwaar vervuïlende bedrijfstakken erop toe moeten zien dat hun milieuclaims en in relatieve zin correct zijn, bijvoorbeeld “minder schadelijk voor het milieu” in plaats van “milieuvriendelijk”. Hierdoor kan de gemiddelde consument zich een beter beeld vormen van de relatieve gevolgen van het product, vergeleken met andere “duurzame” opties (bijvoorbeeld andere reis-opties). Een milieuclaim moet in elk geval betrekking hebben op aspecten die significant zijn wat betreft het totale milieueffect van het product gedurende de levenscyclus ervan.<sup>333</sup>
351. Met betrekking tot **misleidende omissies** (artikel 6:193d BW, overeenkomstig artikel 7 Richtlijn OHP) leggen de OHP-richtsnoeren uit dat er een kleinere kans is dat vage en algemene claims misleidend zijn, als handelaren ze aanvullen met duidelijke specificaties of uitleg over de milieueffecten van het product. Dit kan bijvoorbeeld door de claim te beperken tot specifieke milieuvoordelen en ergens anders uit te leggen wat wordt weggelaten.
352. Het verstrekken van dergelijke aanvullende informatie draagt bij aan de naleving van de verplichting van 6:193d lid 3 BW (overeenkomstig artikel 7 lid 2 jo. lid 4 sub a Richtlijn OHP)

<sup>329</sup> Richtsnoeren Oneerlijke handelspraktijken, (2021/C 526/01), p. 76.

<sup>330</sup> Richtsnoeren Oneerlijke handelspraktijken, (2021/C 526/01), p. 77.

<sup>331</sup> Richtsnoeren Oneerlijke handelspraktijken, (2021/C 526/01), p. 77.

<sup>332</sup> Richtsnoeren Oneerlijke handelspraktijken, (2021/C 526/01), p. 79.

<sup>333</sup> Richtsnoeren Oneerlijke handelspraktijken, (2021/C 526/01), p. 78.

waarin het verboden is de consument op “*onduidelijke, onbegrijpelijke, dubbelzinnige wijze dan wel laattijdig*” essentiële informatie te verstrekken over de “*voornaamste kenmerken van het product*”.<sup>334</sup>

353. Indien de handelaar de consument aanvullende informatie verstrekt, bijvoorbeeld op zijn website, moet die informatie voor de gemiddelde consument ook duidelijk en begrijpelijk zijn. De complexiteit en technische aard van de informatie mag niet worden gebruikt om te misleiden over de juistheid van de groene claims.<sup>335</sup> De handelaar moet bovendien oppassen met het verstrekken van de aanvullende informatie op een manier die de consument “noopt tot extra handelingen” om de informatie te raadplegen.<sup>336</sup>
354. Als er geen aanvullende informatie wordt verstrekt of deze op onduidelijke of dubbelzinnige wijze wordt verstrekt, kan dit als misleiding worden aangemerkt, naargelang de beoordeling van de omstandigheden van het concrete geval. Als er geen ruimte is om de milieclaim te preciseren, dient de claim in de regel achterwege te blijven.
355. Deze eisen brengen ook met zich mee dat claims over het product moeten worden onderscheiden van meer algemene milieclaims met betrekking tot de handelaar, diens praktijken en duurzaamheidsbeleid.<sup>337</sup>
356. Met betrekking tot de **bewijslast voor handelaren** (artikel 6:193j BW en artikel 12 van de OHP-richtlijn) wordt in de OHP-richtsnoeren uiteengezet dat elke claim (met inbegrip van milieclaims) gebaseerd moet zijn op bewijs dat door de rechter kan worden geverifieerd. Claims moeten gebaseerd zijn op degelijk, onafhankelijk, verifieerbaar en algemeen erkend bewijs, waarbij rekening wordt gehouden met geactualiseerde wetenschappelijke bevindingen en methoden. Indien studies van deskundigen aanleiding geven tot twijfel met betrekking tot de milieueffecten, moet de handelaar helemaal afzien van de claim.<sup>338</sup>

#### 8.2.4.2 ACM Leidraad duurzaamheidsclaims

357. Een andere belangrijke bron voor interpretatie is de Leidraad duurzaamheidsclaims van de ACM (“ACM Leidraad”), uitgegeven in januari 2021.<sup>339</sup>
358. De ACM definieert “duurzaamheidsclaims” (of “milieclaims”) als volgt:

*“Claims die de indruk wekken dat een product of activiteit van een bedrijf geen of minder negatieve gevolgen heeft voor het milieu of minder schadelijk is voor het klimaat, of juist bepaalde milieuoordelen heeft. Milieclaims kunnen betrekking*

---

<sup>334</sup> Richtsnoeren Oneerlijke handelspraktijken, (2021/C 526/01), p. 79.

<sup>335</sup> Richtsnoeren Oneerlijke handelspraktijken, (2021/C 526/01), p. 80.

<sup>336</sup> Richtsnoeren Oneerlijke handelspraktijken, (2021/C 526/01), p. 80.

<sup>337</sup> Richtsnoeren Oneerlijke handelspraktijken, (2021/C 526/01), p. 81.

<sup>338</sup> Richtsnoeren Oneerlijke handelspraktijken, (2021/C 526/01), p. 81-82.

<sup>339</sup> Autoriteit Consument & Markt, Leidraad Duurzaamheidsclaims, ACM/20/039986, 28 januari 2021 (“ACM Leidraad”).

*hebben op de gevolgen voor het milieu in het algemeen of op bepaalde aspecten van het milieu, zoals lucht, water, bodem, ecosystemen, biodiversiteit of het klimaat.”*

359. De ACM Leidraad bevat vuistregels en praktische voorbeelden die bedrijven kunnen helpen bij het formuleren van duurzaamheidsclaims. De vuistregels luiden als volgt:
1. Maak duidelijk welk duurzaamheidsvoordeel het product heeft.
  2. Onderbouw uw duurzaamheidsclaims met feiten en houd ze actueel.
  3. Vergelijkingen met andere producten, diensten of bedrijven moeten eerlijk zijn.
  4. Wees eerlijk en concreet over de duurzaamheidsinspanningen van uw bedrijf.
  5. Zorg dat visuele claims en keurmerken behulpzaam zijn voor consumenten en niet verwarrend.
360. In haar toelichting bij de vuistregels herhaalt de ACM Leidraad de uitgangspunten van OHP-richtsnoeren. Zo benadrukt de ACM Leidraad bijvoorbeeld dat een handelaar geen onbelangrijke duurzaamheidsvoordelen mag benadrukken als het product een grote negatieve impact heeft op mens, dier en milieu,<sup>340</sup> de handelaar de duurzaamheidsclaims moet onderbouwen met bewijs<sup>341</sup> en dat een handelaar een claim over het bedrijf niet mag gebruiken om een product duurzaam te doen lijken en andersom.<sup>342</sup>
361. Uit sectorbrieven van de ACM volgt verder dat zij de algemene regel hanteert dat aanvullende informatie “maximaal één muisklik” verwijderd mag zijn van de duurzaamheidsclaim.<sup>343</sup>
- 8.2.4.3 Het anti-greenwashing voorstel van de Europese Commissie
362. In maart 2022 publiceerde de Europese Commissie haar “*antigreenwashing*”-voorstel om de Richtlijn OHP te hervormen.<sup>344</sup> Hoewel het bestaande wettelijk kader “*greenwashing*” reeds verbiedt en de OHP-richtsnoeren een weergave zijn van de huidige normen en jurisprudentie inzake duurzaamheidsclaims, beoogt het nieuwe voorstel van de Europese Commissie de handhaving aanzienlijk te vergemakkelijken.
363. Hoewel het *antigreenwashing*-voorstel dus nog niet in werking is getreden, bevat het een aantal nuttige en relevante standpunten van de Europese Commissie, die kunnen helpen bij de interpretatie van de bestaande wetgeving. Zo bevestigt de Europese Commissie in het voorstel dat zij onder meer streeft naar een verbod op klimaatclaims die niet ondersteund worden door duidelijke, objectieve en verifieerbare verplichtingen en doelen die door de

---

<sup>340</sup> ACM Leidraad, p. 12.

<sup>341</sup> ACM Leidraad, p. 16.

<sup>342</sup> ACM Leidraad, p. 19.

<sup>343</sup> De ACM heeft in het voorjaar van 2021 ruim 170 bedrijven (in de kleding-, zuivel- en energiesector) per brief verzocht hun duurzaamheidsclaims te controleren en zo nodig aan te passen om ze in lijn te brengen met de wetgeving inzake oneerlijke handelspraktijken. Een voorbeeld van een dergelijke sectorbrief is: <https://www.acm.nl/sites/default/files/documents/sectorbrief-kleding-duurzaamheidsclaims.pdf>.

<sup>344</sup> Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van de Richtlijnen 2005/29/EG en 2011/83/EU wat betreft het versterken van de positie van de consument voor de groene transitie door middel van betere informatie en bescherming tegen oneerlijke praktijken, COM(2022) 143 final, 30 maart 2022 (“Antigreenwashing-voorstel”).



handelaar zijn opgegeven,<sup>345</sup> een verbod op “generieke milieucclaims” zonder dat sprake is van “erkende voortreffelijke milieuprestaties” die relevant zijn voor de claim<sup>346</sup> en een verbod op de bewering dat de claims gelden voor het volledige product terwijl de claim in feite slechts op een bepaald aspect van het product betrekking heeft.<sup>347</sup>

## 8.2.5 Toepassing van de regels over oneerlijke handelspraktijken op de uitingen van KLM

### 8.2.5.1 Algemeen

364. Zoals volgt uit het voorgaande, stellen de documenten van de Europese Commissie en de ACM de fundamentele eis aan milieumarketing dat claims waarheidsgetrouw, duidelijk, specifiek, juist en ondubbelzinnig moeten zijn, afgemeten aan actueel, onafhankelijk en algemeen aanvaard wetenschappelijk bewijs, om te voorkomen dat een consument wordt misleid. Eenvoudig gezegd moeten milieucclaims in overeenstemming zijn met het milieubewijsmateriaal.

365. In het navolgende zal voor de verschillende duurzaamheidsclaims zoals gemaakt door KLM in de “Fly Responsibly”-campagne, de “CO2ZERO-marketing” en de “Real Deal Dagen”-campagne worden onderzocht en vastgesteld dat die claims niet in overeenstemming zijn met milieubewijsmateriaal en dus misleidend zijn. Fossielvrij meent dat het misleidende karakter van de claims al blijkt uit hetgeen is toegelicht in hfst. 4, 5 en 6:

- De enige manier om vliegen duurzamer te maken is door niet of minder te vliegen, maar KLM en de luchtvaartindustrie streven naar “*business as usual*”-groei van het luchtverkeer (par. 4.5.1)
- Geen van de maatregelen (efficiëntie, SAF, Flying V, elektrische- of waterstofvliegtuigen) of producten die KLM aanbiedt (SAF, herbebossing) zullen de luchtvaart op het pad van snelle emissiereductie brengen dat nodig is om bij te dragen aan het behalen van de klimaatdoelstelling van Parijs (par. 6.4)
- Alle kleine beetjes vooruitgang in emissiereductie die er zijn of zouden kunnen zijn, zoals een kleine afname van het vlieggewicht (claim 10), zullen hoogstwaarschijnlijk teniet worden gedaan door de voortdurende groei van de luchtvaart (par. 6.1)
- CO<sub>2</sub>-compensatieproducten die KLM aanbiedt (SAF, herbebossing) compenseren of verminderen het klimaateffect van vliegen niet op geldige wijze (pars. 6.2 en 6.3).

366. Een passagier draagt dus niet bij aan een “duurzamere toekomst” of “duurzamer vliegen” door te vliegen met KLM door een beetje bij te betalen aan KLM voor dekking van haar kosten voor de kleine (0,5%) hoeveelheid SAF of door te betalen voor *carbon credits* voor herbebossing.

---

<sup>345</sup> Antigreenwashing-voorstel, overweging 4, p. 20.

<sup>346</sup> Antigreenwashing-voorstel, overweging 9, p. 21.

<sup>347</sup> Antigreenwashing-voorstel, overweging 11, p. 21.

367. De suggestie van KLM dat dit anders is, ondermijnt daadwerkelijke actie om de doelstelling van Parijs wel te halen, omdat consumenten de informatie wordt onthouden waarop zij een keuze kunnen baseren die wél bijdraagt aan het behalen van het klimaatdoelstelling van Parijs (met andere woorden: ze krijgen onjuiste informatie over hoe ze “verantwoord” kunnen vliegen) en omdat deze handelwijze een grote bijdrage levert aan de instandhouding van de sociale en politieke “*license to grow*” van KLM en de sector. De claims zijn vaag, dubbelzinnig en niet eerlijk (misleidende handeling)
368. KLM misleidt consumenten over de voornaamste kenmerken van haar diensten en producten door de claims als “*Samen op weg naar een duurzamere toekomst*” en “*Samen onderweg naar duurzamer reizen*” te gebruiken (6:193c lid 1 sub b BW, overeenkomend met artikel 6 lid 1 sub Richtlijn OHP). Voorbeelden zijn de **claims 1 en 2**:
- “Gelukkig is de manier waarop we reizen aan het veranderen  
En gaan we samen op weg naar een duurzamere toekomst  
Want duurzamer reizen is ons grootste avontuur ooit  
Samen onderweg naar duurzamer reizen”*
- “Join us in creating a more sustainable future”*
369. KLM gebruikt deze termen om haar producten en diensten te promoten en daarmee te bevorderen dat consumenten vliegtickets bij KLM kopen (“*Sluit u dus vandaag nog bij ons aan voor een duurzamere toekomst.*”) (zie ook claim 11 en 17). Door deze bewoordingen te gebruiken, wekt KLM de indruk dat haar diensten geschikt zijn voor consumenten die rekening willen houden met de impact van vliegen op mens, klimaat en milieu, kortgezegd – voor hen die “verantwoord” willen vliegen (“*Fly Responsibly*”). Dit is inderdaad hoe de betrokken reclamebureaus het doel van de campagne hebben omschreven (zie rn. 180).
370. Het gaat om vage en dubbelzinnige termen, die op geen enkele manier duidelijk maken wat de specifieke duurzaamheidsvoordelen van de producten en diensten van KLM precies zijn en ook niet laten zien wat de aard is van KLM’s duurzaamheidsinspanningen. Door het gebruik van de claims heeft de consument waarschijnlijk positievere verwachtingen over de milieuverantwoordelijkheid die KLM neemt en van de algemene impact van vliegen met KLM, dan gerechtvaardigd is. Dat wordt versterkt doordat KLM uitlegt dat de claims verwijzen naar de doelstelling van Parijs (bijvoorbeeld **claim 3**, “*(...) neemt KLM het voortouw om een duurzamere toekomst voor de luchtvaart te realiseren [...] Daarom hebben we ons verbonden aan de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs*”). De claims wekken daarmee de indruk dat vliegen met KLM grote duurzaamheidsvoordelen heeft, omdat KLM binnen de luchtvaartindustrie voorop loopt in het verduurzamen van vliegen en daarnaast volledig in lijn handelt met de klimaatdoelstelling, terwijl in werkelijkheid het tegenovergestelde waar is.

