

Rechtbank Amsterdam  
Zaaknummer: C/13/719848  
Roldatum: 27 september 2023

### **CONCLUSIE VAN ANTWOORD**

inzake:

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

gedaagde

advocaten: mrs. B.M. Katan, P.H.M. Broere en D. Haije

tegen:

**Stichting ter bevordering van de Fossielvrij-beweging**,  
gevestigd te Amsterdam

eiseres

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

## Inhoudsopgave

|   |    |
|---|----|
| Lijst van gebruikte afkortingen.....  | 1  |
| 1. Inleiding .....  | 4  |
| 1.1. De inzet van deze procedure .....  | 4  |
| 1.2. Structuur van deze conclusie .....   | 6  |
| 2. Waar staan we nu? .....  | 7  |
| 2.1. De negentien uitingen worden niet meer gevoerd .....                                       | 7  |
| 2.2. Wat is er nog relevant aan de vorderingen van Fossilvrij? .....                            | 10 |
| 3. Waarom KLM over duurzaamheid communiceert.....   | 12 |
| 3.1. Communicatie over duurzaamheid is nodig .....  | 12 |
| 3.2. Maatschappelijk belang om over duurzaamheid te communiceren .....                          | 12 |
| 3.2.1. KLM mag en moet (eerlijk) over duurzaamheid kunnen communiceren .....                    | 12 |
| 3.2.2. Concurrentie op duurzaamheid wordt gestimuleerd door de EU.....                          | 15 |
| 3.3. Achtergrond van de Fly Responsibly-campagne .....  | 16 |
| 3.4. Achtergrond van het CO2ZERO-programma.....   | 17 |
| 4. De feitelijke basis voor KLMs duurzaamheidscommunicatie .....                                | 17 |
| 4.1. Inleiding.....   | 17 |
| 4.2. Waar KLM zich op baseert in haar uitingen over SAF.....                                    | 18 |
| 4.2.1. Inleiding.....   | 18 |
| 4.2.2. Wat is SAF?.....   | 19 |
| 4.2.3. <i>Biobased</i> SAF .....  | 19 |
| 4.2.4. De inspanningen en gegronde uitingen van KLM ten aanzien van<br><i>biobased</i> SAF..... | 20 |
| (A) KLM vliegt steeds meer met <i>biobased</i> SAF .....  | 20 |
| (B) Bijbetaling voor SAF leidt tot extra inkoop van corresponderend volume<br>SAF .....         | 22 |
| (C) KLM stelt strenge duurzaamheidseisen aan de SAF die zij gebruikt .....                      | 32 |
| (D) KLM heeft een goede positie op de groeiende SAF-markt.....                                  | 37 |
| 4.2.5. Synthetische SAF ( <i>e-fuel</i> ) .....   | 41 |
| 4.3. Waar KLM zich op baseert in haar uitingen over herbebossing.....                           | 43 |
| 4.3.1. Herbebossing draagt bij aan een duurzamere wereld.....                                   | 43 |

|        |   |    |
|--------|---|----|
| 4.3.2. | KLMs herbebossingsproject voldoet aan de te stellen eisen.....  | 44 |
| 4.3.3. | Ingezoomd: additionaliteit (vereiste e).....  | 47 |
| 4.3.4. | Consumenten betalen de juiste prijs voor herbebossing .....   | 50 |
| 4.4.   | Toekomstige technologische ontwikkelingen.....  | 53 |
| 4.4.1. | Vlootvernieuwing .....  | 53 |
| 4.4.2. | Operationele verbeteringen .....  | 54 |
| 4.4.3. | Innovaties .....  | 55 |
| 5.     | Juridisch kader voor duurzaamheidsclaims.....   | 58 |
| 5.1.   | Inleiding .....   | 58 |
| 5.2.   | Werking en structuur van de Wet oneerlijke handelspraktijken (OHP) .....  | 59 |
| 5.3.   | Misleidende handelspraktijken .....   | 60 |
| 5.4.   | Maatstaf: de gemiddelde consument.....  | 62 |
| 5.5.   | Bronnen van uitleg met betrekking tot de Wet OHP voor duurzaamheidsclaims .....   | 63 |
| 5.6.   | Stelplicht en bewijslast in OHP-zaken over beweerdelijk misleidende reclame .....   | 69 |
| 5.7.   | De verhouding tussen de Wet OHP en de algemene onrechtmatige daad (artikel 6:162 BW).....   | 71 |
| 6.     | Waarom de uitingen van KLM niet misleidend zijn .....   | 73 |
| 6.1.   | Inleiding .....   | 73 |
| 6.2.   | Invulling van de maatstaf "de gemiddelde consument" in deze zaak .....  | 74 |
| 6.3.   | Geen misleidende handelingen   Specifieke uitingen   Inleiding .....  | 76 |
| 6.4.   | Geen misleidende handelingen   Communicatie 1: "Social media reclame" (uiting 1) .....  | 77 |
| 6.4.1. | Om welke communicatie gaat het precies? .....   | 77 |
| 6.4.2. | Welke in deze communicatie vervatte informatie zou volgens Fossielvrij misleidend zijn, en waarom? .....  | 78 |
| 6.4.3. | Wat is de consumentinterpretatie van deze informatie? Kan die informatie de gemiddelde consument misleiden? .....   | 78 |
| 6.5.   | Geen misleidende handelingen   Communicatie 2: "Fysieke reclame" (uiting 2).....  | 80 |
| 6.6.   | Geen misleidende handelingen   Communicatie 3: de "KLM.nl website", meer specifiek de pagina's "Vlieg verantwoord" (uiting 3), "Wat wij doen" (uitingen 4 t/m 10), "Wat u kunt doen" (uitingen 11 en 12) en "Wat de industrie kan doen" (uiting 13) ..... | 81 |
| 6.7.   | Geen misleidende handelingen   Communicatie 4: de "KLM.nl website,  |    |

|   |     |
|---|-----|
| boekingspagina's", meer specifiek de "Extra Opties webpagina" (uiting 14) en de "CO2ZERO webpagina" (uiting 15) .....   | 104 |
| 6.8. Geen misleidende handelingen   Communicatie 5: Website KLM.nl, onderdeel "Duurzame vliegtuigbrandstof", "CO2ZERO-programma" (uiting 16) .....                    | 108 |
| 6.9. Geen misleidende handelingen   Communicatie 6: "KLM Real Deal Dagen (website)" (uiting 17), meer specifiek het onderdeel "Veelgestelde vragen" (uiting 18) ..... | 110 |
| 6.10. Geen misleidende handelingen   Communicatie 7: "NPO 3FM, uitzending Mark en Ramon" (uiting 19).....   | 112 |
| 6.11. Geen misleidende handelingen   Diffuse stellingen van Fossielvrij .....   | 113 |
| 6.12. Geen misleidende omissies   Inleiding.....  | 119 |
| 6.13. Geen misleidende omissies ex artikel 6:193d(2)BW   Geen essentiële informatie weggelaten .....  | 119 |
| 6.14. Geen misleidende omissies ex artikel 6:193d(3)BW   Voldoende duidelijke presentatie .....   | 125 |
| 6.15. Uitingen KLM ook niet onrechtmatig op grond van artikel 6:162 BW .....  | 127 |
| 6.16. Tussenconclusie .....   | 127 |
| 7. Andere dan de 19 uitingen niet "soortgelijk" .....   | 127 |
| 7.1. Fossielvrij voldoet niet aan haar stelplicht t.a.v. nieuwe uitingen .....  | 127 |
| 7.2. Aan de verkapte eisvermeerdering van Fossielvrij dient voorbij te worden gegaan .....  | 130 |
| 7.3. De bij akte toegevoegde uitingen zijn niet soortgelijk en evenmin misleidend.....  | 131 |
| 8. Wat Fossielvrij vordert, kan niet worden toegewezen .....  | 132 |
| 8.1. Inleiding .....  | 132 |
| 8.2. Geen (zelfstandig) belang bij verklaring voor recht .....  | 133 |
| 8.3. Geen schending van "fundamentele rechten" .....  | 136 |
| 8.4. Rectificatie onnodig, ineffectief en disproportioneel.....   | 136 |
| 8.5. Geen grond voor brieven aan "instellingen" .....   | 144 |
| 8.6. Waarschuwingstekst: geen rechtsgrond, onnodig en ineffectief.....  | 145 |
| 8.7. Verbod op actief voeren van de negentien uitingen is zinloos, verbod op nog vindbare negentien uitingen is geschiedvervalsing.....                               | 147 |
| 8.8. Verbod op "soortgelijke" uitingen is te vaag .....   | 149 |
| 8.9. Geen grond voor dwangsommen .....  | 150 |
| 8.10. Geen buitengerechtigde kosten gemaakt; geen grond voor bijzondere   |     |

|  |     |
|--|-----|
| proceskostenveroordeling .....               | 151 |
| 9. Bewijs.....                               | 152 |
| 9.1. Bewijslastverdeling.....                | 152 |
| 9.2. Bewijsaanbod en tegenbewijsaanbod ..... | 153 |
| Conclusie .....                              | 154 |
| Lijst van producties.....                    | 155 |

**LIJST VAN GEBRUIKTE AFKORTINGEN**

|                      |   |
|----------------------|---|
| ACM                  | Autoriteit Consument & Markt  |
| Akte Fossielvrij     | Akte Fossielvrij van 2 augustus 2023  |
| AJOT                 | American Journal of Transportation  |
| ASTM                 | American Society for Testing Materials  |
| B2B                  | <i>Business to business</i>   |
| B2C                  | <i>Business to consumer</i>   |
| Beslismodel          | Beslismodel voor OHP-zaken over beweerdelijk misleidende reclame, Productie 71 KLM  |
| CDR                  | Code voor Duurzaamheidsreclame  |
| CO2OL-project        | Het door Gold Standard gecertificeerde herbebossingsproject <i>CO2OL Tropical Mix</i> in Panama   |
| CORSIA               | Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation   |
| CvA ontvankelijkheid | KLMs conclusie van antwoord in de ontvankelijkheidsfase van 18 januari 2023   |
| CvB                  | College van Beroep van de Reclame Code Commissie  |
| Destination 2050     | Rapport van het Royal Netherlands Aerospace Centre (NLR) en SEO Amsterdam Economics (SEO), 'Destination 2050. A Route To Net Zero European Aviation', te raadplegen via <a href="https://www.destination2050.eu/wp-content/uploads/2021/03/Destination2050_Report.pdf">https://www.destination2050.eu/wp-content/uploads/2021/03/Destination2050_Report.pdf</a> |
| EASA                 | European Union Aviation Safety Agency   |
| EC                   | Europese Commissie  |
| EMD-code             | Electronic Miscellaneous Document-code  |
| ETS                  | EU Emissiehandelssysteem  |
| FD                   | Financieele Dagblad   |

|                              |   |
|------------------------------|---|
| FSC                          | Forest Stewardship Council  |
| IATA                         | International Air Transport Association   |
| ICAO                         | International Civil Aviation Organization (organisatie van de Verenigde Naties)   |
| I & M                        | Infrastructuur & Milieu   |
| ISCC                         | International Sustainability & Carbon Certification   |
| ISEAL                        | International Social and Environmental Accreditation and Labelling Alliance   |
| Leidraad 2021                | ACM Leidraad Duurzaamheidsclaims, versie 1, 2021; te raadplegen via <a href="https://www.acm.nl/nl/publicaties/leidraad-duurzaamheidsclaims">https://www.acm.nl/nl/publicaties/leidraad-duurzaamheidsclaims</a>   |
| Leidraad duurzaamheidsclaims | ACM Leidraad Duurzaamheidsclaims, versie 2, 2023, Productie 72 KLM  |
| MRC                          | Milieu Reclame Code   |
| NASA                         | National Aeronautics and Space Administration   |
| NGO                          | Non-gouvernementele organisatie   |
| NLR                          | Royal Netherlands Aerospace Centre (vh. Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum)  |
| NOx                          | Stikstofoxide   |
| NRC                          | Nederlandse Reclame Code (behalve waar uit context blijkt dat bedoeld wordt op de krant NRC)  |
| nvPM                         | non-volatile Particulate Matter   |
| OHP                          | Onerlijke handelspraktijken   |
| OHP-Richtsnoeren             | Richtsnoeren met betrekking tot de uitlegging en toepassing van Richtlijn 2005/29/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende oneerlijke handelspraktijken van ondernemingen jegens consumenten op de interne markt, <i>PbEU</i> 2021, C 526/1 |
| PIK                          | Potsdam Institute for Climate Impact Research   |

|               |  |
|---------------|--|
| POS           | Proof of Sustainability  |
| RCC           | Reclame Code Commissie   |
| RED II        | Renewable Energy Directive II  |
| Richtlijn OHP | 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 ("Richtlijn oneerlijke handelspraktijken"), <i>PbEU</i> 2005, L 149/22 |
| RSB           | Roundtable on Sustainable Biomaterials   |
| SAF           | Sustainable Aviation Fuel  |
| SBTi          | Science Based Targets initiative   |
| URL           | Uniform Resource Locator ("website-adres")   |
| VERs          | verified emission reductions   |
| Website       | Website Fly Responsibly, Productie 45 KLM  |
| Wet OHP       | Wet oneerlijke handelspraktijken   |



## 1. INLEIDING

### 1.1. De inzet van deze procedure

1. KLM is hard aan het werk om haar operaties duurzamer te maken. KLM vervangt haar huidige vloot door toestellen die tientallen procenten minder CO<sub>2</sub> uitstoten dan hun voorgangers. KLM bouwt aan een goede positie voor de inkoop van duurzamere vliegtuigbrandstof – met succes. KLM voert allerlei operationele verbeteringen door, zij gaat partnerschappen aan met start-ups en onderzoeksteams om innovatie aan te jagen en werkt ook aan het verduurzamen van de grondoperaties (o.a. taxiën) en van de dienstverlening aan boord.
2. KLM doet dat in het besef dat haar voornaamste bedrijfsactiviteiten nu niet duurzaam zijn, en dat ook niet met een druk op de knop kunnen worden. Daarom werkt zij aan veel projecten tegelijk, die elk een grote of kleine bijdrage leveren aan haar klimaatdoelstellingen.
3. Om ervoor te zorgen dat KLM haar ambities op klimaatgebied kan waarmaken, heeft KLM de steun nodig van haar (potentiële) klanten, van medewerkers, overheden en industriepartners en zelfs concurrenten. Daarom communiceert KLM over haar inspanningen en ambities op het gebied van duurzaamheid, onder andere door een *branding* campagne.
4. Fossilvrij wil niet dat KLM communiceert over haar duurzaamheidsinspanningen. Fossilvrij vindt dat het enige duurzame dat KLM kan doen is: minder vliegtuigen laten vliegen.<sup>1</sup> KLM zou daarom actief moeten melden dat krimp van de luchtvaart nodig is om de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs te halen.<sup>2</sup> Fossilvrij vindt dat het KLM eigenlijk überhaupt verboden zou moeten worden om reclame te maken.<sup>3</sup> Zij weet echter dat zo'n verbod niet haalbaar is – niet in de politiek<sup>4</sup> en niet in de rechtszaal. Fossilvrij is daarom gaan liggen voor het anker van de misleidende reclame.
5. De beoordeling of een uiting misleidend is en daarmee een oneerlijke handelspraktijk (zoals bedoeld in artikel 6:193a e.v. BW) vergt dat zorgvuldig wordt gekeken naar wat er in de uiting staat, wat de context van die uiting is en hoe de gemiddelde consument die zal interpreteren. Fossilvrij stelt daarover vrijwel niets concreets.
6. Wanneer er op zo'n zorgvuldige manier gekeken wordt naar de uitingen van KLM die centraal staan in deze procedure, wordt duidelijk dat die uitingen een correct beeld geven, genuanceerd zijn en voldoende onderbouwd zijn met feiten.

---

<sup>1</sup> Dagvaarding, nr. 11; pleitnotities Fossilvrij ontvankelijkheidsfase, nr. 24.

<sup>2</sup> Pleitnotities Fossilvrij ontvankelijkheidsfase, nr. 27.

<sup>3</sup> Dagvaarding, nr. 107 en 111.

<sup>4</sup> Zie over de gestrande pogingen van Fossilvrij om een verbod op 'fossiele reclame' te bewerkstelligen CvA ontvankelijkheid, par. 5.1.

7. Dat past echter niet in het beeld dat Fossilvrij wil neerzetten. Het is vermoedelijk om die reden dat Fossilvrij de uitingen van KLM in de dagvaarding selectief of onjuist weergeeft, bijvoorbeeld door net dát gedeelte in een uiting weg te knippen waar KLM zegt dat zij zich realiseert dat de luchtvaart vandaag de dag nog verre van duurzaam is (zie par. 6.6 hierna).
8. Ook uit de akte die Fossilvrij indiende op 2 augustus 2023 (de **Akte**), blijkt dat de eigenlijke missie van Fossilvrij is om te voorkomen dat KLM nog mag communiceren over duurzaamheid. Fossilvrij heeft ten eerste niet de moeite genomen om te controleren of de negentien uitingen waartegen de dagvaarding zich richt, nog wel zo actueel waren als Fossilvrij dacht. Fossilvrij negeerde de aansporingen van de rechtbank om daarover te overleggen met de advocaat van KLM. Het resultaat is dat aan uw rechtbank een verkeerd beeld is geschetst; KLM zal dat in deze conclusie van antwoord rechtzetten (par. 2.1).
9. Ten tweede bestempelt Fossilvrij in haar Akte allerlei wél actuele en (heel) andere uitingen van KLM (en van derden) als "soortgelijk" aan de negentien uitingen. Dat lijkt Fossilvrij vooral te baseren op het feit dat die nieuwe uitingen ook over duurzaamheid gaan zonder dat zij als kernboodschap hebben dat de luchtvaart moet krimpen. Fossilvrij zegt vrijwel niets over de context waarin de nieuwe uiting wordt gedaan, hoe de gemiddelde consument die uiting zal begrijpen en wat er onjuist aan zou zijn. Zo werkt het niet.
10. De weinig gestructureerde manier waarop de dagvaarding en de Akte zijn ingericht, maakt dat KLM een lange conclusie van antwoord heeft moeten schrijven. Zij moet er immers rekening mee houden dat uw rechtbank allerlei losse opmerkingen van Fossilvrij zal aanmerken als onderbouwing van de stelling dat een bepaalde uiting misleidend is.
11. KLM heeft in de ontvankelijkheidsfase toegelicht dat Fossilvrij geen belang heeft bij haar vorderingen. Ten eerste omdat KLM de negentien uitingen die de dagvaarding wil laten verbieden, niet meer voert. Ten tweede omdat de uitingen van KLM er niet voor zorgen dat mensen die overwegen minder te gaan vliegen, door de uitingen worden overgehaald om tóch te gaan vliegen – ze worden hooguit overgehaald om te reizen met KLM in plaats van met een andere vliegmaatschappij.
12. Uw rechtbank heeft de beslissing over het gebrek aan belang uitgesteld tot de inhoudelijke fase.<sup>5</sup> KLM zal haar argumenten op dit vlak uit de ontvankelijkheidsfase niet herhalen. Dat geldt ook voor de toelichting van KLM op haar duurzaamheidsbeleid, haar lobby-activiteiten en de onjuiste voorstelling van zaken die Fossilvrij geeft van de uitstoot van de luchtvaartsector en *Sustainable Aviation Fuel*. KLM verzoekt uw rechtbank om hoofdstuk 3 en hoofdstuk 4 van KLMs conclusie van antwoord in de ontvankelijkheidsfase (**CvA ontvankelijkheid**) in deze inhoudelijke fase nogmaals zorgvuldig door te nemen.

---

<sup>5</sup> Tussenvonnissen 7 juni 2023, r.o. 4.27 en 4.31.

## 1.2. Structuur van deze conclusie

13. In deze conclusie inventariseert KLM eerst in hoofdstuk 2 waar uw rechtbank eigenlijk nog over moet oordelen, nu de negentien uitingen niet meer worden gevoerd. Vervolgens legt KLM uit waarom zij over haar duurzaamheidsinspanningen communiceert en mag communiceren, en dat daar ook een maatschappelijk belang bij bestaat (hoofdstuk 3).
14. Een minimumvereiste om een uiting misleidend te laten zijn, is dat de uiting – zoals die wordt opgevat door de gemiddelde consument – een feitelijke onjuistheid of ontoelaatbare onduidelijkheid bevat, of essentiële informatie weglaat of te onduidelijk presenteert. De duurzaamheidsuitingen van KLM waar Fossilvrij kritiek op uit, liggen vooral op het vlak van *Sustainable Aviation Fuel (SAF)*, herbebossing en KLMs verwachtingen over toekomstige technologische ontwikkelingen. Om begrijpelijk te maken dat de uitingen van KLM over die onderwerpen een eerlijk beeld geven, licht KLM in hoofdstuk 4 toe welke feiten ten grondslag liggen aan KLMs duurzaamheidscommunicatie over deze onderwerpen.
15. In hoofdstuk 5 schetst KLM het juridisch kader voor de beoordeling van de uitingen, inclusief de stelplicht en bewijslast. Zij laat ook zien hoe het wettelijk kader zich verhoudt tot aanbevelingen van de RCC en de ACM.
16. Hoofdstuk 6 behandelt voor elk van de negentien uitingen, gegroepeerd per type uiting, de onderwerpen die Fossilvrij had moeten stellen maar achterwege heeft gelaten:
  - i. Om welke communicatie gaat het precies?
  - ii. Welke in deze communicatie vervatte informatie zou volgens Fossilvrij misleidend zijn, en waarom?
  - iii. Wat is de consumentinterpretatie van deze informatie? Kan die informatie de gemiddelde consument misleiden?
17. KLM doet datzelfde niet voor de tientallen uitingen die Fossilvrij in haar Akte bestempelt als "soortgelijk" aan de negentien uitingen, en waarvan Fossilvrij lijkt te veronderstellen dat uw rechtbank die ook stuk voor stuk zou moeten beoordelen. Fossilvrij heeft vrijwel niet onderbouwd waarom die uitingen – die deels niet eens van KLM zijn – misleidend zouden zijn. Voor KLM is het dan ook niet goed mogelijk om daartegen verweer te voeren. Dit wordt toegelicht in hoofdstuk 7.
18. Hoofdstuk 8 laat zien dat Fossilvrij bij de resterende, zeer verstrekkende vorderingen in haar petitum geen belang heeft en dat er ook geen grond bestaat om die vorderingen toe te wijzen, ook niet indien enige van de negentien uitingen misleidend zou zijn. Hoofdstuk 9 bevat een bewijsaanbod. Daarna volgt de conclusie.

## 2. WAAR STAAN WE NU?

### 2.1. De negentien uitingen worden niet meer gevoerd

19. Zoals aangegeven in de ontvankelijkheidsfase,<sup>6</sup> zijn reclamecampagnes, imagocampagnes (*branding*) en het productaanbod (incl. aanbiedingen) bij een onderneming als KLM voortdurend in beweging. Die worden aangepast aan de hand van o.a. marktontwikkelingen, nieuwe feiten, personele wijzigingen en juridische ontwikkelingen. De negentien uitingen die het voorwerp vormen van de dagvaarding, zijn inmiddels geen van alle meer actueel.
20. KLM heeft in het vierde kwartaal van 2022 de teksten van een groot aantal duurzaamheidsuitingen aangepast om die in lijn te brengen met aanbevelingen die de RCC eerder had gedaan voor drie specifieke uitingen. Voor zover die exercitie ook de negentien uitingen wijzigde, heeft KLM die voorgelegd aan Fossielvrij in oktober 2022 (Productie 18 KLM). In het eerste kwartaal van 2023 heeft KLM – waar inmiddels een nieuwe CEO was aangetreden – besloten haar duurzaamheidsuitingen in bredere zin te gaan herijken. In dat kader stopte zij met de slogan *Fly Responsibly*. Het resultaat daarvan was dat in de loop van 2023 geleidelijk de uitingen waarin *Fly Responsibly* voorkwam, zijn verwijderd of vervangen, evenals de website van *Fly Responsibly* (de **Website**). KLM was daarvoor deels afhankelijk van derden, bijvoorbeeld van Schiphol, die eigenaar is van het billboard dat Fossielvrij heeft gefotografeerd.<sup>7</sup>
21. Dat betekent niet dat alle *Fly Responsibly*-uitingen volledig zijn *verdwenen*. De campagne is gevoerd via vele kanalen. Mogelijk zullen op oude websites, via kanalen met een archieffunctie (*Wayback machine*,<sup>8</sup> YouTube, krantenarchieven, enz.), via oude posts op social media van derden en via andere kanalen waar KLM geen controle over heeft, restanten te zien zijn van oude advertenties. Deels zijn dat overigens illustraties bij media-artikelen over de onderhavige rechtszaak (en dus geen uitingen van KLM). KLM voert geen van de negentien uitingen meer in haar eigen communicatie. Voor wie er actief naar op zoek gaat, zullen ongetwijfeld ergens in een hoekje van het internet nog oude *Fly Responsibly*-uitingen te vinden zijn, maar die uitingen vormen geen handelspraktijk in de zin van artikel 6:193a lid 1 sub d BW. En wie er actief naar zoekt, wordt niet misleid.

---

<sup>6</sup> Spreekaantekeningen KLM 20 april 2023, nr. 7.

<sup>7</sup> Productie 47 Fossielvrij.

<sup>8</sup> De *Wayback machine* (<https://archive.org/web/>) omvat een internetarchief voor gearchiveerde versies van websites, door de jaren heen. De versie van een website wordt opgeslagen nadat een gebruiker een URL van die website opgeeft.

22. Fossielvrij stelt in haar Akte dat KLM de term Fly Responsibly nog zou gebruiken.<sup>9</sup> Fossielvrij heeft niet de moeite genomen om, nadat uw rechtbank haar akte van 5 juli 2023 had geweigerd (of zelfs maar na medio juni 2023), opnieuw na te gaan of die uitingen nog actueel zijn. KLM loopt de producties bij de Akte kort na:

- i. Productie 47 Fossielvrij is een afbeelding van een *billboard* op Schiphol van 19 april 2023, waarop een Fly Responsibly logo staat. Productie 49 Fossielvrij is een afbeelding van datzelfde billboard, kennelijk van 3 juli 2023. Beide foto's zijn zeer onduidelijk, en het Fly Responsibly logo is nauwelijks leesbaar. Volgens Fossielvrij was dit billboard "*op het moment van de hoorzitting en zelfs begin juli 2023 in ieder geval nog op Schiphol te vinden (...), terwijl er van de door KLM (...) genoemde werkzaamheden geen sprake blijkt te zijn*".<sup>10</sup> Bij e-mail van 28 juni 2023 (Productie 48 Fossielvrij) had de advocaat van KLM medegedeeld:

*"Ik gaf toen aan dat het affiche op Schiphol buiten bij de bushaltes waarop onderin de hoek nog een logo 'Fly Responsibly' was te zien, pas laat kon worden vervangen vanwege werkzaamheden aan het asfalt. Dat is volgens mij het affiche waar Hiske Arts over sprak tijdens de uitzending van Dit is de dag. Volgens mijn informatie zou het doek op 22 juni jl. worden verwijderd."*

Op 26 april 2023 heeft KLM Schiphol de opdracht gegeven tot verwijdering van dit billboard. Op 23 mei 2023 ontving KLM bericht dat door werkzaamheden aan het asfalt het doek niet direct kon worden vervangen.

Op 9 juni 2023 gaf Schiphol aan dat het billboard zou worden verwijderd op 22 juni 2023. Door een interne fout bij een leverancier van Schiphol werd slechts één hoogwerker geleverd, in plaats van de benodigde twee hoogwerkers. Een tweede hoogwerker kon niet op korte termijn worden geleverd. Schiphol gaf aan dat pas op 4 juli 2023 het billboard kon worden verwijderd. Zie hiertoe de e-mailcorrespondentie tussen KLM en Schiphol die wordt overgelegd als **Productie 31 KLM**.

Uit foto's van 6 juli 2023 die KLM hierbij overlegt als **Productie 32 KLM** blijkt dat op 6 juli 2023 het billboard is vervangen door een poster waarop geen Fly Responsibly logo staat. Indien Fossielvrij ingegaan was op de uitnodiging tot overleg van de advocaat van KLM (Productie 48 Fossielvrij), of na weigering van haar eerste akte op 14 juli 2023 de moeite had genomen om de actualiteit van de door haar genoemde uitingen te controleren, had daar nu geen ruimte in processtukken aan hoeven worden besteed.

---

<sup>9</sup> Akte Fossielvrij, nr. 13 en 14.

<sup>10</sup> Akte Fossielvrij, nr. 14.

- ii. Fossielvrij heeft als Productie 50 afbeeldingen overgelegd van Google-advertenties van KLM waarin de term Fly Responsibly wordt gebruikt. Deze Google-advertenties zijn onleesbaar, en bovendien onvindbaar via Google. Consumenten zullen die advertenties dus ook niet kunnen vinden. Dit kunnen slechts aanbiedingen uit het verleden zijn, voor vluchten die niet meer kunnen worden geboekt.

Reeds op 23 december 2022 heeft KLM alle Fly Responsibly-uitingen verwijderd uit de KLM Google Ads accounts die advertenties vertonen in Nederland. Als **Productie 33 KLM** wordt overgelegd een overzicht van deze wijzigingsgeschiedenis, waaruit volgt dat het item ID "Fly Responsibly" op 23 december 2022 uit de advertenties van KLM is verwijderd. **Productie 34 KLM** is een overzicht van KLMs Google sheet, met de basis voor alle Nederlandstalige advertentiekoppen (headlines). Uit de hier weergegeven wijzigingsgeschiedenis volgt dat op 23 december 2022 verwijzingen in Google headlines ook zijn verwijderd.

- iii. Fossielvrij heeft als Producties 51 en 52 online advertenties overgelegd in de Volkskrant en NRC, afkomstig uit de Fly Responsibly-campagne. Deze pagina's zijn online geplaatst op 29 juni 2019, en niet meer actief gepusht door KLM na 13 juli 2019 – de datum waarop deze advertenties eindigden, zie **Productie 35 KLM**, een overzicht van KLMs online advertenties met betrekking tot Fly Responsibly voor 2019, ingekocht via Havas Media.<sup>11</sup> De webpagina's van de Volkskrant en NRC zijn begin juli 2023 op verzoek van KLM beide offline gehaald, zie **Producties 36 en 37 KLM**. KLM zal dat overigens niet steeds doen als Fossielvrij ergens op het internet de woorden Fly Reponsibly vindt. Daartoe is KLM niet gehouden en dat ligt ook niet in haar macht. Zie nr. 21 hiervoor.
- iv. Productie 53 van Fossielvrij is een foto van de Holland Herald, een magazine dat werd gebruikt aan boord van KLM-toestellen in mei 2023. Daarin staan de woorden "Fly Responsibly". Het pdf-bestand van de mei-editie van dit on-board magazine moest uiterlijk 7 april 2023 bij de drukker worden aangeleverd. Zie **Productie 38 KLM**, een overzicht van de planning voor 2023 van de Holland Herald.

De implementatie van de eind 2022 genomen beslissing om afscheid te nemen van Fly Responsibly was in april 2023 nog in volle gang. In de juni 2023-editie van de Holland Herald is de term Fly Responsibly niet meer opgenomen.<sup>12</sup>

23. Verder merkt Fossielvrij in haar Akte op dat KLM op 7 juni 2023 in een e-mail naar klanten over hun vluchtgegevens de term "CO2ZERO" nog gebruikte.<sup>13</sup> De afbeelding die Fossielvrij weergeeft in de Akte is onleesbaar. De afbeelding is een screenshot van een e-mail die

<sup>11</sup> De vermelding "*de Persgroep*" verwijst daarbij naar de Volkskrant-website. De Volkskrant is onderdeel van de Persgroep.

<sup>12</sup> Het digitale archief van de Holland Herald is te raadplegen via <https://www.holland-herald.com/archive/>.

