

Rechtbank Amsterdam

Zaaknummer / Rolnummer: C/13/719848

Roldatum: 18 januari 2023

**CONCLUSIE VAN ANTWOORD OP DE VOET VAN  
ARTIKEL 1018C LID 5 Rv, LAATSTE VOLZIN**

inzake:

**Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V.**, gevestigd te  
Amstelveen

gedaagde

advocaten: mrs. B.M. Katan en V.M.Y. van 't Lam

tegen:

**Stichting ter bevordering van de Fossilvrij-beweging.**  
gevestigd te Amsterdam

eiseres

advocaten: mrs. F.M. Peters, A.J. van Wees en M.G.J. Gommer

## Inhoudsopgave

1.	Inleiding .....	1
2.	Partijen .....	2
2.1.	Fossielvrij.....	2
2.2.	KLM .....	3
3.	Het duurzaamheidsbeleid van KLM .....	4
3.1.	Het Klimaatakkoord van Parijs.....	4
3.2.	Doelstelling KLM voor 2030: relatief 30%, absoluut 12% minder CO <sub>2</sub> -uitstoot.....	5
3.3.	Doelstelling sector (onderschreven door KLM) voor 2050: netto nul CO <sub>2</sub> - uitstoot .....	8
3.4.	De Fly Responsibly campagne.....	8
3.5.	Lobby-activiteiten KLM .....	11
4.	Onjuiste voorstelling van zaken door Fossielvrij.....	12
4.1.	Inleiding .....	12
4.2.	Uitstoot van 'de luchtvaartsector' .....	12
4.3.	SAF .....	15
5.	Feiten die aan de vordering van Fossielvrij vooraf gingen .....	16
5.1.	Politieke initiatieven voor een verbod op fossiele reclame hebben gefaald .....	16
5.2.	KLM wijzigde uitingen al vóór de dagvaarding .....	18
5.2.1.	Inleiding .....	18
5.2.2.	RCC 2020: 2 x Biofuel .....	18
5.2.3.	RCC 2022: CO <sub>2</sub> ZERO en CO <sub>2</sub> -neutraal.....	20
6.	Geen serieuze poging tot schikken.....	24
6.1.	Inleiding .....	24
6.2.	Contacten tussen (de advocaten van) Fossielvrij en KLM .....	24
6.3.	Het gaat Fossielvrij niet om de uitingen .....	26
6.4.	Niet voldaan aan artikel 3:305a lid 3 sub c BW .....	28
7.	Fossielvrij heeft geen rechtens te respecteren belang .....	29
7.1.	Inleiding .....	29
7.2.	Doel van Fossielvrij: krimp van de luchtvaartsector .....	29

# Stibbe

7.3. Duurzaamheidsuitingen maken niet het verschil tussen wel en niet vliegen .....	31
7.4. Geen effect op het klimaat .....	33
7.5. Fossilvrij streeft geen consumentenbelang na.....	34
7.6. Publicitair belang is onvoldoende belang .....	35
7.7. Uitingen zijn al gewijzigd.....	36
8. Fossilvrij is niet representatief .....	36
9. Procesorde.....	39
10. Slotsom.....	41
Conclusie .....	41
Lijst van producties.....	42

## 1. INLEIDING

1. De dagvaarding van eiseres (**Fossielvrij**) hinkt op twee gedachten. Het *doel* van Fossielvrij is het tegengaan van gevaarlijke klimaatverandering. Wat Fossielvrij daartoe noodzakelijk acht, is krimp van de gehele luchtvaartsector. De eerste zestig pagina's van de dagvaarding lezen als een opmaat naar een 'krimpvordering' zoals die tegen Shell aanhangig is gemaakt. De *vorderingen* van Fossielvrij behelzen echter niet meer dan een verbod op het doen van bepaalde uitingen die Fossielvrij misleidend acht, ingesteld jegens één luchtvaartmaatschappij.
2. Die dubbelzinnigheid zat ook al in de brief die Fossielvrij op 24 mei 2022 aan gedaagde (**KLM**) stuurde, met daarin een uitnodiging tot het voeren van overleg. Pas bij dat overleg bleek dat Fossielvrij slechts een vordering zou instellen ten aanzien van een aantal duurzaamheidsuitingen van KLM. Toen KLM mededeelde dat zij bezig was die uitingen aan te passen, was dat voor Fossielvrij echter geen reden om te wachten met dagvaarden. En toen KLM vervolgens de voorgenomen wijzigingen in de uitingen voorlegde aan Fossielvrij met het verzoek om input, kwam er geen enkel concreet commentaar op de nieuwe uitingen terug. In plaats daarvan gaf Fossielvrij de boodschap af dat haar klacht er "*in de kern op neerkomt*" dat de enige manier om vliegen duurzaam te maken is: niet of minder vliegen.
3. Fossielvrij haalt in de dagvaarding onderzoeken aan waaruit zou blijken dat reclames van luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks verantwoordelijk zijn voor een aanzienlijke CO<sub>2</sub>-uitstoot.<sup>1</sup> Fossielvrij is een petitie gestart voor een algeheel verbod op het maken van reclame voor vliegreizen (zie par. 5.1), maar deze collectieve actie is van een heel andere orde: deze richt zich alleen tegen bepaalde uitingen van KLM op het gebied van duurzaamheid. Naar eigen zeggen van Fossielvrij spelen die uitingen in op "*de aarzelingen die mensen inmiddels kunnen hebben ten aanzien van vliegen*". De uitingen zouden de Nederlanders die aarzelen, ervan weerhouden om vliegreizen te vermijden, stelt Fossielvrij.<sup>2</sup>
4. Fossielvrij maakt op geen enkele manier aannemelijk dat er in Nederland minder vliegtickets zouden worden verkocht indien KLM hetzij prominenter zou maken dat vliegen geen duurzame vorm van reizen is, hetzij helemaal niet meer over duurzaamheid zou communiceren. Consumenten *weten* dat vliegen momenteel verre van duurzaam is. KLM vertelt hen dat ook. Bij het nemen van beslissingen over reizen, geven alleen vaak andere overwegingen dan duurzaamheid de doorslag. Er is geen reden om te verwachten dat dit binnen afzienbare termijn zal veranderen. In die omstandigheden kan KLM er beter voor zorgen dat de vliegreizen die klanten van KLM hoe dan ook boeken, duurzamer worden. Daar zet KLM vol op in, en daarvoor is het nodig dat KLM haar klanten kan stimuleren om te kiezen voor opties die hun reis duurzamer kunnen maken.
5. Dat roept de vraag op wat voor zin deze collectieve actie heeft. Het aantal vliegreizen zal er niet door afnemen, en Fossielvrij is niet een organisatie die opkomt voor misleide

---

<sup>1</sup> Dagvaarding, p. 43-46.

<sup>2</sup> Dagvaarding, nrs. 121-122.

consumenten. Daar komt bij dat KLM haar duurzaamheidsuitingen inmiddels heeft aangepast naar aanleiding van uitspraken van de Reclame Code Commissie (zie par. 5.2).

6. Dit alles leidt ertoe dat Fossielvrij niet-ontvankelijk moet worden verklaard. In de eerste plaats heeft Fossielvrij geen serieuze poging tot schikken gedaan ten aanzien van de uitingen die het onderwerp zijn van deze procedure (artikel 3:305a lid 3 sub c BW) – het gaat haar ook helemaal niet om die uitingen; zie daarover hoofdstuk 6. Ten tweede heeft Fossielvrij geen belang bij deze actie (artikel 3:303 BW). De (klimaat)belangen van "*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*"<sup>3</sup> zijn niet gediend met de door Fossielvrij ingestelde vordering, althans die belangen zijn onvoldoende gewaarborgd (artikel 3:305a lid 1 BW); zie daarover hoofdstuk 7. Tot slot ontbreekt het Fossielvrij aan representativiteit voor de belangen van potentieel misleide consumenten – dat zijn de belangen die relevant zijn met het oog op de ingestelde vorderingen (artikel 3:305a lid 2, aanhef BW); dat wordt behandeld in hoofdstuk 8. In hoofdstuk 9 zal KLM kort ingaan op de verdere procesorde.
7. In deze conclusie zal KLM de gronden voor niet-ontvankelijkheid nader toelichten. Daarbij zal zij ook aan de orde stellen dat de feitelijke stellingen die Fossielvrij in de dagvaarding heeft opgenomen, veelal onjuist zijn of een verkeerd beeld schetsen. Vergelijkingen kloppen niet of zijn niet te controleren; er worden niet-relevante uitspraken gedaan over de luchtvaartsector als geheel of de Nederlandse luchtvaartsector en over reclame voor vliegretournees in het algemeen in plaats van over duurzaamheidsuitingen; citaten en illustraties zijn soms onvindbaar in de genoemde bronnen of hebben in het geheel geen bronvermelding. Dat komt aan de orde in hoofdstuk 4. KLM zal haar stellingen en betwistingen op dit vlak mogelijk aanvullen gedurende het verdere verloop van deze procedure, mocht uw rechtbank Fossielvrij ontvankelijk verklaren.
8. Om misverstanden te voorkomen: dit alles betekent niet dat KLM de rol van de luchtvaart in de klimaatverandering bagatelliseert. KLM realiseert zich dat ook zij een verantwoordelijkheid heeft in het beperken van de opwarming van de aarde, en zij spant zich er volop voor in om haar diensten duurzamer te maken. Dat licht KLM toe in hoofdstuk 3.

## 2. PARTIJEN

### 2.1. Fossielvrij

9. Fossielvrij heeft blijkens haar statuten een zeer breed doel, namelijk 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*

---

<sup>3</sup> Dit is de nauw omschreven groep waarvoor Fossielvrij stelt op te komen, zie dagvaarding, nr. 463; petitum, vordering II (p. 152).

*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."*<sup>4</sup>

10. KLM is naar gewoon spraakgebruik geen kolen-, olie- of gasbedrijf en de vordering van Fossilvrij is niet gericht op hernieuwbare energie, maar KLM zal hier niet betogen dat de statuten van Fossilvrij zich niet lenen voor de onderhavige vordering. Waar het om gaat is dat Fossilvrij erop is gericht om gevaarlijke klimaatverandering tegen te gaan door "een einde te maken aan de macht van de fossiele industrie".<sup>5</sup>

## **Ons doel**

**Ons langetermijndoel is om een einde te maken aan de macht van de fossiele industrie om de klimaatcrisis te beteugelen en klimaatrechtvaardigheid te bereiken. Dit doel gaan we behalen door het opbouwen van burgermacht van onderop.**

11. Zij heeft hiertoe in het verleden verschillende initiatieven ontplooid, die allemaal tot doel hebben om de politieke besluitvorming en publieke opinie ten aanzien van dit thema te beïnvloeden. Fossilvrij heeft in het verleden pensioenfonds ABP bewogen te stoppen met investeren in fossiele bedrijven<sup>6</sup> en ING opgeroepen te stoppen te investeren in kolen, olie en gas.<sup>7</sup> Een doelstelling om consumenten te beschermen, heeft Fossilvrij niet. Een *track record* op het gebied van het tegengaan van misleidende reclame-uitingen evenmin.

## 2.2. **KLM**

12. KLM is een luchtvaartmaatschappij met als thuishaven luchthaven Schiphol bij Amsterdam. Zij is de oudste luchtvaartmaatschappij ter wereld die nog onder haar oorspronkelijke naam opereert. KLM vervoerde in 2019 35,1 miljoen passagiers<sup>8</sup> en is één van de tien grootste werkgevers van Nederland. Via haar netwerk met 92 Europese en 70 intercontinentale bestemmingen biedt KLM directe verbindingen met belangrijke steden en economische centra over de hele wereld, verbindt zij culturen en brengt zij mensen dicht bij elkaar.<sup>9</sup>
13. KLM is de houdstervennootschap van de KLM Groep, waarvan onder meer de 100%-dochtervennootschappen Transavia Airlines C.V., KLM Cityhopper B.V., KLM Cityhopper UK Ltd. en Martinair Holland N.V. deel uitmaken. Reclame-uitingen van deze

<sup>4</sup> Artikel 3 lid 1 Statuten Fossilvrij, Productie 30 bij de dagvaarding.

<sup>5</sup> Zie <https://gofossilfree.org/nl/theoryofchange/>.

<sup>6</sup> Zie <https://gofossilfree.org/nl/abp/#video>.

<sup>7</sup> Zie <https://gofossilfree.org/nl/ing-fossilvrij/#petitie>.

<sup>8</sup> Zie <https://nieuws.klm.com/recordaantal-passagiers-voor-klm-in-2019/>.

<sup>9</sup> Zie <https://www.klm.nl/information/corporate/company-profile>.

dochtervennootschappen zijn geen onderdeel van deze procedure. Datzelfde geldt voor Air France-KLM S.A. (**Air France-KLM**), de in Amsterdam en Parijs beursgenoteerde holding waarin KLM actief is, en voor luchtvaartmaatschappijen Air France en Air France Hop. Uitsluitend KLM is gedaagde.

### 3. HET DUURZAAMHEIDSBELEID VAN KLM

#### 3.1. Het Klimaatakkoord van Parijs

14. Voor een goed begrip van het verweer van KLM is van belang dat uw rechtbank een correct beeld heeft van het algemene duurzaamheidsbeleid van KLM.
15. Het doel van het Klimaatakkoord van Parijs is om de opwarming van de aarde te beperken tot *well below* 2° C vergeleken met pre-industriële niveaus, met een ambitie tot 1,5° C. In het Klimaatakkoord van Parijs heeft elk deelnemend land de verplichting op zich genomen om zijn CO<sub>2</sub>-uitstoot met een bepaalde hoeveelheid te verminderen (*national defined contribution*) om dat doel te bereiken. De internationale afspraken rondom klimaatdoelen voor de internationale luchtvaart worden vanwege hun grensoverschrijdende karakter opgesteld door de International Civil Aviation Organization (**ICAO**). Een onderdeel hiervan is bijvoorbeeld het Carbon Offsetting Scheme for International Aviation (**CORSIA**), waarbij luchtvaartmaatschappijen betalen voor *carbon offset* projecten (zoals herbebossing).<sup>10</sup> Niettemin onderschrijft KLM het Klimaatakkoord van Parijs en wil zij méér doen dan waartoe CORSIA haar verplicht.
16. Fossielvrij verwijt KLM dat zij en de luchtvaartindustrie zouden rekenen op een verdere "*business as usual*" groei van het luchtverkeer. Volgens Fossielvrij is dat in strijd met de doelstelling uit het Klimaatakkoord van Parijs.<sup>11</sup> Deze beweringen zijn onjuist.
17. Ten eerste rekenen KLM en de luchtvaartindustrie niet op *business as usual* groei. In september 2022 heeft ICAO de voorziene groei van de passagierluchtvaart juist naar beneden bijgesteld. Eerder verwachtte ICAO een groei van 4,2% op jaarbasis tot 2050. Dat is bijgesteld naar 2,6% jaarlijkse groei tot 2028 en 3,6% jaarlijkse groei tot 2050 (**Productie 1**).<sup>12</sup> Het *Science Based Target initiative* (**SBTi**, zie nr. 23) neemt aan dat de luchtvaartsector de komende tien jaar jaarlijks 2,9% zal groeien. Ook KLM gaat uit van groei, maar wel van een lagere groei voor haarzelf dan voor de luchtvaartsector als geheel.<sup>13</sup>
18. KLM moet de middelen kunnen genereren die zij nodig heeft om haar activiteiten duurzamer te maken. Uit onderzoek blijkt dat consumenten hun vliegconsumptie niet of nauwelijks aanpassen om hun impact op het klimaat te beperken, ook niet als zij zich zorgen maken om

---

<sup>10</sup> Zie <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>.

<sup>11</sup> Dagvaarding, nr. 6.

<sup>12</sup> Ook te vinden op <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Post-Covid-Forecasts-Scenarios.aspx>. Het gaat hier om een *Compound Annual Growth Rate*, dus een samengesteld jaarlijks groeipercentage ('groei op groei', zoals samengestelde rente inhoudt 'rente op rente'). De voorziene groei van luchtvrachtvervoer is ook te lezen in Productie 1.

<sup>13</sup> Zie Klimaatactieplan KLM, Productie 2 bij de dagvaarding, p. 17.

klimaatverandering.<sup>14</sup> Krimp van het aantal passagiers lijkt in die context niet realistisch.<sup>15</sup> De planeet heeft verduurzaming van de luchtvaart daarom hard nodig. Dat is dan ook de inzet van KLM's duurzaamheidsbeleid.

19. Ten tweede is groei van het luchtverkeer op zich niet in strijd met de doelstelling uit het Klimaatakkoord van Parijs. Uit het Klimaatakkoord van Parijs volgt immers ook dat het versnellen, aanmoedigen en mogelijk maken van innovatie essentieel is voor een effectieve langetermijnreactie op klimaatverandering en het bevorderen van economische groei en duurzame ontwikkeling.<sup>16</sup> Gezien de voorziene groei van het aantal passagiers, is het noodzakelijk voor de luchtvaartsector in te zetten op innovatie. Ook de *Green Deal* van de EU zet in op groei. In de woorden van Commissievoorzitter Ursula von der Leyen: "*De Europese Green Deal is onze groeistrategie waarmee we op weg zijn naar een koolstofvrije economie.*"<sup>17</sup>
20. Dat de huidige klimaatdoelstellingen van KLM bijdragen aan het Klimaatakkoord van Parijs is recentelijk gevalideerd door SBTi, zie par. 3.2. Wel is het een gegeven dat de luchtvaartsector een *hard to abate* sector is (**Productie 3**, p. 6). De sector is vrijwel uitsluitend afhankelijk van fossiele brandstoffen en heeft, anders dan bijvoorbeeld de energie- of de wegtransportsector, op korte termijn praktisch geen alternatieven. Dit betekent dat van een luchtvaartmaatschappij niet dezelfde reductiepercentages gevergd kunnen worden als van sommige andere sectoren. Dat is ook de opvatting van SBTi.