# bB

371. Vergelijkbaar is het voorbeeld in de ACM Leidraad (p. 11) over een supermarktketen die is overgestapt op het gebruik van een vrachtwagen die rijdt op biodiesel. Volgens de ACM mag de supermarktketen niet de algemene claim *”Met X op weg naar een groene toekomst”* op de vrachtwagen gebruiken, omdat dit bij consumenten de indruk kan wekken dat de supermarktketen grote duurzaamheidsvoordelen heeft, terwijl het enige duurzaamheidsvoordeel is dat haar vrachtwagens op biodiesel rijden.
372. De algemene indruk dat KLM en de sector milieubewust zijn en zich volledig inzetten voor een “duurzamere toekomst” voor alle bewoners van de aarde, ondersteunt KLM door het veelvuldige en geraffineerde gebruik van beelden van natuur en jonge kinderen. Zelfs het *“Fly Responsibly”*-logo (een vliegtuig dat over een hart vliegt) suggereert dat KLM zorg draagt voor het klimaat, (zie ook claim 19). De reclamebeelden roepen daarnaast het beeld op van spannende technologische maatregelen voor een duurzame luchtvaart. Zie bijvoorbeeld:



Beeld van de Fly Responsibly campagne waarbij een vliegtuig over een hart vliegt

373. In haar verschillende marketingcampagnes verwijst KLM verder naar “duurzame vliegtuigbrandstoffen” of SAF (bijvoorbeeld **claims 6, 15 en 16**):
- “Duurzame vliegtuigbrandstof: een veelbelovende oplossing.”*
- “Draag bij aan duurzame vliegtuigbrandstof en verminder uw CO<sub>2</sub>-uitstoot.”*
- “KLM investeert volop in duurzame brandstof en wij nodigen je uit om ons hierbij te helpen.”*
374. Het gebruik van de benaming “duurzame” vliegtuigbrandstof, zonder voldoende verdere uitleg over wat dit eigenlijk is, is misleidend. Het gaat in de praktijk namelijk om 1) zeer beperkte voorraden biobrandstof op basis van afgewerkte bak- en braadolie die het risico inhouden van indirecte ontbossing, fraude en met negatieve opportuniteitskosten, of 2) om synthetische brandstoffen die het minst duurzame gebruik zijn van schaarse hernieuwbare energie (zie pars. 6.1 en 6.2)
375. Zo wekt KLM de indruk dat SAF een “veelbelovende oplossing” en daarnaast ook een levensvatbare, schaalbare maatregel is, die momenteel wordt tegengehouden door een gebrek

# bB

aan een “vraagsignaal” (“*We kunnen deze markt niet alleen creëren, maar we kunnen - en zullen - de weg wijzen.*”), maar die de belangrijkste manier zou zijn om de klimaatimpact van de luchtvaart te verminderen. KLM stelt dat “verreweg de grootste bijdrage” voor de luchtvaartindustrie om net zero in 2050 te bereiken, zal worden geleverd door fossiele vliegtuigbrandstof te vervangen door duurzame vliegtuigbrandstof (zie bijvoorbeeld **claim 4, 6 en 9**):

*“Maar verreweg de grootste bijdrage zal worden geleverd door de vervanging van fossiele vliegtuigbrandstof door duurzame vliegtuigbrandstof oftewel: SAF (Sustainable Aviation Fuels).”*

*“SAF is een cruciale component van het traject van de luchtvaartindustrie om tegen 2050 een CO<sub>2</sub>-uitstoot van nul te bereiken.”*

376. Zoals volgt uit par. 6.2.1.2, is het klimaatvoordeel van KLM's gebruik van SAF echter al meer dan tien jaar verwaarloosbaar. Volgens het onafhankelijke bewijsmateriaal is het hoogst onwaarschijnlijk dat biobrandstoffen op basis van afval en synthetische brandstof commercieel zullen worden opgeschaald en gebruikt om tegen 2030 een materieel effect te hebben op de vermindering van emissies.
377. Voor het SAF-product geldt verder dat KLM deze presenteert als een uniek verkoopargument (“*Om onze klimaatambities te halen, willen we in 2030 10% SAF gebruiken. (...) Bovendien mengen wij sinds januari 2022 een klein percentage SAF bij op KLM-vluchten die vertrekken vanaf Amsterdam.*”), terwijl in werkelijkheid de overheidssteun van de Nederlandse Staat KLM verplicht om 14% SAF bij te mengen in 2030 voor vanuit Nederland vertrekkende vluchten (zie rn. 240).<sup>348</sup> Ook hier wekt KLM dus onterecht de indruk dat zij een voorloper is op het gebied van duurzaamheid, terwijl zij in feite weinig meer doet dan van haar gevraagd wordt.
378. Hetzelfde geldt voor claims over CO<sub>2</sub>ZERO door middel van bijdragen aan herbebossing (bijvoorbeeld **claim 15**):

*“Met ons herbebossingsprogramma compenseert u (een deel van) de impact van uw vlucht op het milieu. Het heeft geen invloed op de directe uitstoot van de vlucht zelf, maar uw bijdrage helpt wel bij het herstel van bossen die CO<sub>2</sub> absorberen.”*

379. Zoals volgt uit rn. 271, zijn dergelijke compensaties geen emissiereducties en zullen ze er dus niet aan bijdragen dat de luchtvaart net zero in 2050 bereikt. Met betrekking tot claims over CO<sub>2</sub>-compensatie merken de OHP-richtsnoeren ook specifiek op dat deze praktijk “de

---

<sup>348</sup> Veelgestelde vragen over financiële steun aan KLM | Rijksoverheid.nl, <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/staatsdeelnames/vraag-en-antwoord/financiele-steun-aan-klm>.

*maatregelen in emissiesectoren voor het terugdringen van emissies op korte termijn niet [mogen] ondermijnen.”<sup>349</sup>*

380. Uit rn. 245 volgt dat zelfs bij het gebruik van *carbon credits* door een “erkende instelling”, er problemen zijn met de integriteit van de aangeboden *carbon credit*.
381. KLM presenteert haar herbebossings-product verder als een manier om de (CO<sub>2</sub>-)impact van consumenten te verminderen (zie bijvoorbeeld **claim 8** en **claim 14**):

*“Met onze CO<sub>2</sub>ZERO-service kunt u de impact van uw vlucht op het milieu te verkleinen.”*

*“CO<sub>2</sub>ZERO*

*Verklein uw impact”*

382. KLM doet dit terwijl duidelijk is dat het herbebossing-product de CO<sub>2</sub>-uitstoot van KLM-vluchten niet compenseert en al helemaal niet vermindert. De claim is daarmee misleidend.
383. Meer in het algemeen geldt dat KLM onvoldoende benadrukt dat de duurzaamheidsvoordelen van alternatieve brandstoffen, technologie en compensaties in de luchtvaart onbeduidend zijn in vergelijking met het feit dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaart (inclusief KLM), als een zeer zwaar vervuulende sector, in de loop der jaren voortdurend is toegenomen als gevolg van aanhoudende groei. In het bijzonder benadrukt KLM niet dat onmiddellijke emissiereducties en vermindering van het aantal vluchten noodzakelijk zijn om gevaarlijke klimaatverandering tegen te gaan, terwijl KLM en de bredere luchtvaarindustrie juist kiezen voor “*business as usual*”-groei.

8.2.5.2 KLM vult claims niet of onvoldoende aan met goede specificaties/toelichtingen en presenteert claims op dubbelzinnige wijze (misleidende omissies)

384. KLM misleidt consumenten doordat zij haar vage en dubbelzinnige claims, voorzien van groene of hoopvolle plaatjes, niet of onvoldoende aanvult met juiste, volledige en duidelijke specificaties of toelichtingen over de milieueffecten van haar product (misleidende omissies zoals neergelegd in artikel 6:193d lid 2 BW en artikel 7 lid 2 jo. lid 4 sub a Richtlijn OHP).
385. KLM gebruikt vage en dubbelzinnige claims als “*Samen op weg naar een duurzamere toekomst*” en “*Samen onderweg naar duurzamer reizen*” “*Samen op weg naar een duurzamere toekomst*”, onder de overkoepelende term “*Fly Responsibly*” (“Vlieg Verantwoord”). De uitingen worden gedaan via billboards, verschillende sociale media-platforms, televisie en op de achtergrond op de homepage van de boeking:

---

<sup>349</sup> Richtsnoeren Oneerlijke handelspraktijken, (2021/C 526/01), p. 77.



Billboard op Schiphol, gefotografeerd in mei 2022

386. De advertenties zelf geven geen context of uitleg. De claims gaan meestal vergezeld met verwijzingen naar de website van KLM ([flyresponsibly.klm.com](http://flyresponsibly.klm.com)). Het is echter onwaarschijnlijk dat veel mensen (of de maatman) die een videoreclame op tv of social media zagen of een billboard passeerden, ook daadwerkelijk naar de website van KLM gaan.
387. Maar ook als iemand wel het webadres intypt, of op een link op de homepage van KLM klikt, komt hij of zij eerst op de algemene webpagina “Fly Responsibly” terecht en moet hij of zij meerdere keren doorklikken om op één van de drie pagina’s “wat wij doen”, “wat u kunt doen” en “wat de sector zou moeten doen” te komen. Op deze pagina’s, drie stappen verwijderd van de vage en dubbelzinnige claims die gedeeld worden met het publiek, verstrekt KLM pas de aanvullende informatie. KLM voldoet dus ook niet aan de eis dat de uitleg van de claim niet verder dan één muisklik verwijderd mag zijn van de duurzaamheidsclaim.
388. Weliswaar wordt er dus aanvullende informatie verstrekt op de website van KLM zelf, maar het verband tussen de duurzaamheidsclaims en de aanvullende informatie is voor de consument moeilijk te leggen.
389. Het zij benadrukt dat de aanvullende informatie die KLM geeft op zichzelf ook misleidend is, omdat daarin de maatregelen worden aangeprezen waarvan KLM en de luchtvaartindustrie stellen dat zij het vliegen in overeenstemming zullen brengen met de doelstelling van Parijs (op de pagina's “wat wij doen” en “wat de industrie zou moeten doen”) en het CO<sub>2</sub>ZERO-product wordt aangeprezen (op de pagina “wat u kunt doen”). KLM vermeldt in deze aanvullende informatie echter geen van de volgende kernpunten uit het wetenschappelijk bewijsmateriaal met betrekking tot de algemene reclameclaims en de door KLM voorgestelde maatregelen, namelijk dat:
- de luchtvaartsector aanzienlijk bijdraagt aan klimaatverandering door CO<sub>2</sub>- en niet-CO<sub>2</sub>-effecten; die bijdrage veel sneller is gegroeid dan andere sectoren; de bijdrage opvallend onrechtvaardig is; en het grootste deel van de bijdrage te wijten is aan niet-CO<sub>2</sub>-effecten die het verminderen van het klimaateffect van de luchtvaart moeilijker maken (par. 4.2);.

# bB

- efficiëntieverbeteringen niet zullen leiden tot een algehele vermindering van de toenemende emissies en ook weinig ruimte voor verdere winst bieden (par. 6.1.2);
- biobrandstoffen op basis van afval zeer beperkt zijn, onderhevig zijn aan ernstige risico's op fraude en indirecte effecten, en ook nodig zijn voor efficiënter gebruik in andere sectoren (par. 6.2);
- synthetische brandstof een mogelijkheid is voor de toekomst, maar onrealistische hoeveelheden hernieuwbare energie vereist die veel beter elders kunnen worden gebruikt (par. 6.2.3.2);
- technologische ontwikkelingen zoals nieuwe vliegtuigvormen (Flying V) en elektrische en waterstofvliegtuigen mogelijk niet worden ontwikkeld, te laat komen of te beperkt toepasbaar zijn om de emissies van de luchtvaart te verminderen overeenkomstig de doelstelling van Parijs (par. 6.4);
- dat het milieueffect van haar mitigerende maatregelen zeer beperkt is en dat de emissies per vlucht nog steeds extreem hoog zijn en dat onmiddellijke emissiereducties van de luchtvaart noodzakelijk zijn om de klimaatdoelstelling van Parijs te halen. Dit wordt toegelicht in par. (4.3 en 6.1);
- KLM een bedrijf is met een zeer hoge uitstoot, waarvan de emissies nauwelijks, althans niet voldoende zijn afgenomen in lijn met de internationaal overeengekomen klimaatdoelstellingen (rn. 76), zoals KLM wel stelt in claim 5;<sup>350</sup>
- dat om bij te dragen aan een kans om de opwarming tot 1,5 °C te beperken, het vliegen in de resterende zeven jaar van het “kritieke decennium” zal moeten worden verminderd (rn. 62);
- KLM's beslissing om door te gaan met de groei van de industrie, waardoor de luchtvaart de snelst groeiende (negatieve) impact heeft van alle sectoren, in directe tegenspraak is met de snelle emissiereducties die de doelstelling van Parijs vereisen (par. 4.1.2);
- KLM één van de leiders is in het actief lobbyen, zowel direct als indirect via brancheorganisaties, om het overheidsbeleid dat gericht is op emissiereductie op korte

---

<sup>350</sup> Op grond van Fossilvrij 's eigen berekeningen op grond van de gegevens van Air-France KLM, is de uitstoot sinds het Klimaatakkoord van Parijs slechts afgenomen met 1%. KLM stelt zelf dat haar uitstoot sinds 2005 is afgenomen met 4%. De uitstoot sinds 2010 is echter toegenomen. Hoe dan ook is de uitstoot sinds Parijs niet drastisch afgenomen, zoals wel zou moeten.

termijn in de luchtvaartsector om de Europese klimaatdoelstellingen te halen, te blokkeren, af te zwakken en te vertragen (par. 4.5.2).