<sup>13</sup> Akte Fossielvrij, nr. 41.

reizigers van KLM kort voor vertrek ontvangen, met de uitnodiging online in te checken. Het gaat Fossielvrij daarbij kennelijk om de tekst die is weergegeven op de afbeelding met het telefoonscherm. Zonder in te zoomen op die afbeelding is die tekst niet zichtbaar. Als dan flink wordt ingezoomd – onwaarschijnlijk is dat consumenten dat doen – dan verschijnt de tekst "Fly CO2 neutral with CO2ZERO". En dan nog is die tekst slechts leesbaar voor de lezer die weet wat er staat. Wie de tekst uitvergroet tot 230%, ziet dit:



Dat is geen communicatie die "*rechtstreeks verband houdt met de verkoopbevordering*" in de zin van artikel 6:193a lid 1 sub d BW. KLM legt de afbeelding uitvergroet (originele e-mail ingezoomd op 230% en 400%) over als **Productie 39 KLM**.

24. In het kader van de algehele revisie van KLMs communicaties staat deze afbeelding op de planning om in september of oktober 2023 vervangen te worden in de e-mails aan reizigers.
25. Fossielvrij wijst er in nr. 47 van haar akte op dat KLM nog steeds gebruikmaakt van haar "KLM Real Deal Dagen"-marketing. Dat klopt. De term en het concept "Duurzame Brandstof Bonus" worden echter sinds januari 2023 niet meer gebruikt en er zijn geen plannen om die te laten terugkeren.<sup>14</sup> De vrees van Fossielvrij is nu dat KLM bij de KLM Real Deal Dagen-marketing naar mogelijkheden tot bijdragen aan SAF en herbebossing zal verwijzen.<sup>15</sup> Dat doet KLM niet, zie **Productie 40 KLM**, een screenshot van de Real Deal Dagen advertentie op de website van KLM uit september 2023. Er is dan ook geen aanleiding om een verbod te vragen.
26. Dit alles roept de vraag op welk belang Fossielvrij nog heeft bij de vorderingen in haar petitiem. De vordering tot een verbod op het openbaar maken of doen maken van de negentien uitingen<sup>16</sup> en tot een gebod om die uitingen te verwijderen en verwijderd te houden<sup>17</sup> zijn in ieder geval zinloos. Deze dienen dan ook te worden afgewezen onder verwijzing naar artikel 3:303 BW.

## 2.2. Wat is er nog relevant aan de vorderingen van Fossielvrij?

27. Dat betekent dat uw rechtbank in de basis nog moet oordelen over:
  - i. de gevorderde verklaring voor recht over het vermeende misleidende karakter van de 19 oude uitingen (Vordering IV);
  - ii. de vordering dat KLM haar klanten en het grote publiek zou moeten informeren dat uitingen die dat publiek mogelijk al jaren niet meer heeft gezien, misleidend waren

<sup>14</sup> Zie ook CvA ontvankelijkheid, nr. 127.

<sup>15</sup> Akte Fossielvrij, nr. 47 en 49.

<sup>16</sup> Vordering V (i).

<sup>17</sup> Vordering V (ii a).



- (Vordering V (ii) b. en c.);
- iii. de vordering dat KLM een tekst op haar website, bookingstool en vliegtickets moet plaatsen waarin de lezer wordt geïnformeerd dat vliegtuigen fossiele brandstof verbruiken;
  - iv. of aan KLM een ver- of gebod kan worden opgelegd ten aanzien van uitingen die niet gespecificeerd zijn, maar die alleen vaag worden omschreven met "*soortgelijk*", "*die daarop variëren maar wezenlijk dezelfde strekking hebben*" (zie de restanten van Vordering V (i) en (ii) a); dit mede in het licht van de gevorderde (forse) dwangsom (Vordering VI);
  - v. de gevorderde "volledige" vergoeding van buitengerechtelijke kosten en proceskosten.
28. KLM is ervan overtuigd dat Fossilvrij ook bij geen van deze vorderingen belang heeft, zelfs niet indien uw rechtbank van oordeel zou zijn dat enige van de negentien uitingen misleidend was.
29. Dat is ten eerste zo omdat, zoals KLM bij CvA ontvankelijkheid heeft toegelicht, de uiteindelijke doelen van Fossilvrij (het voorkomen van gevaarlijke klimaatverandering, krimp van de luchtvaartsector) niet dichterbij komen met toewijzing van de vorderingen die Fossilvrij heeft ingesteld.<sup>18</sup> Het oordeel daarover heeft uw rechtbank gereserveerd voor de inhoudelijke fase van de procedure.<sup>19</sup> KLM verzoekt uw rechtbank dit verweer van KLM alsnog te beoordelen.
30. Daarnaast zijn er uiteenlopende redenen waarom Fossilvrij geen belang heeft bij de resterende vorderingen, zelfs als uw rechtbank het gebrek aan effect van KLMs uitingen op de groei van de luchtvaart en op klimaatverandering niet relevant zou vinden. Dat gebrek aan belang, en het feit dat er gewoon geen grondslag voor die andere vorderingen bestaat, licht KLM toe in hoofdstuk 8.
31. KLM hecht er echter aan om toe te lichten dat de duurzaamheidsuitingen die zij in het verleden hanteerde, geoorloofd waren, en om de bredere context te schetsen van KLMs communicatie over haar duurzaamheidsinspanningen. Dat doet zij in de volgende hoofdstukken.

---

<sup>18</sup> CvA ontvankelijkheid KLM par. 7.2-7.4: de duurzaamheidsuitingen zullen niet het verschil maken tussen wel en niet vliegen, hebben geen effect op het klimaat en een verbod op de uitingen zal de luchtvaart niet doen krimpen.

<sup>19</sup> Tussenvonnis 7 juni 2023, r.o. 4.27.



### 3. WAAROM KLM OVER DUURZAAMHEID COMMUNICEERT

#### 3.1. Communicatie over duurzaamheid is nodig

32. KLM ziet dat zij op diverse manieren een positieve impact heeft op de wereld: door mensen en bedrijven met elkaar in verbinding te brengen, door prachtige ervaringen mogelijk te maken voor reizigers, door goederen te vervoeren waar mensen behoefte aan hebben, door te zorgen voor veiligheid in de lucht, door een goede werkgever te zijn voor een groot aantal mensen en door waarde te creëren voor haar (indirecte) aandeelhouders, waaronder de Nederlandse en de Franse Staat en werknemers.
33. KLM heeft echter onbetwist ook een negatieve impact op klimaat en milieu. KLM realiseert zich dat vliegen momenteel niet duurzaam is, en dat ook in de nabije toekomst niet zal worden, maar dat er wel allerlei mogelijkheden zijn om haar operaties te duurzamer te maken. Daar zet KLM dan ook vol op in.
34. Daarbij is het uitgangspunt van KLM: alle beetjes helpen. Er is geen *silver bullet* om luchtvaartoperaties duurzaam te maken. Dat betekent dat KLM allerlei mogelijkheden wil aanpakken om de klimaatimpact van haar operaties te verkleinen, want vele kleine beetjes kunnen tezamen een substantieel effect hebben. Het betekent ook dat KLM investeert in een groot scala aan innovaties en beloftevolle ontwikkelingen, om die ontwikkelingen aan te jagen. Die zullen niet allemaal tot concrete resultaten leiden, maar als luchtvaartmaatschappijen wachten totdat anderen de ontwikkelingen marktrijp hebben gemaakt, blijven er noodzakelijkerwijs mogelijkheden onbenut.
35. KLM kan en hoeft de kar gelukkig niet alleen te trekken. Om de luchtvaart duurzamer te maken, is nodig dat alle betrokken partijen zich inspannen en samenwerken: medewerkers, klanten, zakenpartners, concurrenten en de overheid. Om dat te bereiken én vast te houden is het nodig om betrokkenen te (blijven) informeren en te motiveren – en dat kan niet zonder communicatie.

#### 3.2. Maatschappelijk belang om over duurzaamheid te communiceren

##### 3.2.1. KLM mag en moet (eerlijk) over duurzaamheid kunnen communiceren

36. KLM zou ervoor kunnen kiezen om alleen reclame te maken voor haar mooie reisbestemmingen, haar goede service en aantrekkelijke prijzen, zoals veel andere reisaanbieders doen. Het is niet verboden of misleidend om reclame te maken voor vliegereizen.<sup>20</sup>
37. Dit is een belangrijk punt om bij stil te staan. De vorderingen van Fossilvrij zijn gebaseerd op het veronderstelde misleidende karakter van de negentien uitingen. Zij doet het in de

---

<sup>20</sup> Zie nr. 220 hierna over de Corendon-uitspraak van het College van Beroep van de RCC en par. 5.1 CvA ontvankelijkheid over de mislukte pogingen van Fossilvrij om een verbod op "fossiele reclame" te bewerkstelligen.

dagvaarding echter voorkomen alsof de enige manier waarop luchtvaartmaatschappijen niet-misleidend kunnen communiceren, is door aan elke uiting toe te voegen dat vliegen niet duurzaam is, en dat krimp van de luchtvaart noodzakelijk is om de klimaatdoelen van Parijs te halen.<sup>21</sup> Voor die stelling bestaat geen enkele juridische basis en Fossielvrij draagt die ook niet aan. KLM is vrij om te kiezen of zij wel of niet communiceert over haar duurzaamheidsinspanningen; die communicatie mag alleen niet misleiden.<sup>22</sup>

38. KLM wil stimuleren (i) dat reizigers een bijdrage leveren aan het verkleinen van de klimaatimpact van hun reis (al dan niet door een alternatief voor vliegen te kiezen), (ii) dat de sector zich inspant voor vermindering van de klimaatimpact en (iii) dat medewerkers gemotiveerd blijven om te werken aan innovaties en duurzaamheidsmaatregelen. Daarvoor is nodig dat KLM laat zien wat zij doet om haar operaties duurzamer te maken en hoe anderen daaraan kunnen bijdragen.
39. Dat is al helemaal zo nu de afgelopen jaren duidelijk is geworden dat consumenten (en zakelijke reizigers) zich er goed van bewust zijn dat vliegen slecht is voor het klimaat, maar dat dit hen er niet van weerhoudt om te vliegen.
40. Dat consumenten dit bewustzijn hebben, erkent Fossielvrij volmondig. In het deel van haar pleitnota van 20 april 2023 dat haar advocaat wegens tijdgebrek niet heeft uitgesproken, staat (p. 11):

3) Het enige dat KLM heeft gedaan, maar dat is op haar website die een kleiner bereik zal hebben, is duidelijker maken **wat iedereen al weet** – te weten dat de luchtvaart verre van duurzaam is op dit moment,

41. De media-aandacht voor de bijdrage van vliegereizen aan klimaatverandering is de afgelopen jaren uitzonderlijk groot geweest. Veel groter dan bijvoorbeeld de aandacht voor de bijdrage van het streamen van video's (5-8% van het wereldwijde elektriciteitsgebruik, aldus TNO<sup>23</sup>). De vanzelfsprekende opname van het woord 'vliedschaamte' in de Nederlandse woordenschat laat zien hoezeer het van algemene bekendheid is dat vliegen een hoge CO<sub>2</sub>-uitstoot per kilometer heeft. Dat oordeelde ook het College van Beroep van de RCC in mei 2023 in de Corendon-zaak:<sup>24</sup>

<sup>21</sup> Zie bijv. dagvaarding, nr. 11, 23, 26, 102, 107, 122, 365, 383, 389, 401 en 420; pleitnotities Fossielvrij ontvankelijkheidsfase, nr. 24, 27 en 39 sub d; Akte Fossielvrij, nr. 18 sub b. Zie ook par. 8.6 over de vordering van Fossielvrij dat KLM een waarschuwingstekst op haar website moet plaatsen.

<sup>22</sup> Vgl. RCC 14 februari 2022, dossiernr. 2021/00576/A: "Voor de Commissie is komen vast te staan dat Shell op verschillende manieren investeert in (de ontwikkeling van) projecten die tot doel hebben luchtvervuiling terug te dringen en de uitstoot van broeikasgassen te verminderen, en aldus probeert een bijdrage te leveren aan de energietransitie. Het moet Shell op zich zijn toegestaan om in reclame de aandacht op genoemde bijdrage te vestigen. De wijze waarop Shell dit doet, dient echter wel in overeenstemming te zijn met (...) de Milieu Reclame Code (MRC)."

<sup>23</sup> Productie 36 Fossielvrij, p. 27.

<sup>24</sup> CvB RCC 3 mei 2023, dossiernr. 2022/00535 – CVB (Corendon), par. 7.2 (Productie 41 KLM).

*"Verder kan de gemiddelde consument inmiddels op de hoogte worden geacht van de schadelijke effecten van vliegreizen zodat hij dit aspect bij zijn keuze voor een reis kan betrekken."*

KLM vertelt dit haar klanten ook,<sup>25</sup> en deed dat ook al ten tijde van de dagvaarding (zie par. 6.6.2 hierna over de door Fossilvrij weggelaten zin bij uiting 4).

42. Niettemin blijven reizigers vliegen. Sterker nog: zelfs financiële prikkels – onder economen gezien als de meest effectieve manier om gedrag te sturen – lijken weinig effect te hebben op het vlieggedrag. KLM merkte in de ontvankelijkheidsfase al op dat de meer-dan-verdrievoudiging van de Nederlandse vliegtaks per 1 januari 2023 (van € 8 naar € 26) de vraag naar vliegreizen niet heeft doen dalen. Het CBS meldde in mei 2023 dat in het eerste kwartaal van 2023 ruim 14 miljoen passagiers van en naar de vijf grotere luchthavens in Nederland reisden, bijna 40 procent meer dan in het eerste kwartaal van 2022. De luchthavens van Eindhoven, Rotterdam en Maastricht verwerkten voor het eerst in vier jaar meer passagiers dan in hetzelfde kwartaal van 2019, het jaar voor de coronapandemie.<sup>26</sup> Prijzen voor vliegreizen waren in 2022 en 2023 fors hoger dan in voorgaande jaren, ook bij KLM. Die hogere prijzen hebben reizigers er niet van afgebracht om met KLM te gaan vliegen.<sup>27</sup>
43. Ook in het buitenland is deze trend zichtbaar. In de Verenigde Staten wordt niet alleen weer bijna zoveel gevlogen als in 2019, reizigers blijken ook bereid extra te betalen voor meer luxe.<sup>28</sup> ICAO verwacht jaarlijkse groei van de luchtvaartsector van 2,6% tot 2028 en 3,6% tot 2050 (Productie 1 KLM).
44. Het besef dat vliegen klimaatschade veroorzaakt, weegt voor veruit de meeste mensen dus niet op tegen de waarde die een vliegreis hen brengt. Dit onderstreept de noodzaak voor KLM om in te zetten op het duurzamer maken van haar operaties.
45. Daarvoor is het noodzakelijk dat KLM over duurzaamheid kan communiceren met haar klanten. Naast haar eigen inspanningen heeft KLM de medewerking van klanten nodig, bijvoorbeeld in de vorm van steun bij het aanjagen van de markt voor SAF en het overwegen van alternatieven zoals videobellen of het afleggen van een deel van de reis per trein. Keuzes voor duurzaamheid kunnen de tickets duurder maken (bijvoorbeeld groter percentage SAF) of de beleving aan boord beïnvloeden (houten bestek, minder cateringopties ter voorkoming van afval). Daarvoor moet een luchtvaartmaatschappij begrip kunnen kweken bij haar klanten. Om een positieve houding bij klanten te stimuleren ten opzichte van de kosten van verduurzaming en om hen actief te laten participeren, is het van belang dat de boodschap niet

---

<sup>25</sup> "Vliegen is niet duurzaam" is de eerste zin die lezers zien wanneer zij de duurzaamheidspagina bezoeken op de website van KLM: <https://www.klm.nl/information/sustainability>.

<sup>26</sup> <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2023/19/bijna-40-procent-meer-luchtvaartpassagiers-in-het-eerste-kwartaal>.

<sup>27</sup> Zie persbericht over KLMs halfjaarcijfers van 28 juli 2023 (**Productie 42 KLM**): "We zien dat onze klanten nog steeds graag willen reizen, ook nu daar een hogere prijskaartje aan hangt."

<sup>28</sup> <https://fd.nl/bedrijfsleven/1483558/reislustige-amerikanen-en-premiumstoelen-maken-vliegmaatschappijen-rijk>.

fatalistisch is ("Wat je ook bijdraagt, het is een druppel op een gloeiende plaat zolang je blijft kiezen voor een vliegreis"), maar voldoende hoopvol.

46. Voor dat laatste is ook van belang dat een luchtvaartmaatschappij het publiek kan informeren over plannen voor de verdere toekomst, niet alleen over de manieren waarop een vlucht op dit moment minder impact kan krijgen.
47. De richtsnoeren van de Europese Commissie en de Leidraad duurzaamheidsclaims van de ACM bevestigen dat het luchtvaartmaatschappijen is toegestaan om te communiceren over hun duurzaamheidsinspanningen. Zie daarover in meer detail par. 5.5.1-5.5.2.
48. Al met al is het beter om te proberen reizigers de klimaatimpact van hun vlucht te laten verkleinen en te laten vliegen met een maatschappij die daadwerkelijk en concreet aan verduurzaming werkt, dan elke communicatie over duurzaamheid achterwege te laten in een krampachtige poging om *greenwashing* te voorkomen.

### 3.2.2. Concurrentie op duurzaamheid wordt gestimuleerd door de EU

49. Het feit dat mensen blijven vliegen, betekent niet dat zij niets geven om het klimaat. Voor een deel van de reizigers zal het beeld dat zij hebben van de duurzaamheidsinspanningen van een luchtvaartmaatschappij een rol spelen bij hun keuze met welke maatschappij zij gaan vliegen. Dit jaagt de concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen op het gebied van duurzaamheid aan. Het klimaat is beter af mét dan zonder dat soort concurrentie. Die concurrentie kan echter alleen vorm krijgen wanneer luchtvaartmaatschappijen over die duurzaamheidsinspanningen mogen communiceren en op dat gebied reclame mogen maken.
50. Dit is onlangs bevestigd door de Raad en het Europees Parlement. Eind april 2023 zijn hun vertegenwoordigers het eens geworden over het ReFuelEU Aviation initiatief.<sup>29</sup> Het persbericht hierover (**Productie 43 KLM**) vermeldt dat vanaf 2025 een Eco Label zal worden geïntroduceerd voor de milieuprestaties van vluchten. Luchtvaartmaatschappijen zullen hun vluchten op de markt kunnen brengen met een label dat de verwachte CO<sub>2</sub>-voetafdruk per passagier en de verwachte CO<sub>2</sub>-efficiëntie per kilometer aangeeft. Zo kunnen passagiers de milieuprestaties van vluchten van verschillende maatschappijen op dezelfde route met elkaar vergelijken.

---

<sup>29</sup> Onder ReFuelEU daarvan gaan bepaalde percentages SAF verplicht worden voor alle vluchten die vertrekken vanaf een luchthaven in een lidstaat. Het betreft een voorlopig akkoord. Het Europees Parlement heeft hiermee ingestemd op 13 september 2023, zie: [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0319\\_NL.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0319_NL.html).

### 3.3. Achtergrond van de Fly Responsibly-campagne

51. Centraal in de vorderingen van Fossilvrij staat de Fly Responsibly-campagne van KLM uit 2019 (uitingen 1 t/m 13).<sup>30</sup> KLM bestond dat jaar 100 jaar. Zij wilde in dat jaar niet terugkijken, maar vooruitkijken naar de volgende 100 jaar. Het was duidelijk dat duurzaamheid een centraal onderdeel zou zijn van de toekomst van de luchtvaart. Ook was duidelijk dat er op dat vlak nog veel gedaan moest worden en dat KLM dat niet in haar eentje zou kunnen, maar alleen samen met andere stakeholders.
52. Zoals toegelicht in de ontvankelijkheidsfase, was de campagne primair een *bewustzijns campagne*: het doel was om bewustzijn te creëren bij zowel KLMs 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 Website maakte 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>31</sup>
53. Het was geen reclamecampagne in de klassieke zin van het woord. Er werden geen radio- en TV-spots uitgezonden en reizigers werden niet opgeroepen om vliegtickets te kopen. De uitingen 3 t/m 13 zijn afkomstig van een afzonderlijke webpagina van KLM (geen onderdeel van [www.klm.com](http://www.klm.com)) waar een bezoeker alleen terecht kwam indien hij bewust naar de informatie op zoek ging. Bijvoorbeeld door bij de Real Deal Dagen te klikken op "*Wat doet KLM nog meer op het gebied van duurzaamheid? Kijk verder op Fly Responsibly | KLM.com*" (uiting 18).
54. KLM wilde met de campagne duurzaamheidsinspanningen aanjagen, maar vanzelfsprekend wilde KLM er ook haar merk mee versterken. Zij wilde juist die reizigers die duurzaamheid belangrijk vinden maar wel willen vliegen, aan zich binden en voor zich winnen, ten koste van luchtvaartmaatschappijen die minder aan verduurzaming werkten.<sup>32</sup> Als bijkomend voordeel zag KLM dat zij haar aantrekkelijkheid als werkgever zou versterken.
55. Fossilvrij lijkt te denken dat KLM een heel ander doel had. Fossilvrij stelt: door "*in te spelen op de aarzelings die mensen inmiddels kunnen hebben ten aanzien van vliegen*" kan KLM "*mensen die twijfelen*" "*ervan weerhouden om vlieggreizen te vermijden of om over te stappen*"; "*KLM's duurzaamheids campagne is een voorbeeld van zeer geraffineerde marketing die mensen ervan weerhoudt vlieggreizen te vermijden of over te stappen op andere vervoerswijzen (...)*".<sup>33</sup> KLM had en heeft echter niet als doel om consumenten te doen geloven dat vliegen een duurzame vorm van reizen is, of om mensen die een alternatief overwegen,

<sup>30</sup> Die campagne dateert uit 2019 en niet, zoals Fossilvrij stelt in nr. 175, uit december 2021. In december 2021 werd uitsluitend een nieuw filmpje geïntroduceerd (**Productie 44 KLM**), ter vervanging van het filmpje dat in 2019 was gelanceerd.

<sup>31</sup> Zie Productie 37 Fossilvrij.

<sup>32</sup> Dat KLM in een positie was om een leidende rol te claimen op het gebied van duurzaamheid in de luchtvaartsector, is toegelicht in CvA ontvankelijkheid, nr. 35.

<sup>33</sup> Dagvaarding, nr. 120-122 en 402.

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>34</sup>

### 3.4. Achtergrond van het CO2ZERO-programma

56. Het CO2ZERO-programma (uitingen 14-16) bestond al lange tijd voordat Fly Responsibly werd gelanceerd. Dit is geen reclamecampagne (en ook geen *branding* campagne), maar de naam van een product (optioneel aan te schaffen in het boekingsproces). Tussen 2008 en 2022 gebruikte KLM deze naam om klanten de mogelijkheid te bieden te laten bijdragen aan herbebossingsprojecten en later ook SAF.
57. CO2ZERO was niet een manier om extra klanten te winnen, of om mensen die om duurzaamheidsredenen aarzelden over vliegen, over de streep te halen. Het was wel een manier om klanten bewust te maken van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en om per saldo de klimaatimpact van de reiziger in kwestie te verkleinen. De uitstoot van de reiziger door zijn vliegreis is een gegeven. Door deelname aan een herbebossingsproject en/of SAF zou de reiziger daarnaast een uitgave doen die bijdraagt aan de het herstel van het evenwicht tussen CO<sub>2</sub>-uitstoot en CO<sub>2</sub>-opname, en die hij naar verwachting anders niet zou doen. Per saldo is het klimaat dan beter af.
58. Het aantal reizigers dat gebruik maakte van deze opties, is nooit hoog geweest. Het schommelde altijd rond 1% van de boekingen. In 2022 is KLM gestopt met het gebruik van de termen CO2ZERO en 'neutraliseren', en is zij indringender gaan waarschuwen dat vliegen niet duurzaam is.<sup>35</sup> Sindsdien is het percentage passagiers dat een bijbetaling doet voor herbebossingsprojecten of SAF via KLM<sup>36</sup> gedaald, terwijl het aantal vluchten is gegroeid.

## 4. DE FEITELIJKE BASIS VOOR KLMS DUURZAAMHEIDSCOMMUNICATIE

### 4.1. Inleiding

59. De basis voor KLMS communicatie over haar duurzaamheidsinspanningen is haar Klimaatactieplan.<sup>37</sup> Zij heeft dat plan in de ontvankelijkheidsfase al toegelicht en veronderstelt die toelichting als bekend. In dit hoofdstuk gaat KLM iets dieper in op de feiten die de basis vormen voor uitingen 1 t/m 19, nu die feiten mede bepalen of die uitingen correct en voldoende volledig zijn. Dit hoofdstuk vormt de feitelijke onderbouwing van KLMS uitleg

---

<sup>34</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 de Website en *social media* kanalen. Die boodschap stond ook op de Website, zie **Productie 45 KLM** (screenshots Website), p. 23.

<sup>35</sup> De uitingen die door de RCC zijn afgekeurd, zijn aangepast in april of mei 2022; de term CO2ZERO is in het najaar van 2022 ook op andere plekken verwijderd.

<sup>36</sup> Passagiers kunnen ook via andere aanbieders *carbon credits* kopen. KLMS uitingen hebben daar in elk geval geen invloed op.

<sup>37</sup> Zie Klimaatactieplan 2022 (Productie 4 Fossielvrij) en Klimaatactieplan 2023 (Productie 30 KLM). Zie hierover CvA ontvankelijkheid, hoofdstuk 3.



in hoofdstuk 6 over waarom haar uitingen niet misleiden.

60. KLM streeft ernaar haar organisatie te verduurzamen door 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>38</sup> Om die CO<sub>2</sub>-reductie te realiseren focust KLM op drie pijlers, die in het kort neerkomen op: (i) de modernisering en vernieuwing van de vloot, (ii) het gebruik van duurzamere vliegtuigbrandstof (SAF) (iii) en de verbetering van de operationele efficiëntie.<sup>39</sup> Zoals KLM reeds heeft toegelicht in haar CvA ontvankelijkheid, wordt CO<sub>2</sub>-compensatie door herbebossing niet gebruikt als middel om deze reductiedoelstelling te halen. CO<sub>2</sub>-compensatie via het verplichte CORSIA-systeem en de bijdragen van KLM aan het EU Emissiehandelssysteem (ETS)<sup>40</sup> worden evenmin gebruikt als middel voor het halen van KLMs reductiedoelstelling tot 2030.
61. Voor de langere termijn (2030-2050) rekent KLM daarnaast op toekomstige technologische ontwikkelingen in de luchtvaartsector.
62. De kritiek van Fossielvrij richt zich vooral op de uitingen over SAF, herbebossing en bepaalde innovaties. Hierna bespreekt KLM elk van die onderwerpen, in diezelfde volgorde.

#### 4.2. Waar KLM zich op baseert in haar uitingen over SAF

##### 4.2.1. Inleiding

63. SAF wordt gezien als het belangrijkste middel om op de korte tot middellange termijn tot verduurzaming van de luchtvaart te komen.<sup>41</sup> KLM gaat hier nader in op wat SAF precies is en hoe dit tot minder CO<sub>2</sub>-uitstoot leidt (4.2.2-4.2.3) alsmede op de inspanningen en uitingen van KLM op het gebied van SAF (4.2.4). KLM licht onder meer toe dat zij strenge eisen stelt aan de SAF die zij gebruikt, dat zij goed gepositioneerd is binnen de nieuwe markt voor SAF en dat haar SAF-doelstellingen realistisch en haalbaar zijn.

<sup>38</sup> Zie Klimaatactieplan 2023 (Productie 30 KLM), p. 16-18. Zie hierover CvA ontvankelijkheid, nr. 30.

<sup>39</sup> Zie Klimaatactieplan 2023 (Productie 30 KLM), p. 20 e.v. Zie hierover CvA ontvankelijkheid, nr. 27.

<sup>40</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>41</sup> Zie bijv. ICAO Resolution A41-21 (Productie 7 KLM), p. 3: "*Recognizing that the technological feasibility of drop-in sustainable aviation fuels is proven and such fuels are expected to have the largest impact on aviation CO<sub>2</sub> emissions reduction by 2050 and continue to have a large impact beyond 2050, and that the introduction of appropriate policies and incentives to create a long-term market perspective is required*". Zie ook het rapport van het Royal Netherlands Aerospace Centre (NLR) en SEO Amsterdam Economics (SEO), 'Destination 2050. A Route To Net Zero European Aviation' (hierna: "**Destination 2050**"), p. i (executive summary), te raadplegen via [https://www.destination2050.eu/wp-content/uploads/2021/03/Destination2050\\_Report.pdf](https://www.destination2050.eu/wp-content/uploads/2021/03/Destination2050_Report.pdf). Zie tevens Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Uitvoeringsagenda Luchtvaartnota, Actualisatie 2023, p. 28, te raadplegen via <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-c2acf5d35d1007eea7d132f071d41cdd0e8bdede/pdf>: "*Bijmenging van duurzame brandstoffen is de beste manier om de luchtvaart op de korte tot middellange termijn te verduurzamen. Voor de langere termijn kunnen technologische vernieuwingen substantieel bijdragen aan de energietransitie*". De Europese Unie (via luchtvaartveiligheidsorganisatie EASA) erkent dat SAF een belangrijke bijdrage zal leveren aan het verminderen van de CO<sub>2</sub>-voetafdruk van de luchtvaart. Zie hiervoor de website van de EASA: <https://www.easa.europa.eu/en/light/topics/sustainable-aviation-fuel>.

#### 4.2.2. Wat is SAF?

64. De term "SAF" werd geïntroduceerd door de luchtvaartsector,<sup>42</sup> maar is inmiddels een breed ingeburgerde term voor duurzame vliegtuigbrandstoffen, ook bij EU-instellingen en de Nederlandse overheid.<sup>43</sup>
65. Er zijn twee soorten SAF: biologische ("*biobased*") en synthetische SAF (ook wel *e-fuel* genoemd). Voor de productie van *biologische* SAF kan een veelheid aan hernieuwbare bronnen worden gebruikt, waaronder gebruikte biologische oliën, zoals gebruikt(e) frituurvet en kookolie (zonnebloemolie, koolzaadolie, etc.), residuen en afval, zoals bos- en landbouwfal, algen en bijproducten van de vleesindustrie, zoals dierlijke vetten. Voor de productie van synthetische SAF wordt gebruik gemaakt van waterstof (geproduceerd met hernieuwbare water-, zonne- en/of windenergie) en afgevangen CO<sub>2</sub>.

#### 4.2.3. *Biobased* SAF

66. Fossielvrij erkent dat een kilo SAF tot een CO<sub>2</sub>-uitstootreductie van 75 à 80% kan leiden ten opzichte van een kilo fossiele brandstof (kerosine).<sup>44</sup> KLM stelt als eis aan de SAF die zij inkoop, dat die tot een reductie van ten minste 75% leidt. In de praktijk haalt de door KLM gekochte SAF vaak een hoger percentage.
67. Deze vermindering wordt als volgt gerealiseerd. Wanneer *biobased* SAF wordt verbrand, brengt dit CO<sub>2</sub> in de lucht, net zoals fossiele brandstoffen doen (hoewel de samenstelling van de uitstoot anders is en er bijvoorbeeld minder fijnstof vrijkomt). Bij SAF betreft het echter CO<sub>2</sub> die heel recent nog was opgenomen door de bronnen die zijn gebruikt voor de productie van SAF. Het betreft dan (reststromen van) planten en bomen en van organismen die zich met die planten en bomen hebben gevoed. Per saldo wordt er dus geen CO<sub>2</sub> aan de atmosfeer toegevoegd, althans veel minder dan bij verbranding van fossiele brandstoffen. Die zijn afkomstig van bronnen die zelf al miljoenen jaren geen koolstof meer uit de lucht hebben opgenomen.<sup>45</sup>

<sup>42</sup> Zie bijv. het document "What is SAF?", gepubliceerd op de website van de *International Air Transport Association*, p. 1, te raadplegen via <https://www.iata.org/contentassets/d13875e9ed784f75bac90f000760e998/saf-what-is-saf.pdf>: "Sustainable aviation fuel (SAF) is the main term used by the aviation industry to describe a nonconventional (fossil derived) aviation fuel. (...)".