### 3.2. Doelstelling KLM voor 2030: relatief 30%, absoluut 12% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot

21. Het duurzaamheidsbeleid van KLM is voortdurend in ontwikkeling. In april 2022 heeft KLM haar klimaatactieplan gepubliceerd (Productie 2 bij de dagvaarding), waarin zij heeft toegelicht dat zij in 2030 relatief 30% minder CO<sub>2</sub> wil uitstoten (dus per passagierskilometer) en in absolute zin 12% minder CO<sub>2</sub> wil uitstoten vergeleken met 2019. Dit betreft zowel scope 1 emissies (directe emissies van de vliegoperatie) als scope 3 emissies (emissies in de

---

<sup>14</sup> Zie bijvoorbeeld N. Cocolas e.a., 'Consumer attitudes towards flying amidst growing climate concern', *Journal of Sustainable Tourism* 2021, afl. 6, p. 944-963 (**Productie 2**): "A wealth of research suggests travellers are generally unwilling to voluntarily reduce their flights (Becken, 2007; Büchs, 2017; Cohen et al., 2013; Hares et al., 2010; Higham et al., 2016). A number of studies have explored the disconnect between general climate concern and attitudes towards flying, highlighting the differing applications of climate concern in the 'home' versus 'away' contexts (Barr et al., 2011; Higham et al., 2016). Consistencies between environmental concern and behaviour evident in the home environment do not extend to the holiday context (Alcock et al., 2017), where environmental concerns are often suspended (Barr et al., 2011)." Zie ook <https://nos.nl/nieuwsuur/artikel/2243926-we-weten-dat-vliegen-slecht-is-maar-sussen-ons-geweten-en-doen-het-toch>.

<sup>15</sup> Ook Fossielvrij gaat ervan uit dat het aantal vliegbewegingen zal blijven stijgen, zie dagvaarding, nr. 82.

<sup>16</sup> Artikel 10 lid 5 Klimaatakkoord van Parijs: "Accelerating, encouraging and enabling innovation is critical for an effective, long-term global response to climate change and promoting economic growth and sustainable development."

<sup>17</sup> Persbericht Europese Commissie 14 juli 2021, zie [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/nl/IP\\_21\\_3541](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/nl/IP_21_3541).



toeleveringsketen van kerosine).<sup>18</sup>

22. Ter voorkoming van misverstanden: CO<sub>2</sub>-compensatie door herbebossing wordt *niet* gebruikt als middel om deze reductiedoelstelling te halen; het aanbod daarvan is een extra inspanning van KLM. CO<sub>2</sub>-compensatie via het verplichte CORSIA-systeem en de bijdragen van KLM aan het EU Emissiehandelssysteem (ETS)<sup>19</sup> worden evenmin gebruikt als middel voor het halen van KLM's reductiedoelstelling.
23. KLM heeft haar doelstellingen voor 2030 laten valideren door het SBTi Target Validation Team. Dat is een samenwerking tussen NGO's<sup>20</sup> die onafhankelijk de doelstellingen voor CO<sub>2</sub>-uitstoot van bedrijven beoordeelt en valideert. SBTi doet dat op basis van een wetenschappelijke benadering en criteria van het International Energy Agency en de rapporten van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC).
24. Het valideren van de doelstellingen houdt in dat SBTi beoordeelt of een bedrijf, als het de gestelde doelen haalt, op het pad zit dat voor een bedrijf in die sector nodig is om de doelstellingen te halen van het Klimaatakkoord van Parijs. SBTi beoordeelt niet hoe realistisch het is dat het bedrijf de doelstellingen gaat halen, maar de beoordeling door SBTi is een eerste stap, en voorkomt dat de duurzaamheidsdoelen die een bedrijf zichzelf stelt, een slag in de lucht zijn.
25. SBTi ontwikkelt reductiepaden per sector. In augustus 2021 heeft SBTi voor de luchtvaartsector een CO<sub>2</sub>-reductiepad ontwikkeld om de opwarming van de aarde te beperken tot ruim onder de 2° C boven het pre-industriële niveau (Productie 3). KLM is in december 2021 begonnen met het ontwikkelen van haar reductiedoelstellingen met de SBTi-tool en heeft die in maart 2022 ingediend. SBTi heeft op 17 november 2022 bevestigd dat de doelstellingen van KLM in lijn zijn met het traject voor de luchtvaart om ruim onder de 2° C-opwarming te blijven en dus met de primaire doelstelling van het Klimaatakkoord van Parijs. Het SBTi-certificaat voor KLM wordt overgelegd als **Productie 4**.
26. SBTi werkt op dit moment aan een strategie die voorziet in een CO<sub>2</sub>-reductiepad voor de luchtvaartsector die gericht is op het beperken van de opwarming van de aarde tot 1,5° C boven het pre-industriële niveau.<sup>21</sup> Deze strategie is nog niet beschikbaar, en was in ieder geval nog niet beschikbaar eind 2021, begin 2022. Gezien de lange doorlooptijd van het SBTi-validatietraject (maart 2022 – november 2022) wilde KLM niet wachten op deze nieuwe strategie. Insinuaties van Fossilvrij dat KLM heeft gekozen voor het 'ruim beneden

---

<sup>18</sup> *Upstream* scope 3 emissies zijn voor KLM vooral de emissies die vrijkomen bij het produceren van kerosine. *Downstream* scope 3 emissies kunnen voor KLM bijvoorbeeld bestaan uit vliegtuigen die aan het eind van hun levensduur afval worden. Scope 2 emissies betreffen het elektriciteitsgebruik van operaties en hebben slechts beperkt relevantie voor de luchtvaartsector.

<sup>19</sup> Een systeem waarbij luchtvaartmaatschappijen moeten betalen voor emissierechten, en het aantal emissierechten jaarlijks minder wordt. Een deel van de opbrengst van de emissierechten vloeit via een innovatiefonds terug naar de sector en wordt o.a. geïnvesteerd in verduurzaming.

<sup>20</sup> Carbon Disclosure Project, United Nations Global Compact, World Resources Institute en het Wereld Natuur Fonds.

<sup>21</sup> Zie <https://sciencebasedtargets.org/blog/our-ambitious-new-strategy>.

2° C'-scenario om niet aan een 1,5° C-scenario te hoeven voldoen,<sup>22</sup> zijn onjuist.

27. Ter uitvoering van de door SBTi gevalideerde doelstellingen richt KLM zich op de volgende drie pijlers:
- (i) het moderniseren en vernieuwen van de vloot met de nieuwste generatie vliegtuigen; zo stoot de Embraer 195-E2 waarvan KLM in 2021 de eerste 25 stuks heeft aangeschaft, per passagierskilometer 31% minder CO<sub>2</sub> uit dan zijn voorganger;
  - (ii) het gebruik van duurzamere brandstoffen (sustainable aviation fuels, **SAF**);
  - (iii) de verbetering van de operationele efficiëntie door de voorkeur te geven aan directere routes en procedures in te voeren die het brandstofverbruik verminderen; denk aan elektrisch of met één motor taxiën, gestage daling, gewichtsreductie, vluchtoptimalisatie.
28. Naast de doelstelling die nu gevalideerd is door SBTi, werkt KLM ook aan andere doelstellingen die haar impact op het klimaat verder verminderen, waaronder de mogelijkheid voor consumenten en zakelijke reizigers om bij te dragen aan de financiering van herbebossingsprojecten en SAF; voor alle dienstreizen van eigen personeel koopt KLM ook *carbon credits*.<sup>23</sup> KLM streeft er daarnaast naar om haar grondoperaties in 2030 CO<sub>2</sub>-neutraal te hebben en investeert in *air rail connections*, waarbij de trein wordt ingezet voor vervoersmogelijkheden op afstanden tot 700 kilometer. KLM hanteert een intern CO<sub>2</sub>-beprijzingssysteem, binnen welk systeem een interne prijs van € 60 per ton CO<sub>2</sub> is vastgesteld. Bij de budgettering van uitgaven door de KLM-organisatie wordt deze interne prijs in aanmerking genomen. Dit bevordert investeringen in CO<sub>2</sub>-arme technologieën.<sup>24</sup>
29. KLM wil graag sneller verduurzamen, maar anders dan andere sectoren heeft de luchtvaart niet een *silver bullet* waarmee dat kan. Daarom probeert KLM maatregelen te 'stapelen' en haar invloedspositie aan te wenden voor snellere innovatie.<sup>25</sup> Dat heeft ook daadwerkelijk effect. Tot enkele jaren geleden was er bijvoorbeeld extreem weinig SAF beschikbaar. Nadat KLM en andere luchtvaartmaatschappijen doelstellingen bekendmaakten om meer SAF bij te mengen, is de beschikbaarheid daarvan gestegen (al is die nog steeds beperkt).
30. KLM zet zich dus met een verscheidenheid aan maatregelen in voor een verduurzaming van haar organisatie om relatief 30% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot en absoluut 12% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot te realiseren in 2030, vergeleken met 2019.

---

<sup>22</sup> Dagvaarding, nr. 133.

<sup>23</sup> Ieder jaar controleert KPMG in Frankrijk of de rekenmethodes van KLM voldoen aan de internationale richtlijnen voor CO<sub>2</sub>-uitstoot. Zie voor de bevestiging over 2021 **Productie 5**.

<sup>24</sup> Zie het klimaatactieplan van KLM (Productie 2 bij de dagvaarding), p. 22-23.

<sup>25</sup> Denk aan KLM's steun aan de TU Delft voor het ontwerp van energiezuinigere vliegtuigen, zie het klimaatactieplan van KLM (Productie 2 bij de dagvaarding), p. 18.

### 3.3. Doelstelling sector (onderschreven door KLM) voor 2050: netto nul CO<sub>2</sub>-uitstoot

31. Binnen het verband van de internationale luchtvaartorganisatie *International Air Transport Association (IATA)*, waar ook KLM lid van is,<sup>26</sup> is op 4 oktober 2021 overeengekomen te streven naar een netto nul CO<sub>2</sub>-uitstoot van de bij IATA aangesloten luchtvaartmaatschappijen in 2050 (**Productie 6**). Dit streven brengt de luchtvaartsector in lijn met de voorkeursdoelstelling uit het Klimaatakkoord van Parijs om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5° C. Ook de internationale burgerluchtvaartorganisatie ICAO, een onderdeel van de Verenigde Naties, streeft naar een netto nul CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaartsector in 2050 (**Productie 7**, par. 7).
32. KLM streeft er samen met de sector naar om netto nul CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2050 te bereiken door de gebruikmaking van technologische vernieuwingen in de ontwikkeling van vliegtuigen (elektrisch, elektrisch-hybride of waterstof). Om deze ontwikkelingen te stimuleren werkt KLM samen met kennisinstituten als de TU Delft en biedt de KLM Flight Academy haar studenten elektrische vlieglessen aan. Daarnaast stimuleert KLM toename in het gebruik van SAF (o.a. door investeringen in een SAF-fabriek) en de verbetering van operationele efficiëntie. Dat laatste doet zij onder meer door actief te lobbyen voor de ontwikkeling van een gemeenschappelijk Europees luchtruim, dat voorziet in kortere vluchtroutes en daarmee verminderde CO<sub>2</sub>-uitstoot, waarmee naar verwachting de uitstoot van Europese luchtvaart met 6-10% kan worden teruggedrongen.<sup>27</sup>

### 3.4. De Fly Responsibly campagne

33. Centraal in de vorderingen van Fossielvrij staat de Fly Responsibly campagne van KLM. KLM heeft deze campagne in 2019 geïntroduceerd om een leidende rol te nemen in de route van de luchtvaartindustrie naar een duurzamere toekomst. Dit was bij de introductie primair een *bewustzijns*campagne: het doel was om bewustzijn te creëren bij zowel KLM's klanten als de sector dat er stappen gezet moeten worden om de luchtvaart duurzamer te maken en dat KLM daarin het voortouw wil nemen. De Fly Responsibly campagne maakt ook een onderscheid tussen "*Wat wij [KLM] doen om vliegen duurzamer te maken*", "*Wat u [de consument] kunt doen om verantwoord te vliegen*" en "*Wat de [luchtvaart]industrie kan doen om vliegen duurzamer te maken*".<sup>28</sup> Alleen samen met consumenten en de luchtvaartindustrie als geheel kan KLM verder verduurzamen.
34. Vanzelfsprekend had KLM ook commercieel belang bij de campagne: zij hoopte hiermee haar concurrentiepositie te versterken. KLM wil(de) voorkomen dat (potentiële) klanten die duurzaamheid belangrijk vinden maar wel willen vliegen, overstappen naar concurrenten die zich sterker positioneren op het gebied van duurzaamheid, en wil(de) klanten aantrekken die anders zouden gaan vliegen met een andere luchtvaartmaatschappij die zij als duurzamer percipiëren. Als bijkomend voordeel zag KLM dat zij haar aantrekkelijkheid als werkgever

---

<sup>26</sup> Zie <https://www.iata.org/en/about/members/airline-list/klm/109/>.

<sup>27</sup> Zie het klimaatactieplan van KLM (Productie 2 bij de dagvaarding), p. 23-24.

<sup>28</sup> Zie [https://flyresponsibly.klm.com/nl\\_nl#keypoints](https://flyresponsibly.klm.com/nl_nl#keypoints).

zou versterken.

35. KLM was ook in een positie om deze leidende rol te claimen. Zo was zij hoog geplaatst in de *Dow Jones Sustainability Index* en verrichtte zij al jaren inspanningen op het gebied van duurzaamheid. Vanaf 1990 begon KLM al met publiceren over haar milieu-impact en duurzaamheid, vanaf 2006 begon zij te investeren in innovatie, onder meer op het gebied van biobrandstoffen, en in 2007 ging KLM daarvoor een partnerschap aan met het Wereld Natuur Fonds. Vanaf 2012 werden zakelijke en particuliere klanten in de gelegenheid gesteld om hun steentje bij te dragen door middel van bijdragen aan biobrandstoffen en herbebossingsprojecten.<sup>29</sup> Het feit dat KLM in 2019 haar doelstellingen op het gebied van duurzaamheid had aangescherpt en ging investeren in de SAF-fabriek van SkyNRG, droeg ook bij aan haar leidende positie.
36. Fly Responsibly is géén campagne om consumenten te doen geloven dat vliegen een duurzame vorm van reizen is, of om mensen die een alternatief overwegen, over te halen om toch te gaan vliegen. Integendeel, het filmpje waarmee KLM Fly Responsibly introduceerde, spoorde de kijker juist aan om na te denken over of een vlucht wel nodig was, en of de trein of een videoconferentie niet een alternatief was. De boodschap was: laat vliegen geen vanzelfsprekendheid zijn, maar een bewuste keuze.<sup>30</sup>
37. Van belang is dat KLM al lang voordat Fossielvrij haar dagvaarding uitbracht op 6 juli 2022, op haar website waarschuwde dat vliegen geen duurzame manier van reizen is. Zo viel ruim voor de dagvaarding reeds op de website van KLM te lezen:<sup>31</sup>

## Wat u kunt doen

De snelste manier om uw vluchtgerelateerde CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen, is door niet te vliegen. Er zijn veel alternatieven voor vliegen, van online tools tot treinen en andere manieren van transport. Maar soms is een vlucht de meest logische of zelfs enige optie. Als u besluit om toch te vliegen, zijn er altijd manieren om uw impact op het milieu te verminderen.

<sup>29</sup> Zie het klimaatactieplan van KLM (Productie 2 bij de dagvaarding), p. 10.

<sup>30</sup> Zie <https://www.youtube.com/watch?v=L4htp2xxhto>: "Do you always have to meet face-to-face? Could you take the train instead?" Dit filmpje is vooral te zien geweest op KLM's website en social media kanalen.

<sup>31</sup> Zie [http://web.archive.org/web/20220531150128/https://flyresponsibly.klm.com/nl\\_nl#home](http://web.archive.org/web/20220531150128/https://flyresponsibly.klm.com/nl_nl#home). Zie ook Productie 19 bij de dagvaarding (beelden uit KLM's Fly Responsibly campagne), p. 10 en p. 17.

## Verken andere reisopties

In sommige gevallen kunnen andere transportopties een duurzamer alternatief zijn voor vliegen, zeker op kortere afstanden zoals binnen Europa.

Wist u dat vliegen van Amsterdam naar Brussel meer tijd kost dan reizen per trein?

KLM is voorstander van alternatieve transportopties voor korte reizen, in plaats van kortereafstandsvluchten.

38. In KLM's klimaatactieplan viel reeds voor 6 juli 2022 te lezen:<sup>32</sup>

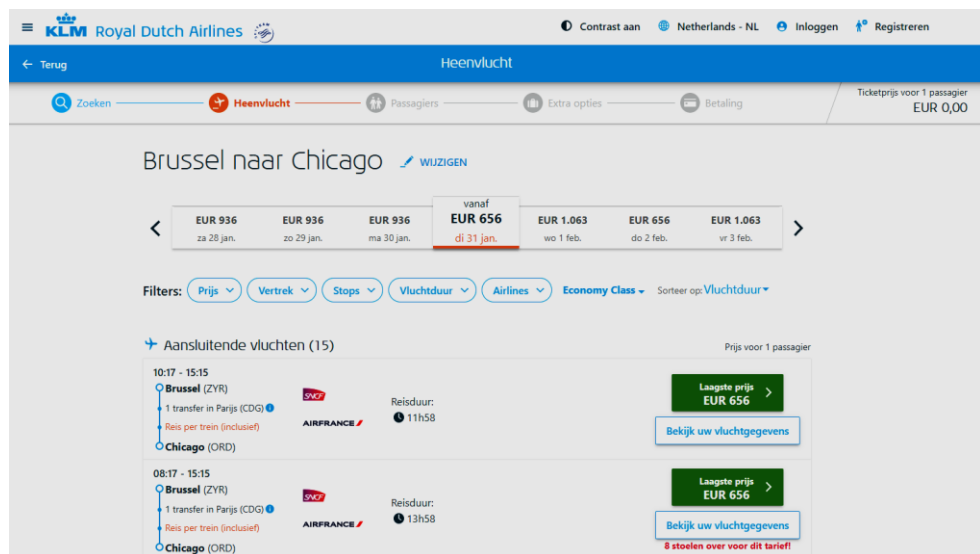
### C. MULTI MODALITIES

KLM is investing in air rail connections, as trains can be a more sustainable alternative to air travel up to 700 kilometres. In 2019, KLM decided to replace one of its five daily flights from Brussels to Amsterdam, which feeds passengers into the network, with capacity on the high-speed Thalys as of March 2020. KLM, Thalys and Dutch National Rail have developed a combined Air&Rail ticket, which will be marketed by the KLM website and travel agents. These partners will also work with Schiphol to improve baggage handling and other services, and there will be a special Air&Rail check-in desk at the airport. Furthermore, at the end of 2020, five active players in this field, including KLM, have set an ambition to 'further improve the international train as an attractive alternative to aviation, on the six priority destinations Brussels, Paris, London, Düsseldorf, Frankfurt and Berlin<sup>15</sup>.