390. KLM misleidt consumenten verder door haar claims op dubbelzinnige wijze te *presenteren* (misleidende omissies zoals neergelegd in artikel 6:193d lid 3 BW en artikel 7 lid 2 Richtlijn OHP). KLM slaagt er namelijk niet in een duidelijk onderscheid te maken tussen claims over specifieke producten en meer algemene milieucclaims met betrekking tot KLM zelf, diens praktijken en duurzaamheidsbeleid.<sup>351</sup> KLM gebruikt bijvoorbeeld beweringen (zoals claims 10, 11 en 19) over haar duurzaamheidsambities zonder te verduidelijken dat deze geen invloed hebben op het niet-duurzame, CO<sub>2</sub>-rijke karakter van haar huidige product moeten worden, terwijl deze juist moet worden beperkt om in overeenstemming te komen met de doelstelling van Parijs.
391. Daarnaast gebruikt KLM bijvoorbeeld claims over verwaarloosbare hoeveelheden SAF/CO<sub>2</sub>-compensatie om het bedrijf duurzamer te doen lijken. Dat is misleidend, zo volgt ook uit een specifiek voorbeeld genoemd in de ACM Leidraad:

*“Een grote oliemaatschappij heeft een nieuwe technologie ontwikkeld waarmee brandstof uit biomassa (“biofuel”) kan worden geproduceerd. Deze nieuwe brandstof heeft 50% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot dan bestaande fossiele brandstoffen. De oliemaatschappij adverteert veel met de nieuwe technologie en gebruikt daarbij claims als “op weg naar klimaatneutraal”, “beter voor het milieu” en “50% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot”. De oliemaatschappij heeft als doelstelling om in 2025 25.000 ton van de nieuwe biofuel te produceren, wat naar verwachting ongeveer 2% van de totale brandstofproductie (inclusief fossiele brandstoffen) van het bedrijf zal zijn. In deze omstandigheden kunnen de duurzaamheidsclaims van de oliemaatschappij misleidend zijn voor consumenten, omdat zij de indruk wekken dat het bedrijf duurzamer is dan het is gelet op het beperkte aandeel van de productie van biofuel ten opzichte van de productie van fossiele brandstoffen.”<sup>352</sup>*

392. Net als in bovenstaand voorbeeld, wekken de duurzaamheidsclaims van KLM de indruk dat het bedrijf duurzamer is dan het is, gelet op het beperkte aandeel van het SAF-gebruik (historisch gezien 0,18%) en CO<sub>2</sub>-compensatie in vergelijking met een toenemend verbruik van fossiele brandstoffen voor de productie van kerosine.
393. KLM laat ten aanzien van “duurzame vliegtuigbrandstof”, SAF na om de consument goed voor te lichten over 1) de beperkingen van de aanlevering van SAF (zie pars. 6.2.1.2), 2) de totale reductie die het bijmengen van SAF oplevert (80% van 0,5%, zie rn 240), 3) de negatieve verplaatsingseffecten die het gebruik van SAF opleveren (zie rn. 232), 4) de opportuniteitskosten van het gebruik van biobrandstoffen voor SAF (zie rn. 233) en 5) de grote

<sup>351</sup> Richtsnoeren Oneerlijke handelspraktijken, (2021/C 526/01), p. 81.

<sup>352</sup> ACM Leidraad, p. 19.



kans op fraude in de toeleveringslijnen die de (licht) positieve effecten van het gebruik van SAF te niet kunnen doen (zie rn. 234).

394. Ten aanzien van de aankoop van *carbon credits* voor een herbebossingsproject, laat KLM alle informatie achterwege die duidelijk maakt dat er geen sprake is van een geldige “compensatie” (zie rn. 272).

8.2.5.3 De huidige beweringen zijn misleidend in vergelijking met het wetenschappelijk bewijs (bewijslast bij handelaar)

395. Een handelaar moet kunnen bewijzen dat haar duurzaamheidsclaims juist zijn. Dat betekent dat handelaren hun claims moet kunnen onderbouwen met degelijk en algemeen aanvaard wetenschappelijk bewijsmateriaal, vanaf het moment dat de betreffende claims worden gebruikt (artikel 6:193j lid 1 BW en artikel 12 Richtlijn OHP).<sup>353</sup> De documentatie met betrekking tot de claims moet bovendien actueel zijn zolang deze beweringen in de marketing worden gebruikt.<sup>354</sup>

396. Zoals volgt uit de analyse van KLM’s marketingcampagnes, zijn de claims van KLM overduidelijk niet gebaseerd op degelijk en algemeen aanvaard wetenschappelijk/technisch bewijsmateriaal. Integendeel.

397. KLM beweert dat zij en de algemene luchtvaartsector op koers liggen om te voldoen aan de klimaatdoelstellingen van Parijs omdat zij een pakket van maatregelen “neemt” dat bestaat uit alternatieve brandstoffen (SAF), CO<sub>2</sub>-compensatie en toekomstige technologie (zie onder meer claims **4, 12, 13, 15**). Het wetenschappelijk bewijs spreekt deze beweringen echter tegen. Ten eerste blijkt uit dit bewijs dat het beperken van gevaarlijke klimaatverandering vereist dat alle sectoren snelle en aanzienlijke emissiereducties doorvoeren met onmiddellijke billijke maatregelen, afgestemd op ten minste een 45% reducties tegen 2030 ten opzichte van 2019 (rn. 16). De wetenschap toont ten tweede ook aan dat de maatregelen van biobrandstoffen, synthetische brandstoffen, compensaties en nieuwe vliegtuigtypes zeer waarschijnlijk onvoldoende zijn om de luchtvaart op dit pad te brengen zonder het luchtverkeer te verminderen (zie rn. 317). Ondertussen gaan KLM en de luchtvaartindustrie door met de groei die de afgelopen decennia tot een zeer snelle groei van de CO<sub>2</sub>-uitstoot heeft geleid (par. 4.5.1).

398. Zoals hierboven toegelicht, brengt KLM bovendien een product op de markt met de naam CO<sub>2</sub>ZERO waarvan zij de klanten vertelt dat het hun impact op het klimaat vermindert en de CO<sub>2</sub>-uitstoot compenseert (zie **claims 8 en 14**). Dit doet zij, terwijl het een wetenschappelijk gegeven is dat dergelijke producten de CO<sub>2</sub>-uitstoot als gevolg van vermijdbaar gebruik van

---

<sup>353</sup> Richtsnoeren Oneerlijke handelspraktijken, (2021/C 526/01), p. 81.

<sup>354</sup> Richtsnoeren Oneerlijke handelspraktijken, (2021/C 526/01), p. 82.

fossiele brandstoffen op KLM-vluchten niet compenseren, laat staan verminderen (zie par. 6.3).

#### 8.2.5.4 Conclusie

399. De duurzaamheidsclaims van KLM wekken het simplistische idee dat het bedrijf en haar producten veel duurzamer zijn dan ze in werkelijkheid zijn.
400. KLM wekt de indruk dat zij goed onderweg is om de klimaatdoelstelling van Parijs te halen (“*Gelukkig is de manier waarop we reizen aan het veranderen / En gaan we samen op weg naar een duurzamere toekomst*”) vanwege het pakket aan maatregelen van alternatieve brandstoffen (SAF), CO<sub>2</sub>-compensatie en toekomstige technologie en suggereert dat deze maatregelen de oplossing zijn om vliegen “duurzaam reizen” en “onderdeel van een duurzamere toekomst” te maken, op de route naar de doelstelling naar Parijs. Dit is niet waar. Zowel KLM als de sector streven naar een groei van de luchtvaart. Dit verhindert de snelle afname van de CO<sub>2</sub>-uitstoot die dringend nodig is om de kans op (verdere) gevaarlijke klimaatverandering te beperken. KLM en de sector dragen niet bij aan het bereiken van de doelstelling van Parijs, in plaats daarvan dragen de groeiplannen bij aan het toenemend gebruik van fossiele brandstoffen en een catastrofale opwarming van meer dan 3 °C.
401. De reclame-uitingen van KLM wekken bij de consument een positievere indruk van zowel de verantwoordelijkheid van KLM op milieugebied (met name: het klimaat) als van de aard van het product van KLM (vliegen), waardoor consumenten, die zich steeds meer zorgen maken over klimaatverandering, ten onrechte worden gerustgesteld en daarnaast de niet-duurzame “business as usual”-groeistrategie van de luchtvaartindustrie wordt doorgezet. Het bedrijfsmodel en de strategie van KLM en de luchtvaartindustrie in het algemeen, vormen duidelijk een aanzienlijke belemmering voor het CO<sub>2</sub>-vrij maken van de transportsector.
402. In zijn geheel bezien is KLM's duurzaamheidscampagne is een voorbeeld van zeer geraffineerde marketing die mensen ervan weerhoudt vliegreizen te vermijden of over te stappen op andere vervoerswijzen (“Avoid & Shift”), terwijl dit nu juist zo dringend nodig is. Door “*climate care sentiments appropriating in their own brand building*” (de woorden van het IPCC in rn. 116), probeert KLM haar eigen narratief te creëren ten aanzien van de verantwoordelijkheid van de consument. Dit hindert de noodzakelijke veranderingen in het maatschappelijk bewustzijn van consumenten, beleidsmakers en investeerders, en blokkeert een “maatschappelijk kantelpunt”, zoals uitgelegd in rns. 49 en 117. Dit terwijl er inmiddels veel alternatieve reis-opties zijn, die onder Nederlanders op steeds meer draagvlak kunnen rekenen.<sup>355</sup> Door deze handelspraktijken kan de consument een beslissing nemen die zij anders niet had genomen. Ze remmen en vertragen bovendien de energietransitie.

---

<sup>355</sup> <https://www.citizens.nl/panel/vliegen-er-zijn-voldoende-alternatieven-vinden-de-nederlanders/>.

## 8.2.6 *Zelfregulering: Nederlandse Reclame Code*

### 8.2.6.1 Nederlandse Reclame Code

403. De Nederlandse Reclame Code bevat algemene regels over reclame-uitingen. Daarnaast zijn er nog verschillende bijzondere reclamecodes, waaronder ook de Milieu Reclame Code (MRC). Deze Code bestaat uit twaalf artikelen en is van toepassing op alle reclame-uitingen waarin impliciet of expliciet wordt gerefereerd aan milieuaspecten verbonden aan de productie, distributie, consumptie of afvalverwerkingen van producten (zowel goederen als diensten).

404. Een aantal belangrijke punten uit de Milieu Reclame Code (hierna de “MRC”) zijn:

- Milieuclaims mogen niet misleidend zijn over milieuaspecten van het aangeprezen product of over de bijdrage van de adverteerder aan het handhaven of bevorderen van een schoon leefmilieu in het algemeen (artikel 2). In de toelichting bij dit artikel wordt aangegeven dat de misleiding er vaak uit bestaat dat een kleine vooruitgang te nadrukkelijk wordt gepresenteerd als een doorbraak. Marginale verbeteringen moeten ook als zodanig worden gepresenteerd;
- Milieuclaims dienen aantoonbaar juist te zijn, waarbij geldt dat naarmate de claim absoluut is geformuleerd, zwaardere eisen aan het bewijsmateriaal worden gesteld (artikel 3). In de toelichting staat dat het volgens de huidige stand van de techniek voor veel producten lastig zal zijn om aan te tonen dat zij absoluut milieuschadelijk zijn. Grote terughoudendheid met betrekking tot dergelijke absolute milieuclaims is daarom op zijn plaats;
- Er mag niet ten onrechte gesuggereerd worden dat vergelijkbare producten milieuschadelijke bestanddelen wél zouden bevatten (artikel 5);
- Milieusymbolen mogen alleen gebruikt worden als de herkomst duidelijk is en er geen verwarring kan bestaan over de betekenis van het symbool (artikel 7);

### 8.2.6.2 Reclame Code Commissie over CO<sub>2</sub>-neutraal en CO<sub>2</sub>ZERO

405. Op 8 april 2022 besliste de Reclame Code Commissie (hierna de “RCC”) dat KLM consumenten misleidt door hen het idee te geven dat zij hun vlucht volledig kunnen neutraliseren als zij CO<sub>2</sub>-compensatie kopen (**Productie 28**).<sup>356</sup> De klacht, ingediend door een groot aantal organisaties waaronder Fossielvrij, zag specifiek op uitingen gemaakt als onderdeel van de CO<sub>2</sub>Zero-campagne. De bezwaren van klagers richten zich daarbij met name op het gebruik van de claims “CO<sub>2</sub>-neutraal” en “CO<sub>2</sub>ZERO”.

---

<sup>356</sup> Uitspraak Reclame Code Commissie, 08 april 2022, 2021/00553, <https://www.reclamecode.nl/uitspraken/klm/reizen-en-toerisme-2021-00553/338478/>.

406. Volgens de RCC waren de claims van KLM absolute milieucclaims al bedoeld in artikel 3 MRC, waarvan de bewijslast van de juistheid op KLM rust.<sup>357</sup> Als gevolg hiervan moest KLM met “*degelijke, onafhankelijke, verifieerbare en algemeen erkende bewijzen*” aantonen dat in de praktijk gegarandeerd sprake is van volledige compensatie van (het persoonlijke aandeel van een passagier in) de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een vlucht.<sup>358</sup> De door KLM aangevoerde onderbouwingen achtte de RCC niet toereikend. Daarbij nam de RCC ook in aanmerking dat over de mate van compensatie door bosprojecten in het algemeen geen volledige wetenschappelijke consensus blijkt te bestaan.<sup>359</sup> De Commissie komt daarmee tot de conclusie dat KLM de juistheid van de absolute milieucclaims “CO<sub>2</sub>-neutraal” en “CO<sub>2</sub>ZERO” niet in de door artikel 3 MRC vereiste mate heeft aangetoond.
407. De RCC achtte de uitingen van KLM daarnaast misleidend in de zin van artikel 2 MRC, omdat de gemiddelde consument ervan uit zal gaan dat bij deelname aan het CO<sub>2</sub>ZERO-programma sprake is van een volledige neutralisatie van de (persoonlijke) CO<sub>2</sub>-uitstoot van de vlucht terwijl juist niet is aangetoond dat dit beloofde resultaat in de praktijk gegarandeerd wordt behaald. Daarmee schetst KLM volgens de RCC een te rooskleurig beeld van het met de compensatiemaatregelen van KLM behaalde voordeel en de bijdrage van KLM aan het bevorderen van een schoon milieu.<sup>360</sup>
408. KLM heeft zich tegen de klacht verzet en, hoewel zij het resultaat aanvaardde, blijkt zij toch voornemens haar beweringen over CO<sub>2</sub>ZERO ook in de toekomst te handhaven en blijft zij zo bij het publiek de indruk wekken dat een kleine betaling in feite het klimaateffect van de luchtvaart vermindert en compenseert.
409. De uitingen die KLM aan uw rechtbank voorlegt, zijn vergelijkbaar met de uitingen die onderdeel waren van de klacht bij de RCC. Fossilvrij kiest bewust voor een procedure bij uw rechtbank in plaats van een nieuwe procedure bij de RCC, omdat KLM er onvoldoende blijf van geeft dat zij gevoelig is voor de (niet-bindende) beslissing van de RCC en doorgaat met het maken van problematische reclame. Fossilvrij hoopt bij uw rechtbank af te dwingen dat KLM haar onrechtmatige uitingen ook daadwerkelijk staakt, desnoods op straffe van een dwangsom.
410. Vlak voor het uitbrengen van deze dagvaarding heeft de RCC op 28 juni 2022 ook geoordeeld over een CO<sub>2</sub>-compensatieclaim van Shell (**Productie 29**). Op een klacht van o.m. Reclame Fossilvrij heeft de RCC kort gezegd geoordeeld dat de absolute claim van Shell dat met de aankoop van *carbon credits* sprake is van volledige compensatie, een te absolute claim is in de zin van 2 en 3 MRC. De RCC overwoog hierbij:

---

<sup>357</sup> (**Productie 28**), overweging 3.