<sup>43</sup> Zie in het kader van het initiatief ReFuelEU bijv. Amendments adopted by the European Parliament on 7 July 2022 on the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on ensuring a level playing field for sustainable air transport (COM (2021) 0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205 (COD)), te raadplegen via <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022AP0297>. Zie ook bijv. Productie 45 Fossielvrij, p. 2. Zie voor de Nederlandse overheid *Handelingen II* 2021/22, nr. 17, Aanhangsel, met antwoorden van de minister op Kamervragen over deze term (**Productie 46 KLM**): "De term SAF is bovendien een door zowel publieke als private internationale instanties veel gebruikte en geaccepteerde term ter omschrijving van duurzame luchtvaartbrandstoffen".

<sup>44</sup> Dagvaarding, nr. 243.

<sup>45</sup> Aardolie bestaat uit een mengsel van koolwaterstoffen dat over miljoenen jaren is ontstaan uit organische mariene resten die zich op de zeebodem van destijds hadden afgezet, met name afgestorven plankton.



68. SAF is (nog) niet volledig CO<sub>2</sub>-neutraal. Dit komt doordat bij de productie en distributie van SAF ook CO<sub>2</sub> vrijkomt. Rekening houdend met die CO<sub>2</sub>-uitstoot, wordt aangenomen dat het gebruik van SAF over de gehele levenscyclus van SAF gezien tot 95% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot geeft in vergelijking tot de CO<sub>2</sub>-uitstoot van fossiele brandstoffen.<sup>46</sup> De levenscyclus loopt van grondstofproductie en -transport, de omzetting tot brandstof en de transport en distributie hiervan naar uiteindelijk het gebruik ervan als vliegtuigbrandstof. Hoe groener de productie en distributie zijn, hoe hoger het reductiepercentage van SAF is. De verbranding van SAF leidt daarnaast tot een vermindering van andere emissies, zoals zwaveldioxide, en van fijnstof.<sup>47</sup> SAF lijkt als gevolg daarvan ook condenssporen van vliegtuigen te kunnen verminderen en daarmee de non-CO<sub>2</sub>-effecten van vliegen te kunnen terugdringen.<sup>48</sup>

#### 4.2.4. De inspanningen en gegronde uitingen van KLM ten aanzien van *biobased* SAF

##### (A) KLM vliegt steeds meer met *biobased* SAF

69. KLM neemt het duurzamer maken van haar operaties zeer serieus. Daarom voegt zij in toenemende mate *biobased* SAF toe aan haar brandstofvoorraad. Op dit moment voegt KLM al 1% SAF toe aan het brandstofsysteem van Schiphol voor alle KLM-vluchten die vertrekken vanaf Amsterdam. Zij heeft zich – als onderdeel van de *Clean Skies for Tomorrow*-coalitie<sup>49</sup> – ten doel gesteld om in 2030 voor 10% van de brandstof die zij gebruikt voor haar vluchten *wereldwijd* uit SAF toe te voegen.

<sup>46</sup> Zie bijv. Destination 2050, p. v (executive summary) en 84 e.v., te raadplegen via [https://www.destination2050.eu/wp-content/uploads/2021/03/Destination2050\\_Report.pdf](https://www.destination2050.eu/wp-content/uploads/2021/03/Destination2050_Report.pdf).

<sup>47</sup> Zie bijv. 'Fact Sheet 5. Sustainable Aviation Fuels', gepubliceerd op de website van IATA, p. 3, te raadplegen via <https://www.iata.org/contentassets/d13875e9ed784f75bac90f000760e998/saf-and-sustainability.pdf>: "Furthermore, SAF contains fewer impurities (such as sulphur), which enables an even greater reduction in sulphur dioxide and particulate matter emissions than present technology has achieved."

<sup>48</sup> Zie Report from the Commission to European Parliament van 23 november 2020, p. 2-3, te raadplegen via [https://www.europarl.europa.eu/RegData/docs\\_autres\\_institutions/commission\\_europeenne/com/2020/0747/COM\\_COM\(2020\)0747\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/com/2020/0747/COM_COM(2020)0747_EN.pdf): "**Reductions in fuel burn, and thereby CO<sub>2</sub> emissions**, from improvements in air traffic management through the Single European Sky **will also generally reduce non-CO<sub>2</sub> emissions**. (...) The mandatory use of SAFs could be implemented through an EU blending mandate specifying that a certain gradually increasing percentage of the total jet fuel sold over a set time period would have to be SAF. If well designed, **this should lead to simultaneous reductions in nVPM and sulphur emissions (though not NO<sub>x</sub> emissions) and CO<sub>2</sub> emissions**. The experts consider that this measure could potentially be implemented in the short- (i.e. 2 to 5 years) to mid-term (i.e. 5 to 8 years)." Zie hierover ook het persbericht op de website van de NASA, te raadplegen via <https://www.nasa.gov/press-release/nasa-dlr-study-finds-sustainable-aviation-fuel-can-reduce-contrails>: "Cleaner-burning jet fuels made from sustainable sources can produce 50%-70% fewer ice crystal contrails at cruising altitude, reducing aviation's impact on the environment, according to research conducted by NASA and the German Aerospace Center (DLR)." Het volledige onderzoek van NASA en de German Aerospace Center (DLR) waarnaar in het persbericht wordt verwezen, is te raadplegen via <https://www.nature.com/articles/s43247-021-00174-y>.

<sup>49</sup> Een lijst van de organisaties die zich hebben aangesloten bij de *Clean Skies for Tomorrow*-coalitie, is te vinden op de website van het World Economic Forum, te raadplegen via <https://www.weforum.org/press/2021/09/clean-skies-for-tomorrow-leaders-commit-to-10-sustainable-aviation-fuel-by-2030/>.

70. KLM gaat met deze 10%-doelstelling verder dan het Europese ReFuelEU initiatief, waarmee wordt gestreefd naar de toevoeging van 6% SAF aan alle vluchten die vertrekken vanuit de *Europese Unie* in 2030.<sup>50</sup> KLM gaat met haar 10%-doelstelling ook verder dan de eerder tussen haar en de Rijksoverheid afgestemde toevoeging van 14% SAF voor alle vluchten vanuit *Nederland*. Onderstaand overzicht maakt inzichtelijk wat de verschillende doelstellingen inhouden en hoe zij zich verhouden tot de totale geschatte brandstofbehoefte van KLM in 2030:

|  | Beoogde<br>aandeel SAF<br>in 2030 (in<br>%) | Toevoeging SAF<br>aan vluchten met<br>vertrekplaats | Aandeel SAF in KLMs<br>wereldwijde<br>brandstofvolume in 2030<br>(in %) |
|--|---|---|---|
| <b>Doelstelling KLM</b>                                  | 10%   | Wereldwijd <sup>51</sup>                            | 10%   |
| <b>ReFuelEU</b>  | 6%  | EU  | 4%  |
| <b>(Onverplichte)<br/>doelstelling<br/>Rijksoverheid</b> | 14%   | Nederland   | 6%  |

71. Fossielvrij stelt dat KLMs 10%-doelstelling "*weinig meer doet*" dan waartoe KLM sowieso al verplicht zal zijn,<sup>52</sup> maar dat is dus onjuist. Bovendien is de 14% doelstelling van de Nederlandse overheid geen verplichting voor KLM, anders dan Fossielvrij veronderstelt.<sup>53</sup> Overigens heeft KLM tijdens het gesprek met Fossielvrij op 24 juni 2022, anders dan Fossielvrij in haar dagvaarding stelt, niet gezegd dat zij in 2022 2% SAF zou bijmengen.<sup>54</sup> KLM werkt wel stapsgewijs toe naar meer bijmenging om haar 10% doelstelling te halen.

<sup>50</sup> Zie Amendments adopted by the European Parliament on 7 July 2022 on the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council on ensuring a level playing field for sustainable air transport (COM (2021) 0561 – C9-0332/2021 – 2021/0205 (COD)), p. 348, te raadplegen via <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022AP0297>.

<sup>51</sup> Dit houdt niet in dat op elk vliegveld ter wereld 10% SAF moet worden getankt, maar dat 10% van KLMs totale wereldwijde brandstofbehoefte gedekt moet worden door SAF.

<sup>52</sup> Dagvaarding, nr. 377.

<sup>53</sup> Dagvaarding, nr. 240.

<sup>54</sup> Dagvaarding, nr. 223 en 464.

- (B) Bijbetaling voor SAF leidt tot extra inkoop van corresponderend volume SAF
72. KPMG controleert jaarlijks de door KLM (totaal) ingekochte hoeveelheden SAF in het kader van de controle van de jaarrekening. Hoeveel SAF KLM koopt (en dus bijmengt), wordt ten eerste bepaald door het bedrag dat KLM daarvoor binnenkrijgt via de *surcharge*. Dat is een vaste bijdrage voor SAF als onderdeel van elke ticketprijs sinds januari 2022.<sup>55</sup>
73. Daarnaast biedt KLM aan consumenten, zakelijke reizigers<sup>56</sup> en luchtvrachtklanten de mogelijkheid vrijwillig een bijdrage te betalen voor de aankoop van extra SAF. Om consumenten van informatie over SAF te voorzien en hen te stimuleren daaraan een bijdrage te leveren, heeft KLM op diverse plekken op haar website en een enkele keer via een ander medium zoals de radio, gecommuniceerd over SAF (uitingen 12, 14, 15 en 18).<sup>57</sup>
74. Op haar website heeft KLM een link geplaatst naar een overzicht met daarin de CO<sub>2</sub>-uitstoot per bestemming, zowel voor een enkele reis als een retourvlucht, en rekening houdend met *economy class*, *premium economy* of *businessclass*, en de hoogte van de bijdrage om de CO<sub>2</sub>-uitstoot volledig met SAF te compenseren (zie ter illustratie hieronder; **Productie 47 KLM**).

### CO<sub>2</sub> emission and SAF price per destination

This table shows the price for Sustainable Aviation Fuel (SAF) when 100% of the CO<sub>2</sub> emissions of your trip are covered.  
To retrieve the fuel or CO<sub>2</sub> value for Europe Business Class or Premium economy, multiply the value for Economy Class by 1.5  
To retrieve the fuel or CO<sub>2</sub> value for World Business Class, multiply the value for Economy Class by 3

| Origin | Destination | Distance in km | Used fuel in kg per     |                         | CO <sub>2</sub> kg per | Price per Economy Class passenger Return | Price per premium economy Passenger Return | Price per Business Class Passenger Return |
|--------|-------------|----------------|-------------------------|-------------------------|------------------------|--|--|---|
|        |             |                | Economy Class passenger | Economy Class passenger |                        |  |  |   |
| AMS    | Aalborg     | 729            | 24 / 48                 | 76 / 151                | € 110.40               | € -                                      | € 165.60                                   |   |
| AMS    | Aalesund    | 1362           | 53 / 106                | 168 / 335               | € 243.80               | € -                                      | € 363.40                                   |   |
| AMS    | Aarhus      | 679            | 17 / 34                 | 54 / 108                | € 78.20                | € -                                      | € 115.00                                   |   |
| AMS    | Aberdeen    | 819            | 25 / 50                 | 79 / 158                | € 115.00               | € -                                      | € 170.20                                   |   |
| AMS    | Accra       | 5484           | 100 / 200               | 316 / 632               | € 460.00               | € 690.00                                 | € 1,380.00                                 |   |

75. Overigens compenseren passagiers in de praktijk vaak meer dan het aandeel in de CO<sub>2</sub>-uitstoot van hun vlucht waarvoor zij een bijdrage hebben betaald. Dit komt doordat de calculatie is gebaseerd op SAF met een besparingspercentage van 75%, terwijl de SAF die KLM inkoop veelal een hoger besparingspercentage heeft.<sup>58</sup>

<sup>55</sup> Zie het nieuwsbericht van 10 januari 2022 op de website van KLM (**Productie 48 KLM**). *Cargo*-klanten betalen ook een vaste, verplichte bijdrage voor SAF. Voor de inkoop van SAF van de opbrengsten uit de *surcharge* worden ook de opbrengsten van de verplichte bijdragen van *Cargo*-klanten meegerekend.

<sup>56</sup> Zie de informatie gepubliceerd op de website van KLM, te raadplegen via <https://www.klm.nl/information/sustainability/sustainable-aviation-fuel-business-travel>.

<sup>57</sup> Bij wijze van uitzondering verdubbelde KLM de SAF-bijdragen die tijdens de *KLM Real Deal* dagen werden gedaan (uiting 19).

<sup>58</sup> Zie ter illustratie **Productie 49 KLM** (*Proof of Sustainability*), zoals toegelicht in nr. 96 hieronder.

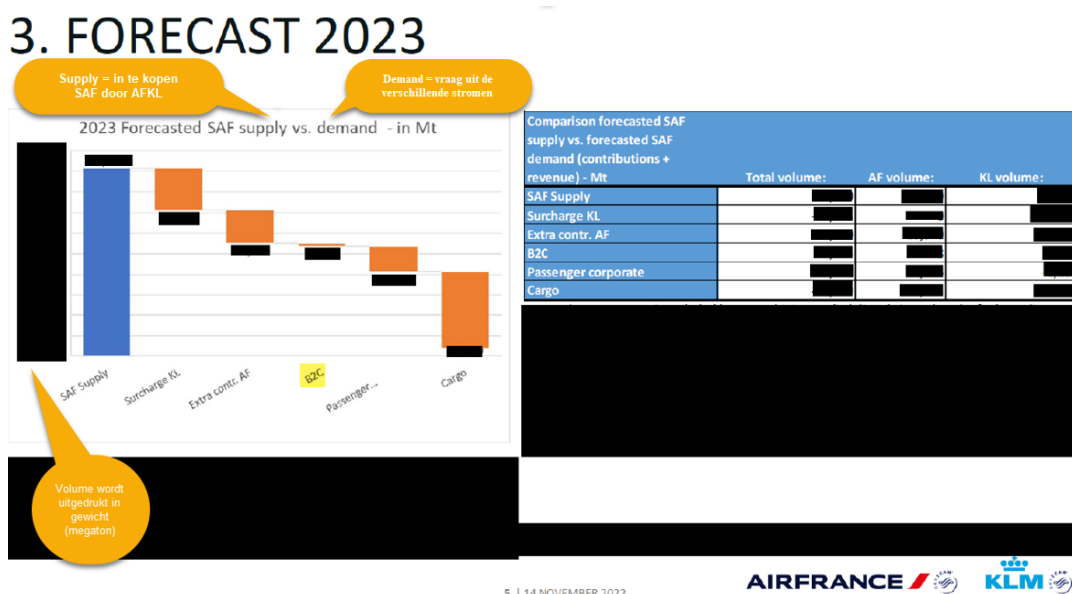
76. Fossielvrij stelt ten onrechte dat KLM die bijdragen zou gebruiken om de kosten te dekken voor de SAF "die zij toch al lijkt in te kopen" en verwijst in dit kader naar het rapport van haar expert Broekhoff – die geen kennis heeft van KLMs (interne) inkoopbeleid voor brandstof.<sup>59</sup> De stelling van Fossielvrij is ongegrond en onjuist. De 1% SAF die KLM momenteel bijmengt op Schiphol is niet een doel op zich, maar is het feitelijke resultaat van de inkomsten die gerealiseerd worden via de *surcharge* en de vrijwillige bijdragen. In de praktijk vormen bijdragen van consumenten overigens niet meer dan enkele procenten van deze extra batches; het leeuwendeel komt van zakelijke en cargo-klienten.<sup>60</sup> Zonder die ontvangsten bijdragen zouden die extra batches niet zijn ingekocht.
77. KLM koopt dus wel degelijk *extra* SAF in voor de vrijwillige bedragen die zij ontvangt. Dat betekent niet dat KLM ergens een paar liter extra SAF inkoopt zodra een consument een bijdrage heeft gedaan; deze inkoop is geïntegreerd in het bredere *fuel management* van KLM. Zij legt dat hierna uit.
78. De inkoop van SAF wordt gedaan op basis van voorcalculatie (*forecasts*). Ieder najaar maakt het *fuel team* een inschatting van de hoeveelheid SAF die KLM (en separaat Air France) het komende jaar nodig zal hebben. Daarbij wordt gekeken naar de verwachte SAF-behoefte van de verschillende *demand*-stromen binnen KLM: *corporate*, *cargo* en *consumers*. Voor wat betreft consumenten zijn er twee inkomstenstromen: (i) de *surcharge* en (ii) de optionele extra SAF-bijdragen die consumenten kunnen doen bovenop de ticketprijs. Zonder de optionele extra SAF-bijdragen zou de inschatting van de SAF-behoefte van de *consumers demand*-stroom lager uitvallen (dan zou de inschatting enkel worden gebaseerd op de verwachte inkomsten uit de verplichte *surcharge*). Op basis van een inschatting van de totale SAF-behoefte van KLM (van alle *demand*-stromen samen) worden overeenkomsten gesloten met leveranciers van SAF. De SAF wordt in batches geleverd.
79. Gedurende het jaar wordt de centraal ingekochte SAF toebedeeld aan de diverse *demand*-stromen. In tweewekelijkse *supply and demand-meetings* wordt door vertegenwoordigers van alle *demand*-stromen besproken of de daadwerkelijke SAF-behoefte overeenkomen met de voorcalculatie per *demand*-stroom.

---

<sup>59</sup> Dagvaarding, nr. 244-245 en Productie 4 Fossielvrij. Zie in vergelijkbare zin akte zijdens Fossielvrij van 2 augustus 2023, nr. 45.

<sup>60</sup> Vgl. Klimaatactieplan, Productie 30 KLM, p. 23: in 2022 werd met bijdragen van zakelijke klanten 5.500 ton SAF gekocht, met bijdragen van cargo 10.000 ton en met de bijdragen van consumenten bijna 500 ton.

80. Hieronder staat ter illustratie een slide van de *supply and demand*-meeting van 14 november 2022 waarin de inschatting (forecast) voor 2023 werd gemaakt (**Productie 50 KLM**). Bedrijfsgevoelige gegevens, zoals de exacte volumes, zijn zwartgemaakt. In oranje is de verwachte vraag vanuit elk van de *demand*-stromen weergegeven; de blauwe balk geeft aan hoeveel SAF Air France en KLM verwachten in 2023 te kunnen inkopen, mede gebaseerd op de verwachte vraag:

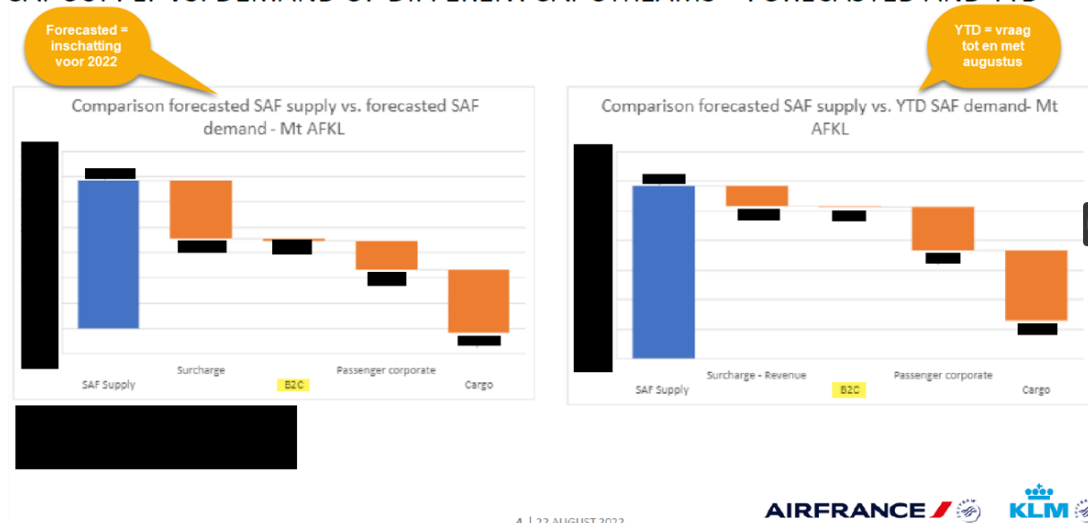


Het dunne oranje streepje is het volume dat naar verwachting zal worden ingekocht uit de vrijwillige SAF-bijdragen van consumenten (B2C).

81. In de *supply and demand-meeting* van 22 augustus 2022 (**Productie 51 KLM**) werd weergegeven in hoeverre de daadwerkelijke vraag tot dan toe overeenkwam met de forecast:

## CURRENT STATUS OF SUPPLY VS. DEMAND

### SAF SUPPLY VS. DEMAND OF DIFFERENT SAF STREAMS – FORECASTED AND YTD



82. Hieronder licht KLM toe hoe de vrijwillige SAF-bijdragen van consumenten in haar systemen worden geboekt en hoe zij waarborgt dat van die bijdragen *extra* SAF wordt gekocht, bovenop de SAF die van de opbrengsten uit de vaste *surcharge* wordt gekocht.
83. Wanneer een passagier ervoor kiest om een extra bijdrage te betalen voor SAF, wordt een (unieke) *Electronic Miscellaneous Document*-code (hierna: "EMD-code") aangemaakt. KLM gebruikt EMD-codes voor al haar "bijkomende producten", zoals een extra SAF-bijdrage, een betaalde maaltijd, wifi aan boord of een extra stuk bagage. Een EMD-code is herleidbaar tot een specifieke aankoop of bijdrage van een specifieke passagier.

Zie ter illustratie hieronder een screenshot van een SAF-bijdrage van EUR 18,52 (afgerond EUR 19), gedaan door een passagier in oktober 2022:

**KL074 / Details EMD: Display**

IATA No: 8991262 Rept Ent: AMADEUS SALID: 201029 CreateDate: 13.10.2022 T-Cod: EMD5 Cs Jr / Tot  
 Loc-Code: 00400405 Period-End: 13.10.2022 PDAI / CN: 102 / 1 SREP90 Note: X 201 1 / 1  
 Sub-Agnt: 32181245 IssueDate: 13.10.2022 Pax-Name: [REDACTED]  
 Sub-Loc: 00409966

| Ca  | Doc. No.   | C... | CP | fro | to | Ca | C... | IssSu... | Piec | Unit | Excess Bag... | E... | Ca | Rel. Doc. | CP | Doc |
|-----|------------|------|----|-----|----|----|------|----------|------|------|---------------|------|----|-----------|----|-----|
| 074 | 1515125302 | FVVV | 1  |     |    |    |      | SAF      |      |      |               |      |    |           | 0  |     |

**Exchange information**

**Other Information**

Iss. Name: FIN-IMPACT Value Corr.:   
 Changedoc:   
 Payment rep.:   
 Client ID:   
 Tourcode:

**Farebox**

|      | Curr | Amount | Declining Bal            | Pror. Base Amt | EFP with VC | Surch. w/VC | Std-comm. | Override | NetFarMark | Private Fare             |
|------|------|--------|--------------------------|----------------|-------------|-------------|-----------|----------|------------|--------------------------|
| Fare | USD  | 18,43  | <input type="checkbox"/> | EUR            | 0,00        |             | 0,00      | EUR      | 0,00       | <input type="checkbox"/> |
| EFP  | EUR  | 18,52  | <input type="checkbox"/> | EUR            | 18,52       |             | 0,00      | EUR      | 0,00       | <input type="checkbox"/> |
| ADC  |      | 0,00   | <input type="checkbox"/> |                | 0,00        |             |           |          |            | <input type="checkbox"/> |

84. Aan de hand van de EMD-code wordt bepaald waar de ontvangen bijdrage wordt bijgeboekt in het *revenue*-systeem (lees: op welke interne rekening bij KLM de bijdrage wordt bijgeschreven). Zie ter illustratie hieronder een uitdraai uit de KLM-administratie. Te zien is dat de bijdrage van EUR 18,52 op 22 oktober 2022 binnenkomt op de interne rekening met nr. 7085100 en wordt doorgestuurd naar de interne rekening met nr. 708510:

**FI Display all postings**

| No | No | Value | Type | Sirax   | Acc    | FI-Acc | Account Name     | P-S | Creation Date | T-CC | Cost Center | VAT D/C | Curr | Amount | Doc | Curr  | Orig Amt | OCurr | Orig Amt | PSt | Sirax        | Key | Off Cr. | FI Key | Off Criteria | XREF 1 | XREF 2    | XREF 3 |
|----|----|-------|------|---------|--------|--------|------------------|-----|---------------|------|-------------|---------|------|--------|-----|-------|----------|-------|----------|-----|--------------|-----|---------|--------|--------------|--------|-----------|--------|
| 1  | 1  |       |      |         |        |        |                  |     |               |      |             |         |      |        |     |       |          |       |          |     |              |     |         |        |              |        |           |        |
| 7  | 3  | CEWB8 |      | 7085100 | 708510 |        | CO2 compensation |     | 22.10.2022    | K049 | KPFLUACC    | C       | EUR  | 18,52  |     | 18,52 |          |       |          | 95  | 099912622210 |     | 2210    |        | SAF*SAFF*D   |        | 0000CEWB8 | SAFF   |



85. Op die interne rekening 708510 worden de binnengekomen SAF-bijdrage samengevoegd met andere vrijwillige SAF-bijdragen. Zie dit screenshot uit KLMs administratie:

| G/L Account<br>Company Code |            | 708510<br>K049 |           | KL Revenue/proceeds from CO2 footprint reduction |            |                      |                      |            |            |            |
|-----------------------------|------------|----------------|-----------|--|------------|----------------------|----------------------|------------|------------|------------|
|                             | Account    |                | Doc. Date | Value date                                       | Pstng Date | Amount in local cur. | Amount in doc. curr. | Curr.      | Ref. Key 1 |            |
| <input type="checkbox"/>    | 6005221227 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 04.10.2022 | 31.10.2022           | 11,35-               | 11,35-     | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005221227 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 04.10.2022 | 31.10.2022           | 777,29-              | 777,29-    | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005221454 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 04.10.2022 | 31.10.2022           | 131,49-              | 131,49-    | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005221454 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 04.10.2022 | 31.10.2022           | 546,79-              | 546,79-    | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005221784 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 04.10.2022 | 31.10.2022           | 867,92-              | 867,92-    | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005221784 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 04.10.2022 | 31.10.2022           | 4.389,72-            | 4.389,72-  | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005222616 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 04.10.2022 | 31.10.2022           | 266,29-              | 266,29-    | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005222616 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 04.10.2022 | 31.10.2022           | 4.648,74-            | 4.648,74-  | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005223418 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 05.10.2022 | 31.10.2022           | 18,00-               | 18,00-     | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005223673 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 06.10.2022 | 31.10.2022           | 1.526,10-            | 1.526,10-  | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005224306 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 06.10.2022 | 31.10.2022           | 1.143,44-            | 1.143,44-  | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005224941 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 07.10.2022 | 31.10.2022           | 5.601,27-            | 5.601,27-  | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005225505 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 12.10.2022 | 31.10.2022           | 2.799,33-            | 2.799,33-  | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005226211 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 12.10.2022 | 31.10.2022           | 5.891,12-            | 5.891,12-  | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005226992 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 11.10.2022 | 31.10.2022           | 5.274,90-            | 5.274,90-  | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005227821 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 12.10.2022 | 31.10.2022           | 5.169,31-            | 5.169,31-  | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005228421 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 13.10.2022 | 31.10.2022           | 5.508,13-            | 5.508,13-  | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005228866 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 13.10.2022 | 31.10.2022           | 482,33-              | 482,33-    | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005229310 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 14.10.2022 | 31.10.2022           | 3.199,34-            | 3.199,34-  | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005229844 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 15.10.2022 | 31.10.2022           | 2.704,43-            | 2.704,43-  | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005230461 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 18.10.2022 | 31.10.2022           | 5.925,84-            | 5.925,84-  | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005231101 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 18.10.2022 | 31.10.2022           | 6.576,83-            | 6.576,83-  | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005231958 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 19.10.2022 | 31.10.2022           | 3.551,80-            | 3.551,80-  | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005232403 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 19.10.2022 | 31.10.2022           | 631,49-              | 631,49-    | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005232793 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 20.10.2022 | 31.10.2022           | 5.791,07-            | 5.791,07-  | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005233206 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 20.10.2022 | 31.10.2022           | 379,27-              | 379,27-    | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005233712 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 21.10.2022 | 31.10.2022           | 3.619,38-            | 3.619,38-  | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005234121 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 21.10.2022 | 31.10.2022           | 748,32-              | 748,32-    | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005234594 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 24.10.2022 | 31.10.2022           | 4.848,66-            | 4.848,66-  | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005234982 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 23.10.2022 | 31.10.2022           | 18,52-               | 18,52-     | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005235298 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 25.10.2022 | 31.10.2022           | 14.633,23-           | 14.633,23- | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005235975 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 25.10.2022 | 31.10.2022           | 4.235,10-            | 4.235,10-  | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005236736 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 26.10.2022 | 31.10.2022           | 10.744,31-           | 10.744,31- | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005237388 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 27.10.2022 | 31.10.2022           | 6.578,89-            | 6.578,89-  | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005237827 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 27.10.2022 | 31.10.2022           | 412,18-              | 412,18-    | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005238238 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 28.10.2022 | 31.10.2022           | 16.661,42-           | 16.661,42- | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 6005238781 | 708510         | E1        | 31.10.2022                                       | 29.10.2022 | 31.10.2022           | 17.823,80-           | 17.823,80- | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 8000012749 | 708510         | SA        | 31.10.2022                                       | 02.11.2022 | 31.10.2022           | 9.635,77             | 9.635,77   | EUR        | SAF*SAFF*D |
| <input type="checkbox"/>    | 8000012749 | 708510         | SA        | 31.10.2022                                       | 02.11.2022 | 31.10.2022           | 152.860,35           | 152.860,35 | EUR        | SAF*SAFF*D |

86. Vervolgens wordt deze inkomstenrekening op maandelijkse basis leeggeboekt naar twee andere rekeningen:

- i. 419117 *Voluntary CO2 income* (voor de bijdragen aan herbebossing);
- ii. 419139 *Biofuel compensation liability*.



Screenshot van de optelling en overboeking van 708510 naar rekening 419139 uit oktober 2022 (t.b.v. leesbaarheid zijn enkele niet-relevante kolommen weggeknipt):

| Date                               | Posting Date | Amount in local currency | Amount in doc. curr. | Document currency | Reference Key 1 | Reference Key 2 | Assignment | Reference Key | Posting Period | Text |
|------------------------------------|--------------|--------------------------|----------------------|-------------------|-----------------|-----------------|------------|---------------|----------------|------|
| 22-10-22                           | 01-10-22     | (1)                      | (1) EUR              | SAF*SAFF*D        | 0000CEWBB       | 2209            | SAFF       | 10            | SIRAX 7085100  |      |
| 24-10-22                           | 31-10-22     | (4.849)                  | (4.849) EUR          | SAF*SAFF*D        | 0000CEWBB       | 2210            | SAFF       | 10            | SIRAX 7085100  |      |
| 23-10-22                           | 31-10-22     | (19)                     | (19) EUR             | SAF*SAFF*D        | 0000CEWBB       | 2210            | SAFF       | 10            | SIRAX 7085100  |      |
| 25-10-22                           | 31-10-22     | (14.633)                 | (14.633) EUR         | SAF*SAFF*D        | 0000CEWBB       | 2210            | SAFF       | 10            | SIRAX 7085100  |      |
| 25-10-22                           | 31-10-22     | (4.235)                  | (4.235) EUR          | SAF*SAFF*D        | 0000CEWBB       | 2210            | SAFF       | 10            | SIRAX 7085100  |      |
| 26-10-22                           | 31-10-22     | (10.744)                 | (10.744) EUR         | SAF*SAFF*D        | 0000CEWBB       | 2210            | SAFF       | 10            | SIRAX 7085100  |      |
| 27-10-22                           | 31-10-22     | (6.579)                  | (6.579) EUR          | SAF*SAFF*D        | 0000CEWBB       | 2210            | SAFF       | 10            | SIRAX 7085100  |      |
| 27-10-22                           | 31-10-22     | (412)                    | (412) EUR            | SAF*SAFF*D        | 0000CEWBB       | 2210            | SAFF       | 10            | SIRAX 7085100  |      |
| 28-10-22                           | 31-10-22     | (10.061)                 | (10.061) EUR         | SAF*SAFF*D        | 0000CEWBB       | 2210            | SAFF       | 10            | SIRAX 7085100  |      |
| 29-10-22                           | 31-10-22     | (17.824)                 | (17.824) EUR         | SAF*SAFF*D        | 0000CEWBB       | 2210            | SAFF       | 10            | SIRAX 7085100  |      |
| 02-11-22                           | 31-10-22     | 9.636                    | 9.636 EUR            | SAF*SAFF*D        | 0000CEWBB       | 2209            | SAFF       | 10            | SIRAX 7085100  |      |
| 02-11-22                           | 31-10-22     | 152.860                  | 152.860 EUR          | SAF*SAFF*D        | 0000CEWBB       | 2210            | SAFF       | 10            | SIRAX 7085100  |      |
| check:                             |              |                          |                      |                   |                 |                 |            |               |                |      |
| Totale SAF bijdrage oktober 2022 = |              |                          | € 162.496            |                   |                 |                 |            |               |                |      |

Screenshot van de overboeking van oktober 2022 naar rekening 419139 *Biofuel compensation liability* waar de bijdragen van alle SAF-programma's (ook zakelijk en cargo) op samenkomen (t.b.v. leesbaarheid zijn enkele niet-relevante kolommen weggeknipt):

| DocumentNo | Account | Type | Doc. Date  | Value date | Pstng Date | Amount in local cur. | Amount in doc. curr. | Curr. | Text       |
|------------|---------|------|------------|------------|------------|----------------------|----------------------|-------|------------|
| 8000012749 | 419139  | SA   | 31.10.2022 | 02.11.2022 | 31.10.2022 | 9.635,77-            | 9.635,77-            | EUR   | SAF*SAFF*D |
| 8000012749 | 419139  | SA   | 31.10.2022 | 02.11.2022 | 31.10.2022 | 152.860,35-          | 152.860,35-          | EUR   | SAF*SAFF*D |

De geel gemarkeerde bedragen komen overeen met die van rekening 708510.