39. Consumenten kunnen al meer dan twintig jaar een deel van hun reis met KLM afleggen per trein. Zij kunnen dan bijvoorbeeld met de Thalys naar Schiphol of Parijs-Charles De Gaulle, om vervolgens vanaf daar met een verbindende vlucht verder te reizen.<sup>33</sup> KLM ontwikkelt dit aanbod steeds verder in samenwerking met treinmaatschappijen. In de online bookingstool wordt de treinoptie duidelijk weergegeven. Zie bijvoorbeeld onderstaande afbeelding voor een te boeken reis van Brussel naar Chicago, waarbij het eerste deel van de reis, naar Parijs, per trein wordt aangeboden:

<sup>32</sup> Productie 2 bij de dagvaarding, p. 22-23. Voetnoot 15 in het aangehaalde citaat verwijst naar <https://nieuws.klm.com/download/956622/actieagendatreinenluchtvaart.pdf>.

<sup>33</sup> Zie <https://campaigns.klm.be/en/travel-by-train>; <https://nieuws.klm.com/klm-en-thalys-maken-trein-aantrekkelijker-voor-intercontinentale-en-europese-transferpassagiers/>.



40. Kortom: de Fly Responsibly campagne is er niet op gericht om mensen die vanwege duurzaamheid overwogen niet te gaan vliegen, over te halen dat toch te doen. De campagne is bedoeld om de verduurzaming van de luchtvaart te stimuleren en om mensen die ondanks hun zorgen over duurzaamheid een vliegreis willen maken, over te halen met KLM te reizen.

### 3.5. Lobby-activiteiten KLM

41. Op meerdere plaatsen in de dagvaarding stelt Fossilvrij dat KLM zou lobbyen tegen klimaatregulering.<sup>34</sup> Ook dat klopt niet. Het is zeker zo dat KLM lobby-activiteiten (heeft) verricht rondom de totstandkoming van de Fit for 55-strategie van de Europese Commissie, die voorziet in een 55% CO<sub>2</sub>-reductiedoelstelling in 2030 ten opzichte van 1990. In die lobby heeft KLM (deels samen met Air France) echter juist haar steun uitgesproken voor de voorgenoemde maatregelen van de Europese Commissie, met als uitzondering de introductie van een kerosinebelasting.<sup>35</sup>

42. Nu de luchtvaart een mondiale sector is, heeft KLM bij haar lobby gepleit voor het voorkomen van *carbon leakage*. Als alleen het vliegen via luchthavens in de EU duurder wordt, ligt het voor (niet-Europese) luchtvaartmaatschappijen voor de hand om vliegroutes met een overstap voortaan te leiden via luchthavens buiten de EU, zoals Istanbul. Om *carbon leakage* te voorkomen bij CO<sub>2</sub>-intensieve industrieën zoals de cementindustrie heeft de EU recent een *Carbon Border Adjustment Mechanism* afgesproken. Er gaat een extra importheffing worden geheven op cement uit landen waarin producenten geen prijs hoeven te betalen voor CO<sub>2</sub>-uitstoot. KLM heeft gepleit voor (onder andere) een vergelijkbaar mechanisme voor de luchtvaart. KLM spreekt zich ook actief uit voor het realiseren van een

<sup>34</sup> Zie nrs. 76, 80, 163-171, 200, 226, 314 en 389 van de dagvaarding.

<sup>35</sup> Zie het KLM Jaarverslag 2021, p. 26-27 (Productie 5 bij de dagvaarding): "We have responded positively to the proposals, but disagree with the tax on kerosene." Zie verder bijvoorbeeld het klimaatactieplan van KLM (Productie 2 bij de dagvaarding), p. 24. Zie ook het persbericht van 14 juli 2021 waarin KLM haar positie t.a.v. Fitfor55 samenvat, <https://nieuws.klm.com/reactie-klm-op-europese-commissie-fitfor55-voorstellen-green-deal/>.

gemeenschappelijk Europees luchtruim, waarover nr. 32.

43. In sommige opzichten lobbyde KLM expliciet voor strenge maatstaven, bijvoorbeeld voor wanneer brandstof mag worden aangemerkt als SAF. Zie de position paper van Air France-KLM van december 2021 over het ReFuelEU Aviation voorstel van de Europese Commissie (**Productie 8**):

The aviation sector's reputation on sustainability is key to the future of our industry. AFKL is therefore firmly opposed to the use of not fully sustainable feedstock.	AFKL supports the suggested definition of Sustainable Aviation Fuels (SAF). We believe that it is crucial that feedstock used to produce SAF is truly sustainable and meets high sustainability criteria, as laid down in ANNEX IX of the Renewable Energy Directive (RED).
--	---

44. KLM is tegen een kerosinebelasting, nu die de vraag vanuit passagiers mogelijk (licht) zou doen dalen, maar de vlucht van A naar B niet duurzamer maakt. Vliegen zelf moet duurzamer worden. Daarvoor is noodzakelijk dat luchtvaartmaatschappijen voldoende middelen genereren om de noodzakelijke investeringen te kunnen doen, óf dat de opbrengsten van een dergelijke belasting terugvloeien naar de verduurzaming van de luchtvaart. Overigens verschijnen inmiddels de eerste signalen dat zelfs de recente meer-dan-verdrievoudiging van de Nederlandse vliegtaks (van € 8 naar € 26) de vraag naar vliegreizen niet doet dalen.<sup>36</sup>

## 4. ONJUISTE VOORSTELLING VAN ZAKEN DOOR FOSSIELVRIJ

### 4.1. Inleiding

45. Veel van de stellingen van Fossielvrij over de bijdrage van KLM aan de opwarming van het klimaat en de CO<sub>2</sub>-uitstoot in Nederland zijn niet correct of geven een verkeerd beeld. KLM ontkent zeker niet dat er een noodzaak is om haar CO<sub>2</sub>-uitstoot te beperken, maar er moet ook geen onjuist beeld ontstaan van die uitstoot.

46. Deze paragraaf gaat niet in op de talrijke manieren waarop Fossielvrij de *uitingen* van KLM onjuist weergeeft. Indien deze collectieve actie zou doorgaan naar de inhoudelijke fase, zullen die dan aan de orde komen.

### 4.2. Uitstoot van 'de luchtvaartsector'

47. Veel van de stellingen van Fossielvrij gaan over de uitstoot van de luchtvaartsector. Voor een juiste weging daarvan is van belang dat Fossielvrij uitsluitend een vordering heeft ingesteld tegen KLM, en uitsluitend ten aanzien van uitingen van het merk KLM. Cijfers over de

<sup>36</sup> Zie een artikel in het Financieele Dagblad van 11 januari 2023, waarin TUI-directeur Arjan Kers wordt geïnterviewd: "Hij ziet nog geen negatief effect op het aantal boekingen voor het komend vakantie seizoen. 'De vakanties in Europa zijn nu al behoorlijk duur geworden, maar we zien tegelijk een enorme vraag naar zomervakanties voor 2023. Mensen willen de vakantie niet laten schieten. De reislust is volgens ons nog nooit zo groot geweest.'", <https://fd.nl/bedrijfsleven/1464414/vliegen-in-europa-duurder-door-accijnzen-en-milieuregels>.

luchtvaartsector als geheel zijn niet relevant. Overigens merkt KLM op dat circa 30% van de directe uitstoot die zij rapporteert in haar jaarverslag, wordt veroorzaakt door Transavia en vrachtvervoer. Daar hebben de door Fossilvrij aangevallen uitingen hoe dan ook geen invloed op.

48. Fossilvrij strooit met cijfers over de invloed van de luchtvaartsector, of 'de luchtvaartsector in Nederland', en ook over de CO<sub>2</sub>-uitstoot van KLM.<sup>37</sup> De verschillende beweringen zijn niet met elkaar te rijmen en ontberen vaak de nodige precisie of een bronvermelding.<sup>38</sup> Fossilvrij trekt allerlei vergelijkingen die onmogelijk te controleren zijn, omdat er appels met peren worden vergeleken.<sup>39</sup>
49. Zo stelt Fossilvrij op de ene plek in de dagvaarding dat de uitstoot van de gehele Nederlandse luchtvaartsector in 2019 ongeveer 12,1 megaton CO<sub>2</sub> is.<sup>40</sup> Elders stelt Fossilvrij – incorrect en zonder bronvermelding – dat KLM over datzelfde jaar een uitstoot van 14 megaton CO<sub>2</sub> zou rapporteren, hetgeen moeilijk te rijmen is met de 12,1 megaton CO<sub>2</sub>. Een alinea verderop stelt Fossilvrij dat KLM's uitstoot 8 megaton CO<sub>2</sub> zou zijn.<sup>41</sup>
50. Bij cijfers over wat zij noemt "*de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de Nederlandse luchtvaart*" haalt Fossilvrij zowel het CBS aan als CE Delft, onder gebruikmaking van dezelfde term.<sup>42</sup> Het CBS verstaat onder 'de Nederlandse luchtvaart': Nederlandse luchtvaartmaatschappijen.<sup>43</sup> CE Delft verstaat daaronder echter vliegbewegingen vanaf Nederlandse luchthavens: dat is inclusief buitenlandse luchtvaartmaatschappijen.<sup>44</sup>
51. Ook vergelijkt Fossilvrij, om te laten zien hoe groot de bijdrage van KLM zou zijn, de uitstoot van KLM met de 6,2 megaton CO<sub>2</sub>-uitstoot van "*het gehele Nederlandse wegvervoer*" in 2019.<sup>45</sup> Daarmee lijkt Fossilvrij te duiden op de categorie *Land transport* in de tabel van het CBS in voetnoot 109 van de dagvaarding. Wat daaronder valt, is onduidelijk. Waarom juist deze vergelijking wordt gemaakt, is dat eveneens: ziet Fossilvrij wegvervoer als hét alternatief voor vlieg reizen? Waarom zou het vervoer over water (8,2 megaton CO<sub>2</sub>-uitstoot) niet moeten worden meegenomen in de vergelijking? De tabel kent bovendien de categorieën *Transport and storage* (29,1 megaton CO<sub>2</sub>-uitstoot) en *Transport activity by private households* (16,4 megaton CO<sub>2</sub>-uitstoot; daar zullen autovakanties ook onder vallen);

---

<sup>37</sup> In het bijzonder in nrs. 74-92 van de dagvaarding.

<sup>38</sup> De grafiek onderaan nr. 79 van de dagvaarding heeft bijvoorbeeld geen bronvermelding.

<sup>39</sup> Zie ook de CBS-publicatie waarnaar voetnoot 84 van de dagvaarding verwijst: het CBS vermeldt dat het de emissies volgens een andere methode raamt dan het IPCC.

<sup>40</sup> Dagvaarding, nrs. 78 en 477, voetnoot 394.

<sup>41</sup> Dagvaarding, nrs. 91 resp. 92.

<sup>42</sup> Dagvaarding, nrs. 78 resp. 80-83.

<sup>43</sup> CBS-publicatie genoemd in voetnoot 84 van de dagvaarding: "*CO<sub>2</sub> uitstoot Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. [...] De uitstoot die plaatsvond in het buitenlandse luchtruim is hierin meegeteld. De uitstoot van buitenlandse maatschappijen die op Nederland vliegen, is juist niet meegeteld.*"

<sup>44</sup> Productie 13 bij de dagvaarding, hoofdstuk 2: "*Ontwikkeling van de Nederlandse luchtvaart. Het aantal passagiers op Nederlandse luchthavens is de afgelopen twintig jaar gestegen van 32 miljoen in 1997 tot 76 miljoen in 2017.*"

<sup>45</sup> Dagvaarding, nr. 92.



onduidelijk is wat het onderscheid is met *Land Transport*, en of die categorieën niet ook meegenomen zouden moeten worden in een eerlijke vergelijking.

52. Fossielvrij is zo weinig precies in haar stellingen over de uitstoot van de luchtvaartsector, KLM en andere sectoren en ook zo onduidelijk in haar bronverwijzingen, dat het voor KLM niet goed mogelijk is zich daartegen te verweren. KLM zal zich dan ook onthouden van een gedetailleerde weerlegging. Voor de beoordeling van de uitingen van KLM lijken de uitstootcijfers vooralsnog niet relevant.
53. Op één punt wil KLM echter nog wel de aandacht vestigen, en dat is het gegoochel van Fossielvrij met cijfers over de invloed van de luchtvaart op klimaatverandering als ook andere effecten dan die van CO<sub>2</sub> worden meegenomen, zoals die van condenssporen in de lucht (*contrails*). Volgens Fossielvrij hebben andere effecten dan die van CO<sub>2</sub> tot driemaal meer opwarmend effect dan CO<sub>2</sub>.<sup>46</sup> Er is inderdaad wetenschappelijk bewijs dat de impact van deze 'non CO<sub>2</sub>' effecten significant is, al is er nog veel onzekerheid over deze effecten. De wijze waarop die bijdrage moet worden berekend staat wetenschappelijk nog in de kinderschoenen, zoals de door Fossielvrij aangehaalde bron bevestigt.<sup>47</sup> Het door Fossielvrij aangehaalde rapport van CE Delft gaat uit van een factor 2.<sup>48</sup> Overigens erkent KLM het bestaan van niet CO<sub>2</sub>-effecten. Zij wijdt hier een volledige pagina aan in haar klimaatactieplan.<sup>49</sup>
54. Wetenschappelijk ontoelaatbaar is wat Fossielvrij vervolgens doet met de vermenigvuldigingsfactor. Fossielvrij stelt – zonder bronvermelding – dat de uitstoot van KLM 7,6% zou bedragen van de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van de Nederlandse economie.<sup>50</sup> Als de niet CO<sub>2</sub>-emissies daarbij worden opgeteld, is de totale bijdrage van KLM volgens Fossielvrij gelijk aan ongeveer 20% van de totale Nederlandse uitstoot.<sup>51</sup> Datzelfde doet Fossielvrij bij de Europese luchtvaartindustrie. Die zou verantwoordelijk zijn voor 4,9% van de totale Europese CO<sub>2</sub>-uitstoot, maar inclusief niet CO<sub>2</sub>-effecten zou dit "3 x 4,9%" zijn.<sup>52</sup> In die formule wijzigt alleen de teller (de CO<sub>2</sub>-effecten én niet CO<sub>2</sub>-effecten van de luchtvaart), maar niet de noemer (de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot). Andere sectoren hebben ook niet CO<sub>2</sub>-effecten. Zouden voor andere sectoren op deze wijze ook niet CO<sub>2</sub>-effecten worden 'berekend' en vervolgens bij elkaar worden opgeteld, dan leidt dit tot een totaalpercentage ver boven de

---

<sup>46</sup> Dagvaarding, nr. 88. SBTi geeft eenzelfde schatting, zie Productie 3, p. 16.

<sup>47</sup> Rapport genoemd in voetnoot 77 van de dagvaarding, p. 36 van de PDF: "*In considering mitigating aviation non-CO<sub>2</sub> impacts, one of the key considerations is how to formulate emission equivalences between its non-CO<sub>2</sub> impacts, which are all short lived climate forcers, and emissions of CO<sub>2</sub>, a long-lived greenhouse gas. [...] All metrics produce different magnitudes of equivalence (or even sign, positive or negative), based on the user's choice of either metric or time-horizon. [...] This report does not recommend one specific metric, or choice of time horizon.*"

<sup>48</sup> Productie 13 bij de dagvaarding, p. 12: "*Merk op dat de luchtvaart ook niet-CO<sub>2</sub>-klimaat effecten heeft, waardoor de klimaat impact van de luchtvaart ongeveer twee keer zo groot is als de impact van CO<sub>2</sub> alleen.*"

<sup>49</sup> Productie 2 bij de dagvaarding, p. 27.

<sup>50</sup> KLM betwist dat haar uitstoot in 2019 7,6% zou bedragen van "de Nederlandse economie"; onduidelijk is ook wat Fossielvrij daaronder verstaat.

<sup>51</sup> Voor dit getal verwijst Fossielvrij naar Productie 13 bij de dagvaarding (rapport CE Delft), maar dat rapport bevat helemaal geen vergelijking met de totale Nederlandse uitstoot, en gaat ervan uit dat de klimaat impact van de luchtvaart niet drie, maar twee keer zo groot is als de impact van CO<sub>2</sub> alleen.

<sup>52</sup> Dagvaarding, nr. 74, voetnoot 79, onder verwijzing naar Productie 11 bij de dagvaarding (studie Transport & Environment).