<sup>358</sup> (**Productie 28**), overweging 4.

<sup>359</sup> (**Productie 28**), overweging 5.

<sup>360</sup> (**Productie 28**), overweging 6.

*“Zoals de Commissie in dossier 2021/00190 reeds heeft overwogen, acht zij voldoende aannemelijk dat dat bij dergelijke gecertificeerde compensatieprojecten, die voldoen aan bepaalde theoretische standaarden, sprake is van een bepaalde mate van compensatie, maar is een beroep op deze theoretische, op afspraken gebaseerde normen op zich ontoereikend om als voldoende onderbouwing van absolute claims van volledige CO<sub>2</sub>-compensatie te dienen. Daartoe dienen dergelijke onafhankelijke, verifieerbare en algemeen erkende bewijzen beschikbaar te zijn dat de beloofde volledige compensatie van de CPO<sub>2</sub>-uitstoot in de praktijk daadwerkelijk gegarandeerd en blijvend wordt gerealiseerd. De Commissie acht ook nu hetgeen Shell heeft aangedragen een ontoereikende onderbouwing van dit laatste. Shell heeft niet aangetoond dat absoluut zeker is dat volledige en blijvende CO<sub>2</sub>-compensatie via haar bosbouwprojecten is gegarandeerd. Daarbij is van belang dat over de mate van CO<sub>2</sub>-compensatie door bosbouwprojecten geen volledige wetenschappelijke consensus bestaat, zoals ook blijkt uit de door partijen overgelegde stukken”*

411. Hoewel de RCC hier nog enige “mate van compensatie” door herbebossingsprojecten “theoretisch” mogelijk acht, is dat nog altijd onvoldoende om enige duurzaamheidsclaims te kunnen maken. Fossielvrij meent dat ook de suggestie van “enige” compensatie (“verklein uw impact”) misleidend is, zie hierover ook par. 6.3. Zoals Broekhoff schrijft: *“Carbon credits should not be presented as a way to make up for, or compensate, aviation emissions that are not consistent with safe and equitable climate goals”*<sup>[1]</sup> (zie rn. 275). Wetenschappelijk is duidelijk dat er onvoldoende basis is om te kunnen (o.m.) concluderen dat sprake is van de vereiste additionele compensatie (zie rn. 280 e.v.) en blijvende compensatie (zie rn. 282 e.v.)

#### 8.2.7 *Verbod en rectificatie (artikel 6:196 BW)*

412. Uit artikel 6:196 BW volgt dat dat in geval van misleidende reclame de rechter op vordering van de gelaedeerde partij het doen van een misleidende mededeling kan verbieden en/of een rectificatie kan opleggen. In een bodemprocedure is de rechter – anders dan een kort geding procedure - gehouden om een gevraagd verbod toe te wijzen, indien hij vaststelt dat de gedaagde bepaalde mededelingen of gedragingen behoorde na te laten. Dit vloeit voort uit de onzelfstandige betekenis van artikel 6:196 lid 1 ten opzichte van artikel 3:296 lid 1 BW, welk artikel de rechter geen discretionaire bevoegdheid toelaat.<sup>361</sup>

### **8.3 KLM handelt onrechtmatig**

413. Hiervoor in par. 8.2 heeft Fossielvrij toegelicht dat KLM de wet schendt. Daarnaast danwel subsidiair, is Fossielvrij van mening dat KLM in strijd handelt met hetgeen volgens het ongeschreven recht in het maatschappelijk verkeer betaamt (artikel 6:162 lid 2 BW). KLM

---

<sup>[1]</sup> (Productie 4).

<sup>361</sup> HU 15 december 1995, NJ 1996/509 (Luierbroekjes I).

schenkt met de in hfst. 5 opgenomen reclame-uitingen de ongeschreven maatschappelijke betamelijkheidsnorm dat bedrijfsmatige misleiding ontoelaatbaar is. Anders gezegd: KLM is ten opzichte van de (Nederlandse) maatschappij gehouden geen misleidende mededelingen te doen over haar producten die brede maatschappelijk schade berokkenen. De norm om het publiek niet te misleiden ligt mede ten grondslag aan de Wet oneerlijke handelspraktijken.

414. Fossilvrij zal hierna toelichten dat KLM deze (ook) ongeschreven rechtsplicht schendt. Op grond van artikel 3:296 BW vraagt Fossilvrij nakoming van die rechtsnorm, door (i) rectificatie en (ii) een verbod op herhaling van de gewraakte uitingen.

### 8.3.1 *Onrechtmatigheid*

415. KLM heeft met haar “Fly Responsibly”, de “CO2Zero-marketing” en de “Real Deal Dagen” campagnes in strijd gehandeld met een ongeschreven zorgvuldigheidsnorm: namelijk dat je niet hoort te misleiden. Dit geldt temeer indien dat misleiden leidt tot schade aan de omgeving of personen. De norm ligt bovendien ten grondslag aan de Wet oneerlijke handelspraktijken die agressieve of misleidende verkoopacties verbiedt. Daarnaast komt deze norm bijvoorbeeld ook terug in het voorstel van de Europese Commissie van 30 maart 2022 om een verbod op *greenwashing* op te nemen in de richtlijn consumentenrechten. Dat je mensen niet mag misleiden ligt natuurlijk ook ten grondslag aan de vernietigingsactie op grond van bedrog. Het is daarnaast de basis voor meerdere wettelijk strafbaar gestelde misdrijven (oplichting, valsheid in geschrifte etc.).

416. De ongeschreven zorgvuldigheidsnorm dat men de ander niet mag misleiden en zeker niet als dat misleiden leidt tot schade, is dan ook een kenbare norm. Wettelijk is weliswaar vooral voorzien in die gevallen dat de misleiding leidt tot schade aan degenen die door de misleiding gehandeld hebben, maar dit betekent niet dat het in andere gevallen geen gevolgen heeft. In Quint/Te Poel oordeelde de Hoge Raad al in 1956 dat *“In gevallen die niet bepaaldelijk door de wet zijn geregeld, de oplossing moet worden aanvaard, die in het stelsel van de wet past en aansluit bij de wél in de wet geregelde gevallen.”*<sup>362</sup> Deze opvatting werd onlangs nog bevestigd door de Advocaat Generaal in Urgenda: *“Wanneer de bestaande wetgeving onvoldoende uitsluitel geeft of anderszins aanvulling behoeft, pleegt de Nederlandse rechter te zoeken naar een oplossing die past in het stelsel van de wet en aansluit bij de wél in de wet geregelde gevallen. Dan is de kans op botsingen binnen de trias politica gering.”*<sup>363</sup>

417. Het geval zoals het onderhavige waarin de schade niet alleen wordt geleden door degenen die op grond van de misleiding handelden, maar ook door derden vanwege het maatschappelijke en klimaat effect dat *greenwashing* heeft te weten dat het *“contribute[s] to the status quo of a global high-carbon, consumption, and GDP growth-oriented economy”* (zie par. 4.3.3

<sup>362</sup> HR 30 januari 1959, ECLI:NL:HR:1959:AI1600, NJ 1959/548 (Quint/Te Poel).

<sup>363</sup> Zie par. 5.22 van de concl. P-G F.F. Langemeijer en A-G M.H. Wissink, ECLI:NL:PHR:2019:887, bij HR 20 december 2019, ECLI:NL:HR:2019:2006, NJ 2020/41 (Urgenda).

hiervoor), is niet specifiek in de wet geregeld, maar is passend binnen het bestaande wettelijke kader en sluit daar volledig bij aan. KLM behoort deze norm dan ook te kennen en deze norm had haar ervan horen te weerhouden de claims in hfst. 5 te maken.

### 8.3.2 *Toerekenbaarheid*

418. Dat de reclame-uitingen van KLM toerekenbaar zijn aan haar, behoeft geen betoog. KLM heeft opdracht gegeven tot die reclame-uitingen, heeft ervoor betaald, en heeft de campagnes goedgekeurd. Zij hanteert de uitingen zelf ook op haar website.

### 8.3.3 *De schade die de misleiding van KLM veroorzaakt*

419. Voorop staat uiteraard dat Fossielvrij uitdrukkelijk geen schadevergoeding vordert. Dat wil echter niet zeggen dat het onrechtmatige handelen van KLM geen schade veroorzaakt. Dat doet het wel degelijk.

420. Verwezen wordt naar (pars. 4.3.3 en 8.2.5.5) waar wordt uitgelegd dat reclame een belangrijk obstakel is voor een snelle decarbonisatie van de luchtvaart. Hieruit volgt dat KLM's misleidende reclame ertoe bijdraagt dat de race om de doelstelling van Parijs te halen, wordt afgeremd.

### 8.3.4 *Relativiteit*

421. Omdat Fossielvrij geen schadevergoeding vordert, is artikel 6:163 BW niet van toepassing. Fossielvrij is dan ook in de eerste plaats van mening dat uw Rechtbank het relativiteitsvereiste van artikel 6:163 BW niet hoeft te toetsen.<sup>364</sup>

422. Er wordt wel bepleit dat in artikel 6:162 lid 1 BW en artikel 3:269 BW ook besloten ligt dat sprake moet zijn van een onrechtmatig handelen jegens een ander en dat langs die weg toch een relativiteitstoets moet worden aangelegd. Fossielvrij voldoet ook aan die relativiteitstoets, als die geldt.

423. De zorgvuldigheidsnorm die KLM heeft geschonden - men mag niet misleiden, te meer als dit schadelijk is voor de misleide persoon en derden - strekt juist ter bescherming van de achterban van Fossielvrij. Zoals in par 9.3 nog nader zal worden toegelicht, heeft Fossielvrij ten doel om op te komen voor de huidige en toekomstige generaties en hun gezondheid en het milieu (waaronder klimaat) rond hen te beschermen. Daarbij werpt Fossielvrij zich ook op om ten behoeve van deze achterban misleidende, onjuiste, onvolledige en/of ongefundeerde of onvoldoende gefundeerde reclame-uitingen over onder meer klimaatimpact van bedrijven te voorkomen en tegen te gaan juist omdat deze reclame-uitingen *“door hun misleidende aard consumenten aan zetten tot de verkoop, afname en/of het gebruik van fossiele producten en*

---

<sup>364</sup> Rechtbank Den Haag, 25 mei 2021, ECLI:NL:RBDHA:2021:5337.

*diensten, of dit legitimeren of stimuleren, en zo bijdragen aan gevaarlijke klimaatverandering.” (zie **Productie 30**)*

424. Omdat het voor een ieder kenbaar moet zijn dat reizen per vliegtuig niet duurzaam is, verminderd moet worden om het klimaatdoel van Parijs te halen en misleidende mededelingen daarover het tegengaan van opwarming van de aarde ondermijnen, komt Fossilvrij op voor de belangen van de huidige en toekomstige generaties wiens belangen worden geschaad door de misleidende reclame-uitingen van KLM die mensen gerust wil stellen dat vliegen op weg is naar duurzaamheid (of op de een of andere manier gecompenseerd kan worden) en daarmee het terugdringen van vliegen tegenhoudt.

### 8.3.5 *Nakoming rechtsplicht (artikel 3: 296 BW)*

425. Uit de tekst van artikel 3:296 lid 1 BW volgt dat hij of zij die jegens een ander verplicht is iets te geven, te doen of na te laten, daartoe door de rechter, op vordering van de gerechtigde, wordt veroordeeld.

426. Zoals hiervoor is uiteengezet, dient KLM op grond van een ongeschreven zorgvuldigheidnorm, het publiek/de consument niet te misleiden over de schadelijke effecten van haar product: vliegen. KLM dient een dergelijke misleiding na te laten. Zoals in de dagvaarding uitvoerig is uiteengezet (zie hfst. 6) laat KLM dat echter *niet* na en misleid zij het publiek/de consument over het negatieve klimaateffect van vliegen. KLM schendt dus haar plicht om die misleiding na te laten.

427. KLM is ook gehouden die misleiding na te laten jegens degenen voor wiens belangen Fossilvrij opkomt (zie par. 8.3.4). Fossilvrij kan daarom op grond van artikel 3:296 lid 1 BW vorderen dat uw Rechtbank KLM beveelt die misleiding te staken.

428. Diegenen voor wie Fossilvrij opkomt (zie pars. 8.3.4. en 9.4.1) hebben ook voldoende belang bij de vordering van Fossilvrij. Zoals hiervoor in hfst. 8, maar ook rn. 114 uiteen is gezet, zijn de misleidende reclame-uitingen van KLM schadelijk voor het klimaat en (dus) voor de achterban van Fossilvrij. Het gevorderde komt tegemoet aan de belangen van de achterban van Fossilvrij en Fossilvrij heeft dan ook voldoende belang bij haar vordering.

429. Fossilvrij meent dat KLM ook in de toekomst gehouden is zich te onthouden van misleiding en wenst dan ook vanwege die dreigende schending, een verbod op toekomstige misleiding van KLM over de duurzaamheid van vliegen te vorderen. Fossilvrij heeft voldoende belang bij het voorkomen van een dreigende schending.<sup>365</sup> KLM schendt immers haar rechtsplicht jegens Fossilvrij en Fossilvrij heeft voldoende belang bij het voorkomen van een dreigende schending. Die dreigende schending is niet theoretisch: het is onvermijdelijk dat KLM's

---

<sup>365</sup> Zie ook de conclusie van AG's Langemeijer en Wissink in par. 2.8 in HR 20 december 2019, ECLI:NL:HR:2019:2006, NJ 2020/41 m.nt. J. Spier (Klimaatzaak Urgenda).



reclamebureaus een andere creatieve manier zullen vinden om het idee van duurzaamheid te verkopen, dus een verbod op toekomstige misleiding is noodzakelijk om te voorkomen dat een vonnis geen effect heeft.

430. Ook nu de “Real Deal Dagen” voorbij zijn en KLM niet langer haar “Fly Responsibly” campagne (zeer) actief verspreidt, heeft Fossielvrij nog altijd belang bij haar vordering. Een deel van de inhoud van deze misleidende reclame-uitingen is nog altijd beschikbaar via onder meer de webpagina’s van KLM.<sup>366</sup> Daarnaast heeft Fossielvrij er belang bij dat gelijksoortige misleidende reclame-uitingen door KLM in de toekomst niet meer worden gedaan.

#### **8.4 Conclusie ten aanzien van de onrechtmatigheid**

431. Op grond van het voorgaande moet geconcludeerd worden dat KLM onrechtmatig handelt door de gewraakte misleidende reclame-uitingen te doen. Zij doet dat door ofwel schending van de wet (zie par. 8.2) en/of door schending van een ongeschreven norm (zie par. 8.3).