- De batches SAF die KLM zelf heeft ingekocht, worden geadmistreerd op rekening 486139 *Prepaid biofuel premium*. Eén keer per jaar worden de bedragen daarvan verrekend met de inkomsten uit de surcharge en de vrijwillige bijdragen. Hieronder staan een screenshot van deze rekening per 31 december 2022, met alle batches van 2022, en een screenshot van 2023. Op dat laatste screenshot zijn de batches uit 2022 verdwenen.







Op rekening 419139 (*Biofuel compensation liability*, vgl. laatste screenshot bij nr. 86), waar de bijdragen van klanten vanuit de verschillende SAF-programma's op binnenkomen, staan ook alleen nog bijdragen die in 2023 zijn ontvangen. Dat is te zien op deze screenshots per 20 september 2023 (bedragen zijn gewist of zwart gemaakt):

| Document Number | Account | Document Type | Document Date | Value date | Posting Date | A | k |
|-----------------|---------|---------------|---------------|------------|--------------|---|---|
| 8400000001      | 419139  | SG            | 19-01-23      | 19-01-23   | 19-01-23     |   |   |
| 8000002562      | 419139  | SA            | 28-02-23      | 03-03-23   | 28-02-23     |   |   |
| 8000002562      | 419139  | SA            | 28-02-23      | 03-03-23   | 28-02-23     |   |   |
| 8000002562      | 419139  | SA            | 28-02-23      | 03-03-23   | 28-02-23     |   |   |
| 8000002562      | 419139  | SA            | 28-02-23      | 03-03-23   | 28-02-23     |   |   |
| 8000002562      | 419139  | SA            | 28-02-23      | 03-03-23   | 28-02-23     |   |   |
| 8000002562      | 419139  | SA            | 28-02-23      | 03-03-23   | 28-02-23     |   |   |
| 8000002562      | 419139  | SA            | 28-02-23      | 03-03-23   | 28-02-23     |   |   |
| 8000002562      | 419139  | SA            | 28-02-23      | 03-03-23   | 28-02-23     |   |   |
| 8000002562      | 419139  | SA            | 28-02-23      | 03-03-23   | 28-02-23     |   |   |
| 8000002562      | 419139  | SA            | 28-02-23      | 03-03-23   | 28-02-23     |   |   |
| 8000002562      | 419139  | SA            | 28-02-23      | 03-03-23   | 28-02-23     |   |   |
| 8000002562      | 419139  | SA            | 28-02-23      | 03-03-23   | 28-02-23     |   |   |
| 8000002562      | 419139  | SA            | 28-02-23      | 03-03-23   | 28-02-23     |   |   |
| 8000002562      | 419139  | SA            | 28-02-23      | 03-03-23   | 28-02-23     |   |   |
| 8000002562      | 419139  | SA            | 28-02-23      | 03-03-23   | 28-02-23     |   |   |
| 8000002562      | 419139  | SA            | 28-02-23      | 03-03-23   | 28-02-23     |   |   |
| 8000002562      | 419139  | SA            | 28-02-23      | 03-03-23   | 28-02-23     |   |   |
| 8000002562      | 419139  | SA            | 28-02-23      | 03-03-23   | 28-02-23     |   |   |
| 8000002562      | 419139  | SA            | 28-02-23      | 03-03-23   | 28-02-23     |   |   |
| 2000003088      | 419139  | KB            | 31-01-23      | 27-03-23   | 27-03-23     |   |   |
| 2000003184      | 419139  | KB            | 31-01-23      | 30-03-23   | 30-03-23     |   |   |
| 8000003638      | 419139  | SA            | 29-03-23      | 29-03-23   | 29-03-23     |   |   |
| 8000003971      | 419139  | SA            | 31-03-23      | 04-04-23   | 31-03-23     |   |   |
| 8000003971      | 419139  | SA            | 31-03-23      | 04-04-23   | 31-03-23     |   |   |
| 2000003508      | 419139  | KB            | 24-03-23      | 07-04-23   | 07-04-23     |   |   |
| 2000003771      | 419139  | KB            | 14-03-23      | 14-04-23   | 14-04-23     |   |   |
| 2000003660      | 419139  | KB            | 29-03-23      | 16-04-23   | 16-04-23     |   |   |
| 2000004089      | 419139  | KB            | 29-03-23      | 25-04-23   | 25-04-23     |   |   |
| 8000004914      | 419139  | SA            | 24-04-23      | 24-04-23   | 24-04-23     |   |   |
| 8000005233      | 419139  | SA            | 30-04-23      | 02-05-23   | 30-04-23     |   |   |
| 8000005233      | 419139  | SA            | 30-04-23      | 02-05-23   | 30-04-23     |   |   |
| 8000005450      | 419139  | SA            | 30-04-23      | 04-05-23   | 30-04-23     |   |   |
| 2000004202      | 419139  | KB            | 21-04-23      | 01-05-23   | 01-05-23     |   |   |
| 2000004203      | 419139  | KB            | 17-04-23      | 01-05-23   | 01-05-23     |   |   |
| 8000005701      | 419139  | SA            | 09-05-23      | 09-05-23   | 09-05-23     |   |   |
| 8000005803      | 419139  | SA            | 11-05-23      | 11-05-23   | 11-05-23     |   |   |
| 8000006072      | 419139  | SA            | 17-05-23      | 17-05-23   | 17-05-23     |   |   |
| 8000006926      | 419139  | SA            | 31-05-23      | 02-06-23   | 31-05-23     |   |   |
| 8000006926      | 419139  | SA            | 31-05-23      | 02-06-23   | 31-05-23     |   |   |
| 8400000008      | 419139  | SG            | 31-05-23      | 16-05-23   | 31-05-23     |   |   |
| 2000006170      | 419139  | KB            | 26-05-23      | 14-06-23   | 14-06-23     |   |   |
| 2000006171      | 419139  | KB            | 31-05-23      | 14-06-23   | 14-06-23     |   |   |
| 2000006461      | 419139  | KB            | 13-06-23      | 22-06-23   | 22-06-23     |   |   |
| 2000006462      | 419139  | KB            | 31-05-23      | 22-06-23   | 22-06-23     |   |   |
| 8000007309      | 419139  | SA            | 28-02-23      | 03-03-23   | 16-06-23     |   |   |
| 8000008057      | 419139  | SA            | 29-06-23      | 29-06-23   | 29-06-23     |   |   |
| 8000008378      | 419139  | SA            | 30-06-23      | 04-07-23   | 30-06-23     |   |   |
| 8000008378      | 419139  | SA            | 30-06-23      | 04-07-23   | 30-06-23     |   |   |
| 8000008378      | 419139  | SA            | 30-06-23      | 04-07-23   | 30-06-23     |   |   |
| 2000007250      | 419139  | KB            | 13-06-23      | 10-07-23   | 10-07-23     |   |   |
| 2000007839      | 419139  | KB            | 30-06-23      | 20-07-23   | 20-07-23     |   |   |
| 2000007840      | 419139  | KB            | 04-07-23      | 20-07-23   | 20-07-23     |   |   |

| Document currency | Reference Key 1 | Reference Key 2 | Assignment | Reference Key 3 |
|-------------------|-----------------|-----------------|------------|-----------------|
| EUR               |                 | 468722          | SAF 2022   | SAF2023CUS      |
| EUR               |                 |                 | SAF 2023   | SAF2023CUS      |
| EUR               |                 |                 | SAF 2023   | SAF2023GOSAF    |
| EUR               |                 |                 | SAF 2023   | SAF2023CUS      |
| EUR               |                 |                 | SAF 2023   | SAF2023CUS      |
| EUR               | 2301            |                 | SAF 2021   | SAF2022CUS      |
| EUR               |                 |                 | SAF 2022   | SAF2023CARGO    |
| EUR               | 2203            |                 | SAF 2022   | SAF2023B2C      |
| EUR               | 2204            |                 | SAF 2022   | SAF2023B2C      |
| EUR               | 2205            |                 | SAF 2022   | SAF2023B2C      |
| EUR               | 2206            |                 | SAF 2022   | SAF2023B2C      |
| EUR               | 2207            |                 | SAF 2022   | SAF2023B2C      |
| EUR               | 2208            |                 | SAF 2022   | SAF2023B2C      |
| EUR               | 2210            |                 | SAF 2022   | SAF2023B2C      |
| EUR               | 2212            |                 | SAF 2022   | SAF2023B2C      |
| EUR               | 2301            |                 | SAF 2023   | SAF2023B2C      |
| EUR               | 2302            |                 | SAF 2023   | SAF2023B2C      |
| GBP               |                 | AF TRANSFER     |            | SAF2023CUS      |
| GBP               |                 | AF TRANSFER     |            | SAF2023CUS      |
| EUR               |                 |                 | SAF 2022   | SAF2023GOSAF    |
| EUR               | 2303            |                 | 2023       | SAF2023B2C      |
| EUR               | 2303            |                 | 2023       | SAF2023B2C      |
| EUR               |                 | AF TRANSFER     |            | SAF2023CUS      |
| EUR               |                 | AF TRANSFER     |            | SAF2023CUS      |
| EUR               |                 | AF TRANSFER     |            | SAF2023CUS      |
| EUR               |                 | AF TRANSFER     |            | SAF2023CUS      |
| EUR               | 2203            |                 | SAF 2023   | SAF2023GOSAF    |
| EUR               | 2304            |                 | 2023       | SAF2023B2C      |
| EUR               | 2304            |                 | 2023       | SAF2023B2C      |
| EUR               | 2304            |                 | 2023       | SAF2023B2C      |
| EUR               |                 | AF TRANSFER     |            | SAF2023CUS      |
| EUR               |                 | AF TRANSFER     |            | SAF2023CUS      |
| EUR               |                 | SAF 068         | SAF 068    | SAF2023CARGO    |
| EUR               |                 | SAF 065         | SAF 065    | SAF2023CARGO    |
| EUR               |                 | SAF 2023        | SAF 2023   | SAF2023GOSAF    |
| EUR               | 2304            |                 | 2023       | SAF2023B2C      |
| EUR               | 2305            |                 | 2023       | SAF2023B2C      |
| EUR               |                 | SAF 2023        | SAF 2023   | SAF2023BIZ      |
| EUR               |                 | AF TRANSFER     |            | SAF2023CUS      |
| EUR               |                 | AF TRANSFER     |            | SAF2023CUS      |
| EUR               |                 | AF TRANSFER     |            | SAF2023CUS      |
| EUR               |                 | AF TRANSFER     |            | SAF2023CUS      |
| EUR               |                 | SAF 052         | SAF 2023   | SAF2023CARGO    |
| EUR               |                 | SAF 2023        | SAF 2023   | SAF2023GOSAF    |
| EUR               | 2211            |                 | 2023       | SAF2023B2C      |
| EUR               | 2305            |                 | 2023       | SAF2023B2C      |
| EUR               | 2306            |                 | 2023       | SAF2023B2C      |
| EUR               |                 | AF TRANSFER     |            | SAF2023CUS      |
| EUR               |                 | AF TRANSFER     |            | SAF2023CUS      |
| EUR               |                 | AF TRANSFER     |            | SAF2023CUS      |

|            |        |    |          |          |          |     |            |             |            |              |
|------------|--------|----|----------|----------|----------|-----|------------|-------------|------------|--------------|
| 2000007640 | 419139 | KB | 04-07-23 | 20-07-23 | 20-07-23 | EUR | [REDACTED] | AF TRANSFER | [REDACTED] | SAF2023CUS   |
| 2000007928 | 419139 | KB | 10-07-23 | 27-07-23 | 27-07-23 | EUR | [REDACTED] | AF TRANSFER | [REDACTED] | SAF2023CUS   |
| 2000008009 | 419139 | KB | 19-07-23 | 31-07-23 | 31-07-23 | EUR | [REDACTED] | AF TRANSFER | [REDACTED] | SAF2023CUS   |
| 2000008010 | 419139 | KB | 19-07-23 | 31-07-23 | 31-07-23 | EUR | [REDACTED] | AF TRANSFER | [REDACTED] | SAF2023CUS   |
| 8000008908 | 419139 | SA | 13-07-23 | 13-07-23 | 13-07-23 | EUR | [REDACTED] |             | SAF 2023   | SAF2023CUS   |
| 8000008908 | 419139 | SA | 13-07-23 | 13-07-23 | 13-07-23 | EUR | [REDACTED] |             | SAF 2023   | SAF2023CUS   |
| 8000008908 | 419139 | SA | 13-07-23 | 13-07-23 | 13-07-23 | EUR | [REDACTED] |             | SAF 2023   | SAF2023CUS   |
| 8000008908 | 419139 | SA | 13-07-23 | 13-07-23 | 13-07-23 | EUR | [REDACTED] |             | SAF 2023   | SAF2023CUS   |
| 8000009687 | 419139 | SA | 31-07-23 | 02-08-23 | 31-07-23 | EUR | [REDACTED] |             | 2023       | SAF2023B2C   |
| 8000009687 | 419139 | SA | 31-07-23 | 02-08-23 | 31-07-23 | EUR | [REDACTED] |             | 2023       | SAF2023B2C   |
| 2000008294 | 419139 | KB | 25-07-23 | 08-08-23 | 08-08-23 | EUR | [REDACTED] | AF TRANSFER | [REDACTED] | SAF2023CUS   |
| 2000008823 | 419139 | KB | 31-07-23 | 22-08-23 | 22-08-23 | EUR | [REDACTED] | AF TRANSFER | [REDACTED] | SAF2023CUS   |
| 2000008824 | 419139 | KB | 31-07-23 | 22-08-23 | 22-08-23 | EUR | [REDACTED] | AF TRANSFER | [REDACTED] | SAF2023CUS   |
| 2000008825 | 419139 | KB | 10-08-23 | 22-08-23 | 22-08-23 | EUR | [REDACTED] | AF TRANSFER | [REDACTED] | SAF2023CUS   |
| 2000008829 | 419139 | KB | 10-08-23 | 22-08-23 | 22-08-23 | EUR | [REDACTED] | AF TRANSFER | [REDACTED] | SAF2023CUS   |
| 2000008827 | 419139 | KB | 10-08-23 | 22-08-23 | 22-08-23 | EUR | [REDACTED] | AF TRANSFER | [REDACTED] | SAF2023CUS   |
| 2000008828 | 419139 | KB | 10-08-23 | 22-08-23 | 22-08-23 | EUR | [REDACTED] | AF TRANSFER | [REDACTED] | SAF2023CUS   |
| 2000008829 | 419139 | KB | 11-08-23 | 22-08-23 | 22-08-23 | EUR | [REDACTED] | AF TRANSFER | [REDACTED] | SAF2023CUS   |
| 2000009070 | 419139 | KB | 21-08-23 | 28-08-23 | 28-08-23 | EUR | [REDACTED] | AF TRANSFER | [REDACTED] | SAF2023CUS   |
| 8000010456 | 419139 | SA | 14-08-23 | 14-08-23 | 14-08-23 | EUR | [REDACTED] | SAF 079     | SAF 079    | SAF2023CARGO |
| 8000010457 | 419139 | SA | 14-08-23 | 14-08-23 | 14-08-23 | EUR | [REDACTED] | SAF 076     | SAF 076    | SAF2023CARGO |
| 8000010491 | 419139 | SA | 15-08-23 | 15-08-23 | 15-08-23 | EUR | [REDACTED] | SAF 071     | SAF 071    | SAF2023CARGO |
| 8000010498 | 419139 | SA | 15-08-23 | 15-08-23 | 15-08-23 | EUR | [REDACTED] | SAF 078     | SAF 078    | SAF2023CARGO |
| 8000010499 | 419139 | SA | 15-08-23 | 15-08-23 | 15-08-23 | EUR | [REDACTED] | SAF 080     | SAF 080    | SAF2023CARGO |
| 8000010502 | 419139 | SA | 28-08-23 | 28-08-23 | 28-08-23 | EUR | [REDACTED] | SAF 2023    | SAF 2023   | SAF2023GCSAF |
| 8000011163 | 419139 | SA | 31-08-23 | 04-09-23 | 31-08-23 | EUR | [REDACTED] | 2023        | 2023       | SAF2023B2C   |
| 8000011163 | 419139 | SA | 31-08-23 | 04-09-23 | 31-08-23 | EUR | [REDACTED] | 2023        | 2023       | SAF2023B2C   |
| 8400000009 | 419139 | SG | 29-08-23 | 29-08-23 | 29-08-23 | EUR | [REDACTED] |             | SAF 2023   | SAF2023B2C   |
| 2000008875 | 419139 | KB | 31-08-23 | 18-09-23 | 18-09-23 | EUR | [REDACTED] | AF TRANSFER | [REDACTED] | SAF2023CUS   |
| 2000008876 | 419139 | KB | 31-08-23 | 18-09-23 | 18-09-23 | EUR | [REDACTED] | AF TRANSFER | [REDACTED] | SAF2023CUS   |
| 2000008877 | 419139 | KB | 31-08-23 | 18-09-23 | 18-09-23 | EUR | [REDACTED] | AF TRANSFER | [REDACTED] | SAF2023CUS   |
| 2000008878 | 419139 | KB | 31-08-23 | 18-09-23 | 18-09-23 | EUR | [REDACTED] | AF TRANSFER | [REDACTED] | SAF2023CUS   |
| 2000008879 | 419139 | KB | 31-08-23 | 18-09-23 | 18-09-23 | EUR | [REDACTED] | AF TRANSFER | [REDACTED] | SAF2023CUS   |
| 8000011235 | 419139 | SA | 05-09-23 | 05-09-23 | 05-09-23 | EUR | [REDACTED] | SAF 081     | SAF 081    | SAF2023CARGO |

88. Uit dit alles blijkt onomstotelijk dat KLM met elke vrijwillige SAF-bijdrage van consumenten wel degelijk extra SAF bijmengt.

(C) KLM stelt strenge duurzaamheidseisen aan de SAF die zij gebruikt

89. Om zich ervan te verzekeren dat de SAF die zij gebruikt voldoende duurzaam is en is geproduceerd met respect voor de (lokale) sociale en economische ontwikkelingsdoelen, stelt KLM strenge eisen aan de SAF die zij inkoop. Hiervoor werd al genoemd dat alle SAF die KLM gebruikt tot ten minste 75% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot leidt ten opzichte van kerosine.<sup>61</sup> Daarnaast koopt KLM alleen SAF van leveranciers die zijn gecertificeerd door de *Roundtable on Sustainable Biomaterials* ("**RSB**") of de *International Sustainability & Carbon Certification* ("**ISCC**").

90. RSB en ISCC zijn onafhankelijke organisaties waarbij belanghebbenden uit verschillende sectoren zich hebben aangesloten, waaronder diverse NGO's, wetenschappelijke instellingen, verschillende (onderzoeks-) organisaties, vertegenwoordigers van de publieke sector en particulieren. Beide organisaties houden zich (onder meer) bezig met (vrijwillige) certificering van duurzame brandstoffen.<sup>62</sup>

91. ISCC- en RSB-certificaten zijn de gangbare keurmerken voor biobrandstoffen, vergelijkbaar met het FSC-keurmerk voor papier en het MSC-keurmerk voor vis. De standaarden worden internationaal erkend en beschouwd als strenge, betrouwbare standaarden.<sup>63</sup> RSB is

<sup>61</sup> Zie de informatie op de website van KLM, te raadplegen via <https://www.klm.nl/information/sustainability/sustainable-aviation-fuel>.

<sup>62</sup> Zie de website van RSB resp. ISCC, p. 8, te raadplegen via <https://rsb.org/community-membership/> resp. [https://www.iscc-system.org/wp-content/uploads/2022/05/ISCC\\_EU\\_102\\_Governance\\_v4.0.pdf](https://www.iscc-system.org/wp-content/uploads/2022/05/ISCC_EU_102_Governance_v4.0.pdf).

<sup>63</sup> Op de websites van RSB en ISCC zijn overzichten gepubliceerd van alle internationale, Europese en nationale organisaties en instanties die de standaarden van RSB respectievelijk ISCC erkennen in het kader van duurzaamheids certificering, te raadplegen via <https://rsb.org/the-rsb-standard/recognition/> resp. <https://www.iscc-system.org/markets/recognitions/>. RSB en ISCC zijn bovendien de enige certificeringsinstanties die door ICAO zijn goedgekeurd om CORSIA-certificaten uit te geven. Zie hiervoor het op de website van ICAO gepubliceerde document 'CORSIA Approved Sustainability Certification Schemes', te raadplegen via <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/ICAO%20document%2004%20-%20Approved%20SCSs.pdf>.

bovendien een ISEAL Code Compliant Member.<sup>64</sup> Dit betekent dat RSB voldoet aan de internationale (onafhankelijke) ISEAL Codes of Good Practice op het gebied van *Standards-Setting, Assurance* en *Impacts*.<sup>65</sup> Ook de EU erkent de standaarden van RSB en ISCC (alsmede andere vrijwillige en nationale certificeringsstandaarden).<sup>66</sup> Met een certificaat van ISCC of RSB kan worden aangetoond dat aan Europese regelgeving is voldaan, bijvoorbeeld aan de vereisten van de *Renewable Energy Directive II* (RED II).<sup>67</sup>

92. De (duurzaamheids-)vereisten voor RSB- of ISCC-certificering zien niet alleen op de uitstoot van broeikasgassen en de koolstofvoorraad, maar ook op bijvoorbeeld bodem-, water- en luchtkwaliteit, biodiversiteit, mensen- en arbeidsrechten, arbeidsomstandigheden, management en naleving van (internationale) wetgeving.<sup>68</sup> Deze vereisten zijn gebaseerd op 12 (RSB) respectievelijk zes (ISCC) beginselen.<sup>69</sup>
93. RSB en ISCC hebben externe organisaties geselecteerd voor de uitvoering van het certificeringsproces, zogenoemde *certification bodies*. Zij geven na grondige screenings ISCC- en RSB-certificaten uit aan afzonderlijke leveranciers in de keten (dus niet aan concrete batches SAF). Zo worden voor ISCC-certificering (ISCC-EU en ISCC-PLUS) fysieke controles uitgevoerd bij "*processing units*" om (in het kader van de *audit* van de productie- en leveringsketen) te controleren of de systemen voor het afvangen van methaan- en CO<sub>2</sub>-emissies goed functioneren.

<sup>64</sup> Zie bijv. de website van RSB, te raadplegen via <https://rsb.org/about/what-we-do/>.

<sup>65</sup> Zie voor meer informatie de website van ISEAL Alliance, te raadplegen via <https://www.isealalliance.org/defining-credible-practice/iseal-codes-good-practice>.

<sup>66</sup> Zie de website van de Europese Commissie voor een overzicht van de private certificeringsstandaarden die zij heeft erkend voor toepassing van de *Renewable Energy Directive II* ((EU) 2018/2001), te raadplegen via [https://energy.ec.europa.eu/topics/renewable-energy/bioenergy/voluntary-schemes\\_en](https://energy.ec.europa.eu/topics/renewable-energy/bioenergy/voluntary-schemes_en).

<sup>67</sup> Zie Uitvoeringsbesluit (EU) 2022/607 van de Commissie van 8 april 2022 inzake de erkenning van de vrijwillige regeling "Roundtable on Sustainable Biomaterials (RSB) EU RED" voor het aantonen van de naleving van de vereisten van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad ten aanzien van biobrandstoffen, vloeibare biomassa, biomassabrandstoffen, hernieuwbare vloeibare en gasvormige brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof, te raadplegen via <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022D0607>, in het bijzonder overwegingen 3 en 4 alsmede Uitvoeringsbesluit (EU) 2022/602 van de Commissie van 8 april 2022 inzake de erkenning van de vrijwillige regeling "International Sustainability & Carbon Certification-ISCC EU" voor het aantonen van de naleving van de vereisten van Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad ten aanzien van biobrandstoffen, vloeibare biomassa, biomassabrandstoffen, hernieuwbare vloeibare en gasvormige brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof, te raadplegen via <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022D0602>, in het bijzonder overwegingen 3 en 4.

<sup>68</sup> Zie de website van RSB resp. ISCC, te raadplegen via <https://rsb.org/rsb-corsia-certification/> resp. <https://www.iscc-system.org/certification/faq/what-is-the-difference-between-iscc-corsia-and-iscc-corsia-plus/>. ISCC hanteert twee verschillende CORSIA-standaarden: de "gewone" CORSIA-standaard en de CORSIA PLUS-standaard. De ISCC CORSIA PLUS-standaard stelt aanvullende eisen, waaronder op het gebied van arbeidsomstandigheden en het gebruik van pesticiden. Zie bijv. het document 'ISCC CORSIA 201 System Basics, version 1.1', gepubliceerd op de website van ISCC, p. 6 e.v., te raadplegen via [https://www.iscc-system.org/wp-content/uploads/2022/05/ISCC\\_CORSIA\\_201\\_System\\_Basics\\_v1.1.pdf](https://www.iscc-system.org/wp-content/uploads/2022/05/ISCC_CORSIA_201_System_Basics_v1.1.pdf).

<sup>69</sup> Zie de website van RSB, te raadplegen via <https://rsb.org/rsb-corsia-certification/> en het document 'ISCC CORSIA 201 System Basics, version 1.1', gepubliceerd op de website van ISCC, te raadplegen via [https://www.iscc-system.org/wp-content/uploads/2022/05/ISCC\\_CORSIA\\_201\\_System\\_Basics\\_v1.1.pdf](https://www.iscc-system.org/wp-content/uploads/2022/05/ISCC_CORSIA_201_System_Basics_v1.1.pdf).

Hieronder zijn ter illustratie fragmenten opgenomen uit het ISCC-document *ISCC EU and ISCC Plus Audit Procedure Chain of Custody* van 1 december 2022 (markeringen toegevoegd, advocaat):<sup>70</sup>

| 05. Greenhouse Gas Emissions        |   |   |   |          |            |    |
|-------------------------------------|---|---|---|----------|------------|----|
| 05.01. Processing Unit Requirements |   |   |   |          |            |    |
| No.                                 | Requirements  | Verification guidance   | Evidence/ Documents   | Findings | Conformity |    |
|                                     |   |   |   |          | Yes        | No |
| 05.01.011                           | If methane capture devices have been used, is it ensured that they are in a good condition? | Verify the conditions of methane capturing devices on-site, e.g. with respect to leakages. Verify maintenance procedures, producer manuals, and other relevant documentation.   | On-site inspection and verification of device and its condition (e.g. leakages). Documentation of state-of-the-art technology and maintenance in producer manuals, service reports etc. Documents, control lists of regular revision of the device.   |          |            |    |
| 05.01.013                           | If Carbon Capture and Storage (CCS) was applied, has it been applied correctly?             | eccs: Quantity of CO <sub>2</sub> captured and stored for storage during the biofuel, bioliq and biomass fuel production process<br><br>Verify whether:<br>- The carbon capture device fits the purpose of capturing carbon from the process (e.g. closed system, no leakages)<br>- The captured CO <sub>2</sub> is sequestered or sold<br>- Verify whether the captured CO <sub>2</sub> , applicable for CCS or CCR, has been correctly subtracted from the emissions of the audited unit.<br>- Verify whether the total emission saving for the calculation period has been evenly distributed to all outputs of the ethanol plant during the calculation period.<br><br>- CCS: Verify whether the CO <sub>2</sub> was effectively captured and safely stored in compliance with Directive 2009/31/EC | - Production reports (e.g. CO <sub>2</sub> captured (kg CO <sub>2</sub> /yr))<br>- On-site verification of the capture device<br>- Contracts with recipient of the CO <sub>2</sub><br>- Transparent documentation of calculation, formulas, all input data and results.<br>- Check the further treatment of the product |          |            |    |
| 05.01.014                           | If Carbon Capture and Replacement (CCR) was applied, was it applied correctly?              | eccr: Quantity of biogenic CO <sub>2</sub> captured for replacement of fossil CO <sub>2</sub> during the biofuel, bioliq and biomass fuel production process<br><br>Verify whether:<br>- The carbon capture device fits the purpose of capturing carbon from the process (e.g. closed system, no leakages)<br>- The captured CO <sub>2</sub> is sequestered or sold   | - Production reports (e.g. CO <sub>2</sub> captured (kg CO <sub>2</sub> /yr))<br>- On-site verification of the capture device<br>- Contracts with recipient of the CO <sub>2</sub><br>- Transparent documentation of calculation, formulas, all input data and results.<br>- Check the further treatment of the product |          |            |    |

94. Om de duurzaamheid van SAF door de gehele productie- en distributieketen heen te waarborgen, is onder het ISCC-systeem (bijvoorbeeld) geregeld dat iedere schakel in de keten bij ontvangst van duurzaam materiaal dient te controleren of de leverancier beschikt over geldige ISCC-duurzaamheidscertificaten op de datum van levering. Als onzekerheid bestaat over de geldigheid van de certificaten moet de ISCC worden gevraagd om een verklaring.<sup>71</sup> Bovendien mag een ontvanger het (duurzame) materiaal slechts in ontvangst nemen als hij zelf ook beschikt over een geldig ISCC-certificaat.<sup>72</sup> Om te voorkomen dat verderop in de keten onzekerheid zou ontstaan over of eerdere schakels wel beschikken over de juiste certificaten, dienen (gecertificeerde) leveranciers een *Sustainability Declaration*, ofwel een duurzaamheidsverklaring, af te geven voor elke partij materiaal die zij leveren.<sup>73</sup>

<sup>70</sup> Alle documenten voor ISCC-certificering zijn online beschikbaar op de website van ISCC. Het ISCC-document 'ISCC EU and ISCC Plus Audit Procedure Chain of Custody' van 1 december 2022 (versie 5.1) is te raadplegen via [https://www.iscc-system.org/wp-content/uploads/2023/04/ISCC\\_EU\\_PLUS\\_Procedure\\_Chain-of-Custody\\_v5.1\\_Dec2022.pdf](https://www.iscc-system.org/wp-content/uploads/2023/04/ISCC_EU_PLUS_Procedure_Chain-of-Custody_v5.1_Dec2022.pdf). De hier opgenomen fragmenten zijn terug te vinden op pagina's 55, 60 en 61.

<sup>71</sup> Zie het document 'ISCC EU 201 System Basics version 4.0', gepubliceerd op de website van ISCC, p. 13, te raadplegen via [https://www.iscc-system.org/wp-content/uploads/2022/05/ISCC\\_EU\\_201\\_System\\_Basics-v4.0.pdf](https://www.iscc-system.org/wp-content/uploads/2022/05/ISCC_EU_201_System_Basics-v4.0.pdf).