100%. Dit is een oneigenlijke vergelijking, en daarmee onjuiste voorstelling van zaken. Fossielvrij presenteert deze onjuiste formule op verschillende plaatsen in de dagvaarding als waarheid.<sup>53</sup>

55. Ondanks de wetenschappelijke onduidelijkheid wil KLM bijdragen aan versnelling van het onderzoek naar niet CO<sub>2</sub>-effecten en haar eigen bijdrage aan die effecten beperken. Zo is zij onlangs een samenwerking aangegaan met SATAVIA, een Brits bedrijf dat software heeft ontwikkeld waarmee luchtvaartmaatschappijen de opwarmende effecten van condenssporen kunnen voorspellen, voorkomen en kwantificeren, door vliegroutes aan te passen om oververzadigde ijsgebieden te vermijden.

#### 4.3. SAF

56. SAF wordt geproduceerd van afval en reststoffen (dierlijk vet, gebruikt frituurvet, etc.) en kan ook worden gemaakt van groene stroom en CO<sub>2</sub> dat uit de atmosfeer wordt opgevangen. SAF is nog niet in grote hoeveelheden beschikbaar en is een aantal malen duurder dan kerosine, maar de ontwikkelingen gaan snel.
57. Fossielvrij is vrij sceptisch over de duurzaamheid van SAF. Dat punt zal KLM adresseren in de inhoudelijke fase, indien die er zou komen. Hier wenst zij er slechts op te wijzen dat Fossielvrij voor de weergave van KLM's gebruik van SAF gedateerde en onjuiste informatie gebruikt. Zo stelt zij dat KLM niet meer dan 0,18% SAF toevoegt aan haar brandstofvoorraad. Fossielvrij acht het "*zeer onwaarschijnlijk*" dat in dit percentage de komende tijd "*wezenlijke verandering*" gaat komen.<sup>54</sup> Het percentage van 0,18% heeft echter betrekking op 2019. Per 1 januari 2022 mengde KLM 0,5% SAF bij en per 10 januari 2023 is dat 1%. Het blijven bescheiden percentages, maar een vervienvoudiging in drie jaar en een verdubbeling in één jaar is wel 'wezenlijk'.
58. KLM's ambitie is om dit percentage te laten stijgen tot 10% in 2030<sup>55</sup> en zij neemt daartoe zeer concrete stappen. Zo heeft Air France-KLM recent twee grote, meerjarige koopovereenkomsten getekend met Neste en DG Fuels voor de levering van 1,6 miljoen ton SAF (2 miljard liter) en is een koopovereenkomst getekend met TotalEnergies voor de levering van 800.000 ton SAF (1 miljard liter).<sup>56</sup> Verder is KLM één van de oprichters van SkyNRG, de wereldwijde marktleider voor SAF. SkyNRG werkt aan plannen voor het openen van een SAF-fabriek in Delfzijl, die naar verwachting in 2025/26 opent. KLM heeft zich gecommitteerd aan een jaarlijkse afname van 75.000 ton SAF.
59. Fossielvrij ageert terecht tegen het gebruik van niet-duurzame biobrandstoffen op basis van eetbare gewassen voor de productie van SAF, maar impliceert ten onrechte dat KLM het

---

<sup>53</sup> Zie bijvoorbeeld dagvaarding, nrs. 91 en 477, voetnoot 394, waarin eenzelfde verdrievoudiging wordt gepresenteerd.

<sup>54</sup> Dagvaarding, nrs. 144 en 222.

<sup>55</sup> Zie het klimaatactieplan van KLM (Productie 2 bij de dagvaarding), p. 11, 17 en 20.

<sup>56</sup> Zie <https://fd.nl/bedrijfsleven/1460133/totalenergies-gaat-duurzame-brandstof-leveren-aan-air-france-klm-oda3caIve7iK>.

gebruik hiervan niet uitsluit.<sup>57</sup> KLM sluit dat wel uit; een blik op KLM's website was voldoende geweest voor Fossielvrij om dat te weten.<sup>58</sup>

**Wat voor brandstof gebruikt KLM?**

In 2011 voerden we de eerste commerciële vlucht ter wereld uit die voor een deel vloog op duurzame vliegtuigbrandstof, gemaakt van gebruikt frituurvet. **KLM koopt alleen SAF in die is gemaakt van grondstoffen die zo min mogelijk negatieve gevolgen hebben voor de biodiversiteit en/of voedselproductie. We gebruiken bijvoorbeeld geen soja- en palmolie omdat de productie van dit soort olie er vaak voor zorgt dat grote delen bos verdwijnen.**

Al onze duurzame brandstof voldoet aan de eisen van:

- de [Roundtable of Sustainable Biomaterials](#)  (RSB) of;
- de [International Sustainability & Carbon Certification](#)  (ISCC).

60. Fossielvrij stelt verder dat het gebruik van afgewerkte olie tot een grotere CO<sub>2</sub>-reductie zou leiden als deze olie niet voor de luchtvaartsector, maar voor het wegvervoer zou worden gebruikt.<sup>59</sup> Daarbij ziet Fossielvrij echter over het hoofd dat er voor het wegvervoer op veel kortere termijn verduurzamingsalternatieven bestaan dan voor de luchtvaart. Elektrische vrachtwagens staan klaar om op de markt te worden gebracht; waterstofvrachtvoertuigen zullen naar verwachting rond 2025 commercieel beschikbaar komen.<sup>60</sup> Ook op dit argument van Fossielvrij valt dus het nodige af te dingen.

## 5. FEITEN DIE AAN DE VORDERING VAN FOSSIELVRIJ VOORAF GINGEN

### 5.1. Politieke initiatieven voor een verbod op fossiele reclame hebben gefaald

61. Fossielvrij heeft eerder geprobeerd om via de aangewezen weg – namelijk: de politiek – een verbod te forceren op *alle* 'fossiele reclame', dus niet slechts op duurzaamheidsuitingen. Zo is Fossielvrij een burgerinitiatief gestart op nationaal niveau<sup>61</sup> en doet zij mee met een Europees initiatief van 41 burgerorganisaties binnen de coalitie *Ban Fossil Fuel Ads*. Op Europees niveau is het benodigde aantal handtekeningen van 1 miljoen binnen een jaar voor verplichte behandeling van het Europees Burgerinitiatief door de Europese Commissie niet

---

<sup>57</sup> Dagvaarding, nr. 229.

<sup>58</sup> Zie <https://www.klm.nl/information/sustainability/sustainable-aviation-fuel>.

<sup>59</sup> Dagvaarding, nr. 233.

<sup>60</sup> Zie [https://cedelft.eu/wp-content/uploads/sites/2/2022/06/CE\\_Delft\\_210316\\_Alternatieve\\_brandstoffen\\_en\\_aandrijfliijnen\\_voor\\_mobiliteit\\_Def.pdf](https://cedelft.eu/wp-content/uploads/sites/2/2022/06/CE_Delft_210316_Alternatieve_brandstoffen_en_aandrijfliijnen_voor_mobiliteit_Def.pdf), p. 41.

<sup>61</sup> Zie <https://actie.degoedezaak.org/petitions/burgerinitiatief-verbied-fossiele-reclame-1>. Daar wordt fossiele reclame gedefinieerd als reclame voor de fossiele industrie, luchtvaartindustrie, vliegwezen, auto's met een brandstofmotor en fossiele brandstoffen.

behaald.<sup>62</sup> De petitie op nationaal niveau had kort voor indiening van deze conclusie (op 17 januari 2023) 8.315 steunbetuigingen, en is nog niet aangeboden aan de Tweede Kamer.

62. De minister voor Klimaat en Energie heeft echter bij brief van 15 februari 2022 reeds geschreven dat hij het invoeren van een verbod op fossiele reclame niet nodig acht om de klimaatdoelen te halen. Een dergelijk reclameverbod zou volgens de minister inbreuk maken op de fundamentele rechten en vrijheden die zijn vastgelegd in het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (**EVRM**) en het EU-recht.<sup>63</sup> In een commissiedebat Klimaat en Energie van 20 april 2022 heeft de minister aan de Tweede Kamer toegezegd aan gedragsexperts de vraag voor te leggen wat een eventueel verbod op fossiele reclame voor invloed zou kunnen hebben op het gedrag van consumenten en andere doelgroepen van het klimaatbeleid.<sup>64</sup>
63. Daarover heeft een eerste gedachtewisseling plaatsgevonden met de experts. Hun reactie (**Productie 11**) was kritisch. Zij vonden de vraag van de Kamer te weinig specifiek om er (gedrags)wetenschappelijk iets over te kunnen zeggen: waarom wil je precies een verbod, welk gewenst gedrag wil je zien van de mensen, wat versta je onder "fossiele reclame", welke andere (minder ingrijpende) opties dan een verbod heb je overwogen? De experts achtten het onwaarschijnlijk dat zo'n reclameverbod juridisch te regelen is. Bij brief van 11 november 2022 (**Productie 12**, p. 11-12) heeft de minister voor Klimaat en Energie herbevestigd dat hij geen voornemen heeft om een verbod op fossiele reclame in te voeren.
64. De ontwikkelingen staan intussen overigens niet stil. De Bond van Adverteerders, waar KLM ook lid van is,<sup>65</sup> heeft recent het idee gelanceerd om duurzaamheidsoproepen toe te voegen aan reclame-uitingen voor minder duurzame producten en diensten, bijvoorbeeld met de oproep "*Neem voor kortere afstanden de trein*" bij reclames voor vliegreizen, in lijn met wat KLM al doet op haar website.<sup>66</sup> KLM is over dit initiatief in overleg met de Bond van Adverteerders, en de minister spreekt er in voornoemde brief van 11 november 2022 zijn steun voor uit. De vordering van Fossielvrij tot plaatsing van een waarschuwingstekst (Vordering V onder (ii) d) komt gelet hierop te vroeg. Een branche-breed initiatief dient veel beter de doelstelling van Fossielvrij dan een waarschuwingstekst die aan één onderneming wordt opgelegd.
65. Hoe dit ook zij, via politieke initiatieven lukt het Fossielvrij vooralsnog niet om een landelijk verbod op fossiele reclame-uitingen te realiseren. Fossielvrij richt haar pijlen nu op KLM. Daarbij is het Fossielvrij niet te doen om misleiding van consumenten, maar om haar

---

<sup>62</sup> Er werden 353.103 handtekeningen opgehaald, zie <https://banfossilfuelads.org/nl/#eci-form>. Volgens de laatst gepubliceerde cijfers van 19 augustus 2022 werden de benodigde *thresholds* ook niet gehaald, zie [https://europa.eu/citizens-initiative/initiatives/details/2021/000004\\_nl](https://europa.eu/citizens-initiative/initiatives/details/2021/000004_nl). Zie voor een overzicht van de geldende *thresholds* [https://europa.eu/citizens-initiative/how-it-works/regulatory-framework-european-citizens-initiative/thresholds\\_en](https://europa.eu/citizens-initiative/how-it-works/regulatory-framework-european-citizens-initiative/thresholds_en).

<sup>63</sup> Zie de brief van de minister voor Klimaat en Energie aan de Tweede Kamer van 15 februari 2022, overgelegd als **Productie 9**. Deze brief volgde op de brief van het Nederlands Juristen Comité voor de Mensenrechten aan de Tweede Kamer en informateurs van 23 november 2021, overgelegd als **Productie 10**.

<sup>64</sup> Zie <https://debatgemist.tweedekamer.nl/node/28258>.

<sup>65</sup> Zie <https://www.bva.nl/leden#K>.

<sup>66</sup> Zie het interview met de directeur van de Bond van Adverteerders in Trouw op 16 september 2022, overgelegd als **Productie 13**.

werkelijke doelstelling: het tegengaan van gevaarlijke klimaatverandering door een krimp van de luchtvaart. Krimp van de luchtvaartsector als geheel vergt echter een ingrijpen op internationaal politiek niveau. Als middel daartoe gebruikt Fossielvrij een civielrechtelijke procedure tegen één (op wereldschaal kleine) luchtvaartmaatschappij, maar die route lijkt vooral gekozen om publiciteit te genereren. Dat wordt toegelicht vanaf hoofdstuk 6.

## 5.2. KLM wijzigde uitingen al vóór de dagvaarding

### 5.2.1. Inleiding

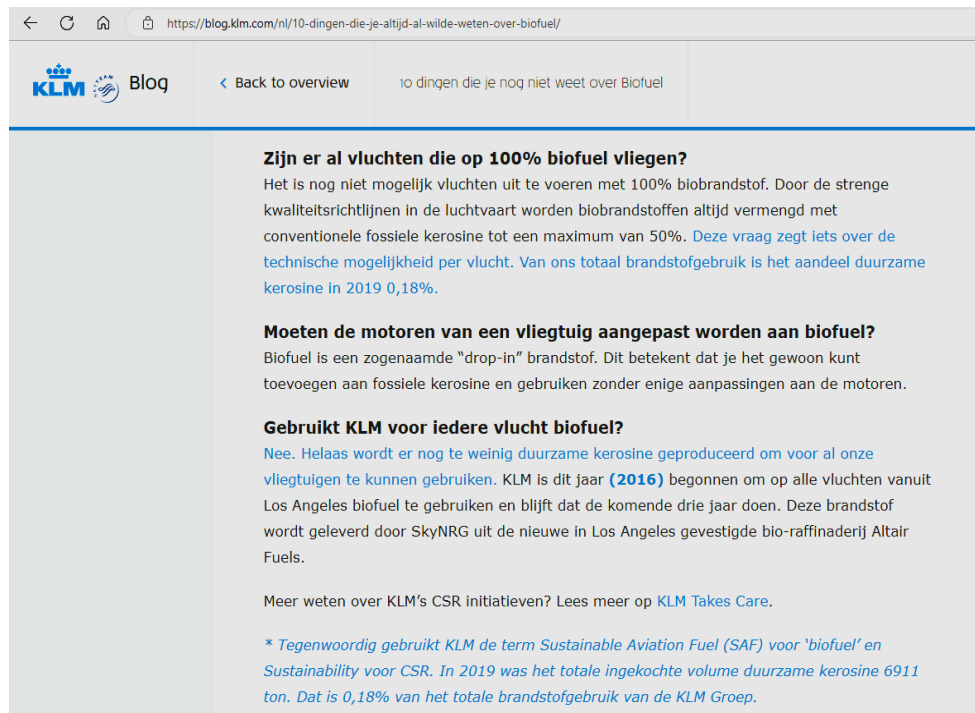
66. Maatschappelijke opvattingen over hoe bepaalde duurzaamheidsuitingen moeten worden begrepen en welke aanvaardbaar zijn, ontwikkelen zich snel. In Nederland spelen in die ontwikkelingen uitspraken van de Reclame Code Commissie (**RCC**) een belangrijke rol. De RCC beoordeelt klachten over duurzaamheidsclaims aan de hand van de Milieu Reclame Code (**Productie 14**). Die Code is een vorm van zelfregulering. De RCC spreekt dan ook geen veroordelingen uit, maar doet slechts aanbevelingen. Die zijn gezaghebbend, maar niet bindend. Nederlandse rechters hebben bij weten van KLM nog geen uitspraken gedaan over de vraag of een duurzaamheidsclaim van een adverteerder een oneerlijke handelspraktijk is of niet. De Milieu Reclame Code is geen onderdeel van het beoordelingskader dat de burgerlijke rechter moet hanteren.
67. KLM staat ervoor open om te leren. Wanneer uit feedback blijkt dat haar uitingen voor derden minder duidelijk waren dan KLM had verondersteld, is zij graag bereid die te verduidelijken. KLM beoordeelt geregeld ook proactief haar duurzaamheidsuitingen. Deze houding van KLM brengt mee dat zij haar uitingen aanpast indien de RCC een klacht tegen KLM gegrond acht, ook al is KLM daartoe niet verplicht. Aanpassing van teksten door KLM impliceert dus geen erkenning dat de uiting misleidend of onrechtmatig was.
68. Dit beleid van KLM heeft er mede toe geleid dat veel van de uitingen #1 tot en met #19 waar Fossielvrij tegen ageert, inmiddels zijn verduidelijkt. In deze paragraaf bespreekt KLM een aantal uitspraken van de RCC over eerdere klachten tegen duurzaamheidsuitingen van KLM en de aanloop naar de aanpassingen van uitingen #1 tot en met #19, om inzichtelijk te maken dat de onderhavige procedure tegen KLM zinloos is en Fossielvrij daarbij geen belang heeft.

### 5.2.2. RCC 2020: 2 x Biofuel

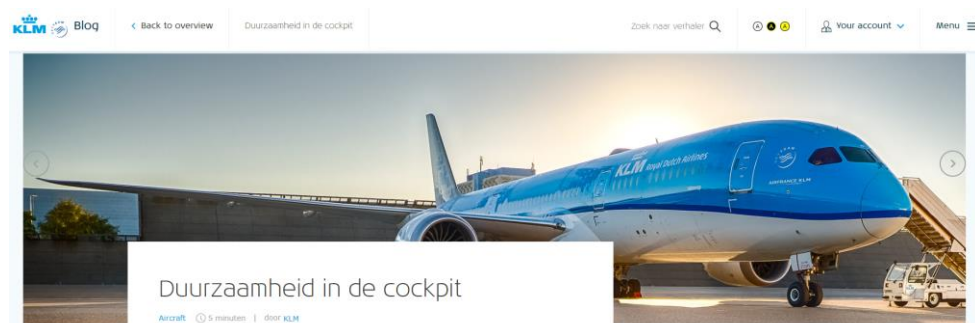
69. De RCC heeft in twee uitspraken van 13 juli 2020 geoordeeld over uitingen van KLM inzake biobrandstof. De eerste klacht werd gegrond geacht, de tweede niet.
70. De eerste klacht ging over een blog uit 2016, die in 2020 nog ergens op de KLM-website te vinden was. Daarin stond onder meer: "*Zijn er al vluchten die op 100% biofuel vliegen? Het is nog niet mogelijk vluchten uit te voeren met 100% biobrandstof. Door de strenge kwaliteitsrichtlijnen in de luchtvaart worden biobrandstoffen altijd vermengd met conventionele fossiele kerosine tot een maximum van 50%.*" Volgens de RCC wekte de uiting de indruk dat een (slechts door kwaliteitsrichtlijnen beperkt) gebruik van (bijna) 50%

biobrandstof in de praktijk al voorkomt. In de uiting werd naar het oordeel van de RCC (**Productie 15**) onvoldoende duidelijk gemaakt dat de (destijds) daadwerkelijk door KLM gebruikte hoeveelheid SAF slechts 0,18% bedroeg.