### **9 ONTVANKELIJKHEID VAN FOSSIELVRIJ**

432. Fossielvrij is een gevestigde milieuorganisatie die zich al sinds 2013 – met succes – inzet voor haar statutaire doel. Dat doet zij zeer actief, zeer zichtbaar, met brede steun, zonder winstoogmerk, op integere wijze. Het is zonneklaar dat voor misbruik of misstanden niet gevreesd hoeft te worden. Fossielvrij dient dan ook ontvankelijk te worden verklaard in haar vorderingen zoals in deze dagvaarding uiteengezet.

#### **9.1 De recente herziening van artikel 3:305a BW en het thans geldende normenkader voor stichtingen met een ideële vordering**

433. Fossielvrij is bevoegd onderhavige collectieve actie te initiëren op grond van artikel 3:305a BW jo. artikel 1018c lid 1 Rv. Op basis van artikel 3:305a BW kan Fossielvrij een rechtsvordering instellen die strekt tot bescherming van de belangen van haar doelstellingen en achterban.
434. Artikel 3:305a BW is gewijzigd bij de inwerkingtreding van de WAMCA.<sup>367</sup> Met de inwerkingtreding van de WAMCA zijn de eisen aangescherpt om oneigenlijk gebruik van de collectieve actie procedure te voorkomen.<sup>368</sup> Dat perspectief noodzaakt tot een terughoudende opstelling voor de rechter bij het toetsen van de inrichting van een belangenorganisatie. Dat weerhoudt partijen die worden aangesproken in een collectieve actie procedure er doorgaans

---

<sup>366</sup> (Productie 19).

<sup>367</sup> Wet van 20 maart 2019 tot wijziging van het Burgerlijk Wetboek en het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering teneinde de afwikkeling van massaschade in een collectieve actie mogelijk te maken (Wet afwikkeling massaschade in collectieve actie) (*Stb.* 2019/130). De Wet afwikkeling massaschade in collectieve actie is in werking getreden op 1 januari 2020 bij Koninklijk Besluit van 20 november 2019.

<sup>368</sup> *Kamerstukken II* 2017/18, 34 608, 9, p.1.

echter niet van om ontvankelijkheidsverweren te voeren. Die verweren worden dan met name gevoerd om te ontkomen aan de hoofdzaak.<sup>369</sup>

435. In artikel 3:305a lid 1 BW is bepaald dat (onder meer) de belangenorganisatie (i) een rechtsvordering kan instellen die strekt tot bescherming van gelijksoortige belangen van andere personen (“gelijksoortigheidsvereiste”), (ii) voor zover zij deze belangen ingevolge haar statuten behartigt (“het statutenvereiste”) en (iii) met de rechtsvordering de belangen van de personen ten behoeve van wie de vordering is ingesteld voldoende zijn gewaarborgd (“het waarborgvereiste”). Het waarborgvereiste wordt verder uitgewerkt in artikel 3:305a lid 2 BW.
436. Artikel 3:305a lid 3 BW bevat een aantal aanvullende ontvankelijkheidseisen.
437. Artikel 3:305a lid 6 BW bevat een mogelijkheid tot uitzondering voor wat betreft het voldoen aan de ontvankelijkheidsvereisten van de leden 2 en 5. De rechter kan, wanneer de rechtsvordering wordt ingesteld met een ideëel doel en een zeer beperkt financieel belang of wanneer de aard van de vordering of van de personen tot bescherming van wier belangen de rechtsvordering strekt, daartoe aanleiding geeft, de leden 2 en 5 niet of niet geheel van toepassing verklaren.<sup>370</sup>
438. Fossielvrij meent dat in dit geval alle reden is om de leden 2 en 5 geheel buiten toepassing te laten. Onderhavige vorderingen dienen een zuiver ideëel doel (deugdelijke consumenteninformatie teneinde gevaarlijke klimaatverandering te beperken ten behoeve van huidige en toekomstige generaties), passend binnen de ideële doelstelling van Fossielvrij. Daarnaast gaat het om vorderingen zonder enig financieel belang. Fossielvrij vordert geen vergoeding van (massa)schade en heeft ook geen financieel belang bij deze procedure. Dat past ook geheel niet bij de aard van de organisatie die Fossielvrij is, en zij zegt toe dat zij haar vordering ook nimmer in die zin zal aanpassen op en op geen enkele wijze zal bijdragen aan het instellen van een dergelijke vordering door een ander.
439. Fossielvrij zal eerst stilstaan bij de overige wettelijke ontvankelijkheidsvereisten.

## **9.2 Gelijksoortigheidsvereiste**

440. Belangenorganisaties kunnen rechtsvorderingen instellen op grond van artikel 3:305a BW, indien die beperkt zijn tot de bescherming van gelijksoortige belangen. Uit vaste rechtspraak van de Hoge Raad volgt dat het vereiste van gelijksoortigheid vervuld is wanneer de belangen ter bescherming waarvan de vordering strekt, zich lenen voor bundeling, zodat een efficiënte en effectieve rechtsbescherming ten behoeve van de belanghebbenden kan worden bevorderd. De vorderingen lenen zich voor bundeling als daarover in één procedure geoordeeld kan

---

<sup>369</sup> Zie ook K. Rutten, ‘Art. 3:305a lid 2 BW schiet zijn doel voorbij!’, *MvV* 2015/11.5, p. 324 en C.M.D.S. Pavillon & D.G.J. Althoff, ‘Wijze raad is halve daad of veel raad maar weinig baat? De impact van de Aanbevelingen van de Juristengroep op het wetsvoorstel Afwikkeling massaschade in een collectieve actie’, *MvV* 2017, p. 106.

<sup>370</sup> *Kamerstukken II*, 2016/17, 34 608, nr. 3, p. 16; GS Vermogensrecht, art. 3:305a BW, aant. 32.1.

worden zonder naar de bijzondere omstandigheden van de individuele belanghebbenden te kijken.<sup>371</sup>

441. Alle belanghebbenden in deze zaak hebben met elkaar gemeen getroffen te worden door de gevaarlijke gevolgen van klimaatverandering als gevolg van voortdurende CO<sub>2</sub>-emissies en niet-CO<sub>2</sub>-effecten, waaraan KLM met haar onrechtmatige handelingen bijdraagt. Allen worden aldus benadeeld, of dreigen benadeeld te worden. Deze belangen zijn bij uitstek gelijksoortige belangen in de zin van artikel 3:305a BW.<sup>372</sup> Deze belangen zijn ook de bestaansreden van Fossilvrij en vormen de kern van haar doelstelling. Dit staat tevens vermeld in artikel 3.1 van de statuten (zie hierover meer in par. 9.3).
442. Daarnaast vereisen de vorderingen jegens KLM (zie hfst. 7) een abstracte toets, zonder dat hiervoor bijkomende individuele omstandigheden behoeven te worden beoordeeld. De belanghebbenden in deze zaak worden allen op vergelijkbare wijze in het moment, de mate en de intensiteit getroffen door de klimaatverandering als gevolg van CO<sub>2</sub>-emissies.<sup>373</sup> De vorderingen zijn bundelbaar en lenen zich dan ook voor beoordeling in een collectieve actie.
443. In wezen is in dit geval sprake van een algemeen belang-vordering tot bescherming van de leefomgeving. Daarvoor is niet nodig dat een aanwijsbare groep van personen bescherming behoeft. Ook bij dergelijke vorderingen geldt het argument dat een efficiënte en effectieve rechtsbescherming kan worden bevorderd indien personen niet ieder voor zich gaan procederen over dezelfde kwestie, maar het debat in rechte op een collectief niveau plaatsvindt.
444. Blijkens de geschiedenis van artikel 3:305a BW komen ook ideële belangen voor behartiging in een collectieve actie in aanmerking. Maatschappelijke verdeeldheid over de waarde die aan zulke belangen moet worden toegekend of over de wijze waarop die belangen moeten worden afgewogen tegen andere, daarmee conflicterende belangen, is in Nederland geen beletsel voor ontvankelijkheid in een collectieve actie. Evenmin vormt een beletsel dat het gaat om “diffuse belangen”, in die zin dat de nadelige gevolgen van een aantasting van het ingeroepen recht

---

<sup>371</sup> HR 26 februari 2010, ECLI:NL:HR:2010:BK5756 (*Stichting Baas in Eigen Huis/Plazacasa*).

<sup>372</sup> Zie ook Rechtbank Den Haag 26 mei 2021, ECLI:NL:RBDHA:2021:5337, r.o. 4.2.4; Hoge Raad 20 december 2019, ECLI:NL:HR:2019:2006, r.o. 5.9.2. Dat een belangenorganisatie ontvankelijk kan zijn in wat in essentie een algemeen belang vordering is, in de vorm van een verbodsactie gebaseerd op onrechtmatige daad, is al in 1986 uitgemaakt in het standaard arrest Nieuw Meer (HR 27 juni 1986, ECLI:NL:PHR:1986:AD3741, m.nt. W.H. Heemskerk (*Amsterdam: Nieuwe Meer*), r.o. 3.2): “*In de eerste plaats lenen de belangen die bij een vordering als de onderhavige — in wezen strekkende tot het verkrijgen van een verbod tot verdere aantasting van het milieu — betrokken zijn zich tot een 'bundeling' als door het optreden in rechte van de milieuverenigingen is tot stand gebracht; bij gebreke van de mogelijkheid van een zodanige bundeling zou integendeel een efficiënte rechtsbescherming tegen een dreigende aantasting van deze belangen — die in de regel grote groepen burgers te zamen raken, terwijl de gevolgen van een eventuele aantasting ten aanzien van ieder van die burgers zich vaak moeilijk laten voorzien — niet onaanzienlijk kunnen worden bemoeilijkt.*”

<sup>373</sup> Zie bijvoorbeeld Rechtbank Den Haag 26 mei 2021, ECLI:NL:RBDHA:2021:5337, r.o. 4.2.4.

voor individuele personen zich moeilijk laten voorzien.<sup>374</sup> De Hoge Raad heeft hierop voortbouwend geoordeeld dat de omstandigheid dat een aanmerkelijk deel van de personen ter bescherming van wier belangen een collectieve actie strekt, niet instemt met het doel van de vordering, evenmin in de weg staat aan een vordering op grond van artikel 3:305a BW. Volgens de Hoge Raad is beslissend of in het desbetreffende geval sprake is van “gelijksoortige belangen” in de zin van artikel 3:305a lid 1 BW. Aan dat vereiste is voldaan indien de betrokken belangen zich lenen voor bundeling, zodat een efficiënte en effectieve rechtsbescherming ten behoeve van de belanghebbenden kan worden bevorderd.

445. Uit het voorgaande volgt dat aan het vereiste van gelijksoortigheid is voldaan.

### 9.3 Statutenvereiste

446. Het statutenvereiste houdt in dat het te behartigen belang in de statuten van Fossielvrij moet zijn geformuleerd en er activiteiten op het desbetreffende gebied zijn ontplooid.

447. De behartiging van de belangen van de gedupeerden in deze procedure valt binnen de statutaire doelomschrijving van Fossielvrij. Artikel 3.1 van de statuten<sup>375</sup> bepaalt hierover het volgende:

*“3.1 De stichting stelt zich tot doel om ten behoeve van huidige en toekomstige generaties: Het op lokaal, regionaal en landelijk niveau bevorderen, beschermen, ondersteunen en bewerkstelligen van sociale-, milieu- en economische rechtvaardigheid en gezondheid, het wegnemen van de maatschappelijke legitimiteit van kolen-, olie- en gasbedrijven (zogenaamde “fossiele bedrijven”) en het bewerkstelligen van alternatieve aanwending van investeringen en middelen om daarmee de transitie naar een duurzame economie gebaseerd op hernieuwbare energie te versnellen.”*

448. Artikel 3 lid 2 van de statuten geeft de activiteiten van Fossielvrij weer:

*3.2 De stichting tracht dit doel onder meer te bereiken door alle mogelijke taken op zich te nemen welke haar doel kunnen bevorderen. Zoals bijvoorbeeld:*

*- Het oproepen van publieke en private instellingen en organisaties als universiteiten, gemeenten, verzekeraars, banken, religieuze organisaties en*

---

<sup>374</sup> Zie ook Rechtbank Den Haag 26 mei 2021, ECLI:NL:RBDHA:2021:5337, r.o. 4.2.4; Hoge Raad 20 december 2019, ECLI:NL:HR:2019:2006, r.o. 5.9.2. Dat een belangenorganisatie ontvankelijk kan zijn in wat in essentie een algemeen belang vordering is, in de vorm van een verbodsactie gebaseerd op onrechtmatige daad, is al in 1986 uitgemaakt in het standaard arrest Nieuw Meer (HR 27 juni 1986, ECLI:NL:PHR:1986:AD3741, m.nt. W.H. Heemskerk (*Amsterdam: Nieuwe Meer*), r.o. 3.2): “In de eerste plaats lenen de belangen die bij een vordering als de onderhavige — in wezen strekkende tot het verkrijgen van een verbod tot verdere aantasting van het milieu — betrokken zijn zich tot een ‘bundeling’ als door het optreden in rechte van de milieuverenigingen is tot stand gebracht; bij gebreke van de mogelijkheid van een zodanige bundeling zou integendeel een efficiënte rechtsbescherming tegen een dreigende aantasting van deze belangen — die in de regel grote groepen burgers te zamen raken, terwijl de gevolgen van een eventuele aantasting ten aanzien van ieder van die burgers zich vaak moeilijk laten voorzien — niet onaanzienlijk kunnen worden bemoedijkt.”

<sup>375</sup> (Productie 30).