<sup>72</sup> Zie het document 'ISCC EU 203 Traceability and Chain of Custody version 4.0', gepubliceerd op de website van ISCC, o.m. p. 17, te raadplegen via [https://www.iscc-system.org/wp-content/uploads/2022/05/ISCC\\_EU\\_203\\_Traceability\\_and\\_Chain-of-Custody-v4.0.pdf](https://www.iscc-system.org/wp-content/uploads/2022/05/ISCC_EU_203_Traceability_and_Chain-of-Custody-v4.0.pdf).

<sup>73</sup> Zie het document 'ISCC EU 203 Traceability and Chain of Custody version 4.0', gepubliceerd op de website van ISCC, o.m. p. 11 en 16-17, te raadplegen via [https://www.iscc-system.org/wp-content/uploads/2022/05/ISCC\\_EU\\_203\\_Traceability\\_and\\_Chain-of-Custody-v4.0.pdf](https://www.iscc-system.org/wp-content/uploads/2022/05/ISCC_EU_203_Traceability_and_Chain-of-Custody-v4.0.pdf).

95. KLM stelt aan haar (ISCC- of RSB-gecertificeerde) SAF-leveranciers de eis dat voor de productie van de SAF geen grondstoffen zijn gebruikt die leiden tot ontbossing (zoals het geval kan zijn bij soja- en palmolie) en dat de productie ervan niet concurreert met de productie van voedsel.<sup>74</sup> KLM spant zich bovendien in voor strenge sector-brede eisen voor SAF. Zo lobbyde KLM (succesvol) voor het stellen van strenge eisen aan SAF in het kader van ReFuelEU.<sup>75</sup>
96. Bij de levering van een "batch" SAF ontvangt KLM van de betreffende leverancier naast een factuur ook een zogenoemde *Proof of Sustainability (POS)*. Uit de POS volgt onder meer wie de leverancier is, de certificering van de leverancier, welke materialen zijn gebruikt voor de productie, waar die materialen vandaan komen en hoe de materialen zijn gecertificeerd. Daarnaast volgt uit de POS het besparingspercentage van de uitstoot van broeikasgassen in vergelijking tot kerosine over de gehele levenscyclus van de SAF. Als Productie 49 KLM legt KLM een POS over behorend bij een "batch" SAF geleverd door Neste. Voor deze batch SAF geldt dat zij is geproduceerd met gebruikt frituurvet en dat zij leidt tot ruim 94% besparing van uitstoot van broeikasgassen (greenhouse gases, GHG) ten opzichte van kerosine:

| Criteria Name                            | Criteria Value                     | Total GHG | GHG Savings % | Bloquantity kg |
|--|------------------------------------|-----------|---------------|----------------|
| <b>Biofuel feedstock</b>                 | Used Cooking Oil (Vegetable)       | 5.34      | 94.32         | 38,446         |
| Certificate                              | ISCC-EU                            |           |               |                |
| Country of Origin of Feedstock           | Italy                              |           |               |                |
| Country of Origin of Biofuel             | Netherlands                        |           |               |                |
| GHG Transport (Etd)                      | 1.70                               |           |               |                |
| GHG Processing (Ep)                      | 3.64                               |           |               |                |
| Biofuel production facility in operation | Between 6 Oct 2015 and 31 Dec 2020 |           |               |                |

97. Fossielvrij stelt in haar dagvaarding dat "*de luchtvaartsector*" het gebruik van biobrandstoffen uit gewassen (palmolie en sojaolie) niet uitsluit. Biobrandstoffen uit gewassen (geproduceerd met bijvoorbeeld sojabonen) kunnen leiden tot ontbossing en kunnen door (indirecte) verandering van het landgebruik even CO<sub>2</sub>-intensief of zelfs emissie-intensiever zijn dan kerosine.<sup>76</sup> Fossielvrij doet de ongefundeerde suggestie dat ook KLM biobrandstoffen uit gewassen niet zou uitsluiten.<sup>77</sup> Dit is simpelweg onjuist en Fossielvrij had dat eenvoudig kunnen nagaan. Waar KLM het op haar website had over SAF, schreef zij ook steeds dat zij het gebruik van SAF geproduceerd met soja- en palmolie uitsluit.<sup>78</sup>
98. Fossielvrij stelt daarnaast ten onrechte dat door de vermeende fraudegevoeligheid van afgewerkt frituurvet "*heel moeilijk*" te garanderen zou zijn dat de SAF van KLM is

<sup>74</sup> Zie o.m. Klimaatactieplan 2022 (Productie 2 Fossielvrij), p. 19 en Klimaatactieplan 2023 (Productie 30 KLM), p. 23.

<sup>75</sup> Zie hierover CvA ontvankelijkheid, nr. 43 en Productie 8 KLM.

<sup>76</sup> Dagvaarding, nr. 230. Zie ook akte zijdens Fossielvrij van 2 augustus 2023, nr. 44.

<sup>77</sup> Dagvaarding, nr. 230. Zie ook akte zijdens Fossielvrij van 2 augustus 2023, nr. 44.

<sup>78</sup> Zie thans de website van KLM, te raadplegen via <https://www.klm.com/information/sustainability/sustainable-aviation-fuel> en Klimaatactieplan 2023 (Productie 30 KLM), p. 23.



geproduceerd met duurzame bronnen.<sup>79</sup> Fossielvrij baseert deze stelling kennelijk hoofdzakelijk op een rapport van de Technische Universiteit Delft (**TU Delft**) uit 2020, die in opdracht van *Transport & Environment* onderzoek deed naar de markt voor met gebruikt frituurvet geproduceerde biodiesel in de EU.<sup>80</sup> Kort gezegd geeft dit rapport inzicht in de ontwikkeling van de vraag- en aanbodzijde van de markt voor gebruikt frituurvet, in het bijzonder voor wat betreft de productie van biodiesel, en in de systemen voor toezicht op en controles van de duurzaamheid van het materiaal.<sup>81</sup> In het kader van duurzaamheidscertificering stelt de TU Delft het risico op fraude aan de orde,<sup>82</sup> dat zou worden getriggerd door de ondoorzichtigheid van de certificeringssysteem en de moeilijke traceerbaarheid van de herkomst van de olie.<sup>83</sup>

99. Onder verwijzing naar dit rapport stelt Fossielvrij dat het risico op fraude niet slechts theoretisch is en benoemt zij diverse (praktische) mogelijkheden voor het plegen van fraude.<sup>84</sup> Fossielvrij verzuimt echter te vermelden dat na eerdere verdenkingen van fraude, op Europees en internationaal niveau diverse verbeteringen en aanscherpingen zijn doorgevoerd in de certificeringssystemen om het risico op fraude te mitigeren, zoals ook expliciet aan de orde komt in het rapport van de TU Delft. Bij deze initiatieven waren ook de certificeringsinstanties ISCC en RSB actief betrokken. Zo heeft ISCC een tal van maatregelen ingevoerd om haar certificeringsproces aan te scherpen, onder meer met het invoeren van dubbele controlerondes van transacties en leveringen van grond- en brandstoffen, alsmede fysieke inspecties van individuele leveringen.<sup>85</sup> De *auditors* die zijn belast met de toetsing voor certificering, voeren bijvoorbeeld diverse *on-site* inspecties uit bij inzamellocaties en opslaglocaties.<sup>86</sup> Daarnaast publiceert ISCC als onderdeel van haar sanctieregime op haar website van welke *operators* de certificaten zijn ingetrokken.<sup>87</sup>
100. RSB werkte samen met BioLedger aan een database voor het traceren van transacties met betrekking tot biobrandstoffen. Door meer transparantie in de productie- en leveringsketen kan fraude worden tegengegaan.<sup>88</sup> Voor biodiesel in het wegvervoer zijn de regels over de traceerbaarheid van de grond- en brandstoffen aangescherpt in de tweede Europese *Renewable Energy Directive* (RED II).<sup>89</sup> Alle maatregelen die bijdragen aan de

<sup>79</sup> Dagvaarding, nr. 228 en 234 e.v. Zie ook akte tijdens Fossielvrij van 2 augustus 2023, nr. 44.

<sup>80</sup> Productie 25 Fossielvrij. Het lijkt erop dat Fossielvrij in haar dagvaarding, nr. 234 e.v. abusievelijk naar dit rapport verwijst als productie 11.

<sup>81</sup> Productie 25 Fossielvrij, p. 4.

<sup>82</sup> Productie 25 Fossielvrij, p. 4.

<sup>83</sup> Productie 25 Fossielvrij, p. 51-52.

<sup>84</sup> Dagvaarding, nr. 234-236.

<sup>85</sup> Productie 25 Fossielvrij, p. 53-54.

<sup>86</sup> Zie het document 'ISCC CORSIA and ISCC CORSIA PLUS Audit Procedure for Point of Origin' van 29 juli 2021, versie 1.3, gepubliceerd op de website van ISCC, bijv. p. 18, 24 en 35, te raadplegen via [https://iscc-system.org/wp-content/uploads/2022/08/ISCC\\_CORSIA\\_Audit\\_Procedures\\_Point-of-Origin\\_v1.3.pdf](https://iscc-system.org/wp-content/uploads/2022/08/ISCC_CORSIA_Audit_Procedures_Point-of-Origin_v1.3.pdf).

<sup>87</sup> Zie de website van ISCC, te raadplegen via <https://www.iscc-system.org/certification/certificate-database/withdrawn-certificates/>.

<sup>88</sup> Zie de Case Study 'Blockchain Database for Sustainable Biofuels' van maart 2021, gepubliceerd op de website van RSB, te raadplegen via <https://rsb.org/wp-content/uploads/2021/03/Blockchain-Database-for-Sustainable-Biofuels-A-Case-Study-March-2021.pdf>. Zie ook Productie 25 Fossielvrij, p. 54.

<sup>89</sup> Zie ook Productie 25 Fossielvrij, p. 54.

traceerbaarheid van de schakels in de productie- en leveringsketen van duurzame biobrandstoffen, verminderen bovendien het risico op indirecte nadelige klimaateffecten (*indirect displacement effects*), zoals ontbossing voor palmolieplantages.<sup>90</sup>

101. KLM spant zich in om zich ervan te verzekeren dat de SAF die zij inkoop met duurzame bronnen is geproduceerd. Van KLM kan vanzelfsprekend niet worden verwacht dat zij zelf bij alle leveranciers van SAF en hun toeleveranciers controles uitvoert; daar is KLM ook niet toe geëquipeerd.<sup>91</sup> Die expertise ligt juist bij certificeringsinstanties RSB en ISCC. Dat volstaat voor het mogen omschrijven van SAF als duurzame of duurzamere vliegtuigbrandstof.

(D) KLM heeft een goede positie op de groeiende SAF-markt

102. Gelet op de aanzienlijke uitstootbesparingen van de door KLM ingekochte SAF ten opzichte van kerosine (ten minste 75%) rekent KLM erop dat verreweg de grootste bijdrage aan de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van KLMs operaties tot 2050 worden geleverd door de vervanging van fossiele vliegtuigbrandstof door SAF (uiting 4). De luchtvaartsector staat echter voor een uitdaging om grootschalig gebruik van SAF te realiseren. Zoals KLM uitlegt in uiting 6, is SAF helaas nog in onvoldoende mate beschikbaar om volledig<sup>92</sup> op over te stappen. KLM legt uit dat de productie van (*biobased*) SAF in een impasse verkeert: door de zeer beperkte productiecapaciteit is SAF ten minste 3 tot 4 keer duurder dan kerosine, waardoor de vraag naar SAF eveneens laag blijft en er dus nog geen impuls is voor vergroting van de capaciteit door producenten van SAF.<sup>93</sup>
103. KLM neemt onder meer SAF af van SkyNRG, dat beschikt over een RSB-certificaat (**Productie 52 KLM**). Leverancier Neste is ISCC gecertificeerd.<sup>94</sup> Daarnaast neemt KLM SAF af van AirBP, die zowel ISCC als RSB gecertificeerd is (**Productie 53 KLM**).<sup>95</sup>

<sup>90</sup> Zie ook Productie 25 Fossielvrij, p. 52-53 en dagvaarding, nr. 232.

<sup>91</sup> KLM controleert overigens wel fysiek of het brandstofmengsel dat zij op Schiphol tankt, het correcte percentage biobrandstof bevat.

<sup>92</sup> Op dit moment is het toegestaan om tot maximaal 50% SAF bij te mengen. Zie in meer detail <https://www.iata.org/contentassets/d13875e9ed784f75bac90f000760e998/saf-technical-certifications.pdf>. De "50%-grens" is geen technische beperking. KLM heeft testen gedaan met 100% SAF.

<sup>93</sup> Zie website KLM onder "Waarom geen 100% SAF?", te raadplegen via <https://www.klm.nl/information/sustainability/sustainable-aviation-fuel>. Zie hierover ook het rapport van het Royal Netherlands Aerospace Centre (NLR), 'Feedstocks for sustainable aviation fuels in the Netherlands' van september 2021, te raadplegen via <https://reports.nlr.nl/server/api/core/bitstreams/92674bb8-ef27-4a9e-9f12-d382c8f3657d/content>: "This is caused by both supply issues (unavailability of large volumes) and demand issues (airlines are unwilling to cover the price premium for SAF and maintain current ticket prices), which strengthen each other in a vicious circle (Dichter, Henderson, Riedel, & Riefer, 2020). Currently, SAF production is almost entirely consists of hydro-processed esters and fatty acids (HEFA), as that pathway is the only one used for commercial production. The current limited availability of used cooking oil (UCO) feedstocks limits the upscaling of current bio-kerosene facilities."

<sup>94</sup> ISCC publiceert alle uitgegeven certificaten op haar website. Het ISCC-certificaat van Neste is te raadplegen via <https://certificates.iscc-system.org/cert-pdf/EU-ISCC-Cert-DE100-07209122.pdf>.

<sup>95</sup> De ISCC-certificaten van BP zijn te raadplegen via <https://certificates.iscc-system.org/cert-pdf/ISCC-PLUS-Cert-DE105-81592702.pdf>, <https://certificates.iscc-system.org/cert-pdf/EU-ISCC-Cert-DE105-81592740.pdf> en <https://certificates.iscc-system.org/cert-pdf/EU-ISCC-Cert-DE105-82062712.pdf>.

104. Om KLMs doelstelling van 10% bijmenging van SAF in 2030 te realiseren heeft de Air France-KLM Group twee langdurige koopovereenkomsten gesloten met Neste en DG Fuels. Tussen 2023 en 2036 wordt 1,6 miljoen ton SAF aan Air France en KLM geleverd.<sup>96</sup> De verwachting is dat ongeveer 40% hiervan aan KLM zal worden geleverd. Ook heeft de Air France-KLM Group een contract gesloten met TotalEnergies om 800.000 ton SAF te verkrijgen.<sup>97</sup> Daarnaast heeft KLM zich reeds gecommitteerd om jaarlijks 75.000 ton SAF af te nemen van de nog te realiseren centrale voor de productie van SAF in Delfzijl. Dit komt overeen met 75% van de productiecapaciteit van de centrale. De centrale wordt naar verwachting geopend tussen 2026 en 2028.<sup>98</sup> Met voornoemde (meerjarige) contracten heeft KLM nu al ongeveer 6% van 10%-doelstelling in 2030 veiliggesteld.
105. KLM heeft een redelijke en realistische verwachting dat zij ook de overige SAF voor 2030 zal kunnen afnemen. KLM heeft zich als pionier op dit gebied van het duurzamer maken van de luchtvaart goed gepositioneerd in de nieuwe, opkomende SAF-markt en jaagt actief de groei van die markt aan.<sup>99</sup> Zij heeft al goede relaties gesmeed met leveranciers van *biobased* SAF en veel kennis van de markt. Dat geeft KLM een goede positie bij het inkopen van nieuwe SAF en het krijgen van informatie over nieuwe productielocaties. Het SAF-inkoopteam van KLM is blijvend op zoek en in gesprek met nieuwe en toekomstige SAF-leveranciers. Het team zoekt naar een brede spreiding van leveranciers en grondstoffen, voor optimale leveringszekerheid.
106. In uiting 6 stelt KLM terecht dat zij momenteel een aanzienlijk aandeel heeft in de wereldwijde SAF-markt. In 2022 was het wereldwijde gebruik van SAF circa 240 megaton.<sup>100</sup> Air France en KLM kochten in 2022 41 megaton aan SAF. Dat is 17% van de wereldwijd verkochte SAF, terwijl zij maar een aandeel van 3% hebben in het totale brandstofverbruik van de luchtvaart.
107. De komende jaren zullen veel nieuwe SAF-centrales worden gebouwd en zullen bestaande centrales (gedeeltelijk) overstappen op de productie van SAF in plaats van andere brandstoffen. Op basis van openbare bronnen heeft de ICAO op haar website een kaart en een overzicht gepubliceerd van centrales – zowel bestaande als nog te realiseren – die SAF kunnen produceren.<sup>101</sup>

---

<sup>96</sup> Klimaatactieplan 2023 (Productie 30 KLM), p. 23.

<sup>97</sup> Zie FD, 'TotalEnergies levert duurzame brandstof aan Air France-KLM', 5 december 2022 (**Productie 54 KLM**).

<sup>98</sup> Klimaatactieplan 2023 (Productie 30 KLM), p. 23.

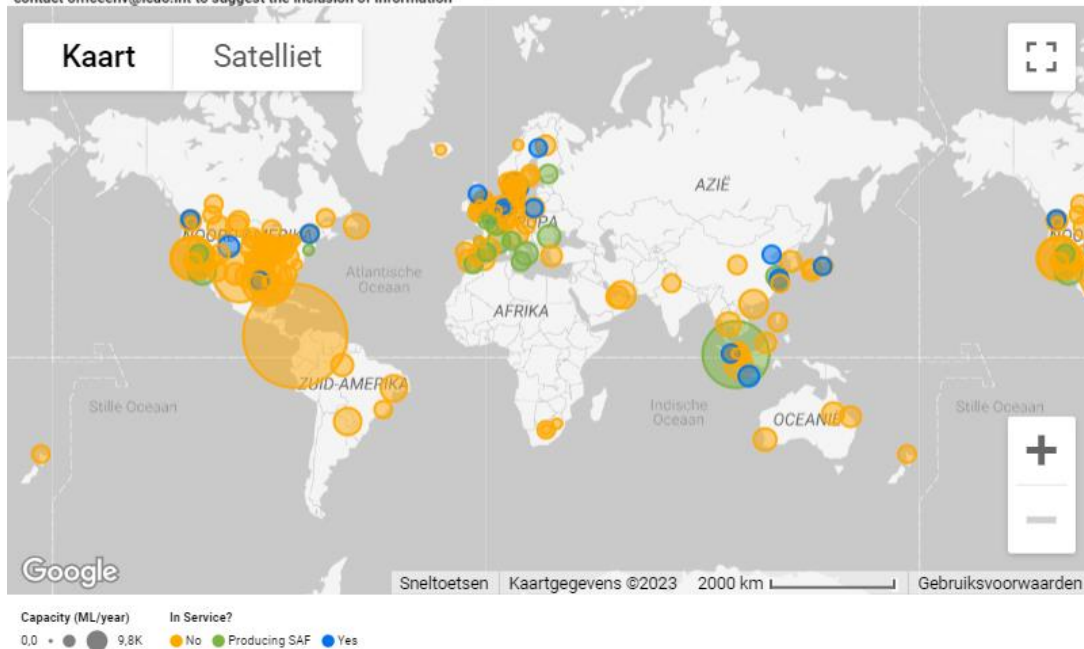
<sup>99</sup> Zie voor meer details het Klimaatactieplan 2023 (Productie 30 KLM), p. 23.

<sup>100</sup> Persbericht IATA 6 juni 2023, 'SAF Production Set for Growth but Needs Policy Support to Diversify Sources', <https://www.iata.org/en/pressroom/2023-releases/2023-06-06-01/#:~:text=In%202022%2C%20SAF%20production%20tripled,85%20producers%20across%2030%20countries.>

<sup>101</sup> Zie de website van ICAO, te raadplegen via <https://www.icao.int/environmental-protection/GFAAF/Pages/Production-Facilities.aspx>. In hoeverre die productiecapaciteit benut gaat worden voor de productie van SAF is nog onzeker.

## ICAO SAF facilities dashboard

This dashboard provides information on facilities (existing and announced) that could produce Sustainable Aviation Fuels.  
 Note: capacity numbers refer to total capacity, including SAF and other renewable fuels.  
 contact officeenv@icao.int to suggest the inclusion of information



In totaal voorzien deze centrales een productiecapaciteit van 73,2 miljard ton duurzame brandstoffen per jaar.

108. In aanvulling op het overzicht van de ICAO (dat laatstelijk is bijgewerkt op 1 augustus 2023) zijn in Europa onder meer ook plannen voor het openen van SAF-centrales in Engeland. Greenergy wil als nieuwe speler op de SAF-markt twee centrales voor *biobased* SAF openen in Teesside. Als de plannen worden goedgekeurd, zal de bouw beginnen in 2025 en zal de centrale beginnen met produceren in 2027.<sup>102</sup> Kortom, het is realistisch om te verwachten dat binnen enkele jaren veel meer *biobased* SAF beschikbaar zal zijn dan nu.
109. Fossielvrij neemt echter de stelling in dat SAF geen geloofwaardig alternatief zou zijn voor fossiele brandstoffen.<sup>103</sup> Specifiek over KLM zegt zij dat KLM maar 0,18% SAF toevoegt aan de brandstofvoorraad en dat dat geen noemenswaardige impact heeft op het bereiken van de doelstellingen.<sup>104</sup> Ook stelt Fossielvrij – onduidelijk op basis waarvan – dat het zeer onwaarschijnlijk is dat daarin de komende tijd wezenlijke veranderingen gaat komen.<sup>105</sup> Het percentage waarnaar Fossielvrij verwijst klopt, maar is verouderd. Dat zag op 2019. In 2022 lag dit percentage op 0,5% en vanaf 10 januari 2023 is het gestegen tot 1%.<sup>106</sup> Zoals hiervoor werd toegelicht, verwacht KLM in elk geval in de periode tot 2030 voor te gaan lopen op het

<sup>102</sup> Zie het nieuwsbericht op de website van Greenergy van 20 juni 2023, te raadplegen via <https://www.greenergy.com/greenergy-enters-the-sustainable-aviation-fuel-market-with-n>.

<sup>103</sup> Dagvaarding, nr. 225 e.v. en akte zijdens Fossielvrij van 2 augustus 2023, nr. 43.

<sup>104</sup> Zie bijv. dagvaarding, nr. 144 en 222 en akte zijdens Fossielvrij van 2 augustus 2023, nr. 43.

<sup>105</sup> Dagvaarding, nr. 144.

<sup>106</sup> Klimaatactieplan 2023 (Productie 30 KLM), p. 23 en de website van KLM, te raadplegen via <https://www.klm.nl/information/sustainability/sustainable-aviation-fuel>.

schema van het Europese ReFuelEU initiatief.<sup>107</sup> KLM heeft hiervoor bovendien toegelicht dat zij reeds aanzienlijke hoeveelheden SAF heeft veiliggesteld voor haar 10%-doelstelling in 2030. De veronderstelling van Fossielvrij dat zeer onwaarschijnlijk zou zijn dat de komende tijd wezenlijke verandering zal komen in het percentage SAF dat KLM toevoegt aan de brandstofvoorraad,<sup>108</sup> is dan ook ongegrond.

110. Fossielvrij stelt daarnaast dat SAF geen realistische oplossing voor verduurzaming van de luchtvaart zou zijn, omdat de *feedstock* voor *biobased* SAF ontoereikend zou zijn om grote percentage bijmenging mogelijk te maken. Niet alleen in de luchtvaartsector, maar ook in andere industrieën is de vraag naar deze *feedstock* groot.<sup>109</sup>
111. Zo stelt Fossielvrij onder meer dat het gebruik van afgewerkte olie tot een grotere emissiereductie leiden als deze olie niet voor de luchtvaart, maar voor het wegvervoer zou worden gebruikt.<sup>110</sup> Het is in het algemeen zo dat zolang er nog niet voldoende duurzame energie is om aan 100% van de behoefte te voldoen, de allocatie daarvan aan de ene gebruiker ten koste gaat van de allocatie aan de andere gebruiker. Dat is niet anders voor bijvoorbeeld treinen die op groene stroom rijden: die stroom is dan niet beschikbaar voor een fabriek die wil verduurzamen, zodat die fabriek dan grijze stroom moet gebruiken. Dat is niet specifiek voor SAF, en het niet vermelden van dit punt is geen misleidende omissie.
112. Bovendien verzuimt Fossielvrij te melden dat er voor het wegvervoer geschiktere verduurzamingsalternatieven zijn dan de overstap naar biobrandstoffen, zoals elektrisch rijden, terwijl de luchtvaart die alternatieven niet op dezelfde termijn heeft. Zo zijn inmiddels de eerste volledig elektrische vrachtwagens commercieel in gebruik genomen.<sup>111</sup> Ook waterstofvrachtvoertuigen zullen rond 2025 commercieel beschikbaar komen is de verwachting.<sup>112</sup> Na de klimaatop in Glasgow in november 2022 hebben al 25 landen en diverse bedrijven, waaronder banken en vrachtwagenproducenten, zich aangesloten bij het (Nederlandse) initiatief om in 2040 alle nieuwe vrachtwagens en bussen emissievrij te laten rijden, bijvoorbeeld elektrisch of op waterstof.<sup>113</sup> Er kan dus redelijkerwijs worden verwacht dat de concurrentie van het wegvervoer bij de vraag naar *feedstock* voor *biobased* SAF zal wegvallen of verminderen, en ook dat bij het toewijzen van *feedstock* prioriteit zal worden

<sup>107</sup> Op basis daarvan zal een getrapte verplichting gelden tot het bijmengen van SAF voor alle vluchten die vertrekken vanuit de EU van minimaal: 2% in 2025, 6% in 2030, 20% in 2035, 34% in 2040, 42% in 2045 en 70% in 2050.

<sup>108</sup> Dagvaarding, nr. 144.

<sup>109</sup> Dagvaarding, nr. 231 e.v.

<sup>110</sup> Dagvaarding, nr. 233.

<sup>111</sup> Zie FD, 'Onze eerste vijf elektrische trucks rijden al rond' (**Productie 55 KLM**). Zie bijv. ook het rapport van CE Delft, 'Alternatieve brandstoffen en aandrijflijnen voor mobiliteit. Een kennisoverzicht voor de provincie Utrecht', p. 41, te raadplegen via [https://cedelft.eu/wp-content/uploads/sites/2/2022/06/CE\\_Delft\\_210316\\_Alternatieve\\_brandstoffen\\_en\\_aandrijflijnen\\_voor\\_mobiliteit\\_Def.pdf](https://cedelft.eu/wp-content/uploads/sites/2/2022/06/CE_Delft_210316_Alternatieve_brandstoffen_en_aandrijflijnen_voor_mobiliteit_Def.pdf).

<sup>112</sup> Zie ook het rapport van CE Delft, 'Alternatieve brandstoffen en aandrijflijnen voor mobiliteit. Een kennisoverzicht voor de provincie Utrecht', p. 41, te raadplegen via [https://cedelft.eu/wp-content/uploads/sites/2/2022/06/CE\\_Delft\\_210316\\_Alternatieve\\_brandstoffen\\_en\\_aandrijflijnen\\_voor\\_mobiliteit\\_Def.pdf](https://cedelft.eu/wp-content/uploads/sites/2/2022/06/CE_Delft_210316_Alternatieve_brandstoffen_en_aandrijflijnen_voor_mobiliteit_Def.pdf).

<sup>113</sup> Zie het nieuwsartikel van NOS van 17 november 2022, te raadplegen via <https://nos.nl/artikel/2452779-ook-vs-wil-over-op-emissieloze-bussen-en-vrachtwagens>.



gegeven aan de luchtvaart.<sup>114</sup>

113. Bovendien gaat Fossielvrij eraan voorbij dat het gebruik van SAF in de luchtvaart tot milieuvoordelen leidt die het gebruik van biobrandstoffen niet bieden. Er zijn sterke aanwijzingen dat het gebruik van SAF voor minder condenssporen (*contrails*) zorgt, en dus de non-CO<sub>2</sub>-effecten van vliegen vermindert.<sup>115</sup> Dat is een aanvullende reden om te verwachten dat de beschikbare feedstock met prioriteit zal naar de luchtvaart zal gaan.
114. Ook als er op termijn niet voldoende *feedstock* zou zijn voor de gehele luchtvaart, zegt dat nog niet dat KLM niet voldoende SAF zou kunnen inkopen voor haar eigen ambities. Zoals hiervoor omschreven, heeft KLM al een groot deel van de in te kopen SAF tot 2030 veiliggesteld en heeft zij een goede positie op de markt om meer SAF in te kopen.
115. Dit alles maakt duidelijk dat de uitingen van KLM over SAF een solide feitelijke basis hebben en dat de argumenten van Fossielvrij ongegrond zijn. Die argumenten maken in elk geval niet dat de uitingen van KLM over *biobased* SAF misleidend zijn.

#### 4.2.5. Synthetische SAF (*e-fuel*)

116. De uitbreiding van de productiecapaciteit voor *biobased* SAF alleen zal niet voldoende zijn om de transitie van kerosine naar SAF te faciliteren. Daarom wordt voor de luchtvaartsector ook vol ingezet op de ontwikkeling van technologieën voor de productie van synthetische

<sup>114</sup> Zie o.m. Potsdam Institute for Climate Impact Research (PIK), 'Green hydrogen: Short-term scarcity, long-term uncertainty: However, historic analogues suggest that emergency-like policy measures could foster substantially higher growth rates.' *ScienceDaily* 8 September 2022: "(...) Policymakers should prioritize hydrogen incentives in sectors where no other alternatives exist, such as heavy industry (e.g. steel), or power supply in hours of low wind and solar electricity generation.", te raadplegen via <https://www.sciencedaily.com/releases/2022/09/220908120516.htm>. Zie ook Kamerbrief over Kabinetsvisie waterstof van 30 maart 2020, p. 15, te raadplegen via <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/03/30/kamerbrief-over-kabinetsvisie-waterstof>: "De verduurzaming van de luchtvaart is een complexe opgave waarbij de productie en het gebruik van duurzame brandstoffen, waaronder synthetische kerosine, essentieel is. (...) Gezien de beperkte beschikbaarheid van biomassa zal dit naar verwachting grotendeels bestaan uit synthetische brandstoffen. Voldoende beschikbaarheid van waterstof voor de luchtvaart is daarvoor een randvoorwaarde."

<sup>115</sup> Zie Report from the Commission to European Parliament van 23 november 2020, p. 2-3, te raadplegen via [https://www.europarl.europa.eu/RegData/docs\\_autres\\_institutions/commission\\_europeenne/com/2020/0747/COM\\_COM\(2020\)0747\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/com/2020/0747/COM_COM(2020)0747_EN.pdf): "Reductions in fuel burn, and thereby CO<sub>2</sub> emissions, from improvements in air traffic management through the Single European Sky will also generally reduce non-CO<sub>2</sub> emissions. (...) The mandatory use of SAFs could be implemented through an EU blending mandate specifying that a certain gradually increasing percentage of the total jet fuel sold over a set time period would have to be SAF. If well designed, this should lead to simultaneous reductions in nvPM and sulphur emissions (though not NO<sub>x</sub> emissions) and CO<sub>2</sub> emissions. The experts consider that this measure could potentially be implemented in the short- (i.e. 2 to 5 years) to mid-term (i.e. 5 to 8 years)." Zie hierover ook het persbericht op de website van de NASA, te raadplegen via <https://www.nasa.gov/press-release/nasa-dlr-study-finds-sustainable-aviation-fuel-can-reduce-contrails>: "Cleaner-burning jet fuels made from sustainable sources can produce 50%-70% fewer ice crystal contrails at cruising altitude, reducing aviation's impact on the environment, according to research conducted by NASA and the German Aerospace Center (DLR)." Het volledige onderzoek van NASA en de German Aerospace Center (DLR) waarnaar in het persbericht wordt verwezen, is te raadplegen via <https://www.nature.com/articles/s43247-021-00174-y>.