71. In lijn met de haar hiervoor beschreven houding heeft KLM het blog binnen tien dagen verduidelijkt. De blauwe tekst in onderstaande afbeelding is op 23 juli 2020 toegevoegd:



72. KLM is naar aanleiding van deze uitspraak van de RCC bovendien nagegaan waar dergelijke uitingen nog meer te vinden waren, en heeft ook op die plaatsen (onverplicht) de beelden "We fly on biofuel" en "Powered by biofuel" verwijderd. Die teksten stonden op sommige vliegtuigen en foto's van die vliegtuigen stonden op webpagina's van KLM. Op de pagina <https://blog.klm.com/nl/duurzaamheid-in-de-cockpit/> is bijvoorbeeld een afbeelding van een KLM-vliegtuig met daarop de tekst "powered by biofuel" vervangen door onderstaande afbeelding:



73. KLM heeft geen intentie om de voorheen gebruikte teksten en afbeeldingen in de toekomst nog te gebruiken.

74. In de tweede uitspraak van 13 juli 2020 (**Productie 16**) wees de RCC een klacht tegen KLM juist af. De klacht ging over het blog "*Ook Italiaanse koffiemark Lavazza stapte in Corporate BioFuel Programma van KLM*" met de volgende tekst:

*"Gisteren, 5 februari, ondertekenden het mondiaal opererende Italiaanse koffiemark Lavazza en KLM een overeenkomst waarmee de koffiemark producent de eerste Italiaanse partner in KLM's Corporate BioFuel Programma is geworden. Het programma draagt bij aan een duurzamere toekomst van de luchtvaart door de beschikbaarheid van sustainable aviation fuel (SAF) op grote schaal te stimuleren. SAF heeft de potentie om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen tot wel 85 procent in vergelijking met fossiele brandstof."*

75. De RCC vond dat uit de uiting duidelijk blijkt dat deze op de toekomst is gericht en er ook geen suggesties in besloten liggen over de mate waarin destijds reeds SAF werd gebruikt en/of CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt verminderd. De stelling van klager dat men door de uiting een te rooskleurig beeld krijgt van de in werkelijkheid bestaande verhouding tussen het gebruik van SAF en gewone kerosine, en van SAF als een manier om het klimaatprobleem op te lossen, vond volgens de RCC geen steun in de tekst. De klager ging in beroep, maar het College van Beroep bevestigde de uitspraak van de RCC op 13 oktober 2020 (Productie 16).

### 5.2.3. RCC 2022: CO<sub>2</sub>ZERO en CO<sub>2</sub>-neutraal

76. In een uitspraak van 8 april 2022<sup>67</sup> oordeelde de RCC dat een verwijzing in een reclame-uiting naar de mogelijkheid om met gebruik van *carbon credits* (zoals KLM's herbebossingsprogramma) CO<sub>2</sub>-uitstoot te compenseren op zich toelaatbaar is, en dat voldoende aannemelijk is dat bij het herbebossingsproject waaraan KLM deelneemt, sprake is van een mate van compensatie van CO<sub>2</sub>- uitstoot. De RCC vond het wetenschappelijk bewijs voor de claims "*CO<sub>2</sub>-neutraal*" en "*CO<sub>2</sub>ZERO*" echter (kort omschreven) niet degelijk en verifieerbaar genoeg.<sup>68</sup> De RCC beval KLM daarom aan om drie uitingen waarin die woorden voorkwamen, te verwijderen.

77. Kort voor deze uitspraak had de RCC in een klachtprocedure tegen Shell voor het eerst overwogen dat claims over CO<sub>2</sub>-neutraliteit kwalificeren als "*absolute milieuclaims*" in de betekenis van artikel 3 Milieu Reclame Code (**Productie 17**). De Milieu Reclame Code bevat voor dergelijke claims een omkering van de bewijslast en een strenge bewijsmaatstaf.<sup>69</sup> De Milieu Reclame Code bepaalt dat deze claims dienen te zijn gebaseerd op degelijke, onafhankelijke, verifieerbare en algemeen erkende bewijzen. Een absolute milieuclaim is hetzij gegarandeerd juist en om die reden toelaatbaar, hetzij ontoelaatbaar. Zelfs als de informatie feitelijk correct is, dient de claim een waarheidsgetrouwe en nauwkeurige

<sup>67</sup> Productie 28 bij de dagvaarding.

<sup>68</sup> Daartoe heeft de RCC niet, zoals een rechtbank mogelijk zou doen, een klimaatexpert benoemd om hierover wetenschappelijk advies uit te brengen. Een dergelijke 'zware' procedure past niet bij het laagdrempelige karakter van de klachtprocedure bij de RCC.

<sup>69</sup> Artikel 3 Milieu Reclame Code (Productie 14): "*Alle milieuclaims dienen aantoonbaar juist te zijn. De bewijslast rust op de adverteerder. Naarmate de milieuclaims absolueter zijn geformuleerd, worden zwaardere eisen gesteld aan het bewijsmateriaal.*"

weergave te zijn van de omvang van het milieuvoordeel, en geen te rooskleurig beeld te geven van het behaalde voordeel. Deze uitspraak tegen Shell was voor de branche een nieuwe ontwikkeling.

78. KLM heeft de drie uitingen die het onderwerp waren van de zaak bij de RCC vrijwel direct aangepast conform de aanbevelingen. Zij heeft tegen de uitspraak van de RCC geen beroep ingesteld, omdat zij liever uitingen verduidelijkt en daarin de nieuwste inzichten verwerkt, dan dat zij semi-juridische procedures voert over de wijze waarop de RCC de Milieu Reclame Code uitlegt of wetenschappelijk bewijs weegt. Ook dit vormt dus geen erkenning dat de uitingen misleidend zouden zijn geweest.
79. De uitspraak van de RCC van april 2022 was voor KLM een signaal dat sommige van haar uitingen gebaat konden zijn bij verdere verduidelijking. Daarom heeft zij in de maanden daarna een breder palet van haar (reclame-)uitingen over duurzaamheid onder de loep genomen, ten aanzien van Fly Responsibly, CO2ZERO, SAF, herbebossing en de Real Deal Dagen. KLM is deze uitingen vanaf mei 2022 geleidelijk gaan aanpassen; dit is een doorlopend proces. Ook het grootste deel van de uitingen #1 tot en met #19 die het onderwerp vormen van de dagvaarding is gewijzigd. Het is KLM's intentie om uitingen die verwijderd zijn, verwijderd te houden.
80. Een overzicht van (voorgenomen) wijzigingen in de negentien reclame-uitingen naar aanleiding van de RCC-uitspraak van 8 april 2022 is in oktober 2022 gedeeld met Fossielvrij (zie nr. 93 hierna) en wordt overgelegd als **Productie 18**.<sup>70</sup> Een paar voorbeelden zijn hierna weergegeven.
81. KLM vermeldde eerder nog op haar website de volgende tekst:<sup>71</sup>



82. KLM heeft besloten korter en directer te communiceren, en vermeldt nu op haar website:<sup>72</sup>

<sup>70</sup> Zie ook de e-mail van mr. Katan aan mr. Peters van 14 oktober 2022, overgelegd als **Productie 19**.

<sup>71</sup> Zie [http://web.archive.org/web/20220531150128/https://flyresponsibly.klm.com/nl\\_nl#home](http://web.archive.org/web/20220531150128/https://flyresponsibly.klm.com/nl_nl#home).

<sup>72</sup> Zie [https://flyresponsibly.klm.com/nl\\_nl#home](https://flyresponsibly.klm.com/nl_nl#home).





83. Ten behoeve van de consistentie en om onduidelijkheid te voorkomen, heeft KLM de term CO2ZERO overal verwijderd en vermeldt zij op haar website bijvoorbeeld ook niet meer dat een vlucht CO<sub>2</sub>-neutraal kan plaatsvinden. Zo vermeldde KLM eerder nog op haar website de volgende tekst:<sup>73</sup>

## Wat u kunt doen

Een duurzame toekomst is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. We doen er alles aan om onze bijdrage te leveren, maar alle betrokken partijen moeten samenwerken. Alle belanghebbenden in de luchtvaartbranche, alle bedrijven in elke bedrijfstak. En ja, ook alle reizigers in de luchtvaart. Wat kunt u doen, naast het zorgvuldig plannen van uw reizen?

### Compenseer uw CO<sub>2</sub>-uitstoot

Met de CO2ZERO-service van KLM kunt u uw persoonlijke aandeel van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van uw vlucht compenseren en zo de CO<sub>2</sub>-voetafdruk van uw vlucht neutraliseren. Door deel te nemen aan onze CO2ZERO-service draagt u bij aan het 'CO2OL Tropical Mix' herbebossingsinitiatief in Panama, waar al minstens 7,5 miljoen bomen zijn geplant. U kunt CO2ZERO selecteren als reisoptie wanneer u uw vlucht boekt of voordat u vertrekt via MyTrip op de KLM-website en in de KLM-app.

<sup>73</sup>

Zie [http://web.archive.org/web/20210919200639/https://flyresponsibly.klm.com/nl\\_nl#keypoints?article=WhatYouDo](http://web.archive.org/web/20210919200639/https://flyresponsibly.klm.com/nl_nl#keypoints?article=WhatYouDo).

84. De eerdergenoemde algehele revisie heeft ertoe geleid dat KLM nu meer uitleg geeft:<sup>74</sup>

**Wat u kunt doen**

De snelste manier om uw vluchtgerelateerde CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen, is door niet te vliegen. Er zijn veel alternatieven voor vliegen, van online tools tot treinen en andere manieren van transport. Maar soms is een vlucht de meest logische of zelfs enige optie. Als u besluit om toch te vliegen, zijn er altijd manieren om uw impact op het milieu te verminderen.

**Help uw impact te verminderen**

KLM voegt Sustainable Aviation Fuel (SAF) toe aan het brandstofsysteem op Amsterdam Airport Schiphol voor elke vlucht die vertrekt vanuit Amsterdam. Sinds 2023 is dit percentage van 0,5% naar 1% verhoogd. Het doel? 10% SAF in 2030. Hoewel 1% misschien heel weinig lijkt, is het een stap in de goede richting. U kunt op verschillende manieren deelnemen aan ons CO<sub>2</sub>-impactprogramma: door extra SAF te kopen, bij te dragen aan herbebossingsprojecten in Panama, Colombia en Oeganda, of een combinatie van beide.

Herbebossing is een op de natuur gebaseerde bijdrage die de CO<sub>2</sub>-uitstoot buiten de luchtvaartindustrie helpt compenseren. Als u bijdraagt aan ons herbebossingsprogramma, betaalt u een klein bedrag om de impact van een vlucht op het klimaat te verminderen. Dit heeft geen invloed op de directe uitstoot of de vlucht. Het bedrag gaat naar projecten waar bomen worden geplant in Panama, Colombia en Oeganda. Deze bomen kunnen CO<sub>2</sub>-uitstoot uit de lucht absorberen. De kwaliteit van onze CO<sub>2</sub>-verminderingprojecten is door het WWF gecertificeerd met de Gold-standaard. Lees meer over ons herbebossingsproject [Lees meer over ons herbebossingsproject](#).

Met de nieuwe op SAF gebaseerde opties in ons CO<sub>2</sub>-impactprogramma draagt u bij aan de vermindering van de CO<sub>2</sub>-voetafdruk van de luchtvaartindustrie. Uw aankoop draagt ook bij aan de groei van de SAF-markt. Aangezien SAF momenteel veel duurder is dan gewone vliegtuigbrandstof, helpt uw bijdrage ons om het verschil te dekken. Als u met KLM vliegt, kunt u vanaf nu een of meerdere mogelijkheden kiezen om bij te dragen via Mijn Reis op de website van KLM of via de KLM app.

85. Andere luchtvaartmaatschappijen gebruiken overigens nog wel volop de term CO<sub>2</sub>-neutraal, zo tonen onderstaande voorbeelden van Turkish Airlines<sup>75</sup> en Lufthansa<sup>76</sup> aan:

**TURKISH AIRLINES** | **Co2mission**

**Are you ready to offset your flight's carbon emission?**

We love to fly around the world, but we are also aware of the environmental impact of our air travels. That's why we invite you to offset your carbon emissions from your flight.

**Making our unique journey experiences sustainable is now possible.**

**Discover Carbon Neutral Flights** →

<sup>74</sup> [https://flyresponsibly.klm.com/nl\\_nl#keypoints?article=WhatYoudo](https://flyresponsibly.klm.com/nl_nl#keypoints?article=WhatYoudo).

<sup>75</sup> Zie <https://turkishairlines.co2mission.com/en>, geraadpleegd op 17 januari 2023.

<sup>76</sup> Zie <https://www.lufthansagroup.com/en/responsibility/climate-and-environment/fly-co2-neutral.html>, geraadpleegd op 17 januari 2023.

## FLY CO<sub>2</sub> NEUTRAL

Lufthansa has integrated the option to offset CO<sub>2</sub> emissions of a flight directly into the booking. After flight selection on lufthansa.com, customers can choose one of three options to fly CO<sub>2</sub>-neutral.

86. Reeds voordat Fossielvrij haar dagvaarding uitbracht op 6 juli 2022 vermeldde KLM op haar website dat vliegen geen duurzame manier van reizen is en zette zij al actief in op het gebruik van de trein als vervoersmiddel voor afstanden tot 700 kilometer. Zie nrs. 38-39 hiervoor.
87. Het voorgaande illustreert dat KLM haar best doet om consumenten eerlijk voor te lichten over de duurzaamheid van vliegen en graag onduidelijkheden wegneemt, ook wanneer juridisch niet vaststaat of haar uitingen misleidend zijn. Fossielvrij richt zich dus tegen de verkeerde partij. KLM heeft Fossielvrij uitdrukkelijk om input gevraagd op voorgenomen aanpassingen, maar Fossielvrij was niet bereid om op de individuele aanpassingen in te gaan (zie daarover par. 6.1 en par. 6.2).

## 6. GEEN SERIEUZE POGING TOT SCHIKKEN

### 6.1. Inleiding

88. Na ontvangst van de sommatiebrief van 24 mei 2022 (Productie 3 en Productie 32 bij de dagvaarding) heeft KLM Fossielvrij en ClientEarth uitgenodigd voor een gesprek. Dat gesprek, op 24 juni 2022, had vooral een verkennend karakter. KLM stelde een vervolgesprek voor, maar Fossielvrij besloot in juli 2022 te dagvaarden. Intussen ging KLM door met het aanpassen van haar uitingen naar aanleiding van de uitspraak van de RCC over CO2ZERO. KLM wilde graag input van Fossielvrij en ClientEarth op de voorgenomen wijzigingen vanuit hun expertise, en hoopte ook door die aanpassingen de angel uit het conflict met Fossielvrij te kunnen halen. Bij brief van 22 augustus 2022 heeft KLM Fossielvrij en ClientEarth daarom nogmaals uitgenodigd voor een gesprek (**Productie 20**). Ook op dat gesprek is correspondentie gevolgd. KLM heeft op basis daarvan helaas moeten constateren dat het Fossielvrij helemaal niet te doen is om de beweerdelijk misleidende reclame-uitingen van KLM, maar uitsluitend om krimp van de luchtvaart. KLM betreurt het dat zij betrokken wordt in een procedure die dat niet kan bewerkstelligen, en die afleidt van haar inspanningen om duurzamer te worden.

### 6.2. Contacten tussen (de advocaten van) Fossielvrij en KLM

89. Een groot deel van de sommatiebrief van Fossielvrij en ClientEarth gaat over de redenen waarom de luchtvaartsector zou moeten krimpen. Fossielvrij en ClientEarth schrijven bijvoorbeeld (Productie 3 en Productie 32 bij de dagvaarding, par. 15):

*"De enige manier om de luchtvaartemissies terug te dringen overeenkomstig de doelstelling van het Klimaatakkoord van Parijs, is het aantal vluchten te verminderen."*

# Stibbe

90. Zoals toegelicht in hoofdstuk 1, begreep KLM pas tijdens het gesprek van 24 juni 2022 dat Fossielvrij slechts van plan was een vordering in te stellen die zich richtte tegen de duurzaamheidsuitingen van KLM.