*pensioenfondsen om hun financiële banden te verbreken met kolen-, olie- en gasbedrijven en “fossilvrij” te worden.*

*- Het voorkomen en tegengaan van misleidende, onjuiste, onvolledige en/of ongefundeerde of onvoldoende gefundeerde publieke uitingen op het gebied van milieu- en klimaat impact door de fossiele industrie en andere bedrijven en organisaties, welke uitingen door hun misleidende aard consumenten aan zetten tot de verkoop, afname en/of het gebruik van fossiele producten en diensten, of dit legitimeren of stimuleren, en zo bijdragen aan gevaarlijke klimaatverandering.*

*- Het opzetten en uitvoeren van campagnes en petitie's.*

*- Het bouwen van een sterk netwerk van initiatiefnemers en het delen van vaardigheden en kennis door middel van trainingen en workshops.*

*- Het (laten) doen van onderzoek.*

*- Het aangaan van gesprekken met medewerkers en bestuurders van organisaties.*

*- Het organiseren, uitvoeren en meedoen aan creatieve (publieks)acties.*

*- Het zichtbaar maken van waar de stichting voor staat en wat deze doet door actief het publieke debat op te zoeken en de media te benaderen.*

*- Het verbinden van internationale en lokale groepen.*

*- Het aanhaken bij internationale momenten om de wereldwijde Fossilvrij-beweging te versterken.*

*- Het organiseren van bijeenkomsten die het doel ten goede komen.*

*- Het aangaan van samenwerkingsverbanden en partnerschappen die het doel van de stichting dienen.*

*- Het onderzoeken van, initiëren van of deelnemen aan gerechtelijke procedures, al dan niet zoals bedoeld in artikel 305a van Boek 3 van het Burgerlijk Wetboek, die het doel ten goede kunnen komen.*

*- Het ontwikkelen van andersoortige activiteiten.*

449. Aan de eis van feitelijke belangenbehartiging wordt aldus voldaan. Fossilvrij zit niet stil en neemt haar taken meer dan serieus. Zij heeft onder meer de volgende activiteiten ondernomen sinds 2013 om haar statutaire doelstelling te bevorderen:

- A. Fossilvrij is opgericht in 2013 en heeft voorafgaand daaraan de daarvoor benodigde oprichtingshandelingen verricht.
- B. Fossilvrij onderhoudt goede contacten met en werkt samen met andere belangenorganisaties op het gebied van milieu en klimaat, zoals Client Earth.
- C. Fossilvrij organiseert klimaatstakingen, voert doorlopende campagne voor een fossilvrije samenleving en roept (grote) ondernemingen op niet langer de fossiele industrie te financieren.

- D. Fossielvrij heeft feitelijk en juridisch onderzoek gedaan en laten doen naar onder meer het handelen van KLM en daarbij verscheidene externe deskundigen, zoals klimaatwetenschappers en externe juristen en advocaten, geraadpleegd.
- E. Fossielvrij heeft een sommatiebrief verstuurd naar KLM op 24 mei 2022 namens haar achterban.
- F. Fossielvrij nam deel aan de algemene vergadering van aandeelhouders van KLM in 2022 en voerde daar het woord.
- G. Fossielvrij is in overleg getreden met KLM op 24 juni 2022 namens haar achterban.
- H. Uit de rechtspraak<sup>376</sup> en literatuur<sup>377</sup> volgt dat enkel het (pogen tot het) voeren van het bovenstaande overleg door Fossielvrij met KLM al volstaat.
- I. Fossielvrij heeft ten behoeve van haar achterban de onderhavige collectieve actieorders ingesteld tegen KLM en zal deze procedure blijven voortzetten.

## 9.4 Waarborgvereiste

### 9.4.1 Algemeen

450. Artikel 3:305a lid 1 BW bepaalt dat de belangen van degenen waarvoor de belangenorganisatie opkomt voldoende dienen te zijn gewaarborgd. Daarbij mogen de uitgangspunten niet uit het oog worden verloren. Belangenorganisaties hebben namelijk de vrijheid om hun eigen organisatie in te richten.<sup>378</sup> Ook mag het recht op toegang tot de rechter niet licht worden beperkt.<sup>379</sup>
451. Het waarborgvereiste dient gezien te worden als een soort filter voor organisaties die het belang van de personen voor wie zij opkomt niet op de eerste plaats zetten. Het is enkel bedoeld voor de gevallen waarbij de rechter twijfelt aan de motieven van de betreffende organisaties.<sup>380</sup> Of aan het waarborgvereiste is voldaan, hangt van alle omstandigheden van het geval af.
452. In de onderhavige zaak worden de belangen van de belanghebbenden voldoende gewaarborgd door Fossielvrij. Er is geen reden om te twijfelen aan haar motieven. Zo zet Fossielvrij zich al jarenlang in voor het klimaat en verbonden zaken (zie par. 3.1) en beschikt zij over meer dan voldoende kennis, ervaring en vaardigheden om deze procedure te voeren. Fossielvrij wordt hierin ondersteund door allerlei deskundigen en belangenorganisaties.

<sup>376</sup> Zie bijvoorbeeld Hof Den Haag 28 mei 2013, ECLI:NL:GHDH:2013:CA0587, r.o. 2.4.

<sup>377</sup> Onder meer Tzankova & Verhage, *Commentaar op Burgerlijk Wetboek Boek 3*, artikel 3:305a BW, aantekening C.1.3 en A.W. Jongbloed, *GS Vermogensrecht*, art. 3:305a BW, aantekening 14 onder verwijzing naar *Kamerstukken II*, 1991/92, 22 486, nr. 3, p. 20 en N. Frenk, *Kollektieve akties in het privaatrecht*, Deventer: Kluwer 1994, p. 126 en 131 - 132, waarin Jongbloed schrijft: "Nu het tweede lid voorafgaand overleg eist voor ontvankelijkheid [thans artikel 3:305a lid 3 onder c BW, toevoeging advocaat], heeft de vroeger in de rechtspraak ontwikkelde eis, dat feitelijke werkzaamheden moeten zijn ontplooid, sterk aan betekenis ingeboet."

<sup>378</sup> Onder meer vanwege het bepaalde in art. 11 EVRM.

<sup>379</sup> Onder meer in verband met het bepaalde in art. 6 EVRM.

<sup>380</sup> *Kamerstukken II* 2016/17, 34 608, nr. 3, p. 18; *Kamerstukken II* 2011/12, 33 126, nr. 3, p. 5, 12; *Kamerstukken II* 2011/12, 33 126, nr. 7, p. 9.

453. Daarnaast is Fossilvrij niet commercieel gedreven en heeft zij geen enkel financieel belang bij deze zaak. Ze richt zich volledig op haar statutaire doelstelling: opkomen voor de belangen van klimaat en derden.

454. Volledigheidshalve merkt Fossilvrij op dat zij niet gehouden zou moeten zijn te voldoen aan de nadere criteria die artikel 3:305a lid 2 BW stelt aan het waarborgvereiste, aangezien Fossilvrij meent dat zij in aanmerking komt voor toepassing van de uitzondering van lid 6 (zie par. 9.1). Mocht de uitzondering enkel gelden voor lid 2 sub a - e niet voor de aanhef van lid 2 van artikel 3:305a BW, dan geldt dat Fossilvrij ook voldoet aan de aanhef. In de aanhef is het representativiteitsvereiste opgenomen. Fossilvrij zal dit vereiste hieronder nader toelichten.

#### 9.4.2 Representativiteitsvereiste

455. Het gaat hierbij om de mate waarin een belangenorganisatie als representatief voor haar achterban kan worden gezien. Dat Fossilvrij representatief is voor behartiging van de belangen die in deze zaak centraal staan, is zonneklaar. Zij wordt breed als zodanig erkend.

- Fossilvrij heeft een track-record op het voeren van klimaatzaken. Zij was mede-eiser in de zaak van Milieudefensie tegen Shell waarin in 2021 vonnis is gewezen door de rechtbank Den Haag. Fossilvrij is ontvankelijk verklaard in haar vorderingen, en de zaak is door eisers gewonnen.<sup>381</sup>
- Fossilvrij heeft in januari 2022 vragenlijst uitgestuurd naar de achterban, en gevraagd waar de prioriteit voor deze achterban ligt. 95% van de achterban gaf aan “enthousiast” of “heel enthousiast” te zijn als Fossilvrij campagnes voert gericht op het aanpakken van misleidende fossiele reclames.<sup>382</sup>
- Fossilvrij wordt gesteund door 11.500 mensen die steun en interesse voor Fossilvrij hebben getoond door zich in te schrijven voor haar nieuwsbrief, en die dan ook met regelmaat meedoen met online en offline acties. Fossilvrij heeft meer dan 5.000 volgers op Twitter, 5.000 op Facebook en 2.000 op Instagram. Van januari 2021 tot juni 2022 ontving Fossilvrij NL van 3.212 personen donaties.

---

<sup>381</sup> Deze zaak betrof zoals bekend, een WCAM zaak en geen WAMCA zaak. Dat doet er niet aan af dat de rechtbank Den Haag heeft geoordeeld dat zij voldoende belang had bij de ingestelde actie (anders dan sommige andere eisers, die niet ontvankelijk in hun vorderingen zijn verklaard): “r.o. 4.2.5: **Het met de collectieve actie gediende belang moet in overeenstemming zijn met de statutaire doelstelling en moet ook feitelijk worden behartigd. Milieudefensie, Greenpeace Nederland, Fossilvrij NL, de Waddenvereniging, Both Ends en JMA voldoen aan deze eis.** ActionAid voldoet daar niet aan, omdat zij de belangen van Nederlandse ingezetenen onvoldoende daadwerkelijk behartigt om ontvankelijk te kunnen zijn. ActionAid heeft een breed geformuleerde mondiale statutaire doelstelling, met speciale aandacht voor Afrika. Zij is vooral actief in ontwikkelingslanden. Wat zij in Nederland doet, is gericht op ontwikkelingslanden, niet op de Nederlandse ingezetenen. Haar collectieve vordering moet daarom niet-ontvankelijk worden verklaard. 4.2.6. De andere ontvankelijkheidsvereisten van artikel 3:305 BW zijn terecht niet in geschil. **De collectieve vorderingen van Milieudefensie, Greenpeace Nederland, Fossilvrij NL, de Waddenvereniging, Both Ends en Jongeren Milieu Actief zijn dus ontvankelijk.**”[vet en onderstreping advocaat].

<sup>382</sup> <https://gofossilfree.org/nl/jullie-ideeen-over-de-fossilvrij-campagnes-in-2022/>.

# bB

- Fossilvrij wordt erkend als relevante klimaatorganisatie en financieel ondersteund door diverse gevestigde charitatieve instellingen, vaak na een due diligence onderzoek: 350.org (<https://350.org/>), The Sunrise Project (<https://sunriseproject.org/>), Patagonia (<https://www.patagonia.com/how-we-fund/>), en Grassroots (<https://grassrootsonline.org/>). In de periode 2018-2021 ontving de organisatie ook aanzienlijke financiering van de Nationale Postcode Loterij. Elk van deze goede doelenorganisaties heeft donaties en subsidies toegekend aan Fossilvrij nadat zij hun due diligence onderzoek naar Fossilvrij in positieve zin hadden afgesloten.
- Fossilvrij treedt geregeld op in televisieprogramma's zoals Kassa en VPRO tegenlicht. Daarnaast schrijft Fossilvrij geregeld opiniestukken in gerenommeerde kranten als het Financieel Dagblad en de Volkskrant. Kranten en radiozenders weten Fossilvrij te vinden bij onderwerpen die het klimaat aangaan. Verwezen zij naar (**Productie 31**) voor een overzicht over de afgelopen twee jaar.
- Fossilvrij is erkend en opgenomen als onderdeel van de European Citizens' Initiative on Ban Fossil Fuel Advertising and Sponsorships.<sup>383</sup>
- Fossilvrij wordt erkend door 'het veld', en is medeorganisator van de Klimaatmars 2022, samen met o.a. Greenpeace, Milieudefensie en FNV, waaraan meer dan 10.000 mensen deelnamen. Belangrijk aandachtspunt van de Klimaatmars was de *greenwashing* door KLM en krimp van de luchtvaart. Een vertegenwoordiger van Fossilvrij heeft voorafgaand aan de Klimaatmars over protest tegen de luchtvaart gesproken bij radioprogramma Vroege Vogels.



Beelden van de door Fossilvrij, Greenpeace, Milieudefensie en andere NGO's georganiseerde klimaatmars

2022

<sup>383</sup> <https://banfossilfuelads.org/about-us/>.



- Fossielvrij is onderdeel van de “Krimp de Luchtvaart”-coalitie, die in mei 2022 op zes regionale luchthavens demonstraties organiseerde, en nu een petitie heeft gelanceerd.<sup>384</sup>
  - Fossielvrij heeft met een spandoek: “duurzaam vliegen bestaat niet” gedemonstreerd bij het Tweede Kamer-debat over de verduurzaming van de luchtvaart op 16 juni 2022.
  - Fossielvrij demonstreerde in 2017, 2018 en 2019 met Fossielvrij Onderwijs tegen het kindermarketing- en lobby-festival van Shell (Generation Discover) in Den Haag en Rotterdam.
456. Of een belangenorganisatie voldoende representatief is, kan uit verschillende gegevens worden afgeleid. Een vastomlijnde invulling van dit begrip is niet gegeven, omdat dit tekort zou doen aan andere gegevens die er ook op kunnen wijzen dat een belangenorganisatie representatief is.<sup>385</sup>
457. De jurisprudentie en parlementaire stukken met betrekking tot de eerdere versies van artikel 3:305a BW laten ook zien dat representativiteit een breed palet is, waarbij diverse omstandigheden kunnen meewegen.
458. Voldoende is dat nauwkeurig wordt omschreven voor welke groep van personen de belangenorganisatie opkomt.<sup>386</sup> Fossielvrij komt, ingevolge artikel 3 lid 1 van haar statuten, op voor de volgende belangen:
- “3.1 De stichting stelt zich tot doel om ten behoeve van huidige en toekomstige generaties: Het op lokaal, regionaal en landelijk niveau bevorderen, beschermen, ondersteunen en bewerkstelligen van sociale-, milieu- en economische rechtvaardigheid en gezondheid, het wegnemen van de maatschappelijke legitimiteit van kolen-, olie- en gasbedrijven (zogenaamde “fossiele bedrijven”) en het bewerkstelligen van alternatieve aanwending van investeringen en middelen om daarmee de transitie naar een duurzame economie gebaseerd op hernieuwbare energie te versnellen.”*
459. Fossielvrij brengt deze procedure bij alle belanghebbenden onder de aandacht, onder meer in de vorm van nieuwsbrieven en een petitie. Zij zal voorafgaand aan de mondelinge behandeling daarover nadere informatie verstrekken.
460. Naast het representativiteitsvereisten van artikel 3:305a lid 2 BW, wordt in Titel 14a Rv gesproken over de “nauw omschreven groep” waarvoor wordt opgekomen (artikel 1018c onder b Rv, 1018e lid 1 onder a, lid 2 en lid 3 Rv).

---

<sup>384</sup> [www.krimpdeluchtvaart.nl](http://www.krimpdeluchtvaart.nl).

<sup>385</sup> *Kamerstukken II* 2003/04, 29414, 3, p. 15.

<sup>386</sup> *Kamerstukken II* 2016/17, 34608, 3, p. 19.