SAF.<sup>116</sup> Zo zijn in de Verenigde Staten twee partijen – Honeywell International Inc. en Summit Agricultural Group – bezig 's werelds grootste (synthetische) SAF-centrale te bouwen. Verwacht wordt dat de centrale in 2025 haar deuren opent.<sup>117</sup> Daarnaast is luchtvaartmaatschappij Norwegian een partnership aangegaan met Norsk e-Fuel voor de bouw van een centrale voor de productie van synthetische SAF in Mosjøen (Noorwegen). De centrale zal in 2026 gaan produceren.<sup>118</sup> Norsk e-Fuel is onderdeel van een consortium dat ook in het noorden van Noorwegen (Porsgrunn) een SAF-centrale zal openen.<sup>119</sup> Het EU Innovatiefonds heeft een subsidie van EUR 40 miljoen toegekend voor de bouw daarvan.<sup>120</sup> Ook Shell, Vattenfall, SAS en LanzaTech inventariseren de mogelijkheden voor de bouw van een synthetische SAF-centrale.<sup>121</sup> Kortom, de markt voor synthetische SAF is volop in ontwikkeling, en nu een stuk verder dan in februari 2021, toen uiting 7 werd geplaatst.

117. KLM doet haar uiterste best om de markt voor synthetische SAF te stimuleren en is actief bezig met projecten om op commerciële schaal synthetische SAF te kunnen laten produceren. Zo heeft zij met een aantal partners – Schiphol, SkyNRG, de Amsterdamse Haven en gemeente Amsterdam – Synkero opgericht. Synkero is bezig met de realisatie van een centrale voor de productie van synthetische SAF in het Amsterdamse havengebied.<sup>122</sup>
118. Synthetische SAF zou volgens Fossilvrij echter evenmin een oplossing voor de luchtvaart te kunnen bieden.<sup>123</sup> Zij stelt dat de productie daarvan inefficiënt zou zijn, omdat daarvoor veel hernieuwbare energie is en de schaarse hoeveelheid hernieuwbare energie efficiënter zou kunnen worden ingezet om andere vormen van CO<sub>2</sub>-uitstoot te besparen.<sup>124</sup> Wanneer een sector geen reële alternatieven heeft, zoals de luchtvaartsector, is dat echter juist een reden om overschotten aan hernieuwbare energie aan die sector te laten toevallen.

<sup>116</sup> Zie voor Nederland bijv. het reeds hiervoor aangehaalde rapport van het Royal Netherlands Aerospace Centre (NLR), 'Feedstocks for sustainable aviation fuels in the Netherlands' van september 2021, o.a. p. 10 e.v., te raadplegen via <https://reports.nlr.nl/server/api/core/bitstreams/92674bb8-ef27-4a9e-9f12-d382c8f3657d/content>. Zie bijv. ook persberichten van andere luchtvaartmaatschappijen zoals het persbericht van Lufthansa van 4 oktober 2021, te raadplegen via <https://newsroom.lufthansagroup.com/en/from-test-tube-to-barrel--lufthansa-invests-in-first-industrially-produced-carbon-neutral-electricity-based-kerosene-made-in-germany/>. Zie tevens 'FAQ: the what and how of e-kerosene', gepubliceerd op de website van Transport & Environment van februari 2021, te raadplegen via: <https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/02/FAQ-e-kerosene-1.pdf>.

<sup>117</sup> Zie het artikel op de website van het American Journal of Transportation (AJOT) van 15 mei 2023, te raadplegen via <https://www.ajot.com/news/worldas-biggest-plant-for-ethanol-jet-fuel-expected-to-open-in-2025>.

<sup>118</sup> Zie het artikel op de website van Aerotime over Norsk e-Fuel van 25 april 2023, te raadplegen via <https://www.aerotime.aero/articles/norwegian-invests-in-norsk-e-fuel-saf-plant>.

<sup>119</sup> Zie de website van ICAO, te raadplegen via <https://www.icao.int/environmental-protection/GFAAF/Pages/Production-Facilities.aspx>.

<sup>120</sup> Zie het nieuwsbericht op de website van Nordic Electrofuel van 14 juli 2023, te raadplegen via <https://nordicelectrofuel.no/wp-content/uploads/2023/07/Press-release-Nordic-Electrofuel-getting-EU-Innovation-fund-grant-40M-Euro.pdf>.

<sup>121</sup> Zie het nieuwsbericht op de website van Vattenfall van 3 november 2021, te raadplegen via <https://group.vattenfall.com/press-and-media/pressreleases/2021/sas-vattenfall-shell-and-lanzatech-to-explore-synthetic-sustainable-aviation-fuel-production>.

<sup>122</sup> Zie het nieuwsbericht op de website van Synkero van 8 februari 2021, te raadplegen via <https://synkero.com/synkero-bouwt-fabriek-in-de-amsterdamse-haven-die-van-co2-duurzame-kerosine-maakt/>.

<sup>123</sup> Dagvaarding, nr. 251 e.v.

<sup>124</sup> Dagvaarding, nr. 254-255.

119. KLM zoekt ook juist naar synthetische brandstof die geproduceerd wordt op plekken waar een overschot aan hernieuwbare energie bestaat (zoals bij waterkrachtcentrales in Noorwegen). Op deze manier concurreert de luchtvaart niet met andere sectoren die behoefte hebben aan hernieuwbare energie, zoals huishoudens (bijvoorbeeld voor verwarming) en het wegvervoer (elektrische voertuigen). Sommige van de alternatieve bestemmingen voor duurzame energie die Fossielvrij noemt, vragen overigens juist op piekmomenten energie, en niet op het moment dat een overschot bestaat, bijvoorbeeld warmtepompen in woningen. In die zin geeft de illustratie bij nr. 254 van de dagvaarding een vertekend beeld.
120. KLMs enige uiting over synthetische SAF is uiting 7, over de eerste passagiersvlucht met 500 liter synthetische SAF. Daarnaast presenteert KLM in uiting 4 SAF in het algemeen, inclusief synthetische SAF, als een van de maatregelen die in de (verre) toekomst kan bijdragen aan de verduurzaming van haar operaties. Uit het voorgaande blijkt dat die uitingen een voldoende realistisch beeld schetsen.

#### 4.3. Waar KLM zich op baseert in haar uitingen over herbebossing

##### 4.3.1. Herbebossing draagt bij aan een duurzamere wereld

121. CO<sub>2</sub>-compensatie door middel van herbebossing vormt geen onderdeel van KLMs eigen duurzaamheidsdoelstellingen.<sup>125</sup> Het is een service die KLM haar klanten sinds 2008 biedt om hun impact op het milieu te verkleinen wanneer zij met KLM vliegen; KLM introduceerde deze mogelijkheid destijds in samenwerking met het Wereldnatuurfonds. KLM vertelt haar klanten dat herbebossing geen invloed heeft op de directe uitstoot van de vlucht zelf, maar dat de klant meehelpt doordat er bomen worden geplant die de CO<sub>2</sub> van de vlucht opnemen (uiting 12). Het aanbieden van herbebossing (*carbon credits*) past in KLMs algemene uitgangspunt dat alle mogelijkheden die er zijn om de klimaatimpact van een vlucht terug te brengen, moeten worden benut. Per saldo heeft de aarde er meer aan als een passagier bijdraagt aan herbebossing dan wanneer hij/zij dat niet doet.
122. Het klimaatakkoord van Parijs onderstreept dat *carbon sinks* zoals bossen nodig zijn om de ambitie te realiseren dat de wereldwijde temperatuurstijging "ruim onder 2°C" blijft.<sup>126</sup> Ook het IPCC erkent dit. In de samenvatting voor beleidsmakers staat onder meer:<sup>127</sup>

*"All assessed modelled pathways that limit warming to 1.5°C or well below 2°C require land-based mitigation and land-use change, with most including different combinations of reforestation, afforestation, reduced deforestation, and bioenergy (high confidence)."*

<sup>125</sup> CvA ontvankelijkheid, nr. 22.

<sup>126</sup> Artikel 5 lid 1 luidt: "*Parties should take action to conserve and enhance, as appropriate, sinks and reservoirs of greenhouse gases as referred to in Article 4, paragraph 1 (d), of the Convention, including forests.*"

<sup>127</sup> <https://www.ipcc.ch/srccl/chapter/summary-for-policymakers/>. Zie ook p. 106 van het volledige rapport (IPCC, 2023: Climate Change 2023: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change).



123. KLM probeert het de consument zo makkelijk mogelijk te maken om bij te dragen aan herbebossing door die optie te integreren in het boekingsproces en het ook in de KLM-app mogelijk te maken om na de boeking alsnog CO<sub>2</sub>-uitstoot te compenseren.<sup>128</sup> Zoals toegelicht op de Website (Productie 45 KLM, p. 31), deelt KLM haar expertise met andere luchtvaartmaatschappijen, kosteloos en zonder merkvoering, zodat die een vergelijkbare service kunnen aanbieden.

#### 4.3.2. KLMs herbebossingsproject voldoet aan de te stellen eisen

124. Het herbebossingsinitiatief dat KLM aanbood ten tijde van de dagvaarding was CO2OL Tropical Mix in Panama. Dit project transformeert – kort gezegd – voormalige weilanden in Panama in nieuwe bossen en is gecertificeerd volgens de *Gold Standard for the Global Goals* van de Gold Standard Foundation (Gold Standard).<sup>129</sup>

125. Gold Standard is een Zwitserse non-profit standaardiserings- en certificeringsorganisatie, in 2003 opgericht door het World Wildlife Fund (WWF) en andere internationale NGO's. Gold Standard heeft tot doel te garanderen dat projecten daadwerkelijk emissiereducties opleveren en bijdragen aan duurzame ontwikkeling op de lange termijn. Daarbij streeft zij ernaar dat iedere euro die wordt geïnvesteerd in klimaat- en ontwikkelingsprojecten zo goed mogelijk wordt besteed.

126. Volgens de expert die Fossielvrij heeft ingeschakeld, Derik Broekhoff, moet voldaan zijn aan een aantal voorwaarden om te kunnen spreken van compensatie. KLM laat hierna zien dat het door haar geselecteerde project (in voldoende mate) aan die voorwaarden voldoet. De voorwaarden zijn:<sup>130</sup>

- a. geen negatieve bijeffecten – de CO<sub>2</sub>-reductie mag niet bijdragen aan sociale misstanden of negatieve milieueffecten hebben op ander vlak;
- b. exclusiviteit: één *carbon credit* mag niet twee maal worden afgeschreven;
- c. correcte rekenmethodiek – de hoeveelheid opgenomen CO<sub>2</sub> mag niet overschat worden;
- d. permanentie – indien het bos in brand vliegt, komt de CO<sub>2</sub> weer in de lucht; het project moet daar rekening mee houden;
- e. additionaliteit – kort omschreven: het bos moest niet hoe dan ook al worden aangelegd.

---

<sup>128</sup> Bij bijv. Easyjet is dat niet mogelijk. Daar moet de consument naar een aparte website om daar "los" de reis in te vullen en een bedrag voor herbebossing te betalen.

<sup>129</sup> Zie voor meer informatie: <https://www.goldstandard.org/articles/gold-standard-global-goals>.

<sup>130</sup> Zie nr. 274 dagvaarding en Productie 4 Fossielvrij, p. 6-8 van de PDF (het rapport van Broekhoff heeft geen paginanummers).

*Ad a: Geen negatieve bijeffecten*

127. Het CO2OL-project combineert herbebossing met de bescherming van biodiversiteit, het herstel van ecosystemen en duurzame houtproductie, die *Forest Stewardship Council*-gecertificeerd is (FSC-keurmerk). Daarnaast zorgt het CO2OL-Project voor een duurzame cacao-productie, die *UTZ Certified* is (een keurmerk voor eerlijke handel) en draagt het bij aan de lokale werkgelegenheid. Het heeft dus positieve bijeffecten, naast CO<sub>2</sub>-opname. Aan voorwaarde a. is meer dan voldaan; Fossielvrij betwist dat overigens niet.

*Ad b, c en d: juiste methodiek voor berekening van CO<sub>2</sub>-opname*

128. Ook ten aanzien van exclusiviteit, de rekenmethodiek en permanentie voldoet het CO2OL-project aan de eisen die redelijkerwijs aan een herbebossingsproject kunnen worden gesteld. KLM licht deze punten kort toe.
129. In de kern komt het erop neer dat KLM bij de beheerder van het CO2OL-project (Forliance) CO<sub>2</sub>-rechten (*carbon credits*) inkoop die door Gold Standard zijn gecertificeerd. Gold Standard noemt deze CO<sub>2</sub>-rechten "*verified emission reductions*" ("**VERs**"). Deze VERs worden periodiek door KLM ingekocht en afgeschreven ("retired"). Wanneer een VER wordt afgeschreven, wordt deze door Gold Standard voor altijd van de markt gehaald. Dezelfde VER kan dus niet meermaals worden gebruikt om CO<sub>2</sub>-uitstoot te compenseren. KLM houdt een voorraad VERs aan en schrijft het corresponderende aantal VERs af als passagiers hun uitstoot compenseren. Dit betekent dat de CO<sub>2</sub>-opname al heeft plaatsgevonden op het moment dat de consument een bijdrage betaalt voor herbebossing.
130. Een VER vertegenwoordigt de gecertificeerde vermindering of verwijdering van één ton CO<sub>2</sub> uit de atmosfeer doordat nieuw geplante bomen CO<sub>2</sub>-emissies uit de atmosfeer opslaan in hun wortels, stam en kroon. Omdat bomen na verloop van tijd nauwelijks meer nieuwe CO<sub>2</sub> opnemen, schrijft Gold Standard een maximale looptijd voor per project. De looptijd van het CO2OL-project is 1 januari 1995 tot 31 december 2024. Na afloop van deze termijn worden geen nieuwe VERs meer uitgegeven voor dit project.
131. Fossielvrij signaleert als algemeen risico bij herbebossingsprojecten dat het land waar de bomen zijn geplant, diezelfde bomen opgeeft in rapportages over in hoeverre zij voldoet aan de doelstellingen van "Parijs".<sup>131</sup> KLM heeft daar voor het CO2OL-project geen aanwijzingen voor, en gezien het feit dat dit project al zo lang geleden is gestart, is dat risico hier hoe dan ook niet aanwezig.
132. Om beide redenen – VER-methodiek en afwezigheid van risico van dubbel telling – is aan het vereiste van exclusiviteit (voorwaarde b.) voldaan. Fossielvrij betwist dat ook niet.

---

<sup>131</sup> Dagvaarding, nr. 274 onder d. en nr. 278.

133. Bij de berekening van de CO<sub>2</sub>-opname per hectare/boom wordt rekening gehouden met de verschillende mate waarin boomsoorten CO<sub>2</sub> absorberen. Voor het CO2OL-project zijn allerlei verschillende soorten bomen geplant. De waarden voor de soortspecifieke parameters zijn afgeleid van wetenschappelijke bronnen en bosgroeimodellen, waaronder *IPCC: Good Practice Guidance for Land Use, Land-Use Change and Forestry*<sup>132</sup> en DRYAD.<sup>133</sup> Waar soortspecifieke waarden van bomen niet beschikbaar zijn, staat Gold Standard toe om standaardwaarden te gebruiken voor de berekening van de CO<sub>2</sub>-opname door bomen, zo staat in de *Gold Standard Afforestation/Reforestation (A/R) Requirements (Productie 56 KLM)*.<sup>134</sup> Voor het verifiëren van de werkelijke CO<sub>2</sub>-opname worden veldgegevens van *sample plots* verzameld en worden *remote sensing*-gegevens gebruikt.<sup>135</sup> Tijdens de reguliere verificatie-audits door een externe partij voert de auditor niet alleen een *desk review* uit van de CO<sub>2</sub>-berekeningen, maar verifieert de auditor ook ter plaatse of aan alle eisen wordt voldaan. De verificatierapporten en de overige relevante certificeringsdocumenten van het CO2OL-project zijn te raadplegen zijn via de openbare Gold Standard Registry.<sup>136</sup> Ook aan het vereiste van een correcte rekenmethodiek (voorwaarde c.) is dus voldaan. Ook dit betwist Fossielvrij niet. De manier waarop KLM de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een vlucht berekent, komt aan de orde in par. 4.3.4 hierna.
134. Deze strikte rekenmethodes hanteert Gold Standard onder meer om de permanentie van de compensatie (vereiste d) te garanderen.<sup>137</sup> In het bijzonder vereist Gold Standard voor elk project een zogenaamde *compliance buffer*: 20% van de VERs wordt niet afgeschreven.<sup>138</sup> Dit moet ervoor zorgen dat 20% van de emissiereductie behouden blijft, ook als er weer CO<sub>2</sub> vrijkomt als gevolg van bijvoorbeeld bosbranden.
135. Dat alle door een vlucht uitgestoten CO<sub>2</sub> permanent wordt verwijderd door middel van herbebossing, kan vanzelfsprekend nooit 100% worden gegarandeerd. Dat is geen realistische eis om aan herbebossingsprojecten te stellen.<sup>139</sup> Er kan nu eenmaal niet worden gegarandeerd

<sup>132</sup> [https://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/gpplulucf/gpplulucf\\_files/GPG\\_LULUCF\\_FULL.pdf](https://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/gpplulucf/gpplulucf_files/GPG_LULUCF_FULL.pdf).

<sup>133</sup> <https://datadryad.org/stash>.

<sup>134</sup> Productie 56 KLM, p. 7 e.v.

<sup>135</sup> "Sample plots" zijn modelleenheden met homogene kenmerken in een bosgebied die worden bemonsterd volgens een aselechte steekproefmethode, om de biomassa van bomen te meten, zie <https://www.goldstandard.org/resources/faqs>, "How is the carbon stored in forest measured?". "Remote sensing" is het op afstand – veelal vanuit satellieten of met behulp van instrumenten in vliegtuigen – waarnemen en verzamelen van gegevens van een bosgebied door het meten van straling die wordt uitgezonden of weerkaatst, zie <https://www.fs.usda.gov/research/inventory/remotesensing> en <https://www.usgs.gov/faqs/what-remote-sensing-and-what-it-used>.

<sup>136</sup> <https://registry.goldstandard.org/projects/details/1796> → klik op *View certification documents in Sustaincert*.

<sup>137</sup> Zie ook de verschillende documenten en templates van Gold Standard ten aanzien van de processen: <https://www.goldstandard.org/project-developers/standard-documents>.

<sup>138</sup> Zie over de voorwaarden: The Gold Standard Foundation, Terms and Conditions, punt 11, <https://globalgoals.goldstandard.org/terms-conditions/>. Andere manieren waarop Gold Standard permanentie waarborgt, zijn te lezen bij de *Frequently Asked Questions* (<https://www.goldstandard.org/resources/faqs>): *How do you ensure that Gold Standard Emission Reductions from sequestration (Land Use) represent permanent carbon reductions? For example, what happens if a forest burns down?*

<sup>139</sup> Evenmin als het realistisch is om te denken een KLM-klant die besluit van een bepaalde vlucht af te zien, permanent "zijn aandeel" in de CO<sub>2</sub>-uitstoot voorkomt die zijn vlucht zou hebben gehad. Een terugval in vraag zal leiden tot lagere prijzen, en die kunnen een ander juist over de streep trekken om een vliegreis te gaan maken die hij eerder niet had gepland.

wat er over honderden of duizenden jaren met een bos gebeurt. Desondanks is de impact op het klimaat van een KLM-klant die mét herbebossingsproduct reist, kleiner dan die van de KLM-klant die zonder herbebossingsproduct reist (*ceteris paribus*). En dat is de boodschap van KLM: zij houdt reizigers voor dat die met het leveren van een bijdrage aan herbebossing hun impact kunnen verkleinen. De permanentie van de CO<sub>2</sub>-opname is voldoende gewaarborgd. Wat Fossielvrij daar tegenin brengt in nr. 280-283 van de dagvaarding, doet daar niet aan af.

#### 4.3.3. Ingezoomd: additionaliteit (vereiste e)

136. Indien een ontwikkelaar een project wil laten certificeren door Gold Standard, moet hij kunnen aantonen dat het project additioneel is, met andere woorden: dat het niet zou zijn ontwikkeld zonder de voordelen van *carbon credits*. Gold Standard stelt daar strenge eisen aan. Omdat Fossielvrij met name op het punt van additionaliteit kritiek uit, licht KLM meer in detail toe hoe bij het CO2OL-project is geverifieerd of het inderdaad additioneel was.
137. Het CO2OL-project is gestart met aanplant van bomen in 1995. Het heeft certificering aangevraagd in 2011 bij CarbonFix, een Duitse NGO. Gold Standard certificeerde destijds nog geen herbebossingsprojecten, maar heeft pas in 2012 besloten dat te gaan doen. Op dat moment heeft Gold Standard CarbonFix overgenomen. Het CO2OL-project is vervolgens onder de paraplu van Gold Standard gebracht volgens de *Gold Standard Transition Guideline for CarbonFix projects* (**Productie 57 KLM**). Vanaf 2014 heeft Forliance ook voor later aangeplante aangrenzende gebieden certificering aangevraagd.
138. Onder CarbonFix diende additionaliteit te worden aangetoond met de "*Tool for the demonstration and assessment of additionality*" (**Productie 58 KLM**). Deze tool is ontwikkeld door het United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC) in het kader van het Kyoto-Protocol. CDM staat voor Clean Development Mechanism. Dat is het mechanisme dat UNFCCC in het leven heeft geroepen om het voor ontwikkelingslanden mogelijk te maken om *carbon credits* te verdienen die zij kunnen verkopen geïndustrialiseerde landen.<sup>140</sup> Ook voor zulk soort *carbon credits* moet additionaliteit worden aangetoond. CarbonFix en later ook Gold Standard hebben besloten bij deze internationaal erkende tool aan te sluiten.
139. Met deze tool kan de ontwikkelaar stap voor stap bepalen wat het basisscenario is, dus wat er in het meest waarschijnlijke geval met het land zou zijn gebeurd als er geen compensatieproject op was ontwikkeld.
140. In de tool moet de ontwikkelaar een aantal stappen doorlopen, en voor elke stap ondersteunende documentatie aanleveren. Hierna wordt elke stap kort omschreven, en omschreven hoe, naar KLM begrijpt, het CO2OL-project die stap heeft doorlopen.

---

<sup>140</sup> Zie <https://cdm.unfccc.int/about/index.html>.

Stap 0: Voorlopige screening op basis van de begindatum van het herbebossingsproject<sup>141</sup>

→ Het land van het CO2OL-project was in een ver verleden al ontbost. Op het terrein dat nu is herbebost, bevonden zich vooral weilanden en struikgewas. Het grootste deel was verlaten landbouwgrond of land dat werd gebruikt voor veeveelt door boeren die daarmee in hun levensonderhoud voorzagen. Er groeide vooral olifantsgras, als veevoer voor grazende dieren. Dat is een agressieve grassoort die niet of alleen heel langzaam toelaat dat oorspronkelijke gewassen teruggroeien.

Forliance vraagt voor haar projecten satellietbeelden op van de 10 jaren voor de startdatum van het project. Ze categoriseert het landgebruik op de begindatum van het project en in de 10 jaar ervoor en stelt vast<sup>142</sup> of het landgebruik 'bos' of 'niet-bos' was. Daarnaast worden voormalige landeigenaren of hun burens geïnterviewd over het vroegere landgebruik en de verandering in landgebruik in het gebied.

Stap 1: Identificatie van alternatieve scenario's voor landgebruik ten opzichte van het herbebossingsproject<sup>143</sup>

De ontwikkelaar moet in kaart brengen welke realistische en geloofwaardige scenario's voor landgebruik zich zouden hebben voorgedaan op het terrein van het project als er geen herbebossingsproject zou plaatsvinden. De scenario's moeten haalbaar zijn voor de projectdeelnemers of vergelijkbare projectontwikkelaars. Voor die alternatieve scenario's moet ook worden aangetoond dat die zijn toegestaan op basis van de verplichte wet- en regelgeving.

→ Forliance heeft als alternatieve scenario's diverse vormen van akkerbouw onderzocht, namelijk rijst, mais en bananen.

Stap 2: Investeringsanalyse

Hier moet de ontwikkelaar aantonen dat herbebossing economisch of financieel minder aantrekkelijk is dan andere alternatieven als er niet tevens inkomsten uit *carbon credits* kunnen worden gegenereerd.

→ bij het CO2OL-project is een benchmarkanalyse uitgevoerd, waarin de *internal rate of return* van het herbebossingsproject werd vergeleken met alternatieve investeringen die potentiële financiers van het project zouden kunnen doen. Die alternatieve investeringen waren een investering in overheidsobligaties en een het uitgeven van gewone commerciële leningen door een bank.<sup>144</sup> Beide investeringen

<sup>141</sup> Productie 58 KLM, p. 1-2.

<sup>142</sup> Met behulp van de *Normalized Difference Vegetation Index*. Dit is een veelgebruikte index voor het kwantificeren van de gezondheid en dichtheid van vegetatie met behulp van sensorgegevens.

<sup>143</sup> Productie 58 KLM, p. 2-3.

<sup>144</sup> Conform substap 2b, optie III (*Government bond rates* en *Estimates of the cost of financing and required return on capital* (e.g. *commercial lending rates*)), Productie 58 KLM, p. 4.

zouden meer opbrengen, maar met behulp van *carbon credits* zou de *internal rate of return* van een herbebossingsproject wel in de buurt komen van de obligaties of bankaandelen. De ontwikkelaar heeft een zogeheten *sensitivity analysis*<sup>145</sup> gedaan om te laten zien dat de prijs van *carbon credits* inderdaad een positieve invloed heeft op de *internal rate of return* van het project. Daar kwam uit dat de investering zonder de *carbon credits* niet aantrekkelijk genoeg zou zijn geweest om te ontwikkelen.

Stap 3: Barrièreanalyse;

Deze analyse dient ertoe om te identificeren of er barrières die de ontwikkeling van een project zoals het voorgestelde herbebossingsproject tegenhouden, terwijl dat niet geldt voor een van de alternatieve scenario's. Voorbeelden zijn investeringsbarrières (voor dit project zijn geen commerciële leningen of toegang tot kapitaalmarkten beschikbaar) en technologische barrières (gebrekkige infrastructuur of gebrek aan geschoold personeel).<sup>146</sup>

De ontwikkelaar mag kiezen om uitsluitend stap 2 (investeringsanalyse) of uitsluitend stap 3 (barrièreanalyse) uit te voeren, of allebei.

→ Forliance heeft zowel een investeringsanalyse als een barrièreanalyse uitgevoerd. In het kader van de barrièreanalyse deed zij een opportunity cost analysis. Daaruit bleek dat bosbouw minder rendabel was dan het verbouwen van mais, rijst en bananen.

Stap 4: Een analyse van gangbare praktijken.<sup>147</sup>

Vervolgens moet de projectontwikkelaar het dossier aanvullen met een analyse van de mate waarin het gebied waarin de voorgestelde herbebossing zou plaatsvinden al vergelijkbare bosbouwactiviteiten kent. Deze test dient ervoor om de geloofwaardigheid van de additionaliteit te ondersteunen. Indien er al vergelijkbare bosbouwactiviteiten al plaatsvinden, dan is het project niet additioneel.<sup>148</sup>

→ voor Panama zijn teakhoutplantages de meest vergelijkbare activiteit. Geen van de plantages die voor CO2OL als referentie golden, plantte echter een mix van bomen zoals Forliance. Juist die mix stimuleert de biodiversiteit en leidt tot herstel van het ecosysteem.

---

<sup>145</sup> Sub-stap 2d, zie Productie 58 KLM, p. 5.

<sup>146</sup> Productie 58 KLM, p. 5.

<sup>147</sup> Productie 58 KLM, p. 7-8.

<sup>148</sup> Productie 58 KLM, p. 6-7.

Stap 5: Impact van certificering.<sup>149</sup>

Hier moet de projectontwikkelaar uitleggen hoe de certificering en de daarmee gepaard gaande voordelen de economische en financiële hindernissen (stap 2) of andere geïdentificeerde barrières (stap 3) zullen verminderen.

→ voor het CO2OL-project vormde deze stap onderdeel van de investeringsanalyse. De inkomsten uit *carbon credits* werden meegenomen in de berekening van de *internal rate of return* die investeerders konden verwachten van het herbebossingsproject. Dit liet zien dat de verwachte opbrengsten uit *carbon credits* hun beslissing om te investeren hebben beïnvloed.

141. Uit dit alles volgt dat Gold Standard voor het toetsen van de additionaliteit van een herbebossingsproject een grondige methode hanteert die ontwikkeld is door de Verenigde Naties en internationaal is erkend. KLM mag daarop vertrouwen. Mede om die reden was en is het gerechtvaardigd dat KLM op de Website en in het boekingsproces aan de consument meldt dat die met een bijdrage aan het CO2OL-herbebossingsproject "*de impact van uw vlucht op het milieu vermindert*" (uiting 8) of "[x] kg van uw CO<sub>2</sub>-uitstoot absorbeert" (uiting 15).

4.3.4. Consumenten betalen de juiste prijs voor herbebossing

142. Fossielvrij betwijfelt of consumenten de juiste prijs betalen voor hun bijdrage aan het CO2OL-project.<sup>150</sup> Die twijfel is onterecht, zoals KLM hierna toelicht.
143. Voor het bedrag dat een consument betaalt voor herbebossing zijn twee factoren van belang: (i) diens aandeel in de verwachte CO<sub>2</sub>-uitstoot van de vlucht en (ii) de prijs per ton te compenseren CO<sub>2</sub>.
144. De berekeningsmethode die KLM hanteert voor het bepalen van het brandstofverbruik en daarmee de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een vlucht is neergelegd in een PDF ("*Rekenmethodes (Engels)*") die eveneens beschikbaar is via de herbebossings-webpagina. De rekenmethode wordt periodiek gecontroleerd door KPMG Audit. Een link naar het audit-rapport staat op dezelfde webpagina. De versies van de rekenmethode en het audit-rapport die ten tijde van de dagvaarding op de website van KLM stonden, worden overgelegd als **Producties 59 en 60 KLM**. KLM maakt daarbij gebruik van haar eigen data, niet van algemene gemiddeldes zoals de CO<sub>2</sub>-calculator van Google Flights, en is dus veel accurater.
145. Voor de berekening van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een vlucht gaat KLM uit van de CO<sub>2</sub> die vrijkomt als gevolg van verbranding van brandstof door de motoren van het toestel. Dit omvat niet alleen de uitstoot tijdens de vlucht zelf, maar ook de uitstoot als gevolg van: (i) het gebruik van de *auxiliary power unit* van het toestel;<sup>151</sup> (ii) de taxibewegingen op de luchthaven; (iii)

<sup>149</sup> Productie 58 KLM, p. 7-8.

<sup>150</sup> Dagvaarding, nr. 284.

<sup>151</sup> Een secundaire verbrandingsmotor die energie levert t.b.v. onder meer het starten van de hoofdmotoren.



het opstijgen; en (iv) de landing. Voor het aandeel van de passagier in die uitstoot gaat KLM uit van de gemiddelde bezetting van haar vliegtuigen op het traject in kwestie in het voorgaande jaar. KLM maakt ook onderscheid tussen economy, premium en businessclass: de stoel van een businessclass-passagier neemt meer ruimte in en heeft in die zin een groter aandeel in de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de vlucht.

146. Aangezien Fossielvrij niet betwist dat KLM de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een vlucht en van het aandeel van de passagier daarin correct berekent, licht KLM die methode hier niet in meer detail toe.

In de procedure bij de RCC over CO<sub>2</sub>ZERO<sup>152</sup> klaagde Reclame Fossielvrij er nog over dat de uitingen van KLM onvoldoende duidelijk zouden zijn over het "systeem" dat KLM gebruikte, de aannames in de berekeningen van KLM en het aantal bomen dat werd geplant per reiziger. Kennelijk heeft de uitleg die KLM bij de RCC gaf volstaan, want die klachten zijn in de dagvaarding niet teruggekeerd.

147. Fossielvrij lijkt te vinden dat de *prijs* voor CO<sub>2</sub>-compensatie misleidend is,<sup>153</sup> hoewel de prijzen geen onderdeel zijn van uitingen 1 t/m 19. Die prijs komt als volgt tot stand.