91. In de opvolgende correspondentie benadrukt Fossielvrij keer op keer dat het haar in werkelijkheid te doen is om iets anders dan de duurzaamheidsuitingen. Zie bijvoorbeeld haar brief aan KLM van 26 augustus 2022 (**Productie 21**):

*"Het gesprek over de specifieke (huidige en voorgenomen) uitingen van KLM kunnen cliënten verder niet los zien van de grotere zaak waarvoor zij zich inzetten: het tegengaan van de klimaatcrisis en de rol van KLM en de luchtvaart daarin."*

92. In een e-mail van 30 september 2022 over de te houden bespreking (**Productie 22**) schreef mr. Peters namens Fossielvrij vervolgens dat Fossielvrij niet alleen met KLM wilde spreken over de aangepaste uitingen, maar ook over de volgende onderwerpen:

- *"Is KLM bereid te stoppen met zich te verzetten tegen de (marginale) krimp van Schiphol en publiek te erkennen dat krimp noodzakelijk is om binnen aanvaardbare (klimaat en milieu-)grenzen te blijven?"*
- *Is KLM bereid te bevestigen dat zij zich niet tegen krimp van Schiphol zal verzetten door (te dreigen met) procederen en schadeclaims? Dergelijk verzet zou immers haaks staan op het klimaatdoel dat KLM zegt te onderschrijven."*

93. Op 14 oktober 2022 heeft mr. Katan aan mr. Peters een overzicht toegestuurd van de (voorgenomen) wijzigingen in de negentien uitingen (Productie 18 en Productie 19). Tijdens de bespreking (op 17 oktober 2022) stelde Fossielvrij vooral vragen over de wijzigingen, maar nam zij geen concreet standpunt in. Zij zegde toe later die week met een reactie te komen. Na een rappel ontving KLM op 29 november 2022 een brief van Fossielvrij (**Productie 23**). Daarin ging Fossielvrij wederom op geen enkele individuele uiting in. Treffend is het volgende citaat:

*"Zoals gezegd waarderen Fossielvrij en ClientEarth de poging van KLM om haar reclamecampagne aan te passen. De eisen van Fossielvrij zien echter niet alleen op aanpassing van de bewoordingen van de uitingen die zij heeft vastgelegd. Dit blijkt zowel uit het lichaam van de dagvaarding, als de brief die vóór de dagvaarding door ClientEarth en Fossielvrij is verstuurd en het eerste gesprek dat hierover gevoerd is."*

94. De opsomming die direct daarop volgt, ziet uitsluitend op krimp van de luchtvaart, niet op de uitingen van KLM of de noodzaak voor een rectificatie of waarschuwingstekst:

*"In de kern komt de klacht van Fossielvrij neer op de volgende (samengevatte) standpunten, zoals ook vermeld in de dagvaarding:*

- *"De enige manier om vliegen duurzamer te maken is door niet of minder te*

*vliegen; KLM en de luchtvaartindustrie streven naar “business as usual”-groei van het luchtverkeer (par. 4.5.1).”*

- *“Geen van de voorgestelde 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 beetje 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)”*
- *“CO2-compensatieproducten die KLM aanbiedt (SAF, herbebossing) compenseren of verminderen het klimaat-effect van vliegen niet op geldige wijze (pars. 6.2 en 6.3).”*

95. In dit kader valt op dat de onderbouwing van de stellingen van Fossielvrij in de dagvaarding over het misleidende karakter van de uitingen nogal beperkt is. Uitgangspunt bij de beoordeling van claims over misleidende reclame is steeds de vermoedelijke verwachting van de gemiddelde consument op basis van de betreffende reclame-uiting (KLM noemt dat hierna de 'consumentinterpretatie'). In de Nederlandse rechtspraak is – in lijn met de normale regels van bewijslastverdeling – bevestigd dat de consumentinterpretatie aannemelijk moet worden gemaakt door degene die klaagt over een reclame-uiting.<sup>77</sup> Het valt op dat Fossielvrij in de dagvaarding (vrijwel) niets stelt over wat volgens haar de consumentinterpretatie is van de uitingen #1 tot en met #19.

### 6.3. Het gaat Fossielvrij niet om de uitingen

96. Fossielvrij meent te hebben voldaan aan het ontvankelijkheidsvereiste van artikel 3:305a lid 3 sub c BW, omdat zij zich heeft ingespannen om tot een minnelijke regeling met KLM te komen, maar dat dit helaas niet is gelukt. Als reden daarvoor geeft zij dat KLM heeft gezegd niet te zullen voldoen aan de verzoeken van Fossielvrij.<sup>78</sup>

97. KLM heeft zich juist bereid getoond haar uitingen (ingrijpend) aan te passen. Op het gebied van de uitingen hadden partijen er volgens KLM prima samen uit kunnen komen. In ieder geval hadden zij, indien Fossielvrij werkelijk geïnteresseerd was geweest in de juridische correctheid van de uitingen, de omvang van het geschil aanzienlijk kunnen verkleinen. De correspondentie bevestigt echter dat het Fossielvrij daar helemaal niet om te doen is. Het lijkt erop dat zij vooral media-aandacht wil genereren voor haar werkelijke doelstelling: krimp van de luchtvaart. Dit beeld wordt bevestigd door de optocht met rolkoffers waarmee

<sup>77</sup> Zie bijvoorbeeld Rb. 's-Gravenhage 5 september 2012, ECLI:NL:RBSGR:2012:BX9089 (*Recticel/Swiss Sense*), r.o. 4.29.

<sup>78</sup> Dagvaarding, nrs. 473-474.

# Stibbe

Fossilvrij de dagvaarding bij de rechtbank ging indienen<sup>79</sup> en de posters inabri's waarmee Fossilvrij en haar partners<sup>80</sup> in binnen- én buitenland bekendheid gaven aan de rechtszaak (ook al richt de collectieve actie zich slechts op Nederlandse uitingen en inwoners van Nederland):



Uitvergroet:



<sup>79</sup> Zie <https://gofossilfree.org/nl/de-klm-rechtszaak-is-begonnen/>.

<sup>80</sup> Onder de vlag Ban Fossil Fuel Ads.



#### 6.4. Niet voldaan aan artikel 3:305a lid 3 sub c BW

98. Artikel 3:305a lid 3 sub c BW verplicht Fossilvrij *voldoende* te trachten het gevorderde door het voeren van overleg met KLM te bereiken. Een daadwerkelijke poging om nader tot elkaar te komen op het gebied van de uitingen aan de hand van de wettelijke criteria heeft Fossilvrij echter niet ondernomen. Fossilvrij heeft zich niet bereid getoond om te schikken, ook niet op deelgebieden, ondanks de uitgestoken hand en concrete aanpassingen van KLM. Uit het voorgaande blijkt dat het bereiken van aanpassingen van de uitingen ook nooit het doel is geweest van Fossilvrij.
99. Van een *constructief* overleg met KLM ter voorkoming van de onderhavige procedure of tot

beperking van de omvang daarvan is hierom geen sprake geweest.<sup>81</sup> Artikel 3:305a lid 3 sub c BW stelt die eis niet voor niets. De consequentie hiervan is onontkoombaar: Fossielvrij is niet-ontvankelijk in haar vordering.

## 7. FOSSIELVRIJ HEEFT GEEN RECHTENS TE RESPECTEREN BELANG

### 7.1. Inleiding

100. Zoals KLM in dit hoofdstuk zal toelichten, is Fossielvrij niet-ontvankelijk, althans dienen haar vorderingen reeds in dit stadium te worden afgewezen wegens een gebrek aan belang daarbij (artikel 3:302, 3:303 en 3:305a lid 1 BW). De vorderingen die Fossielvrij heeft ingesteld, dragen niet bij aan het doel dat Fossielvrij nastreeft met deze procedure. De personen ten behoeve van wie Fossielvrij optreedt, hebben geen (voldoende) belang bij de vorderingen. Voor de personen die zo'n belang eventueel wel zouden kunnen hebben, treedt Fossielvrij niet op. Daar komt bij dat KLM de uitingen #1 tot en met #19 die het voorwerp zijn van de vorderingen, reeds heeft aangepast. Een gebod om uitingen te verwijderen die al verwijderd zijn, is zinloos.

101. Fossielvrij stelt met haar vorderingen "*niet alleen het belang van consumenten*" op het oog te hebben, maar ook de belangen van iedereen binnen huidige en toekomstige generaties, in het bijzonder waar het gaat om klimaat, flora en fauna.<sup>82</sup> Dit vertaalt zich in een omschrijving van de nauw omschreven groep 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.*"<sup>83</sup> Uit het lichaam van de dagvaarding blijkt echter dat Fossielvrij uitsluitend de belangen van huidige en toekomstige generaties behartigt, met als doel het voorkomen van gevaarlijke klimaatverandering. Dat is een doelstelling waar KLM zich graag in kan vinden, maar een verbod aan KLM op het doen van beweerdelijk misleidende uitingen gaat daar niet aan bijdragen.

### 7.2. Doel van Fossielvrij: krimp van de luchtvaartsector

102. De boodschap van Fossielvrij in het eerste deel van de dagvaarding is helder: "*de enige manier waarop de luchtvaart op korte termijn een reële bijdrage kan leveren aan [...] het bereiken van de duurzaamheidsdoelstellingen is: minder vliegen.*"; "*Het is dan ook krimp,*

---

<sup>81</sup> Vgl. Rb. Gelderland 30 januari 2017, ECLI:NL:RBGEL:2017:559; JAR 2017/43, m.nt. Fruytier (*FNV en CNG/Monuta*), r.o. 4.3: "*Aan Monuta moet worden toegegeven, dat van in enigerlei mate als constructief aan te merken overleg tussen partijen niet is gebleken.*"; Rb. Rotterdam 21 juni 2017, ECLI:NL:RBROT:2017:4800 (*Dier & Recht*), r.o. 6.9: "*Vooropgesteld dient te worden dat artikel 3:305a, tweede lid BW niet onverkort vereist dat sprake is geweest van voorafgaand (constructief) overleg. Bepaald is dat een rechtspersoon niet ontvankelijk is indien deze in de gegeven omstandigheden onvoldoende heeft getracht om het gevorderde door overleg te bereiken. Uit het partijdebat is voldoende gebleken dat ook een constructief en inhoudelijk voorafgaand overleg gelet op de over en weer betrokken standpunten niet een procedure had kunnen voorkomen, zodat een dergelijk overleg in de gegeven omstandigheden zinloos zou zijn geweest. Partijen hebben dit ter comparitie ook erkend. Lid 2 van artikel 3:305a BW staat dan ook niet aan ontvankelijkheid van Dier & Recht in de weg.*"

<sup>82</sup> Dagvaarding, nr. 328.

<sup>83</sup> Dagvaarding, nr. 463; petitum, vordering II (p. 152).



*géén groei, dat vereist is met het oog op het klimaatdoel van Parijs.*"<sup>84</sup>

103. Dat kwam ook terug bij de 'mars' waarmee Fossielvrij op 6 juli 2022 de dagvaarding ging aanbieden aan de rechtbank:



104. In dat licht valt het op dat Fossielvrij tegen KLM geen 'krimpvordering' heeft ingesteld zoals Vereniging Milieudefensie e.a. die instelden tegen Shell, dat wil zeggen een vordering tot vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot per 2030.<sup>85</sup> Die vordering was tegen Shell al omstreden, maar zou tegen KLM zeker geen kans van slagen hebben, nu de luchtvaartsector een *hard to abate* sector is: een sector die vrijwel uitsluitend afhankelijk is van fossiele brandstoffen. Zo'n vordering zou feitelijk een vordering zijn tot staking van (een groot deel van) KLM's – rechtmatige – bedrijfsactiviteiten.
105. Hierin verschilt de luchtvaartsector van de energiesector, waarin Shell actief is. Een energieleverancier kan, in de woorden van de Rechtbank Den Haag, "*een ander energiepakket*"<sup>86</sup> aanbieden. In energiebehoefte kan immers ook op andere wijzen worden voorzien dan door middel van fossiele brandstoffen. De luchtvaartsector verduurzaamt wel waar mogelijk – zie ook de in par. 3.2 en 3.3 genoemde initiatieven – maar blijft vooralsnog grotendeels afhankelijk van fossiele brandstoffen.

<sup>84</sup> Dagvaarding, nr. 23.

<sup>85</sup> Zie Rb. Den Haag 26 mei 2021, ECLI:NL:RBDHA:2021:5337; *JOR* 2021/208, m.nt. Biesmans (*Milieudefensie/Shell*).

<sup>86</sup> Rb. Den Haag 26 mei 2021, ECLI:NL:RBDHA:2021:5337; *JOR* 2021/208, m.nt. Biesmans (*Milieudefensie/Shell*), r.o. 4.4.25.

Krimp van de luchtvaartsector als geheel zou vanzelfsprekend niet worden bereikt met een vordering ingesteld tegen één onderneming. Als KLM haar activiteiten zou gaan beperken, zorgt dat niet voor een wereldwijde afname van CO<sub>2</sub>-uitstoot door de luchtvaartsector. Het zou slechts zorgen voor een afname van het marktaandeel van KLM. Omdat de vraag naar vlieguren daarmee niet afneemt – sterker nog, naar verwachting zal de vraag naar vlieguren de komende jaren alleen maar verder toenemen<sup>87</sup> – zouden andere luchtvaartmaatschappijen het marktaandeel van KLM overnemen. De slots op Schiphol worden dan door andere luchtvaartmaatschappijen ingenomen. Krimp van de luchtvaartsector als geheel vergt een ingrijpen in die sector op een internationaal politiek niveau.

106. KLM is bovendien een voorloper in de luchtvaartindustrie. Ook al is de luchtvaart een vervuilende sector, KLM behoort wel tot de meest duurzame luchtvaartmaatschappijen ter wereld.<sup>88</sup> Als KLM minder moet gaan vliegen en consumenten met andere, minder duurzame luchtvaartmaatschappijen gaan reizen, zou het klimaat alleen maar slechter af zijn.
107. Dat is echter niet de reden waarom KLM vindt dat Fossielvrij onvoldoende belang heeft bij haar vorderingen. Fossielvrij vordert immers geen gebod aan KLM om haar CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren.

### 7.3. Duurzaamheidsuitingen maken niet het verschil tussen wel en niet vliegen

108. Gezien de onmogelijkheid van een krimpvordering heeft Fossielvrij ervoor gekozen een vordering in te stellen die zich richt op de (reclame-)uitingen van KLM. Fossielvrij vordert geen verbod voor KLM om überhaupt reclame te maken – dat is rechtens eveneens een onhaalbare kaart, zoals de minister voor Klimaat en Energie eerder bevestigde (zie nr. 62) – maar slechts tot het doen van bepaalde uitingen op het vlak van duurzaamheid.
109. Hoe zouden de vorderingen tot verwijdering, rectificatie en waarschuwing bijdragen aan krimp van de luchtvaartsector? In Het Parool zei een woordvoerder van Fossielvrij (**Productie 24**): "*Gelukkig beseffen veel mensen dat de luchtvaart niet kan blijven groeien, maar KLM drukt dat groeiende bewustzijn de kop in met hun marketing.*"<sup>89</sup> De theorie van Fossielvrij lijkt te zijn: door "*in te spelen op de aarzeling die mensen inmiddels kunnen hebben ten aanzien van vliegen*" zou KLM "*mensen die twijfelen*" "*ervan weerhouden om vlieguren te vermijden of om over te stappen*"; "*KLM's duurzaamheids campagne is een voorbeeld van zeer geraffineerde marketing die mensen ervan weerhoudt vlieguren te vermijden of over te stappen op andere vervoerswijzen [...]. Door deze handelspraktijken kan*

---

<sup>87</sup> Zie <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Post-Covid-Forecasts-Scenarios.aspx>; Productie 1.

<sup>88</sup> Zie bijvoorbeeld de *Atmosfair Airline Index 2018* ([https://www.atmosfair.de/wp-content/uploads/aai2018-englischfarbe\\_final\\_mn.pdf](https://www.atmosfair.de/wp-content/uploads/aai2018-englischfarbe_final_mn.pdf)), waarin KLM op plaats 17 van de 125 vergeleken luchtvaartmaatschappijen eindigde op het gebied van duurzaamheid. In de *Transatlantic Airline Fuel Efficiency Ranking 2017* ([https://theicct.org/sites/default/files/publications/Transatlantic\\_Fuel\\_Efficiency\\_Ranking\\_20180912\\_v2.pdf](https://theicct.org/sites/default/files/publications/Transatlantic_Fuel_Efficiency_Ranking_20180912_v2.pdf)) eindigde KLM op plaats 4 van de 20 vergeleken luchtvaartmaatschappijen op het gebied van duurzaamheid.

<sup>89</sup> Zie <https://www.parool.nl/nederland/fossielvrij-daagt-klm-voor-de-rechter-om-misleidende-reclames~b24f4da3/>.

*de consument een beslissing nemen die zij anders niet had genomen.*"<sup>90</sup>

110. Alleen als die stelling waar is, en de gewraakte uitingen daadwerkelijk een significant aantal mensen ervan zouden weerhouden om af te zien van een vliegreis, is het aantal personen tot bescherming wier belangen de vordering strekt, voldoende in de zin van artikel 1018c lid 5 sub b Rv en kan Fossilvrij voldoende belang hebben bij haar vordering in de zin van artikel 3:303 BW. Dat dit het geval is, ligt echter allerminst voor de hand.
111. Het is een feit van algemene bekendheid dat vliegen niet een duurzame vorm van reizen is. De media berichten daar voortdurend over. Consumenten weten dat, en KLM vertelt het hen ook (zie de screenshots bij nrs. 82 en 84). Consumenten hechten echter ook belang aan andere waarden dan duurzaamheid, zoals verre landen ontdekken, de behoefte aan een ander weertype dan in Nederland (zon, sneeuw) en het opzoeken van familie en vrienden.<sup>91</sup> Vliegen brengt mensen en culturen bij elkaar. Dat heeft ook grote (maatschappelijke) waarde. Voor reizen op lange afstanden bestaat geen reëel alternatief. En uit onderzoek is bekend dat wanneer een ander vervoerstype wél een alternatief is, mensen toch vaak de voorkeur geven aan vliegen vanwege de lagere prijs en de kortere reistijd.<sup>92</sup>
112. Fossilvrij draagt niets aan dat onderbouwt (laat staan bewijst) dat er minder vliegtickets verkocht zouden worden als haar vorderingen zouden worden toegewezen.
113. De feiten wijzen eerder in tegengestelde richting. Sinds KLM voor de duurzaamheidsopties niet langer woorden zoals CO2ZERO en 'neutraliseren' gebruikt en indringender waarschuwt dat vliegen niet duurzaam is, is het percentage passagiers dat een bijbetaling doet voor herbebossingsprojecten of SAF via KLM<sup>93</sup> gedaald, terwijl het aantal vluchten is gegroeid. Het percentage is overigens nooit heel hoog geweest, het schommelt al jaren rond de 1%.
114. Vooropgesteld: de uitingen #1 tot en met #19 en de term Fly Responsibly zijn niet misleidend en zullen er niet voor zorgen dat consumenten verwachten dat zij door te vliegen met KLM bijdragen aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs. Maar bovenal is niet aannemelijk dat het achterwege laten van de duurzaamheidsuitingen van KLM als effect zal hebben dat (significante aantallen) mensen zullen besluiten om af te zien van een voorgenomen vliegreis.
115. Dat geldt al helemaal voor de vordering van Fossilvrij dat KLM bevolen wordt een waarschuwingstekst te plaatsen op vliegtickets:<sup>94</sup> wanneer de vliegreis al geboekt is, zal zo'n

---

<sup>90</sup> Dagvaarding, nrs. 120-122 en 402.