461. Fossielvrij wil hierbij vooropstellen dat de wetgever bij de invoering van Titel 14a Rv niet voor ogen had om een collectieve actie in het algemeen belang uit te sluiten.<sup>387</sup> De wetgever lijkt de invoering van Titel 14a Rv simpelweg niet voldoende over algemeen belang acties te hebben nagedacht (maar voornamelijk over schadeclaims, iets wat hier niet speelt). De hierbij ingestelde vordering is niet een groepsactie waarbij uiteindelijk individuele belangen nader zijn te individualiseren en er aanleiding kan zijn om individuen een “*opt-out*” (artikel 1018f lid 1 Rv) of een “*opt-in*” (artikel 1018f lid 5 Rv) te geven. Het misleidende aspect van de uitingen van KLM waar Fossielvrij tegen op komt, *greenwashing*, raakt echter *alle* huidige en toekomstige inwoners van Nederland op een negatieve wijze.<sup>388</sup> Het is wat merkwaardig om in dat verband van een “nauw omschreven groep” te spreken.
462. In de uitspraak van 15 mei 2021 inzake etnisch profileren kwam de Rechtbank Den Haag wel tot ontvankelijkheid, zonder daarbij over te gaan tot het bepalen van de nauw omschreven groep. <sup>389</sup> Zo ook in de zaak over de vergoeding van anticonceptie aan vrouwen boven de 18 jaar.<sup>390 391</sup>
463. Fossielvrij is dan ook van mening dat uw Rechtbank niet hoeft over te gaan tot het bepalen van een nauw omschreven groep omdat het in deze collectieve actie om een algemeen belang gaat. Indien uw Rechtbank van oordeel is dat zij mogelijk toch een nauw omschreven groep dient te definiëren dan verzoekt Fossielvrij uw Rechtbank om bij gelegenheid van de mondelinge behandeling een nadere toelichting over te kunnen geven, althans dat de groep wordt gedefinieerd als “*Alle ten tijde van het uitbrengen van de dagvaarding in Nederland wonende natuurlijke personen, en zij die geboren worden en in Nederland wonen na de datum van deze dagvaarding.*”

## 9.5 Aanvullende ontvankelijkheidseisen

### 9.5.1 Inleiding

464. Artikel 3:305a lid 3 BW bevat een aantal aanvullende ontvankelijkheidseisen voor belangenorganisaties. Fossielvrij zal hierna toelichten dat zij ook aan deze eisen voldoet: het bestuur heeft geen winstoogmerk, de collectieve vorderingen hebben een voldoende nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer en Fossielvrij heeft KLM uitgenodigd voor overleg. Dat gesprek heeft plaatsgevonden op 24 juni 2022. KLM heeft Fossielvrij er niet van kunnen

<sup>387</sup> Kamerstukken TK, 2017-2018, 34608, nr. 6.

<sup>388</sup> Zie ook prof. A.W. Jongbloed, in *GS Vermogensrecht, artikel 3:305a BW, aant. 8 (2022)* “Collectieve acties kunnen worden onderscheiden in groepsacties en algemeen-belangacties. Het verschil zit erin dat bij groepsacties de personen om wier belangen het gaat zijn te individualiseren, terwijl dat niet mogelijk is bij algemeen-belangacties, want daar betreft het belangen van zo'n algemeen karakter dat zij een facet vormen van vrijwel ieders bestaan.”

<sup>389</sup> Rechtbank Den Haag, 16 mei 2021, ECLI:NL:RBDHA:2021:10080 (Stichting Radar c.s./ De Staat).

<sup>390</sup> Rechtbank Den Haag, 2 juni 2021, (Clara Wichmann/ De Staat), maar te vinden in het WAMCA het register onder “Afgedane collectieve vorderingen”, “Collectieve vordering tegen de Staat der Nederlanden (Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport)”.

<sup>391</sup> Dit wordt door de Rechtbank Den Haag anders beoordeeld in een zaak tegen De Staat over de mogelijk concurrerende werkzaamheden van het CBS door een partij die de (o.a.) de belangen van (andere) marktonderzoekers behartigt. In die zaak wordt wel een nauw omschreven groep gedefinieerd. Zie Rechtbank Den Haag, 9 februari 2022, ECLI:NL:RBDHA:2022:1747 (MOA/De Staat).

overtuigen dat het in deze dagvaarding naar voren gebrachte, niet juist is, of dat een andere oplossing dan het instellen van deze procedure tot een vergelijkbaar of beter resultaat zou kunnen leiden.

## 9.5.2 *Geen winstoogmerk*

465. Artikel 3:305a lid 3, onderdeel a, BW bepaalt dat bestuurders betrokken bij de oprichting van een belangenorganisatie en hun opvolgers, geen rechtstreeks of middellijk winstoogmerk mogen hebben, dat via de belangenorganisatie wordt verwezenlijkt.

466. Fossielvrij voldoet hier aan, aangezien zij en haar bestuurders geen winstoogmerk hebben (artikel 3.3 van de statuten).<sup>392</sup>

## 9.5.3 *Voldoende nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer*

467. Ingevolge artikel 3:305a lid 3 sub b BW dient de collectieve vordering een voldoende nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer te hebben. Fossielvrij dient genoegzaam aannemelijk te maken dat:

- (i) het merendeel van de personen tot bescherming van wier belangen de rechtsvorderingen strekken, hun gewone verblijfplaats in Nederland hebben; of
- (ii) degene tegen wie de rechtsvordering zich richt, woonplaats in Nederland heeft en bijkomende omstandigheden wijzen op voldoende verbondenheid met de Nederlandse rechtssfeer; of
- (iii) de gebeurtenis of de gebeurtenissen waarop de rechtsvordering betrekking heeft, in Nederland heeft of hebben plaatsgevonden.

468. Ad (i): In de onderhavige procedure komt Fossielvrij op voor Nederlanders, die hun gewone verblijfplaats in Nederland hebben.

469. Ad (ii): KLM is gevestigd in Nederland. Ook vinden de onrechtmatige/misleidende gedragingen van KLM in Nederland plaats.

470. Ad (iii): dit vereiste verwijst naar de plaats waar daadwerkelijk de gebeurtenissen zich hebben voorgedaan. KLM heeft haar hoofdkantoor in Nederland en Schiphol is haar “thuishaven”. KLM draagt bij aan opwarming van de aarde, waarvan de gevolgen ook nu al in Nederland gevoeld worden. Het is geen verwijzing naar de plaats waar de directe schade is geleden.<sup>393</sup>

---

<sup>392</sup> (Productie 30).

<sup>393</sup> *Kamerstukken II* 2016/17, 34608, 3, p. 28.

471. Uit het voorgaande volgt dat de collectieve vorderingen in onderhavige procedure een meer dan voldoende nauwe band hebben met de Nederlandse rechtssfeer. Op basis van alle drie de mogelijkheden is er voldoende nauwe band met de Nederlandse rechtssfeer.

#### 9.5.4 *Fossielvrij heeft KLM uitgenodigd voor overleg*

472. Artikel 3:305a lid 3 onder c BW bepaalt dat Fossielvrij in de gegeven omstandigheden voldoende moet hebben getracht om het door haar gevorderde door middel van overleg met KLM te bereiken. Het in acht nemen van een termijn van twee weken na ontvangst door KLM van een verzoek tot overleg van Fossielvrij onder vermelding van het gevorderde is daarvoor voldoende.

473. Per brief van 24 mei 2022 heeft Fossielvrij KLM uitgenodigd voor overleg (**Productie 32**) en heeft daarbij een termijn gegeven van twee weken. KLM heeft op 3 juni 2022 gereageerd (**Productie 33**) en voorgesteld om een ontmoeting te beleggen in de week van 4 juli 2022. Fossielvrij heeft op 9 juni 2022 bij monde van haar advocaat daarop geantwoord dat de bespreking eerder diende plaats te vinden, uiterlijk in de week van 20 juni 2022 (**Productie 34**). Daarop stelde KLM voor de bespreking te laten plaatsvinden op 24 of 27 juni 2022 (**Productie 35**). Uiteindelijk vond de bespreking plaats op 24 juni 2022. Alhoewel een goed gesprek heeft plaatsgevonden over de problematiek, heeft KLM ook gezegd niet te zullen voldoen aan de verzoeken van Fossielvrij. Enkele dagen na de bespreking heeft Fossielvrij dan ook aan KLM laten weten zich vrij te achten juridische maatregelen te nemen.

474. Fossielvrij heeft zich ingespannen om tot een minnelijke regeling met KLM te komen, maar dat is helaas niet gelukt. Fossielvrij heeft voldaan aan het overlegvereiste van artikel 3:305a lid 3 sub c BW.

#### 9.6 **Conclusie**

475. Aan de vereisten van artikel 3:305a BW jo. artikel 1018c lid 1 Rv voor het instellen van een collectieve actie is zonder meer voldaan.

#### 10 **PROCESVERLOOP**

476. Fossielvrij meent dat niet in redelijkheid betwist kan worden dat zij ontvankelijk is in haar vorderingen. De wet schrijft echter voor dat de procedure is opgedeeld in twee: eerst moet de rechtbank beslissen over ontvankelijkheid, en pas daarna kan de rechtbank toekomen aan beoordeling van de zaak ten gronde. Deze tussenstap is geïntroduceerd om, als er sprake is van concurrerende belangenorganisaties, te kunnen beoordelen welke van die organisaties de exclusieve belangenbehartiger moet worden, en om de rechtbank een tussenbeslissing te kunnen laten geven zodat personen eventueel gebruik kunnen maken van hun “opt out” recht. Als zich niet een andere belangenorganisatie meldt (hetgeen ook niet voor de hand ligt maar wat duidelijk zal zijn drie maanden na datum inschrijving dagvaarding) dan hoeft daar vanaf

dat moment ook geen rekening mee te worden gehouden. Verder is het zo dat het geen zin heeft gebruik te maken van een opt-out recht in een algemeen belang zaak, zoals deze.

477. Het grote nadeel van de getrapte aanpak is dat procederen erg lang duurt en zeer kostbaar wordt. Fossilvrij heeft er rekening mee te houden dat het zo maar een jaar kan duren voordat aan de inhoudelijke behandeling van de zaak wordt toegekomen. Dat is bezwaarlijk om de volgende redenen:
- a. Het dient, zoals gezegd, vermoedelijk geen enkel doel.
  - b. Deze zaak heeft een spoedeisend karakter, in de zin dat voor het bereiken van het klimaatdoel van Parijs het van belang is dat in 2030 de CO<sub>2</sub>-emissies met 45% zijn afgenomen ten opzichte van 1990. Van die periode resteert op dit moment dus minder dan 8 jaar en de CO<sub>2</sub> en niet-CO<sub>2</sub> klimaatimpact van KLM bedraagt een aanzienlijk deel (ten minste 20%)<sup>394</sup> van de uitstoot van de Nederlandse economie (zie par. 4.2.2). Elk jaar telt.
  - c. Fossilvrij is een NGO, zonder winstoogmerk en de door haar gevoerde zaak dient geen enkel commercieel doel. Fossilvrij is afhankelijk van donaties voor haar bestaan en het voeren van procedures. Het is uiterst inefficiënt een jaar lang te procederen over ontvankelijkheid als daarover geen redelijke twijfel kan bestaan.
478. Met het oog daarop zal Fossilvrij overleg zoeken met KLM om te proberen overeenstemming te bereiken over de wijze waarop deze fase ofwel kan worden overgeslagen althans aanzienlijk kan worden verkort.

## **11 RECHTSMACHT EN TOEPASSELIJK RECHT**

479. Nu zowel Fossilvrij als KLM gevestigd zijn in Nederland, is de Nederlandse rechter bevoegd om van dit geschil kennis te nemen. Tevens is hierdoor Nederlands recht van toepassing op de vorderingen van Fossilvrij tegen de gedaagde.

## **12 BEWIJS**

480. Indien en voor zover het bewijs nog niet op alle onderdelen volledig geleverd wordt geacht, biedt Fossilvrij bewijs aan van al haar stellingen met alle middelen die tot haar beschikking staan. Hieronder valt ook het horen van getuigen, waaronder de bestuurders van Fossilvrij, de bestuurders van KLM, en de andere in deze dagvaarding genoemde deskundigen en

---

<sup>394</sup> Zie par. 91 waaruit volgt dat de uitstoot van de luchtvaart in Nederland (praktisch gezien: KLM) ongeveer 12.099 Mt is, wat neer komt op 6,38% van de Nederlandse uitstoot. Ook KLM's eigen opgave komt haar uitstoot in 2019 op bijna dezelfde omvang: 12.072 Mt. Omdat het non-CO<sub>2</sub> effect het negatieve klimaateffect verdrievoudigt, is het echte aandeel van KLM ruim 19%. Dit betreft echter alleen de directe uitstoot van de directe ondernemingsactiviteiten van KLM ('scope 1') De uitstoot die wordt veroorzaakt door de toeleveranciers van KLM ('scope 2') of afnemers ('scope 3') is niet meegewogen in deze berekening

# bB

personen en het in het geding brengen van nadere stukken. Fossielvrij aanvaardt daarbij vrijwillig geen enkele bewijslast die niet op haar rust.

481. Fossielvrij behoudt zich daarnaast het recht voor om aanvullende vorderingen tot het verkrijgen van informatie in te stellen over in deze dagvaarding genoemde en andere onderwerpen.

## 13 PETITUM

### REDENEN WAAROM

Fossielvrij de rechtbank verzoekt te oordelen als volgt, voor zover mogelijk uitvoerbaar bij voorraad:

#### Vordering I: exclusieve belangenbehartiger

Dat Fossielvrij ontvankelijk is in deze collectieve actieprocedure en wordt aangewezen als exclusieve belangenbehartiger.