148. Als een consument een bijdrage voor herbebossing wil doen, berekent KLM de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de betreffende vlucht in kilogrammen, evenals het aandeel daarin van één passagier (zie de rekenmethode, Productie 59 KLM).<sup>154</sup> Dat aandeel, vermenigvuldigd met de prijs per kg CO<sub>2</sub>, levert het bedrag op dat de klant betaalt.

149. De prijs van een VER (dus: wat KLM aan de uitgever van de VER betaalt) hangt af van vele factoren, waaronder de marktdynamiek en de kwaliteit, het type, de omvang en de geografische locatie van het betreffende project.<sup>155</sup> Daarbij spelen bij herbebossingsprojecten onder meer de volgende kostenposten een rol:

- i. De implementatiekosten op de grond (zoals het opzetten van een boomkwekerij en de productie van kiemplanten);
- ii. De certificatiekosten (zoals adviesdiensten voor het opstellen van projectdocumentatie, certificeringskosten volgens de geldende norm, en kosten in verband met het periodieke auditproces);
- iii. De projectmanagementkosten (zoals het zorgen dat de geplante bomen uitgroeien tot een bos, de arbeidskosten, de opleiding van medewerkers, het schoonmaken van brandgangen, het opzetten van een systeem voor monitoring, rapportage en

---

<sup>152</sup> Zie Productie 28 Fossielvrij.

<sup>153</sup> Dagvaarding, nr. 284.

<sup>154</sup> De huidige rekenmethode (versie van 10 mei 2023) houdt er rekening mee dat passagiers in de Premium of Business Class meer ruimte innemen, zodat hun aandeel in de vlucht groter is.

<sup>155</sup> Op het moment van schrijven van deze conclusie kostten VERs in een herbebossingsproject in Ethiopië (<https://marketplace.goldstandard.org/products/ethiopian-forest-regeneration-cooperative>) bijv. US\$ 18 per ton CO<sub>2</sub>, en die in een herbebossingsproject in Costa Rica (<https://www.goldstandard.org/projects/bauminvest-reforestation>) US\$ 52 per ton CO<sub>2</sub>.



verificatie).

150. Om de economische levensvatbaarheid van de projecten te waarborgen hanteert Gold Standard per project een minimumprijs, maar de uiteindelijke prijs hangt vooral af van de waarde die een VER heeft voor afnemers.<sup>156</sup> Het is dus een kwestie van vraag en aanbod; de prijs van een VER op een gegeven moment is niet rechtstreeks terug te voeren op de kosten die op datzelfde moment zouden moeten worden gemaakt voor het planten van het benodigd aantal bomen.
151. De prijs die KLM rekent aan consumenten is een afgeleide van de VER-marktprijs. Deze prijzen zijn niet altijd exact gelijk, bijvoorbeeld omdat KLM VERs in grote volumes inkoopt en kan profiteren van volumekortingen of omdat de marktprijs op het moment van inkoop lager ligt dan op het moment van verkoop aan de consument. Een eventueel positief prijsverschil tussen inkoop en verkoop gebruikt KLM om prijswisselingen op te vangen. KLM rekent momenteel ca. € 16,50 per ton CO<sub>2</sub> en dus per VER (en dus niet € 3, zoals Fossielvrij stelt<sup>157</sup>). Jarenlang (in ieder geval vanaf 2013) was de prijs € 8,50; KLM probeert de prijzen voor haar klanten zo stabiel mogelijk te houden.
152. De prijzen per vlucht staan in de tabel "*Tarieven Herbebossing voor vluchten vanuit Amsterdam*", te downloaden via een link op de herbebossings-webpagina van KLM.<sup>158</sup> Ten tijde van het uitbrengen van de dagvaarding kwamen consumenten hier terecht wanneer ze bij "*Wat u kunt doen*" op de Fly Responsibly-website klikten op "*Lees meer over ons herbebossingsproject*".<sup>159</sup> Zie hier een screenshot van de bovenste regels van de tabel:

| Origin | Destination | Distance in km | Used fuel in kg per     | CO <sub>2</sub> kg per  | Price per               | Price per                 | Price per                |
|--------|-------------|----------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|---------------------------|--------------------------|
|        |             |                | Economy Class passenger | Economy Class passenger | Economy Class passenger | premium economy Passenger | Business Class Passenger |
|        |             | One way        | One way / Return        | One way / Return        | Return                  | Return                    | Return                   |
| AMS    | Aalborg     | 729            | 24 / 48                 | 76 / 151                | € 2.51                  | € -                       | € 3.73                   |
| AMS    | Aalesund    | 1362           | 53 / 106                | 168 / 335               | € 5.54                  | € -                       | € 8.28                   |
| AMS    | Aarhus      | 679            | 17 / 34                 | 54 / 108                | € 1.78                  | € -                       | € 2.67                   |
| AMS    | Aberdeen    | 819            | 25 / 50                 | 79 / 158                | € 2.61                  | € -                       | € 3.89                   |
| AMS    | Accra       | 5484           | 100 / 200               | 316 / 632               | € 10.43                 | € 15.64                   | € 31.28                  |
| AMS    | Alicante    | 1823           | 51 / 101                | 160 / 321               | € 5.28                  | € -                       | € 7.92                   |

153. Fossielvrij vergelijkt de prijs van een *carbon credit* bij herbebossing (momenteel dus ca. € 16,50) met de prijs voor een ton CO<sub>2</sub> in het Europese emissiehandelssysteem (ETS), die ten tijde van het schrijven van deze conclusie rond de € 82 ligt. Volgens Fossielvrij zou de prijs voor *carbon credits* hoger moeten liggen indien *carbon credits* daadwerkelijk de uitstoot van de luchtvaart zouden kunnen compenseren.

<sup>156</sup> Zie voor een uitgebreidere toelichting van de prijszetting van VERs: <https://www.goldstandard.org/blog-item/carbon-pricing-what-carbon-credit-worth>.

<sup>157</sup> Dagvaarding, nr. 284.

<sup>158</sup> <https://www.klm.nl/information/sustainability/compensate-co2-emissions>. Een link naar de tabel stond voorheen op de CO2ZERO-pagina van KLM.

<sup>159</sup> Dit is onderdeel van de tekst die Fossielvrij heeft weggelaten bij de weergave van uiting 12; zie Productie 45 KLM, p. 21.

154. De vergelijking gaat echter mank: de manier waarop prijzen voor VERs tot stand komen, staat geheel los van de manier waarop CO<sub>2</sub>-rechten via ETS tot stand komen. Voor VERs bestaat een "gewone" markt van vraag en aanbod, en het aanbod neemt toe in de vorm van nieuwe projecten. De prijs van een CO<sub>2</sub>-recht onder ETS komt tot stand op een veiling, en het aanbod van CO<sub>2</sub>-rechten wordt telkens opzettelijk verkleind, juist om de prijs op te drijven.<sup>160</sup> Hoe onvergelijkbaar de prijzen van de verschillende maatregelen zijn, blijkt al uit het feit dat bijbetaling voor SAF voor een ton CO<sub>2</sub>-uitstoot bijna het tienvoudige is van CO<sub>2</sub>-rechten onder ETS. Wanneer een passagier zijn of haar volledige aandeel in de uitstoot van een retourvlucht Bogota in economy class wil verminderen door inkoop van SAF (1002 kg CO<sub>2</sub>-uitstoot), betaalt hij/zij daarvoor € 729,10 (**Productie 61 KLM**).
155. Kortom: KLM rekent haar klanten de juiste prijs voor hun bijdrage aan herbebossingsprojecten. Het zou juist misleidend zijn als KLM een hogere prijs had gerekend, want dat zou zij consumenten voorspiegelen dat de *carbon credits* waar zij aan bijdragen, duurder zijn dan die in werkelijkheid zijn.

#### 4.4. Toekomstige technologische ontwikkelingen

##### 4.4.1. Vlootvernieuwing

156. Vlootvernieuwing heeft een substantiële impact op KLMs CO<sub>2</sub>-voetafdruk op de korte termijn. Vliegtuigen die efficiënter omgaan met brandstof, zoals de Boeing 787, de Embraer 195-E2, de Airbus A321neo en het nieuwe vrachtvliegtuig Airbus A350F zijn in de afgelopen jaren aangeschaft of worden in de nabije toekomst geleverd. Zij stoten tientallen procenten minder CO<sub>2</sub> uit per passagierskilometer (of, bij de A350F, in absolute zin).<sup>161</sup>
157. Fossilvrij betwist de uitingen van KLM daarover niet.<sup>162</sup> Fossilvrij stelt vooral dat efficiëntie in het verleden heeft geleid tot goedkopere vluchten, en daarmee tot meer vraag.<sup>163</sup> Dat mag kloppen voor het verleden, maar economen voorzien voor de toekomst dat de kosten van duurzaamheidsmaatregelen (al dan niet opgelegd door overheden) zodanig hoog zullen zijn, dat die de groei van de vraag naar vliegtravels juist zullen dempen. Bain & Company voorziet dat de kosten van verduurzaming de groei van de vraag vanuit en binnen Europa tussen 2019 en 2030 zullen dempen met 5-6% (**Productie 62 KLM**):<sup>164</sup>

---

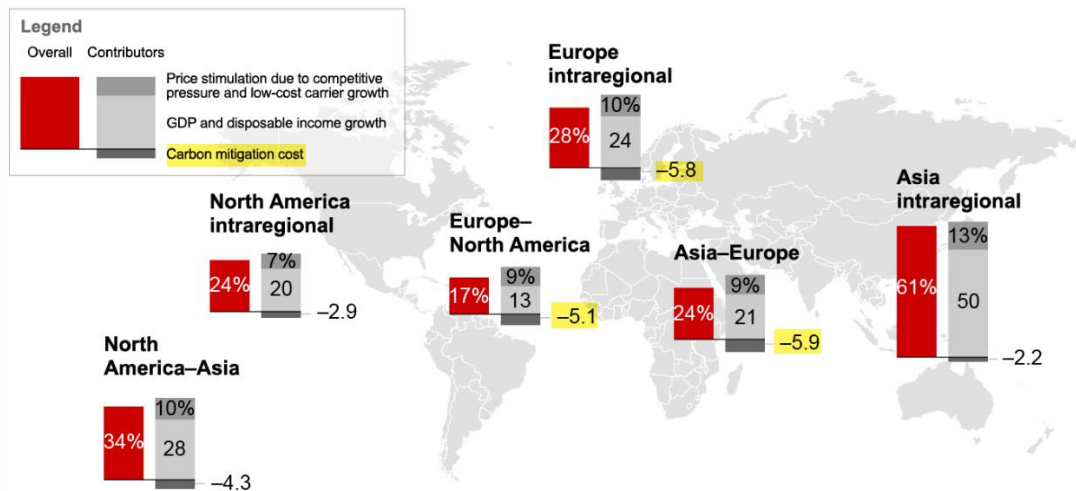
<sup>160</sup> Zie de hieraan gewijde pagina van de Europese Commissie: [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets_en) (niet in het Nederlands beschikbaar).

<sup>161</sup> Zie Klimaatactieplan KLM 2023 (Productie 30 KLM), p. 7 en 20.

<sup>162</sup> Dagvaarding, nr. 211 e.v.

<sup>163</sup> Dagvaarding, nr. 213-214.

<sup>164</sup> [https://www.bain.com/insights/air-travel-forecast-interactive/?gclid=EAIaIQobChMIIOeajcTKgAMVnoKDBx3zfAizEAAYASAAEgL97\\_D\\_BwE](https://www.bain.com/insights/air-travel-forecast-interactive/?gclid=EAIaIQobChMIIOeajcTKgAMVnoKDBx3zfAizEAAYASAAEgL97_D_BwE)



158. ING Bank stelt in haar Global Aviation Outlook van juli 2023 (**Productie 63 KLM**): "All in all, air travel is still expected to see long-term annual growth, but the figure will be closer to 3% than to the pre-pandemic 5-6% for the next two decades, with Europe probably seeing the lowest number."<sup>165</sup>
159. Bij de beoordeling van de uitingen van KLM moet bovendien niet gekeken worden de groei van "de luchtvaart", en helemaal niet naar de historische groei daarvan, maar naar KLMs eigen groeiprojecties. Die zijn met 1,95% per jaar veel bescheidener dan de voorziene groei van de industrie (2,9% per jaar)<sup>166</sup> én veel bescheidener dan de 5-8% historische groei per jaar die Fossilvrij aanhaalt.<sup>167</sup>
160. Fossilvrij stelt dat de mogelijkheden voor nog verdere verbetering van de efficiëntie van vliegtuigen die op (fossiele) brandstof vliegen, gering zijn.<sup>168</sup> KLM heeft daarover in haar uitingen echter geen verwachtingen uitgesproken, dus voor deze procedure is die stelling niet relevant.

#### 4.4.2. Operationele verbeteringen

161. Op de Website geeft KLM aan dat zij haar klimaatdoelstellingen niet alleen wil halen met SAF, maar ook met operationele verbeteringen en vlootvernieuwing (uiting 4). Als voorbeelden van operationele verbeteringen noemt zij maatregelen die het gewicht aan boord verminderen, zoals het meenemen van minder drinkwater op basis van statistische data over watergebruik aan boord, het gebruiken van lichter cateringmateriaal en een minder wegende verflaag aan de buitenkant van het toestel. KLM noemt ook een efficiënte manier om motoren te reinigen (schone motoren verbruiken minder brandstof), optimale vluchtplanning en andere

<sup>165</sup> <https://www.ing.com/Newsroom/News/Global-aviation-outlook-Air-fares-climb-higher-amid-the-unprecedented-recovery-of-travel.htm>

<sup>166</sup> Zie Klimaatactieplan KLM 2023 (Productie 30 KLM), p. 17.

<sup>167</sup> Linkergrafiek bij dagvaarding, nr. 214.

<sup>168</sup> Dagvaarding, nr. 215.

technieken die piloten kunnen hanteren.<sup>169</sup> Deze uitingen spelen geen rol in de dagvaarding.

162. KLM probeert operationele verbeteringen in de hele industrie aan te jagen, bijvoorbeeld met de Sustainable Flight Challenge. Op initiatief van werknemers van KLM<sup>170</sup> heeft SkyTeam, de alliantie van luchtvaartmaatschappijen waar KLM deel van uitmaakt, deze wedstrijd voor het eerst in 2022 georganiseerd. Het idee is dat elke deelnemende luchtvaartmaatschappij een zo duurzaam mogelijke vlucht probeert uit te voeren door alle operationele maatregelen in te zetten die zij tot haar beschikking heeft. Bij een interne inventarisatie van ideeën voor verduurzaming kwamen KLM-werknemers met 130 ideeën. Luchtvaartmaatschappijen kunnen prijzen winnen in diverse categorieën, zoals grootste CO<sub>2</sub>-reductie of beste innovatie. Zij delen de opgedane kennis met elkaar, zodat elke maatschappij in staat wordt gesteld de operaties optimaal te verduurzamen. In 2022 deden 16 luchtvaartmaatschappijen mee; in 2023 waren het er al 22.<sup>171</sup> De uitingen die Fossielvrij nieuw heeft overgelegd als Producties 54 en 60 Fossielvrij gaan hierover. Dit zijn geen uitingen in het kader van Fly Responsibly, CO2ZERO of de Real Deal dagen en hebben dus een heel andere context.
163. In het kader van operationele verbeteringen heeft KLM daarnaast gelobbyd voor een EU-brede verplichting voor CO<sub>2</sub>-neutrale grondoperaties op de grotere Europese luchthavens. Vliegtuigen die stilstaan op de luchthaven, hebben stroom nodig voor bijvoorbeeld verwarming en koeling van het vliegtuig. Zij gebruiken daarvoor een hulpmotor op kerosine (*auxiliary power unit*). Het gebruik van (groene) stroom die door de luchthaven wordt geleverd, vermindert de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dit is voor luchthavens echter een kostbare investering en kost luchtvaartmaatschappijen geld omdat het de "omdraaitijd" van het vliegtuig verlengt, waardoor het vliegtuig minder vluchten op een dag kan maken. In KLMs position paper over de Green Deal (**Productie 66 KLM**, p. 12) pleit zij voor strengere normen die ervoor zorgen dat de hulpmotor ook daadwerkelijk uitgeschakeld kan worden, en voor regels die ervoor zorgen dat de verplichtingen ook daadwerkelijk in elke lidstaat worden geïmplementeerd. KLM was een van de weinigen die openlijk dit standpunt uitdroeg.

#### 4.4.3. Innovaties

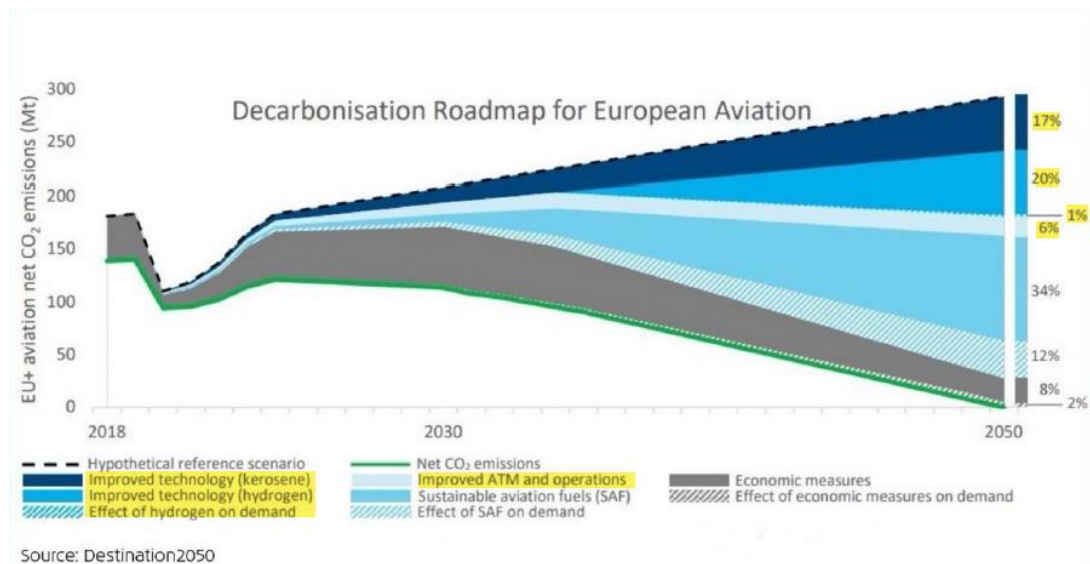
164. Fossielvrij uit verder haar twijfels bij de technologische ontwikkelingen die KLM voorziet vanaf 2035, in het bijzonder synthetische SAF (zie par. 4.2.5 hiervoor) en innovatieve toestellen, zoals Flying-V, vliegtuigen op waterstof en op elektriciteit.
165. Vooropgesteld: niemand kan in de toekomst kijken. KLMs concrete, door het Science Based Targets initiative (**SBTi**) geverifieerde klimaatdoelen gaan niet verder dan 2030. Aangezien het klimaatakkoord van Parijs voor 2030 alleen een tussendoel formuleert en het einddoel legt in 2050, wilde KLM op de Website in ieder geval een beeld schetsen van de maatregelen die haar kunnen helpen om in de verder gelegen toekomst verder te verduurzamen. Bij "Wat

<sup>169</sup> Zie **Productie 64 KLM**, een screenshot van de pagina's die te zien waren bij Lees Verder op p. 12 van Productie 45 KLM.

<sup>170</sup> Zie KLMs nieuwsbericht hierover van 7 mei 2022, **Productie 65 KLM**.

<sup>171</sup> Zie <https://www.klm.nl/information/sustainability/sustainable-flight-challenge> en <https://sustainableflightchallenge.com/default>.

de industrie kan doen" heeft KLM daarom een grafiek geplaatst van Destination 2050, een duurzaamheidsinitiatief van de Europese luchtvaartsector.<sup>172</sup> Daarin staan de verwachte bijdragen van de verschillende maatregelen (Productie 45 KLM, p. 29). De bijdragen van operationele vernieuwingen en vlootvernieuwing (efficiëntere en innovatieve toestellen) zijn hieronder geel gemarkeerd:



166. De technologische ontwikkelingen gaan snel. In haar Klimaatactieplan 2022 kon KLM nog slechts oppervlakkige verwachtingen uitspreken over verwachte ontwikkelingen: "*Electric, hydrogen, aerodynamic breakthroughs will take place for the regional and medium haul fleet between 2030 and 2040 at the earliest. For the long-haul fleet (...) this is expected to become a reality after 2040.*"<sup>173</sup> Het Klimaatactieplan 2023 geeft een gedetailleerdere visie (Productie 30, p. 34).
167. Airbus is zeer actief met het ontwikkelen van een vliegtuig op waterstof. Airbus verwacht dat haar waterstofaandrijvingsstelsel in 2025 technologisch rijp is en dat de eerste vliegtuigen op waterstof vanaf 2035 in gebruik genomen kunnen worden.<sup>174</sup> Op de website van Airbus is ook gedetailleerde informatie te vinden over de vooruitgang bij de ontwikkeling van hybride en elektrische vliegtuigen.<sup>175</sup>
168. Er zijn daarnaast allerlei start-ups die werken aan onder andere elektrische vliegtuigen voor regionale vluchten. Zo verwacht Maeve in 2029 een vliegtuig op de markt te brengen met een actieradius van 460 km en een laadtijd van 35 minuten.<sup>176</sup> Het Zweedse Heart Aerospace wil

<sup>172</sup> <https://www.destination2050.eu/>.

<sup>173</sup> Productie 2 Fossielvrij, p. 18.

<sup>174</sup> <https://www.airbus.com/en/innovation/low-carbon-aviation/hydrogen/zeroe>: "Through future ground and flight testing, we expect to achieve a mature technology readiness level for a hydrogen-combustion propulsion system by 2025." Het bijbehorende filmpje vermeldt: "Estimated entry into service: 2035." Voordat een nieuw vliegtuigmodel in gebruik mag worden genomen, ondergaat het jarenlang veiligheidstesten en certificeringsprocedures.

<sup>175</sup> <https://www.airbus.com/en/innovation/low-carbon-aviation/hybrid-and-electric-flight>.

<sup>176</sup> <https://maeve.aero/maeve-01>.

in 2028 een vliegtuig met een actieradius van 200 km laten vliegen, en heeft er daar al 230 van verkocht aan luchtvaartmaatschappijen uit de VS en Canada.<sup>177</sup> Het Engels-Amerikaanse ZeroAvia ontwikkelt een hybride waterstof-elektrische motor voor vliegtuigen en verwacht de eerste versie in 2025 commercieel op de markt te brengen.<sup>178</sup>

169. KLM probeert ook op het gebied van innovatie de ontwikkelingen aan te jagen. Haar samenwerking met de TU Delft bij de ontwikkeling van het Flying V-toestel en de proef met duurzaam taxiën stonden al op de Website.
170. Bij de mondelinge behandeling in de ontvankelijkheidsfase vertelde KLM over haar pilot met SATAVIA.<sup>179</sup> Dit Engelse bedrijf ontwikkelt software om vliegtuigen te helpen contrails te voorkomen (condenssporen in de lucht die verantwoordelijk zijn voor non-CO<sub>2</sub>-effecten van de luchtvaart). De software berekent in welke luchtlagen de kans groot is dat contrails zullen ontstaan, en geeft dan een advies voor een aangepaste route. De pilot loopt momenteel; KLM heeft al meer dan 9.700 vluchten met de software uitgevoerd. De tussentijdse resultaten zien er goed uit. Aan het einde van de pilot zal KLM de resultaten analyseren.
171. Voorbeelden van andere ontwikkelingen zijn:
  - i. In oktober 2022 kondigden de onderhoudsdivisies van Air France en KLM een samenwerking aan met de Amerikaanse start-up Ampaire, die werkt aan een hybride-elektrisch vliegtuig (**Productie 67 KLM**). Door deze samenwerking proberen de onderhoudsdivisies ervoor te zorgen dat zij straks de kennis en vaardigheden hebben die nodig zijn om (al dan niet hybride) elektrische vliegtuigen te onderhouden.
  - ii. KLM investeert sinds oktober 2022 via haar dochtermaatschappij Transavia in start-up Fly with Lucy (LUCY), die vanaf 2026 vanaf regionale luchthavens passagiersvluchten voor zakenreizigers wil aanbieden met elektronische vliegtuigen (**Productie 68 KLM**).
  - iii. In april 2023 kondigde KLM een samenwerking aan met het AeroDelft studententeam van de TU Delft (**Productie 69 KLM**). Dat team is bezig een prototype te bouwen voor een vliegtuig op waterstof om zo de kennis en ontwikkelingen op dit vlak te vergroten.
  - iv. Eind augustus 2023 voerde KLM twee dagen lang met genodigden 18 lesvluchten uit met een elektrisch vliegtuig. Op die manier vergaart KLM kennis over wat implementatie van deze techniek zou kunnen betekenen voor KLMs logistiek en de benodigde infrastructuur. Zie het persbericht hierover van 30 augustus 2023 (**Productie 70 KLM**).

---

<sup>177</sup> <https://sifted.eu/articles/bill-gates-heart-electric-planes/> en <https://heartaerospace.com/es-30/>.

<sup>178</sup> <https://zeroavia.com/about-us/>.

<sup>179</sup> Zie spreekantekeningen KLM 20 april 2023, nr. 20; Klimaatactieplan KLM 2023 (Productie 30 KLM), p. 26.



172. Er zijn geen garanties te geven over hoe snel deze ontwikkelingen zullen leiden tot emissievrije vliegtuigen in de lucht. Het kan tegenvallen, zoals Fossielvrij verwacht, maar het kan juist ook meevallen. Lange tijd dacht niemand dat windparken op zee gerealiseerd konden worden zonder subsidie, maar in 2018 was het toch zo ver.<sup>180</sup> Over de levensvatbaarheid van elektrische auto's was men lange tijd sceptisch, maar nu is Tesla fabrikanten als Volkswagen ver voorbij gestreefd.<sup>181</sup> Het is duidelijk dat veel talentvolle mensen met volle energie aan het werken zijn aan innovaties om de luchtvaart duurzamer te maken. KLM ziet het als haar taak om die ontwikkelingen te stimuleren. En zij heeft alle recht om daarover met consumenten te communiceren.<sup>182</sup>

## 5. JURIDISCH KADER VOOR DUURZAAMHEIDSCLAIMS

### 5.1. Inleiding

173. Omdat een zaak over duurzaamheidsclaims nog niet vaak is voorgelegd aan de rechter zal KLM (net als Fossielvrij heeft gedaan in de dagvaarding) eerst wat uitgebreider ingaan op het juridisch kader met betrekking tot duurzaamheidsclaims. Dit is uiteraard niet bedoeld om "college te geven"; KLM hoopt uw rechtbank enkele nuttige handvatten te geven om tot een beoordeling van deze zaak te komen.
174. Nederland kent geen wettelijke bepalingen die specifiek betrekking hebben op duurzaamheidsclaims. Duurzaamheidsclaims worden in Nederland bestreken door de algemene normen in de Wet oneerlijke handelspraktijken (**Wet OHP**, afdeling 6.3.3A BW, artikel 6:193a BW e.v.). De Wet OHP vormt de Nederlandse implementatie van de Europese Richtlijn oneerlijke handelspraktijken (**Richtlijn OHP**).<sup>183</sup> De Wet OHP heeft betrekking op handelspraktijken van handelaren die zijn gericht tot consumenten (B2C). De Wet OHP is niet van toepassing op interacties tussen consumenten onderling (C2C) en tussen handelaren onderling (B2B).
175. In het navolgende wordt daarom eerst uitleg gegeven over de werking en structuur van de Wet OHP, waarna nader wordt ingegaan op misleidende handelspraktijken. Vervolgens passeren diverse bronnen van uitleg van de Wet OHP met betrekking tot duurzaamheidsclaims de revue. Daarna worden de verschillende stappen behandeld die een rechtbank moet doorlopen wanneer zij reclame-uitingen langs de lat van de Wet OHP legt.

---

<sup>180</sup> <https://nos.nl/artikel/2223343-nederland-krijgt-eerste-subsidieloze-windmolenpark-op-zee-ter-wereld> (19 maart 2018).

<sup>181</sup> Op 9 september 2023 was de beurswaarde van Volkswagen AG € 57 miljard, waar de beurswaarde van Tesla \$ 778 miljard bedroeg.

<sup>182</sup> Daaraan doen Producties 42 en 43 Fossielvrij niets af. Productie 42 is geeft slechts de opinie weer van een journalist. Productie 43 is een waarschuwing dat vliegmaatschappijen niet door kunnen gaan zonder geloofwaardige duurzaamheidsmaatregelen (die neemt KLM) en is een pleidooi voor subsidies voor de luchtvaartindustrie om die te ondersteunen in verduurzaming.

<sup>183</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 ("Richtlijn oneerlijke handelspraktijken"), *PbEU* 2005, L 149/22.

Dit mondt uit in een beslismodel (**Beslismodel**) dat als hulpmiddel kan dienen bij de beoordeling van de reclame-uitingen van KLM die het onderwerp zijn van deze zaak. KLM legt het Beslismodel over als **Productie 71 KLM**.

## 5.2. Werking en structuur van de Wet oneerlijke handelspraktijken (OHP)

176. Artikel 6:193a(1) BW geeft een aantal definities, waarvan de volgende relevant zijn voor deze zaak:

**consument:** natuurlijk persoon die niet handelt in de uitoefening van een beroep of bedrijf;

**handelaar:** natuurlijk persoon of rechtspersoon die handelt in de uitoefening van een beroep of bedrijf of degene die ten behoeve van hem handelt;

**handelspraktijk:** iedere handeling, omissie, gedraging, voorstelling van zaken of commerciële communicatie, met inbegrip van reclame en marketing, van een handelaar, die rechtstreeks verband houdt met de verkoopbevordering, verkoop of levering van een product aan consumenten;

**besluit over een overeenkomst:** een door een consument genomen besluit over de vraag of, en, zo ja, hoe en op welke voorwaarden hij een product koopt, geheel of gedeeltelijk betaalt, behoudt of van de hand doet, of een contractueel recht uitoefent in verband met het product, ongeacht of de consument overgaat tot handelen.

177. De Wet OHP kent een gelaagde structuur. De wet bevat allereerst een algemene norm voor oneerlijke handelspraktijken (artikel 6:193b(2) BW). Een handelspraktijk is oneerlijk als een handelaar (a) in strijd handelt met "de vereisten van professionele toewijding" en (b) het vermogen van de gemiddelde consument om een geïnformeerd besluit te nemen merkbaar is beperkt of kan worden beperkt, waardoor de gemiddelde consument een besluit over een overeenkomst neemt of kan nemen dat hij anders niet had genomen (dit laatste vereiste wordt ook wel het "manipulatievereiste" genoemd). Volgens de Richtlijn OHP moet het hierbij gaan om een handelspraktijk die het economische gedrag van de gemiddelde consument "*wezenlijk verstoort of kan verstoren*".<sup>184</sup> Daarvoor is nodig dat redelijkerwijs aannemelijk is dat de onjuistheid of onvolledigheid het economische gedrag van de gemiddelde consument kan beïnvloeden, dat wil zeggen: van materieel belang is voor de beslissing van de gemiddelde consument over een overeenkomst.<sup>185</sup> Geparafraseerd komt het erop neer dat de oneerlijke gedraging in de interactie tussen de handelaar en de consument (*ten minste*) een voor het besluit van de consument (*mede*) *doorslaggevende factor* moet betreffen.<sup>186</sup>

178. Naast de algemene norm voor oneerlijke handelspraktijken uit artikel 6:193b(2) BW kent de wet specifieke normen op grond waarvan een handelspraktijk in het bijzonder oneerlijk is; een handelspraktijk is in het bijzonder oneerlijk als deze misleidend is in de zin van de artikelen 6:193c t/m 6:193f BW, of als het een agressieve handelspraktijk betreft in de zin

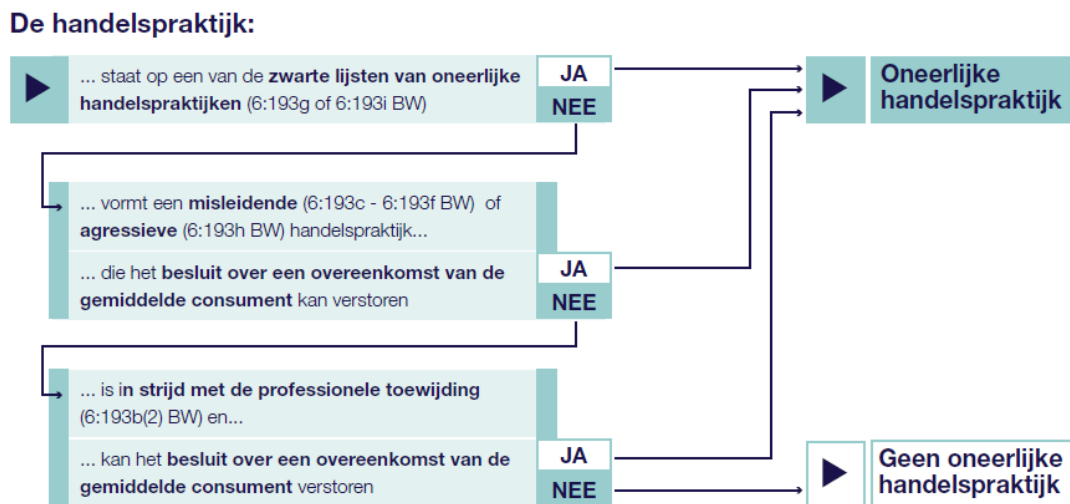
<sup>184</sup> Richtlijn OHP, artikel 5(2).