<sup>91</sup> Zie Productie 2, een wetenschappelijk onderzoek waaruit blijkt hoe groot de waarde is die mensen hechten aan reizen, ook al zijn zij zich ervan bewust dat vliegen (nog) niet duurzaam is. Zie ook het citaat daaruit in voetnoot 14.

<sup>92</sup> Kantar Public publiceerde in juli 2022 de uitkomst van onderzoek dat zij in opdracht van de ACM had gedaan naar de aspecten die consumenten belangrijk vinden bij de aankoop van een vliegticket. Voor 60% van deze personen is prijs het belangrijkste aspect, en voor 16% de vliegtijden, zie **Productie 25**, p. 15.

<sup>93</sup> Dit zegt niet per se iets over het totale percentage passagiers van KLM dat zijn of haar CO<sub>2</sub>-uitstoot compenseert, nu passagiers ook via andere aanbieders *carbon credits* kopen; dat is voor KLM niet zichtbaar. KLM's uitingen hebben daar in elk geval geen invloed op.

<sup>94</sup> Dagvaarding, petitum, vordering V onder (ii) d (p. 154).

tekst geen consument ervan weerhouden te vliegen. Hetzelfde is waar voor de vordering tot het sturen van rectificatiebrieven (vordering V onder (ii) b.i). Fossielvrij heeft nog geen begin van een onderbouwing geleverd dat het verzenden van een rectificatiebrief aan voormalige klanten – meer dan een jaar nadat zij een ticket bij KLM hebben geboekt – tot waarschijnlijk gevolg zal hebben dat deze personen hierdoor minder gaan vliegen.

116. De stelplicht en bewijslast dat de genoemde effecten er zijn, en dat Fossielvrij dus voldoende belang heeft bij haar vorderingen, liggen bij Fossielvrij.<sup>95</sup> Aan die stelplicht heeft Fossielvrij niet voldaan. Zij haalt slechts diverse onderzoeken aan die aannemelijk zouden maken dat luchtvaartreclames in het algemeen een hindernis vormen voor (i) een vermindering in de consumentenvraag en (ii) de volgens Fossielvrij benodigde bredere maatschappelijke verandering.<sup>96</sup> Daarbij gaat het om reclames voor vliegereizen, niet om duurzaamheidsuitingen. Toewijzing van de vorderingen draagt dus niet bij aan hetgeen Fossielvrij daarmee wil bereiken, en daarmee ontbreekt het haar aan voldoende belang in de zin van artikel 3:303 BW.
117. KLM vertelt op haar website een eerlijk verhaal over waar KLM staat in haar inspanningen tot verduurzaming. Met de Fly Responsibly campagne zet KLM erop in om mensen die willen vliegen, ook al wéten ze dat het niet duurzaam is, te laten vliegen met een van de duurzamere luchtvaartmaatschappijen in de luchtvaartsector, en om hen te laten bijdragen aan verduurzaming van KLM's activiteiten.

#### 7.4. Geen effect op het klimaat

118. In het vereiste van voldoende belang ligt besloten dat het belang bij het instellen van een vordering evenredig moet zijn aan het belang van de wederpartij én dat van een behoorlijke rechtspleging.<sup>97</sup> In het verlengde daarvan geldt dat het afwenden van luttel schade onvoldoende is om een rechtsvordering te rechtvaardigen.<sup>98</sup> Het doel van Fossielvrij is het afwenden van klimaatschade. Zoals toegelicht in de vorige paragraaf, is niet aannemelijk dat er enige klimaatschade zal worden afgewend door toewijzing van Fossielvrij's vorderingen inzake beweerdelijk misleidende reclame.
119. Dit brengt ook mee dat de belangen van de door Fossielvrij nauw omschreven groep onvoldoende gewaarborgd zijn in de betekenis van artikel 3:305a lid 1 BW. Voor het bestaan en gewaarborgd zijn van die belangen is ten minste vereist dat de betrokkenen uiteindelijk

---

<sup>95</sup> Zie HR 12 april 2019, ECLI:NL:HR:2019:590; NJ 2019/238, m.nt. Tjong Tjin Tai (*Dexia*), r.o. 4.1.2: "Dat voldoende belang bestaat bij een vordering mag in beginsel worden verondersteld. Indien dat belang wordt betwist of de rechter ambtshalve opheldering wenst over dat belang, rusten de stelplicht en bewijslast terzake in beginsel op degene die de vordering instelt."

<sup>96</sup> Dagvaarding, nrs. 106-119. Overigens is het citaat dat Fossielvrij bij nr. 109 van de dagvaarding toeschrijft aan het IPCC niet te vinden in de door Fossielvrij genoemde bron (Productie 6 bij de dagvaarding) – noch op de genoemde vindplaats 4-76 (die ziet op waterkwaliteit), noch op de andere 694 pagina's.

<sup>97</sup> HR 12 april 2019, ECLI:NL:HR:2019:590; NJ 2019/238, m.nt. Tjong Tjin Tai (*Dexia*), r.o. 4.1.2.

<sup>98</sup> T. Bleeker, 'Voldoende belang in collectieve acties: drie maal artikel 3:303 BW', *NTBR* 2018/20, par. 2.3 en de daar in voetnoot 17 genoemde bronnen.

baat hebben bij de collectieve actie indien het gevorderde wordt toegewezen.<sup>99</sup> Daarvan is hier geen sprake.

120. Wat wél een verschil kan maken voor het klimaat, is het duurzamer maken van de vliegreizen die KLM aanbiedt, het investeren in innovatie, het vergemakkelijken van het afleggen van een deel van de reis per trein, het vergroten van het duurzaamheidsbewustzijn van vliegpassagiers en inzet van de luchtvaartsector als geheel op verduurzaming. Dat zijn precies de pijlers van KLM's duurzaamheidsbeleid. Om dat te kunnen bereiken, heeft KLM het wel nodig om over haar duurzaamheidsinspanningen te mogen communiceren.

## 7.5. Fossielvrij streeft geen consumentenbelang na

121. De grondslag voor de vorderingen van Fossielvrij is de Richtlijn oneerlijke handelspraktijken, geïmplementeerd in artikel 6:193a e.v. BW.<sup>100</sup> Deze richtlijn beschermt *de economische belangen van de consument* en zij beschermt *legitieme ondernemingen* tegen concurrenten die de regels in de richtlijn niet in acht nemen.<sup>101</sup> De richtlijn beschermt consumenten, niet het klimaat. Fossielvrij roept daarnaast een ongeschreven zorgvuldigheidnorm in die zou inhouden dat bedrijfsmatige misleiding ontoelaatbaar is, maar zij erkent dat daaraan dezelfde gedachte ten grondslag ligt als aan de Richtlijn oneerlijke handelspraktijken: het voorkomen van misleiding.<sup>102</sup>
122. Fossielvrij is geen consumentenorganisatie. Zij zet zich niet in voor (potentieel) misleide consumenten en al helemaal niet voor (potentieel) misleide zakelijke klanten of rechtspersonen. Fossielvrij zet zich in voor alle huidige en toekomstige generaties inwoners van Nederland die geraakt kunnen worden door klimaatverandering. Het ontbreekt Fossielvrij hierom aan de vereiste representativiteit, waarover hoofdstuk 8. Het betekent ook dat de vorderingen van Fossielvrij niet toewijsbaar zijn vanwege het ontbreken van relativiteit (artikel 6:163 BW): de groep wiens belangen door Fossielvrij worden behartigd, wordt niet beschermd door de norm die Fossielvrij inroept.<sup>103</sup>
123. Fossielvrij heeft in het bijzonder geen voldoende belang bij haar vordering tot een verklaring voor recht (vordering IV onder (i)). Op grond van artikel 3:302 BW komt een declaratoir vonnis uitsluitend toe aan een bij een rechtsverhouding onmiddellijk betrokken persoon.

---

<sup>99</sup> Zie *Kamerstukken II* 2011/12, 33126, nr. 3, p. 12-13; *Kamerstukken II* 2012/13, 33126, nr. 7, p. 9; W. van Eekhout, 'Opties voor collectief procederen – het huiswerk van een 3:305a-organisatie', *BER* 2019/17, p. 15; A.W. Jongbloed, in: *GS Vermogensrecht*, art. 3:305a BW, aant. 15.3 (2022); D.L. Barbiers, 'Beoordeling van schadevergoedingsvorderingen door de rechter in collectieve actie', *NTBR* 2020/35, par. 3.2.

<sup>100</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.

<sup>101</sup> Overweging 8 van Richtlijn 2005/29/EG; *Kamerstukken II* 2006/07, 30928, nr. 3.

<sup>102</sup> Dagvaarding, nr. 413.

<sup>103</sup> Anders dan Fossielvrij stelt in nr. 421 van de dagvaarding, geldt het relativiteitsvereiste ook voor ge- en verbodsvorderingen, zie T. Bleeker, 'Voldoende belang in collectieve acties: drie maal artikel 3:303 BW', *NTBR* 2018/20, par. 4.3; W.Th. Nuninga, 'Recht, plicht, bevel, verbod', *NTBR* 2018/21, par. 3.2; A.W. Jongbloed, in: *GS Vermogensrecht*, art. 3:303 BW, aant. 3 (2022).

Artikel 3:305a BW vormt daar een uitzondering op: de belangenbehartiger (die immers niet zelf onmiddellijk betrokken is) mag een verklaring voor recht vorderen voor andere personen, maar in dat geval moet 'door' de belangenhartiger 'heen' worden gekeken naar de nauw omschreven groep.<sup>104</sup> De nauw omschreven groep van "*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*"<sup>105</sup> is niet onmiddellijk betrokken bij de rechtsverhouding die in het verleden tussen KLM en bepaalde consumenten zou kunnen zijn ontstaan door de uitingen die Fossielvrij misleidend acht. Ook om die reden is Fossielvrij niet-ontvankelijk in vordering IV onder (i).

124. Iets vergelijkbaars geldt voor vordering V onder (ii) b.i: Fossielvrij vordert dat KLM wordt bevolen een rectificatiebrief te sturen aan "*alle personen en instellingen aan wie KLM tickets heeft uitgegeven tussen 1 december 2021 en 23 mei 2022*". Tot "*alle personen en instellingen*" behoren veel rechtspersonen. Fossielvrij behartigt niet de belangen van (al dan niet misleide) rechtspersonen en heeft om die reden in het bijzonder geen belang bij vordering V onder (ii) b.i voor zover die ziet op rechtspersonen.

## 7.6. Publicitair belang is onvoldoende belang

125. Het is duidelijk dat de vorderingen van Fossielvrij niet kunnen bijdragen aan het doel dat zij nastreeft. Uit de gedragingen van Fossielvrij en de summiere onderbouwing van haar vorderingen is ook duidelijk dat zij eigenlijk helemaal niet is geïnteresseerd in de formulering van KLM's duurzaamheidsuitingen (zie par. 6.2 en par. 6.3).
126. Dit versterkt het vermoeden dat Fossielvrij deze procedure slechts gebruikt om een publicitair belang te dienen, en zo aandacht te vragen voor haar werkelijke doelstellingen, zoals een verbod op alle 'fossiele reclame'. Een zuiver publicitair belang is geen rechtens te respecteren belang in de betekenis van artikel 3:303 BW. In eerdere rechtspraak is beslist dat het belang bij waarheidsvinding sec,<sup>106</sup> een zuiver principieel belang<sup>107</sup> en een zuiver emotioneel belang<sup>108</sup> geen voldoende belang kunnen opleveren. Datzelfde moet gelden voor een zuiver

---

<sup>104</sup> Zie T. Bleeker, 'Voldoende belang in collectieve acties: drie maal artikel 3:303 BW', *NTBR* 2018/20, par. 4.2: "*Artikel 3:305a BW heeft een vertegenwoordigingsfunctie: het scheidt de mogelijkheid dat een ander dan de aanspraakgerechtigde een privaatrechtelijke aanspraak geldend kan maken. Het is een uitzondering op het vereiste dat de eiser alleen mag opkomen voor zijn eigen belang. Door het collectieve actierecht kan een procesorganisatie een rechtsvordering instellen ter bescherming van de gelijksoortige belangen van andere personen. Hierin zit de crux: vertegenwoordiging creëert geen nieuwe belangen, het cumuleert reeds bestaande individuele belangen*".

<sup>105</sup> Dit is de nauw omschreven groep waarvoor Fossielvrij stelt op te komen, zie dagvaarding, nr. 463; petitum, vordering II (p. 152).

<sup>106</sup> E. Gras, 'Over de rechtspraak inzake het emotionele belang tegen de achtergrond van art. 6 EVRM jo. 6 EUV/65 EGV', *PP* 2005/6.

<sup>107</sup> Gerechtshof Amsterdam 8 december 2005, ECLI:NL:GHAMS:2005:AV3085; *JBPr* 2006/65, m.nt. Gras (*Remaz/Berrens*); HR 24 februari 1989, ECLI:NL:PHR:1989:AD0639; *NJ* 1989/425 (*Salas Rodriguez/Staat*); HR 14 mei 1993, ECLI:NL:HR:1993:ZC0959; *NJ* 1993/445 (*Toptas/Staat*).

<sup>108</sup> HR 9 oktober 1998, ECLI:NL:PHR:1998:ZC2735; *NJ* 1998/853 (*Jeffrey*). Zie ook HR 5 november 1999, ECLI:NL:HR:1999:AA3358; *NJ* 2000/63, m.nt. Bloembergen (*Bigamie*); HR 3 januari 1992, ECLI:NL:HR:1992:ZC0464; *NJ* 1994/627 (*U/Staat*); Hof Amsterdam 19 november 1999, ECLI:NL:GHAMS:1999:AJ0664; *Prg.* 2001/5742, m.nt. Kuhlmann.

publicitair belang.

## 7.7. Uitingen zijn al gewijzigd

127. De uitingen waar Fossielvrij klachten tegen richt zijn bovendien reeds (grotendeels) aangepast. De term CO2ZERO wordt niet meer gebruikt, evenmin als het 'neutraliseren' van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Er wordt meer uitleg gegeven over herbebossing en SAF, bij de Real Deal dagen wordt geen Duurzame Brandstof Bonus meer gegeven, enzovoort. Op KLM's website staat nu ook een waarschuwingstekst:<sup>109</sup>



128. Zie Productie 18 voor het volledige overzicht van wijzigingen. KLM heeft geen intentie om de verwijderde uitingen ooit weer terug te plaatsen.
129. Fossielvrij heeft geen belang bij een gebod tot het verwijderen van uitingen die reeds verwijderd zijn, net zomin als een schuldeiser belang heeft bij een vordering tot betaling van een geldsom die hij al ontvangen heeft. Ook hierom is Fossielvrij niet-ontvankelijk in haar vordering, althans in elk geval in vordering IV onder (i), vordering V onder (i) en onder (ii) a.
130. Vordering V onder (ii) d houdt in dat KLM op haar website, in het bestelproces en op vliegtickets een waarschuwingstekst zou moeten opnemen, die luidt "*Vliegtuigen verbruiken fossiele brandstof en dragen bij aan klimaatverandering*". De website van KLM bevat echter al vergelijkbare teksten ("*Ja, we zijn een luchtvaartmaatschappij. We realiseren ons dat de luchtvaart nu verre van duurzaam is.*"; "*De snelste manier om uw vluchtgerelateerde CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen, is door niet te vliegen.*").<sup>110</sup> De door Fossielvrij voorgestelde tekst voegt daar niets aan toe.

## 8. FOSSIELVRIJ IS NIET REPRESENTATIEF

131. Ook wanneer de belangenbehartiger onder de uitzondering van artikel 3:305a lid 6 BW valt, dient hij te voldoen aan het vereiste van voldoende representativiteit uit de aanhef van artikel 3:305a lid 2 BW. Zoals KLM hierna toelicht, is Fossielvrij echter niet voldoende representatief.
132. Dat representativiteit ook bij een 'algemeen-belangactie' noodzakelijk is volgt reeds uit de tekst van lid 6, dat immers slechts de toepasselijkheid van "*de vereisten van lid 2,*

<sup>109</sup> Zie [https://flyresponsibly.klm.com/nl\\_nl#keypoints?article=WhatYoudo](https://flyresponsibly.klm.com/nl_nl#keypoints?article=WhatYoudo).

<sup>110</sup> Zie nr. 127 hiervoor.