#### Vordering II: definitie nauw omschreven groep

Indien de rechtbank van oordeel is dat zij dient te bepalen voor welke nauw omschreven groep personen de exclusieve belangenbehartiger de belangen in deze collectieve vordering behartigt in de zin van artikel 1018<sup>e</sup> lid 2 Rv: dat onderhavige collectieve actie op de navolgende groep van natuurlijke personen betrekking heeft, te weten alle ten tijde van het uitbrengen van de dagvaarding in Nederland wonende natuurlijke personen, en zij die geboren worden en in Nederland komen te wonen na de datum van deze dagvaarding;

#### Vordering III: opt-out mogelijkheid

Dat een ieder die in Nederland woonachtig is of domicilie heeft gedurende een periode van drie maanden na de aankondiging in de zin van artikel 1018f lid 3 Rv van de uitspraak tot aanwijzing van de exclusieve belangenbehartiger, de mogelijkheid zal hebben bij schriftelijk bericht aan de griffie van de rechtbank te laten weten zich van de behartiging van hun belangen in deze collectieve actie te onttrekken;

#### Vordering IV: verklaring voor recht

Dat voor recht wordt verklaard dat:

I. de door KLM gedane reclame -uitingen #1 tot en met #13 zoals hiervoor in hfst. 5 van het lichaam van de dagvaarding zijn beschreven en die suggereren dat vliegen duurzaam kan zijn of worden, om redenen zoals in het lichaam van deze dagvaarding gesteld, misleidend en onrechtmatig zijn en dat KLM dusdoende in strijd handelt met de in het lichaam van deze dagvaarding bedoelde fundamentele rechten en de Richtlijn OHP; en

de door KLM gedane reclame-uitingen #14 tot en met #19 zoals hiervoor in hfst. 5 van het lichaam van de dagvaarding zijn beschreven en die suggereren dat de aankoop of bijdrage aan een “compensatie”-product daadwerkelijk een deel van het klimaat effect van vliegen vermindert, absorbeert of compenseert om redenen zoals in het lichaam van deze dagvaarding gesteld, misleidend en onrechtmatig zijn en dat KLM dusdoende in strijd handelt met de in het lichaam van deze dagvaarding bedoelde fundamentele rechten en de Richtlijn OHP;

## Vordering V: verbod en bevel

- (i) Dat KLM wordt verboden om uiterlijk vanaf één week na dagtekening van het in dezen te wijzen vonnis:
  - a. de reclame-uitingen #1 tot en met #19 zoals hiervoor onder in hfst. 5 van het lichaam van de dagvaarding zijn beschreven of reclame-uitingen met een tekst gelijk of soortgelijk daaraan, alsmede waarin door aanprijzende bewoordingen wordt gesuggereerd dat vliegen, al dan niet met KLM, op een wijze kan worden gedaan vanuit oogpunt van klimaatverandering “duurzaam” of “verantwoord” kan plaatsvinden, te doen in enigerlei vorm of op enigerlei wijze, openbaar te maken of te doen maken,
- (ii) Dat KLM wordt gelast om:
  - a. binnen één week na dagtekening van het in dezen te wijzen vonnis, op eigen kosten de reclame-uitingen #1 tot en met #19 zoals hiervoor in hfst. 5 van het lichaam van de dagvaarding zijn beschreven, en uitlatingen die daarop variëren maar wezenlijk dezelfde strekking hebben, te verwijderen en verwijderd te houden van alle media waarop die uitingen zijn verspreid, waaronder begrepen maar niet beperkt tot de website van KLM, haar social media kanalen, door KLM zelf in omloop gebrachte folders, flyers en tijdschriften, (video)advertenties online of in print-media, of anderszins; en
  - b. binnen één week na dagtekening van het in dezen te wijzen vonnis, op eigen kosten de reclame-uitingen #1 tot en met #19 zoals hiervoor in hfst. 5 van het lichaam van de dagvaarding zijn beschreven te rectificeren door:
    - i. het verzenden van brieven aan alle personen en instellingen aan wie KLM tickets heeft uitgegeven tussen 1 december 2021 en 23 mei 2022, op briefpapier van KLM, waarbij gebruik wordt gemaakt van de gebruikelijke huisstijl van KLM voor correspondentie met haar klanten, per post en per e-mail met daarin, met uitzondering van de adressering, datering en afsluiting, overigens uitsluitend de tekst zoals weergegeven in Bijlage A bij deze dagvaarding, of een andere tekst van dezelfde aard en strekking die de rechtbank geboden acht, en zonder dat op andere wijze in enigerlei zin aan doel en strekking van de (kenbaarheid van de ) rectificatie afbreuk wordt gedaan;
    - ii. het plaatsen van een duidelijke en goed leesbare, in de huisstijl van KLM op te maken rectificerende advertentie van een halve pagina in vijf landelijke dagbladen (Trouw, AD, Telegraaf, Volkskrant en NRC) op de achterpagina van die dagbladen, zonder enig commentaar of enige toevoeging in welke vorm dan ook met de tekst zoals weergegeven in Bijlage B bij deze dagvaarding, of een andere tekst van dezelfde aard die de rechtbank geboden acht, opgemaakt



# bB

conform goed drukkersgebruik, in een rood kader met het logo van KLM, onder de kop “RECTIFICATIE”;

- iii. het gedurende vier weken, of een zodanige termijn die de rechtbank geboden acht, plaatsen van een duidelijke en goed leesbare, in de huisstijl van KLM op te maken rectificerende tekst op al haar online marketinguitingen waaronder banners en alle social media accounts (Instagram, Twitter, LinkedIn etc.), die zichtbaar blijft tijdens scrollen in enige richting, met de tekst en in de vorm zoals opgenomen in Bijlage C bij deze dagvaarding, of een andere tekst van dezelfde aard die de rechtbank geboden acht;
- c. binnen drie dagen na verzending van bovenbedoelde rectificatiebrieven aan de raadsliden van Fossielvrij een afschrift te zenden van één van de verzonden rectificatiebrieven, gedateerd maar waarin de gegevens die betrekking hebben op de geadresseerde onleesbaar zijn gemaakt, vergezeld van een door een Nederlandse deurwaarder of notaris afgegeven bevestiging dat de rectificatie in die vorm is verzonden door KLM aan de in het vonnis gespecificeerde groep personen en instellingen; en
- d. binnen één week na dagtekening van het in dezen te wijzen vonnis, op eigen kosten op een prominente plek op de homepage van de KLM website, de website-bookingstool en op de vliegtickets die voor haar vluchten worden uitgegeven, een goed leesbare waarschuwingstekst weer te geven of te laten weergegeven luidend “*Vliegtuigen verbruiken fossiele brandstof en dragen bij aan klimaatverandering*”, in de huisstijl van KLM en in een lettertype dat groter is dan het kleinste lettertype dat op dezelfde plaats weergegeven wordt.

## Vordering VI: Dwangsom

Het onder V gevorderde op straffe van verbeurte van een dwangsom van EUR 100.000, of een ander bedrag dat de rechtbank geboden acht, voor iedere keer dat KLM geheel of gedeeltelijk in strijd handelt met (één of meer onderdelen) van de sub V gevorderde verbod en/of (één of meer) bevelen, in die voege dat deze dwangsom evenzoveel keer verschuldigd zal zijn als (onderdelen van) het genoemde verbod wordt overtreden en/of (onderdelen van) de genoemde bevelen niet worden nagekomen, alsmede een dwangsom van EUR 25.000 of een ander bedrag dat de rechtbank geboden acht, per dag dat de betreffende overtreding respectievelijk niet nakoming voortduurt, daarbij ieder gedeelte van een dag als een hele gerekend;

## Vordering VII: proceskosten en vergoedingen

Gedaagde te veroordelen tot vergoeding aan Fossielvrij van de buitengerechtelijke kosten en (proces)kosten (artikel 6:96 BW en artikel 1018l lid 2 Rv), zijnde:

# bB

- (i) de volledige door Fossielvrij gemaakte buitengerechtelijke kosten, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen vonnis tot aan de dag van algehele voldoening, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet; en
- (ii) de kosten die Fossielvrij zal maken in verband met de handelingen die Fossielvrij in haar hoedanigheid van (mede) exclusieve belangenbehartiger tot aan het eindvonnis geacht zal worden uit te voeren, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen eindvonnis tot aan de dag van algehele voldoening, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet;

welke bedragen (i) en (ii) nader zijn te begroten.

De kosten dezes zijn voor mij, deurwaarder

---

Deze zaak wordt behandeld door  
Mrs. F.M. Peters, A.J. van Wees en M.G.J. Gommer

**bureau Brandeis**

Sophialaan 8, 1075 BR Amsterdam

T: 020 7606 505 / F: 020 7 606 555

info@bureaubrandeis.com / bureaubrandeis.com

## BIJLAGE A

Tekstvoorbeeld voor rectificatiebrieven die KLM aan haar klanten dient te sturen.

Betreft: rectificatie inzake onze duurzaamheids-claims

Geachte [NAAM]

*KLM biedt u haar excuses aan voor het doen van onjuiste en misleidende mededelingen over de duurzaamheid van vliegen en over de mogelijkheid tot zogenaamde CO<sub>2</sub>-compensatie in haar reclames en op haar website. Met deze brief wil KLM de onjuiste indruk die door haar marketing en reclame is gewekt recht te zetten.*

### **Wetenschappelijke consensus: vliegen schaadt het klimaat**

*Er bestaat wetenschappelijke consensus over dat een snelle en drastische vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, zoals CO<sub>2</sub>, in alle sectoren nodig om de redelijke kans te behouden de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5 °C zoals afgesproken is in het Klimaatakkoord van Parijs. De komende jaren zijn daarbij doorslaggevend.*

*Gevaarlijke klimaatverandering is overal ter wereld al voelbaar. De wereldwijde uitstoot van broeikasgassen blijft echter stijgen en de wereld is op weg naar een catastrofale opwarming. Meer informatie vindt u [hier](#).*

*Bij verbranding van fossiele brandstoffen, zoals kerosine in vliegtuigmotororen, komt veel CO<sub>2</sub> vrij. Dat is de belangrijkste oorzaak van gevaarlijke klimaatverandering. Vliegen verergert dus de klimaatverandering. Vliegen heeft ook andere effecten, zoals stikstof uitstoot en condenssporen, die een aanzienlijke invloed hebben op het klimaat. Een vlucht boeken is voor consumenten het product met de hoogste uitstoot dat zij kunnen kopen.*

### **Minder vliegen is het enige dat KLM kan doen om de schade aan het klimaat te beperken**

*Alternatieve brandstoffen (waaronder "duurzame vliegtuigbrandstoffen" of "SAF") en toekomstige technologie kunnen vliegen niet op tijd "duurzaam" maken, in lijn met het klimaatdoel van het Klimaatakkoord van Parijs. Vliegen moet onmiddellijk worden teruggedrongen om dat klimaatdoel te kunnen halen. Het was daarom onjuist misleidend dat wij spraken van "duurzaam vliegen". Meer informatie over de noodzaak om vliegen te verminderen is [hier](#) beschikbaar.*

# bB

***Het beleid van KLM is echter gericht op groei en het uitstoten van meer CO<sub>2</sub>.***

*KLM is van plan te blijven groeien. Zolang wij groeien, zal de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van ons bedrijf toenemen. Onze suggestie dat onze uitstoot zal afnemen en dat vliegen “duurzaam” of “verantwoord” kan plaatsvinden, en door vliegen met KLM een “duurzamere toekomst” dichterbij komt, was onjuist en misleidend.*

***De klimaatschade wordt niet beperkt door een financiële bijdrage te doen aan KLM's CO<sub>2</sub>ZERO programma.***

*Wij voerden een marketing campagne genaamd “CO<sub>2</sub>ZERO”. In dat kader voeren wij consumenten om kleine financiële bijdragen aan herbebossingsprojecten of de kosten van het gebruik van kleine hoeveelheden alternatieve brandstoffen. Wij zeiden dat dit het negatieve klimaateffect van vliegen zou "compenseren", "verminderen" of dienen als "offsetting". Dat is alleen niet waar. De betalingen dragen niet bij aan het bereiken van het klimaatdoel van het Klimaatakkoord van Parijs. De naam "CO<sub>2</sub>ZERO" van onze marketing-campagne, was onjuist en misleidend.*

*De enige manier om het effect van vliegen op het klimaat zinvol te verminderen en bij te dragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen, is door niet te vliegen.*

*Hoogachtend,*

*[naam en handtekening CEO]*

## **BIJLAGE B**

### Tekstvoorstel voor de rectificatie die KLM dient te publiceren in Nederlandse dagbladen

#### *RECTIFICATIE*

*KLM heeft onjuiste en misleidende mededelingen gedaan over de duurzaamheid van vliegen en over de mogelijkheid tot zogenaamde CO<sub>2</sub>-compensatie in haar reclames en op haar website. Op deze plaats wil KLM de onjuiste indruk die door haar marketing en reclame is gewekt recht te zetten.*

#### **Wetenschappelijke consensus: vliegen schaadt het klimaat**

*Er bestaat wetenschappelijke consensus over dat een snelle en drastische vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, zoals CO<sub>2</sub>, in alle sectoren nodig is om de redelijke kans te behouden de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5 °C, zoals afgesproken is in het Klimaatakkoord van Parijs. De komende jaren zijn daarbij doorslaggevend.*

*Gevaarlijke klimaatverandering is overal ter wereld al voelbaar. De wereldwijde uitstoot van broeikasgassen blijft echter stijgen en de wereld is op weg naar een catastrofale opwarming. Meer informatie vindt u [hier](#).*

*Bij verbranding van fossiele brandstoffen, zoals kerosine in vliegtuigmotororen, komt veel CO<sub>2</sub> vrij. Dat is de belangrijkste oorzaak van gevaarlijke klimaatverandering. Vliegen verergert dus de klimaatverandering. Vliegen heeft ook andere effecten, zoals stikstof uitstoot en condenssporen, die een aanzienlijke invloed hebben op het klimaat. Een vlucht boeken is voor consumenten het product met de hoogste uitstoot dat zij kunnen kopen.*

#### **Minder vliegen is het enige dat KLM kan doen om de schade aan het klimaat te beperken**

*Alternatieve brandstoffen (waaronder "duurzame vliegtuigbrandstoffen" of "SAF") en toekomstige technologie kunnen vliegen niet op tijd "duurzaam" maken, in lijn met het klimaatdoel van het Klimaatakkoord van Parijs. Vliegen moet onmiddellijk worden teruggedrongen om dat klimaatdoel te kunnen halen. Het was daarom onjuist misleidend dat wij spraken van "duurzaam vliegen". Meer informatie over de noodzaak om vliegen te verminderen is [hier](#) beschikbaar.*

# bB

***Het beleid van KLM is echter gericht op groei en het uitstoten van meer CO<sub>2</sub>.***

*KLM is van plan te blijven groeien. Zolang wij groeien, zal de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van ons bedrijf toenemen. Onze suggestie dat onze uitstoot zal afnemen en dat vliegen “duurzaam” of “verantwoord” kan plaatsvinden, en door vliegen met KLM een “duurzamere toekomst” dichterbij komt, was onjuist en misleidend.*

***De klimaatschade wordt niet beperkt door een financiële bijdrage te doen aan KLM's CO<sub>2</sub>ZERO programma.***

*Wij voerden een marketing campagne genaamd “CO<sub>2</sub>ZERO”. In dat kader vroegen wij consumenten om kleine financiële bijdragen aan herbebossingsprojecten of de kosten van het gebruik van kleine hoeveelheden alternatieve brandstoffen. Wij zeiden dat dit het negatieve klimaateffect van vliegen zou "compenseren", "verminderen" of dienen als "offsetting". Dat is alleen niet waar. De betalingen dragen niet bij aan het bereiken van het klimaatdoel van het Klimaatakkoord van Parijs. De naam "CO<sub>2</sub>ZERO" van onze marketing-campagne, was onjuist en misleidend.*

*De enige manier om het effect van vliegen op het klimaat zinvol te verminderen en bij te dragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen, is door niet te vliegen.*

*Hoogachtend,*

*[naam en handtekening CEO]*

# bB

## **BIJLAGE C**

### Tekstvoorstel voor de rectificatie/banner die KLM dient te publiceren/tonen op sociale media

*Correctie op KLM-advertenties: Er bestaat niet zoiets als “duurzaam” vliegen - vliegen moet onmiddellijk worden teruggedrongen om in lijn te zijn met het doel van het Klimaatakkoord van Parijs.*