*subonderdelen a tot en met e*" uitsluit.<sup>111</sup> In eerdere jurisprudentie waarin gebruikgemaakt werd van de uitzonderingsmogelijkheid van lid 6 is ook aan het representativiteitsvereiste getoetst en een nauw omschreven groep vastgesteld.<sup>112</sup> De minister voor Rechtsbescherming heeft recent in de memorie van toelichting bij de Implementatiewet Richtlijn representatieve vorderingen voor consumenten bevestigd dat het representativiteitsvereiste ook geldt wanneer de uitzondering van artikel 3:305a lid 6 BW wordt toegepast.<sup>113</sup>

133. De wetgever heeft niet voorzien in een specifieke invulling van het begrip representativiteit voor collectieve acties. Een belangenorganisatie moet nauwkeurig omschrijven voor welke groep van personen zij opkomt. Verder moet op voorhand duidelijk zijn dat de belangenorganisatie kwantitatief gezien voor een voldoende groot deel van de groep getroffen gedupeerden opkomt. Wat genoeg is, verschilt per geval en wordt mede bepaald in relatie tot het aantal gedupeerden, de omvang van hun vorderingen ten opzichte van het totaal aantal gedupeerden en – indien van toepassing – de door hen gevorderde schadevergoeding.<sup>114</sup> Bij algemeen-belangacties kan daarnaast een rol spelen of de belangenorganisatie een goede reputatie heeft als behartiger van het desbetreffende belang, of personen waarvoor wordt opgekomen de organisatie als representatief aanvaardt en of de organisatie in de relatie met de overheid als gesprekspartner voor een bepaald belang optreedt.<sup>115</sup>
134. Fossielvrij stelt dat zonneklaar is dat zij representatief is voor behartiging van de belangen die in deze zaak centraal staan, en zij breed als zodanig wordt erkend.<sup>116</sup> Als organisatie die gevaarlijke klimaatverandering tegengaat wordt Fossielvrij mogelijk breed erkend. Als organisatie die strijdt tegen beweerdelijk misleidende reclame echter niet. Dat blijkt ook uit de door Fossielvrij gestelde omstandigheden ter ondersteuning van de stelling dat zij voldoet aan het representativiteitsvereiste.<sup>117</sup> De door Fossielvrij in het verleden ondernomen acties om pensioenfondsen ABP te bewegen te stoppen met investeren in fossiele bedrijven en ING op te roepen te stoppen met investeren in kolen, olie en gas hadden bijvoorbeeld ook niets met (beweerdelijk) misleidende reclame te maken, en evenmin met de economische belangen van consumenten. Fossielvrij heeft geen reputatie als behartiger van de belangen van beweerdelijk misleide consumenten. Fossielvrij heeft bovendien niet aangetoond dat de

---

<sup>111</sup> Het oorspronkelijke wetsvoorstel voor de WAMCA sloot "*de vereisten van de leden 2*" uit, zie *Kamerstukken II* 2016/17, 34608, nr. 2, p. 2. Met de aanneming van het amendement van het lid Van Gent c.s. is deze tekst echter gewijzigd naar "*lid 2, subonderdelen a tot en met e*", zie *Kamerstukken II* 2018/19, 34608, nr. 14.

<sup>112</sup> Zie bijvoorbeeld Rb. Den Haag 9 februari 2022, ECLI:NL:RBDHA:2022:1747 (*MOA/Staat*), r.o. 4.15-4.17; Gerechtshof Den Haag 19 april 2022, ECLI:NL:GHDHA:2022:643; *JBPr* 2022/39, m.nt. Bosselaar (*Viruswaarheid*), r.o. 6.5.

<sup>113</sup> *Kamerstukken II* 2021/22, 36034, nr. 3, p. 25-26.

<sup>114</sup> *Kamerstukken II* 2003/04, 29414, nr. 3, p. 15-16; *Kamerstukken II* 2016/17, 34608, nr. 3, p. 19. Zie ook F.M. Peters & A.J. van Wees, 'Wachten op Godot – de problematische toepasbaarheid van de WAMCA op ideële zaken', *TOP* 2022/241, p. 27.

<sup>115</sup> T.M. Sweerts & J.F. Hackeng, 'Eén voor allen en allen door één: over representativiteit in het collectieve actierecht', *NTBR* 2022/33, par. 5.4, met verwijzingen.

<sup>116</sup> Dagvaarding, nr. 455.

<sup>117</sup> Dagvaarding, nr. 455 noemt bijvoorbeeld dat Fossielvrij een *track record* heeft op het voeren van klimaatzaken, dat Fossielvrij wordt erkend als relevante klimaatorganisatie en financieel wordt ondersteund door diverse gevestigde charitatieve instellingen en dat Fossielvrij in 2017, 2018 en 2019 met Fossielvrij Onderwijs demonstreerde tegen een festival van Shell (Generation Discover) in Den Haag en Rotterdam.



personen voor wie zij opkomt – kort gezegd: alle inwoners van Nederland – haar als representatief aanvaarden. Fossilvrij treedt bij weten van KLM tot slot niet op als gesprekspartner in de relatie met de overheid met betrekking tot beweerdelijk misleidende reclame-uitingen.

135. Fossilvrij miskent dit verschil in relevante representativiteit. Dat blijkt ook uit Fossilvrij's aanduiding van de 'nauw omschreven groep' waarvoor zij opkomt: "*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.*"<sup>118</sup> Dit is een veel bredere groep dan misleide consumenten, dat wil zeggen: (potentiële) klanten van KLM die duurzaamheid hoog in het vaandel hebben staan of een "*groeidend duurzaamheidsbewustzijn*"<sup>119</sup> hebben, en die door de uitingen op het verkeerde been gezet zijn of worden. Artikel 6:193a e.v. BW bieden slechts bescherming aan misleide consumenten, zie nr. 121.
136. Fossilvrij stelt in het bijzonder te worden 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>120</sup> Fossilvrij heeft echter verzuimd toe te lichten wat deze 'steun- en interesseverklaringen' inhouden, en niet aangetoond dat deze verklaringen zijn verstrekt door consumenten die zich misleid voelen. Dit had wel op haar weg gelegen.<sup>121</sup> Een inschrijving voor de nieuwsbrief van Fossilvrij of donatie maakt nog niet dat daarmee ook de onderhavige procedure wordt gesteund, en al helemaal niet dat de geabonneerden op de nieuwsbrief of donateurs misleide consumenten zijn. Goed denkbaar is dat deze inschrijvingen of donaties hun grond vinden in andere acties van Fossilvrij, zoals haar deelname aan de Klimaatmars, haar inspanningen tegen Shell, ABP en ING of haar politieke lobby-activiteiten.
137. Datzelfde geldt voor de door Fossilvrij genoemde aantallen volgers op *social media*. De Rechtbank Amsterdam oordeelde in een vonnis in een collectieve actie op initiatief van The Privacy Collective (TPC) dat een *like* op de website van TPC onvoldoende is om te voldoen aan het representativiteitsvereiste, nu bij het *liken* informatie over de aard en inzet van de procedure in het scherm ontbrak. Hierin stond ook niet vermeld tegen welke partijen de actie is gericht. Evenmin volgde hieruit dat een persoon door het aanklikken van de steunknop zich als gedupeerde aanmeldt voor de collectieve actie of zal worden gerekend tot de achterban voor wie TPC in de procedure opkwam. Een omschrijving van de gedupeerden voor wie TPC

---

<sup>118</sup> Dagvaarding, nr. 463; petitum, vordering II (p. 152).

<sup>119</sup> Zie het citaat van een woordvoerder van Fossilvrij bij nr. 109.

<sup>120</sup> Dagvaarding, nr. 455.

<sup>121</sup> Gerechtshof Den Haag 19 april 2022, ECLI:NL:GHDHA:2022:643; *JBPr* 2022/39, m.nt. Bosselaar (*Viruswaarheid*), r.o. 6.5.

opkwam, ontbrak ook op de website.<sup>122</sup>

138. Hetzelfde heeft te gelden voor de door Fossilvrij genoemde aantallen volgers op *social media*. Bij het klikken op 'volgen' worden geen gegevens verstrekt over de onderhavige procedure en hieruit kan dan ook geen representativiteit worden afgeleid. Sterker nog, bij het klikken op 'volgen' wordt zelfs nog geen steun uitgesproken voor de onderhavige procedure. Personen kunnen Fossilvrij ook zijn gaan volgen vanwege haar andere inspanningen. Die inspanningen staan los van het opkomen tegen misleidende reclame-uitingen, en in het bijzonder van de in deze procedure aan de orde zijnde uitingen van KLM. Fossilvrij stelt dat 95% van enkele honderden respondenten op een door haar gehouden enquête enthousiast was over campagnes gericht op misleidende fossiele reclames, maar campagnes zijn niet hetzelfde als rechtszaken, en KLM wordt in de enquête niet genoemd.<sup>123</sup> Met de 'mars' waarmee Fossilvrij op 6 juli 2022 de dagvaarding ging aanbieden aan de rechtbank (een tocht van het kantoor van de RCC naar de rechtbank) liepen niet meer dan circa 20 personen mee, inclusief (bestuurs)leden van Fossilvrij zelf.
139. Overigens, ook de verzamelde handtekeningen van Nederlanders voor het Europees burgerinitiatief en de petitie in voorbereiding aan de Tweede Kamer vormen geen argument dat Fossilvrij zou voldoen aan het representativiteitsvereiste. Deze initiatieven zien op een sectorbreed verbod op fossiele reclame; dat is iets heel anders dan een rechtszaak tegen KLM wegens beweerdelijk misleidende reclame. Op de plekken waar de petitie kan worden ondertekend, wordt de onderhavige collectieve actie overigens ook niet genoemd.<sup>124</sup> Die ondertekening is dus niet een vorm van aansluiting bij deze collectieve actie.
140. Fossilvrij is vanzelfsprekend al helemaal niet representatief voor beweerdelijk misleide *rechtspersonen*. Ten aanzien van haar vordering dat KLM een rectificatie moet sturen aan "*alle personen en instellingen aan wie KLM tickets heeft uitgegeven tussen 1 december 2021 en 23 mei 2022*", voldoet zij daarom in het bijzonder niet aan het representativiteitsvereiste.
141. Kortom, het ontbreekt Fossilvrij aan de vereiste representativiteit op de voet van artikel 3:305a lid 2, aanhef BW. Ook om deze reden is Fossilvrij niet-ontvankelijk.

## 9. PROCESORDE

142. Mocht uw rechtbank oordelen dat Fossilvrij toch ontvankelijk is en haar aanwijzen als exclusieve belangenbehartiger op de voet van artikel 1018e lid 1 Rv, dan dient uw rechtbank op grond van artikel 1018e lid 2 Rv te beoordelen:
- i. wat de collectieve vordering precies inhoudt;
  - ii. voor welke nauw omschreven groep personen de exclusieve belangenbehartiger de

---

<sup>122</sup> Rb. Amsterdam 29 december 2021, ECLI:NL:RBAMS:2021:7647; *JBPr* 2022/31, m.nt. Van der Kooij & Wijnberg (*The Privacy Collective/Oracle c.s.*), r.o. 5.11-5.12.

<sup>123</sup> Dagvaarding, nr. 455 en voetnoot 382.

<sup>124</sup> Zie <https://verbiedfossilereclame.nl/burgerinitiatief-verbied-fossiele-reclame/>.

belangen in deze collectieve vordering behartigt.

143. Uw rechtbank heeft, conform artikel 1018c Rv, laatste volzin, bepaald dat KLM haar verweer mag beperken tot de in artikel 1018c sub a-c genoemde onderwerpen.<sup>125</sup> KLM gaat er daarom van uit dat zij zich na het tussenvonnis over de ontvankelijkheid, indien de zaak dan verdergaat, zal mogen uitlaten over deze twee onderwerpen.
144. KLM zal ten aanzien van onderwerp (i) in ieder geval aandringen op precisering van de vorderingen V, ter zake waarvan Fossielvrij een dwangsom vordert. De gevorderde ver- en geboden zijn nu zodanig vaag en breed geformuleerd, dat KLM nooit met voldoende zekerheid zal kunnen weten of zij eraan voldoet.
145. Ten aanzien van de nauw omschreven groep (onderwerp ii) merkt KLM alvast het volgende op. Fossielvrij stelt zich blijkens haar statuten ten doel "*op lokaal, regionaal en landelijk niveau*"<sup>126</sup> gevaarlijke klimaatverandering tegen te gaan. In het vonnis in het voegingsincident van 7 december 2022 overwoog uw rechtbank in rechtsoverweging 4.5 dat uit de vordering van Fossielvrij blijkt dat zij (uitsluitend) opkomt voor personen die woonplaats hebben of zullen hebben in Nederland. Dit brengt mee dat personen in het buitenland, en inwoners van Nederland die geen Nederlands begrijpen, hoe dan ook buiten de nauw omschreven groep vallen. Dit kan ook gevolgen hebben voor de precieze inhoud van de vordering.
146. KLM zal zich na het tussenvonnis inzake ontvankelijkheid en nadat de nauw omschreven groep en inhoud van de vordering zijn vastgesteld, ook willen uitlaten over het onderwerp 'opt-out'. Mocht uw rechtbank Fossielvrij ontvankelijk verklaren, dan zal KLM zich willen uitlaten over vragen zoals:
- wie krijgt de gelegenheid tot uitopteren;
  - met welke boodschap wordt de mogelijkheid tot uitopteren bekend gemaakt;
  - via welke kanalen wordt die boodschap verspreid;
  - hoeveel tijd krijgen leden van de nauw omschreven groep om uit te opteren;
  - enzovoort.
147. Hoe deze vragen moeten worden beantwoord, zal mede afhangen van hoe de nauw omschreven groep wordt gedefinieerd (voor "alle inwoners van Nederland" zal een ander regime passend zijn dan voor "potentieel misleide consumenten met een ontluikend duurzaamheidsbewustzijn").
148. De mondelinge behandeling van de ontvankelijkheid van Fossielvrij lijkt een goede gelegenheid om de procesorde voor een eventueel vervolg van de procedure te bespreken.

---

<sup>125</sup> Tussenvonnis 7 december 2022, r.o. 5.1.

<sup>126</sup> Artikel 3 lid 1 Statuten Fossielvrij, Productie 30 bij de dagvaarding.

## 10. SLOTSOM

149. Het voorgaande leidt tot de slotsom dat Fossielvrij niet-ontvankelijk is in haar vorderingen. Fossielvrij heeft deze vordering om de verkeerde (publicitaire) redenen ingesteld, en heeft geen serieuze poging gedaan om te schikken ten aanzien van de uitingen die het voorwerp van de dagvaarding vormen. Fossielvrij heeft bij die vorderingen geen rechtens te respecteren belang en het ontbreekt haar aan de voor het instellen van een consumentenvordering vereiste representativiteit.
150. KLM betreurt het dat zij nu tegenover Fossielvrij staat, in plaats van dat zij met Fossielvrij en andere partijen die geven om het klimaat, kan werken aan de noodzakelijke verduurzaming van de activiteiten van KLM en van de sector. De tijd en aandacht die (het duurzaamheidsteam van) KLM aan de onderhavige procedure moet besteden, gaan ten koste daarvan.

## CONCLUSIE

KLM verzoekt uw rechtbank om, zo veel als mogelijk uitvoerbaar bij voorraad:

1. Fossielvrij niet-ontvankelijk te verklaren althans Fossielvrij haar vorderingen te ontzeggen;
2. Fossielvrij te veroordelen in de proceskosten, waaronder begrepen het salaris van de advocaten inclusief de nakosten ad € 163 zonder betekening en verhoogd met € 85 in geval van betekening en – voor het geval voldoening van de (na)kosten niet binnen de gestelde termijn plaatsvindt – te vermeerderen met de daarover verschuldigde wettelijke rente vanaf 14 dagen na het te dezen te wijzen vonnis tot de dag van algehele voldoening.



Advocaat

## LIJST VAN PRODUCTIES

- Productie 1** ICAO groeiscenario's, september 2022
- Productie 2** N. Cocolas e.a., 'Consumer attitudes towards flying amidst growing climate concern', *Journal of Sustainable Tourism* 2021, afl. 6, p. 944-963
- Productie 3** SBTi: science-based target setting for the aviation sector, augustus 2021 – paginanummers toegevoegd door advocaat
- Productie 4** SBTi-certificaat KLM, november 2022
- Productie 5** KPMG Reasonable assurance report KLM CO<sub>2</sub> Calculator, 2 maart 2022
- Productie 6** IATA Resolution on the industry's commitment to reach net zero carbon emissions by 2050, oktober 2021
- Productie 7** Resolution A41-21: Consolidated statement of continuing ICAO policies and practices related to environmental protection – Climate change, oktober 2022
- Productie 8** Air France-KLM Position Paper ReFuelEU, december 2021
- Productie 9** Brief van de minister voor Klimaat en Energie aan de Tweede Kamer, 15 februari 2022
- Productie 10** Brief van het NJCM aan de Tweede Kamer en informateurs, 23 november 2021
- Productie 11** Brief van de minister voor Klimaat en Energie aan de Tweede Kamer met bijlage Aanbevelingen gedragsexperts ten aanzien van verbod fossiele reclame, 29 november 2022
- Productie 12** Brief van de minister voor Klimaat en Energie aan de Tweede Kamer, 11 november 2022
- Productie 13** Interview met directeur Bond van Adverteerders, *Trouw*, 16 september 2022
- Productie 14** Milieu Reclame Code per 1 oktober 2000
- Productie 15** RCC-uitspraak inzake KLM 13 juli 2020 (dossier 2020/00136)
- Productie 16** RCC-uitspraak inzake KLM 13 juli 2020 en College van Beroep-uitspraak 13 oktober 2020 (dossier: 2020/00136-I)
- Productie 17** RCC-uitspraak inzake Shell 26 augustus 2021 (dossier: 2021/00190)
- Productie 18** Overzicht (voorgenomen) wijzigingen in uitingen KLM #1 t/m #19 ten behoeve van overleg tussen KLM en Fossielvrij van 17 oktober 2022

# Stibbe

- Productie 19** E-mail van mr. Katan aan mr. Peters, 14 oktober 2022
- Productie 20** Brief van mr. Katan en mr. Van 't Lam aan mr. Peters en mr. Van Wees, 22 augustus 2022
- Productie 21** Brief van mr. Peters en mr. Van Wees aan mr. Katan en mr. Van 't Lam, 26 augustus 2022
- Productie 22** E-mail van mr. Peters aan mr. Van 't Lam, 30 september 2022
- Productie 23** Brief van mr. Peters aan mr. Katan, 29 november 2022
- Productie 24** 'Fossielvrij daagt KLM voor de rechter om misleidende reclames', *Het Parool*, 6 juli 2022
- Productie 25** Kantar Public consumentenonderzoek CO<sub>2</sub>-compensatieclaims, juli 2022