<sup>185</sup> HR 27 november 2009, NJ 2014/201 (*World Online*), r.o. 4.10.4.

<sup>186</sup> D.W.F. Verkade, *Oneerlijke handelspraktijken jegens consumenten* (Mon. BW nr. B49a) 2016/31.

van artikel 6:193h BW. Ook bij deze specifieke normen moet voldaan zijn aan het manipulatievereiste wil de betreffende handelspraktijk als oneerlijk gelden. Ten slotte bevatten de artikelen 6:193g en 6:193i BW de zogenoemde zwarte lijsten van handelspraktijken die onder alle omstandigheden oneerlijk zijn, en dus onrechtmatig.

- 179. Om te bepalen of een handelspraktijk oneerlijk is, is het allereerst zaak om te kijken of de handelspraktijk in een van de zwarte lijsten voorkomt. Als dat het geval is, is de handelspraktijk altijd oneerlijk, ongeacht of voldaan is aan het manipulatievereiste. Als de handelspraktijk niet op een zwarte lijst voorkomt, is de vraag of de handelspraktijk anderszins misleidend of agressief is op grond van de artikelen 6:193c-6:193f BW of artikel 6:193h BW. De bepaling met de algemene norm over "vereisten van professionele toewijding" komt uitsluitend in beeld als geen sprake is van een misleidende of agressieve handelspraktijk.
- 180. Schematisch ziet de structuur van de Wet OHP er als volgt uit:



### 5.3. Misleidende handelspraktijken

- 181. De zwarte lijsten en de bepalingen over agressieve handelspraktijken spelen in de voorliggende zaak geen rol. Fossielvrij stelt dat KLM zich schuldig zou maken aan misleidende handelspraktijken. Misleidende handelspraktijken kunnen worden onderverdeeld in twee categorieën: misleidende handelingen (artikel 6:193c BW) en misleidende omissies (artikel 6:193d BW).
- 182. Een handeling is misleidend als informatie wordt verstrekt die feitelijk onjuist is of die de consument misleidt of kan misleiden, al dan niet door de algemene presentatie van de informatie. De informatie waar deze bepaling op ziet, betreft onder meer informatie over de aard, de voornaamste kenmerken (zoals de beschikbaarheid, voordelen, uitvoering en risico's), de kwaliteit, de prijs en/of prijsberekening van een product of dienst (zie de niet-limitatieve opsomming in artikel 6:193c(1) BW).

183. Een handelspraktijk is ook misleidend als essentiële informatie wordt weggelaten of op onduidelijke, onbegrijpelijke of dubbelzinnige wijze wordt verstrekt (misleidende omissie). Het begrip essentiële informatie wordt niet gedefinieerd in de Richtlijn OHP of de Wet OHP. Uit artikel 7 leden 1 en 2 van de Richtlijn OHP blijkt dat als zodanig moet worden aangemerkt informatie die de gemiddelde consument, naargelang de context, nodig heeft om een geïnformeerd besluit over een transactie te nemen en waarvan weglating de gemiddelde consument er dus toe kan brengen een besluit over een transactie te nemen dat hij anders niet had genomen.<sup>187</sup> Artikel 6:193d(4) BW bevat een belangrijke nuancing: bij de beoordeling of essentiële informatie is weggelaten, worden de feitelijke context, de beperkingen van het communicatiemedium en de maatregelen die zijn genomen om de informatie langs andere wegen ter beschikking van de consument te stellen in aanmerking genomen.
184. Van misleiding zal met name sprake kunnen zijn indien door de handelaar verstrekte informatie onjuist of onvolledig is (vgl. artikel 6:193j BW). Voor beide categorieën handelspraktijken (misleidende handeling en misleidende omissie) geldt dat pas sprake kan zijn van een *misleidende* handelspraktijk (en daardoor een oneerlijke handelspraktijk) als voldaan is aan het al eerder genoemde manipulatievereiste. De feitelijke vaststelling van een onjuiste of onvolledige mededeling brengt dus op zichzelf nog niet mee dat de betreffende mededeling ook een misleidende handelspraktijk vormt. Er dient immers nog te worden voldaan aan het manipulatievereiste.
185. Daarnaast bepaalt artikel 6:193(b)(4) BW dat de gangbare en rechtmatige reclamepraktijk waarbij overdreven uitspraken worden gedaan of uitspraken die niet letterlijk dienen te worden genomen, een reclame op zich niet oneerlijk maken. Het is dus toegestaan om uitspraken te doen die – voor de gemiddelde consument kenbaar – niet letterlijk dienen te worden genomen. Termen in reclameboodschappen van subjectief-appreciërende strekking (mooi, lekker e.d.) moeten niet beschouwd worden als "informatie" in de zin van artikel 6:193c, althans niet of bezwaarlijk als informatie die zich leent voor beoordeling als feitelijk onjuist of misleidend.<sup>188</sup>

---

<sup>187</sup> HvJEU 8 februari 2017, Zaak C-562/15, *IER* 2017/42 (*Carrefour/Intermarché*), r.o. 30 en 31.

<sup>188</sup> D.W.F. Verkade, *Oneerlijke handelspraktijken jegens consumenten* (Mon. BW nr. B49a) 2016/36.

#### 5.4. Maatstaf: de gemiddelde consument

186. Bij de beoordeling of sprake is van een misleidende handelspraktijk moet de nationale rechter uitgaan van de vermoedelijke verwachting van een gemiddeld geïnformeerde, omzichtige en oplettende gewone consument.<sup>189</sup> Bij de beoordeling van het effect van een handelspraktijk wordt de interpretatie van die handelspraktijk door de gemiddelde consument dus als uitgangspunt en maatstaf genomen.<sup>190</sup>
187. Omdat de "gemiddelde consument" een centrale positie inneemt in het systeem van de Wet OHP is het belangrijk om een goed begrip te hebben van de invulling die in de rechtspraak is gegeven aan deze fictieve maatman. Volgens het standaardarrest *Gut Springenheide* is de gemiddelde consument gemiddeld geïnformeerd, omzichtig en oplettend.<sup>191</sup> Verkade merkt hierover op:<sup>192</sup>

*"Het Hof van Justitie koos in zijn jurisprudentie dus voor een relatief bekwame maatman, en niet – zoals bij het Hof verdedigd was – voor (bijv.) 'een consument die slechts oppervlakkig en kritiekloos kennis neemt van de reclame'."*

188. Zo wordt de gemiddelde consument volgens het HvJ niet snel misleid door suggestieve productnamen (bijvoorbeeld "Clinique" voor consumentencosmetica) of verpakkingen die meer voordeel suggereren dan daadwerkelijk wordt gegeven (bijvoorbeeld: een verpakking van een Mars-reet die 10% groter is dan normaal, maar waarop een aanzienlijk groter deel van de verpakking gemarkeerd is als voordeel).<sup>193</sup>
189. In de Nederlandse rechtspraak is aangenomen dat van de gemiddelde consument mag worden verwacht dat hij bereid is zich in de aangeboden informatie te verdiepen, maar niet dat hij beschikt over specialistische of bijzondere kennis en ervaring (behoudens het geval dat de reclame zich uitsluitend op personen met dergelijke kennis en ervaring richt).<sup>194</sup> Hierbij wordt de gemiddelde consument in beginsel in staat geacht om verstrekte informatie op waarde te schatten en om zo nodig nadere informatie te zoeken, waarna vervolgens de informatie uit verschillende bronnen met elkaar in verband wordt gebracht.<sup>195</sup> In lijn met dit uitgangspunt

<sup>189</sup> HvJEU 16 juli 1998, zaak C-210/96, Jur. 1998, p. I-4657 (*Gut Springenheide*), r.o. 37.

<sup>190</sup> Zie o.a. B.B. Duivenvoorde, *The consumer benchmarks in the Unfair Commercial Practices Directive*, PhD Universiteit van Amsterdam 2014.

<sup>191</sup> HvJEU 16 juli 1998, zaak C-210/96, Jur. 1998, p. I-4657 (*Gut Springenheide*), r.o. 30-32.

<sup>192</sup> D.W.F. Verkade, *Ooneerlijke handelspraktijken jegens consumenten* (Mon. BW nr. B49a) 2016/29.

<sup>193</sup> HvJEU 2 februari 1994, zaak C-315/92, Jur. 1994, p. I-00317 (*Clinique*), HvJEU 6 juli 1995, zaak C-470/93, Jur. 1995, p. I-1923 (*Mars*). Zie verder ook HvJEU 16 september 1999, zaak C-220/98, Jur. 2000, p. I-117 (*Lifting*). In de Clinique-zaak oordeelde het hof dat de omstandigheid dat de term "Clinique" het beeld van een ziekenhuis of een medische behandeling oproept niet volstaat om een misleidende werking toe te schrijven aan die benaming. In de Mars-zaak oordeelde het hof dat de vermelding "+ 10%" op de actieverpakking van een Mars-reet, terwijl de strook met de vermelding "+ 10%" op de verpakking aanzienlijk meer dan 10% van de verpakking beslaat, voor een consument met een gemiddeld onderscheidingsvermogen niet misleidend is. In de Lifting-zaak oordeelde het hof dat een gemiddeld geïnformeerde, omzichtige en oplettende gewone consument op het eerste gezicht niet hoeft te verwachten, dat een crème waarvan de benaming het woord "lifting" bevat een blijvende werking zou hebben.

<sup>194</sup> HR 27 november 2009, NJ 2014/201 (*World Online*).

<sup>195</sup> Rb. Den Haag 30 januari 2019, ECLI:NL:RBDHA:2019:616 (*Varkens in Nood/Vlees.nl*), r.o. 4.11.

hanteren de Reclame Code Commissie (**RCC**) en het College van Beroep (**CvB**) van de Stichting Reclame Code als vaste lijn in hun beslissingen dat de gemiddelde consument kennis neemt van reclame-uitingen in hun geheel.<sup>196</sup>

## 5.5. Bronnen van uitleg met betrekking tot de Wet OHP voor duurzaamheidsclaims

### 5.5.1. De OHP-Richtsnoeren van de Europese Commissie

190. De Europese Commissie (**EC**) heeft in december 2021 geüpdatete richtsnoeren gepubliceerd met betrekking tot de interpretatie en toepassing van de Richtlijn OHP (**OHP-Richtsnoeren**).<sup>197</sup>
191. De OHP-Richtsnoeren behandelen onder meer de belangrijkste concepten uit de Richtlijn OHP (zoals de algemene werking van de richtlijn, en het begrip "de gemiddelde consument"). Daarnaast bevatten de OHP-Richtsnoeren een hoofdstuk over de toepassing van de OHP-Richtlijn op specifieke terreinen (hoofdstuk 4). Onder de kop "duurzaamheid" wordt onder meer ingegaan op milieucclaims (par. 4.1.1 e.v.). Anders dan Fossielvrij stelt in de dagvaarding vormen de OHP-Richtsnoeren geen (volledige) weergave van de huidige normen en jurisprudentie op het gebied van duurzaamheidsclaims. In de OHP-Richtsnoeren geeft de EC haar visie over hoe de Richtlijn OHP zou moeten worden uitgelegd en toegepast. De OHP-Richtsnoeren hebben geen status van wet, en zijn niet bindend. Het is aan het HvJEU voorbehouden om de Richtlijn OHP bindend uit te leggen.
192. De EC benadrukt in de OHP-Richtsnoeren dat bedrijven moeten kunnen communiceren over hun inspanningen op milieugebied, zolang hun "groene claims" niet oneerlijk zijn:<sup>198</sup>

*"Zolang "groene claims" niet oneerlijk zijn, wordt het gebruik ervan door de richtlijn niet verboden. Integendeel, de richtlijn oneerlijke handelspraktijken kan handelaren die in de milieuprestaties van hun producten investeren, helpen door hen in staat te stellen deze inspanningen op transparante wijze aan de consumenten te*

<sup>196</sup> Zie bijv. CvB RCC 3 mei 2023, doss. 2022/00499 (*Eneco*), r.o. 6.4.: "Beoordeeld dient (...) te worden of bedoelde nuancering (de koppeling van de claim aan de opwekking van de stroom) voldoende duidelijk uit de uiting in zijn geheel en de context daarvan blijkt" en RCC 28 juni 2022, dossiernr. 2022/00100 (*Shell II CO<sub>2</sub>-neutralisatie*): "Anders dan in dossier 2021/00190 wordt in de huidige uiting in de eerste plaats gesproken over 'compenseren' als zodanig. De Commissie noemt in dit verband de volgende tekst: "Compenseer CO<sub>2</sub>-uitstoot (...) Het is belangrijk om CO<sub>2</sub>-uitstoot zoveel mogelijk te verminderen. Lukt dat niet? Dan kun je samen met Shell rekening houden met het milieu door CO<sub>2</sub>-uitstoot te compenseren." Deze woorden impliceren dat Shell in enige mate CO<sub>2</sub>-uitstoot compenseert. Er wordt immers niet gesproken over compensatie van "de" CO<sub>2</sub>-uitstoot. De Commissie acht deze woorden voldoende relativerend mede gelet op hetgeen in dossier 2021/00190 is overwogen, te weten dat aannemelijk is dat Shell in enige mate CO<sub>2</sub>-uitstoot compenseert. Het voorgaande citaat leidt daarom op zichzelf genomen niet tot het oordeel dat (opnieuw) sprake is van een absolute milieucclaim. Met deze constatering kan echter niet worden volstaan, nu de uiting in haar geheel moet worden bekeken en naar het oordeel van de Commissie daarentegen wel sprake is van een absolute milieucclaim waar in de uiting eveneens stellig wordt beweerd dat de door de het verbruik van de brandstoffen van Shell veroorzaakte CO<sub>2</sub>-vervuiling volledig wordt gecompenseerd."

<sup>197</sup> Mededeling van de Commissie — Richtsnoeren met betrekking tot de uitlegging en toepassing van Richtlijn 2005/29/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende oneerlijke handelspraktijken van ondernemingen jegens consumenten op de interne markt, C/2021/9320. De OHP-Richtsnoeren zijn raadpleegbaar via de link [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=uriserv:OJ.C\\_.2021.526.01.0001.01.NLD](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=uriserv:OJ.C_.2021.526.01.0001.01.NLD).

<sup>198</sup> OHP-Richtsnoeren, p. 73.



*communiceren en door concurrenten te beletten misleidende milieucclaims te presenteren."*

193. De EC geeft in de OHP-Richtsnoeren het volgende voorbeeld over het claimen van CO<sub>2</sub>-neutraliteit en CO<sub>2</sub>-compensatieclaims:<sup>199</sup>

*"Handelaren claimen steeds vaker koolstofneutraliteit door te investeren in projecten waarmee CO<sub>2</sub>-emissies worden gecompenseerd. Een autoverhuurbedrijf biedt klanten bijvoorbeeld de mogelijkheid om "CO<sub>2</sub>-neutraal te rijden" wanneer zij kiezen voor een optie waarmee emissies worden gecompenseerd. Deze praktijk kan problematisch zijn als de milieu-integriteit van de onderliggende koolstofkredieten gering is of als deze niet juist worden verrekend, met als gevolg dat zij geen daadwerkelijke en extra emissiereductie inhouden. Claims ten aanzien van koolstofverwijderingen moeten betrouwbaar, robuust, transparant, controleerbaar, verifieerbaar, geloofwaardig en gecertificeerd zijn, moeten worden gemeld, mogen de maatregelen in emissiesectoren voor het terugdringen van emissies op korte termijn niet ondermijnen, moeten additionaliteit garanderen en een correcte berekening van koolstofverwijderingen in nationale broeikasgasinventarissen waarborgen. Een nationale consumentenautoriteit stelde in haar richtsnoeren vast dat de consument naar behoren moet worden geïnformeerd over de werking van de maatregelen waarmee CO<sub>2</sub>-emissies worden gecompenseerd, zoals het aantal kilometers dat volledig wordt gecompenseerd en de manier waarop dat gebeurt, en hoe en waar die compensatie wordt berekend."*

194. De EC verwijst in de laatste zin van het bovenstaande voorbeeld naar de eerste versie van de Leidraad duurzaamheidsclaims van de Nederlandse Autoriteit Consument & Markt (ACM). De EC is dus, net als de ACM (waarover later meer) van mening dat CO<sub>2</sub>-compensatieclaims zijn toegestaan, zij het onder bepaalde voorwaarden.

195. De EC stelt dat groene claims misleidend kunnen zijn als zij bestaan uit vage en algemene beweringen over milieueffecten, maar dat er een kleinere kans is dat dergelijke claims misleidend zijn als ze worden aangevuld met duidelijke specificaties of toelichtingen over het milieueffect van het product. Zo kan de handelaar aanvullende informatie geven op zijn website, mits die informatie duidelijk en begrijpelijk is voor de gemiddelde consument. Dit geldt met name als er in het gebruikte medium geen ruimte is voor de aanvullende informatie (zoals op een reclamebord):<sup>200</sup>

*"Indien op de verpakking van producten en/of via andere communicatiekanalen (zoals affiches, reclameborden, tijdschriften) milieucclaims worden gedaan en er weinig ruimte voor specificaties bestaat, moet de consument uit de plaats van de belangrijkste milieucclaim en van de aanvullende informatie over de claim het*

<sup>199</sup> OHP-Richtsnoeren, p. 77.

<sup>200</sup> OHP-Richtsnoeren, p. 80. Met de laatste zin wordt bedoeld dat er geen ruimte is om de milieucclaim te preciseren, dus ook niet op bijv. de website, zodat precisering volledig achterwege blijft.

*verband tussen de claim en die informatie kunnen afleiden. Als er geen aanvullende informatie wordt verstrekt of deze op onduidelijke of dubbelzinnige wijze wordt verstrekt, kan dit als misleiding worden aangemerkt, naargelang de beoordeling van de omstandigheden van het concrete geval. Als er geen ruimte is om de milieuclaim te preciseren, dient de claim in de regel achterwege te blijven."*

#### 5.5.2. De Leidraad duurzaamheidsclaims van de Autoriteit Consument & Markt

196. In juni 2023 publiceerde de ACM de geactualiseerde Leidraad duurzaamheidsclaims (**Productie 72 KLM**).<sup>201</sup> Deze herziene versie bevat de huidige interpretaties van de ACM en vervangt de eerste versie uit januari 2021 (**Leidraad 2021**).<sup>202</sup> Met de Leidraad duurzaamheidsclaims beoogt de ACM handvatten te geven aan bedrijven voor het formuleren en evalueren van duurzaamheidsclaims. Dit doet de ACM door het geven van "vuistregels", uitleg en praktische voorbeelden. De ACM zegt over die voorbeelden.<sup>204</sup>

*"De voorbeelden dienen als illustraties van duurzaamheidsclaims die mogelijk misleidend zijn of juist voldoen aan de regels. Of een claim daadwerkelijk misleidend is, hangt af van de omstandigheden van het geval."*

197. Net als de OHP-Richtsnoeren heeft de Leidraad duurzaamheidsclaims geen status van wet. De inhoud is dus niet bindend.
198. De Leidraad duurzaamheidsclaims bevestigt dat het luchtvaartmaatschappijen is toegestaan om te communiceren over hun duurzaamheidsinspanningen. De Leidraad 2021, die van toepassing was ten tijde van de dagvaarding, gaf een voorbeeld van een duurzaamheidsuiting die een luchtvaartmaatschappij mocht doen (p. 9):

*Gelet op de totale CO<sub>2</sub> uitstoot van de luchtvaartmaatschappij kunnen de claims dat zij "de groenste" is en "de laagste CO<sub>2</sub> uitstoot heeft" in onderlinge samenhang misleidend zijn omdat deze een positiever beeld van het bedrijf schetsen dan de feiten rechtvaardigen. De luchtvaartmaatschappij mag wel claimen dat zij de laagste CO<sub>2</sub> uitstoot heeft per passagierskilometer in vergelijking met de 4 andere grote Europese luchtvaartmaatschappijen.*

<sup>201</sup> De Leidraad duurzaamheidsclaims is raadpleegbaar via <https://www.acm.nl/system/files/documents/acm-leidraad-duurzaamheidsclaims-versie-2.pdf>.

<sup>202</sup> De Leidraad 2021 is te vinden op: <https://www.acm.nl/nl/publicaties/leidraad-duurzaamheidsclaims>.

<sup>203</sup> Leidraad duurzaamheidsclaims, p. 6.

<sup>204</sup> Leidraad duurzaamheidsclaims, p. 6.

199. Die Leidraad 2021 bevestigde overigens ook dat gebruik van het woord "CO<sub>2</sub>-neutraal" wanneer CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt gecompenseerd door herbebossing, niet misleidend is wanneer de achterliggende berekeningen kloppen (p. 13):

De claim klimaatneutraal of CO<sub>2</sub>-neutraal mag u alleen gebruiken als er een berekening is gemaakt van de totale uitstoot van klimaatgassen door het product of bedrijf, en de totale uitstoot nul is. Dit kan bijvoorbeeld mede bereikt zijn door het investeren in CO<sub>2</sub> compensatieprojecten.<sup>42</sup>

200. De Leidraad duurzaamheidsclaims uit 2023 vermeldt over CO<sub>2</sub>-compensatieclaims het volgende:<sup>205</sup>

**"CO<sub>2</sub>-compensatieclaims**

*Bedrijven proberen de uitstoot die zij veroorzaken steeds vaker te compenseren. CO<sub>2</sub>-compensatie is geen alternatief voor het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Ook met gebruik van compensatie heeft de CO<sub>2</sub>-uitstoot alsnog plaatsgevonden, deze wordt hierdoor niet ongedaan gemaakt. Om de klimaatdoelen van Parijs te behalen is het noodzakelijk om alle CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen. CO<sub>2</sub>-compensatie mag geen vertekend beeld geven. Het kan wel een manier zijn om consumenten en bedrijven de mogelijkheid te bieden om bij te dragen aan projecten die CO<sub>2</sub> uit de lucht halen of verminderen. Uit onderzoek blijkt dat consumenten informatie over CO<sub>2</sub>-compensatie moeilijk begrijpen.*

*Gebruik geen absolute claims op basis van CO<sub>2</sub>-compensatie, zoals klimaatneutraal of net zero. Dit soort claims kunnen snel misleidend zijn, zelfs als u deze claims uitlegt. Consumenten snappen namelijk niet direct dat het compenseren van CO<sub>2</sub> het product zelf niet minder schadelijk maakt voor het milieu/klimaat.*

**Formuleren van CO<sub>2</sub>-compensatieclaims**

*Doet u een claim over CO<sub>2</sub>-compensatie? Informeer consumenten dan duidelijk en feitelijk. Leg aan consumenten in objectieve termen uit wat CO<sub>2</sub>-compensatie is. Maak duidelijk dat CO<sub>2</sub>-compensatie er niet voor zorgt dat een product minder schadelijk is voor het milieu, maar dat u de CO<sub>2</sub>-uitstoot van uw product door middel van projecten compenseert. Maak daarnaast duidelijk hoe CO<sub>2</sub>-compensatie tot stand komt, bijvoorbeeld door aan te geven om welke projecten het gaat, hoeveel CO<sub>2</sub> er wordt gecompenseerd en hoe dit is berekend.*

**Let op!**

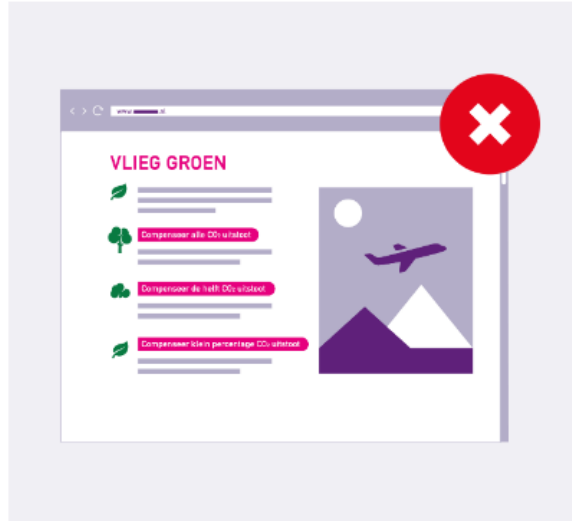
*Onafhankelijk gecertificeerde of gecontroleerde projecten voor CO<sub>2</sub>-compensatie zijn vaak betrouwbaarder dan projecten zonder onafhankelijke controle. Toch zijn er verschillen in kwaliteit en eisen tussen de onafhankelijke controleurs. Let bij CO<sub>2</sub>-compensatie op de risico's en betrouwbaarheid van de gebruikte CO<sub>2</sub>-compensatieprojecten."*

<sup>205</sup> Leidraad duurzaamheidsclaims, p. 15.

201. In de Leidraad duurzaamheidsclaims staan (ook) twee concrete voorbeelden die specifiek betrekking hebben op CO<sub>2</sub>-compensatieclaims in het kader van de verkoop van vliegtickets.<sup>206</sup>

### Voorbeeld Luchtvaart

- ✖ **Fout:** Als consumenten op de website van een ticketaanbieder een vliegticket kopen, verschijnt de optie *Vlieg groen*. Onder de optie staat een tekstblok met ernaast een groen blaadje. In de tekst staat: *Wist je dat het tegenwoordig mogelijk is om CO<sub>2</sub> door bomen te laten absorberen? Hierdoor kan je je CO<sub>2</sub>-uitstoot van vliegen tenietdoen. Door deze optie te gebruiken, kan jij nu volledig groen vliegen! Vliegschaamte is dus niet meer nodig, je vliegreis wordt met deze optie klimaat-neutraal. Het geldt dat jij extra betaalt voor de optie voor CO<sub>2</sub>-compensatie wordt geïnvesteerd in organisaties die projecten opzetten om CO<sub>2</sub> uit de lucht te halen en nieuwe CO<sub>2</sub>-uitstoot te voorkomen. Zo investeren wij in projecten voor bosbehoud en het gebruik van duurzame energie in Afrika.*



Onderaan de tekst staan drie opties voor het compenseren van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het vliegticket: **Optie ①** *compenseer alle CO<sub>2</sub>-uitstoot*, hier staat de illustratie van een boom, **Optie ②** *de helft van de CO<sub>2</sub>-uitstoot compenseren* wordt weergegeven, met een illustratie van een struik en **Optie ③** *een klein percentage van de CO<sub>2</sub>-uitstoot compenseren* wordt weergegeven met de afbeelding van klein blaadje. Bij deze opties staan alleen prijzen vermeld voor de CO<sub>2</sub>-compensatie. Het bedrijf geeft niet aan hoeveel CO<sub>2</sub> er daadwerkelijk gecompenseerd wordt per optie.

#### De claim is misleidend, omdat:

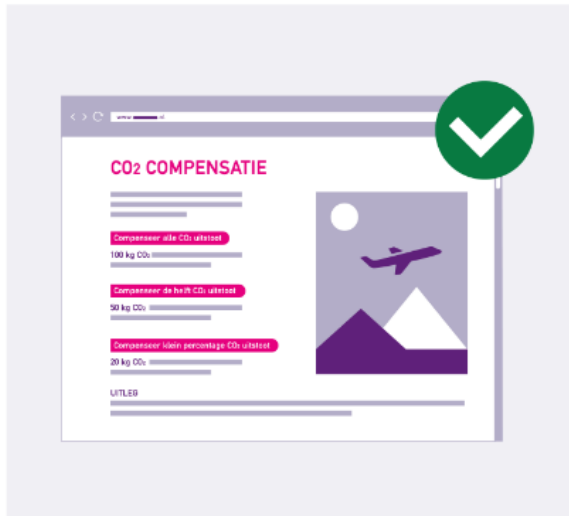
- het bedrijf de algehele indruk wekt bij consumenten dat het vliegen met CO<sub>2</sub>-compensatie geen negatieve impact heeft op het milieu. Dat komt door het gebruik van de claim *Vlieg groen* en door de kleur groen, de afbeeldingen van bomen, struiken en het blaadje.
- het bedrijf de indruk wekt dat vliegen klimaatneutraal is als de consument betaalt voor CO<sub>2</sub>-compensatie. Dit is niet het geval, want er blijft CO<sub>2</sub> vrijkomen door de vlucht.
- het bedrijf aangeeft dat consumenten 'schoon' kunnen vliegen. Vliegen met CO<sub>2</sub>-compensatie zou betekenen dat er geen CO<sub>2</sub>-uitstoot is. Dit is onjuist.
- het bedrijf niet uitlegt hoeveel CO<sub>2</sub>-uitstoot het bedrijf compenseert per optie en hoe dat berekend is.
- het bedrijf geen toelichting geeft over de CO<sub>2</sub>-compensatieprojecten.

Voorbeeld "fout", Leidraad duurzaamheidsclaims, p. 29.

- ✔ **Goed:** Als consumenten op de website van een ticketaanbieder een vliegticket kopen, verschijnt de optie *CO<sub>2</sub>-compensatie*. Onder de optie staat een tekstblok met de volgende informatie: *Vliegen zorgt voor veel CO<sub>2</sub>-uitstoot. Met deze optie kan jij geld investeren in projecten die CO<sub>2</sub> uit de lucht halen of voorkomen dat CO<sub>2</sub>-uitstoot op een andere plek plaatsvindt. Investeren in deze projecten betekent niet dat jouw vlucht zelf duurzamer wordt. Wij maken gebruik van een drietal projecten.*

Het bedrijf geeft op de website-informatie over welke projecten het gebruikt om CO<sub>2</sub> te compenseren, waar deze plaatsvinden en welke certificaatverlener deze projecten

goedgekeurd heeft. Onderaan staan drie opties: **Optie ①** alle CO<sub>2</sub> die jouw vlucht uitstoot, 100 KG CO<sub>2</sub>, **Optie ②** de helft van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van jouw vlucht, 50 KG CO<sub>2</sub> en **Optie ③** een vaste hoeveelheid CO<sub>2</sub> 20 KG CO<sub>2</sub>. Daaronder staat kort uitgelegd hoe deze CO<sub>2</sub>-compensatie is berekend.



**De claim voldoet aan de voorwaarden, omdat:**

- de claim die het bedrijf gebruikt feitelijk is. Het bedrijf wekt niet de indruk dat vliegen door CO<sub>2</sub>-compensatie plotseling duurzaam of groen is.
- het bedrijf toelicht wat CO<sub>2</sub>-compensatie is en wat het effect is, namelijk dat er in projecten wordt geïnvesteerd om CO<sub>2</sub> uit de lucht te halen of ergens anders CO<sub>2</sub>-uitstoot te voorkomen.
- het bedrijf duidelijk aangeeft dat CO<sub>2</sub>-compensatie er niet voor zorgt dat de vliegreis schoner of duurzamer wordt. Het bedrijf benoemt duidelijk hoeveel CO<sub>2</sub>-uitstoot er wordt gecompenseerd en geeft een toelichting over de berekening van de hoeveelheid CO<sub>2</sub>-compensatie.
- het bedrijf duidelijk aangeeft in welke projecten geïnvesteerd wordt, waar deze projecten plaatsvinden, of de projecten gecertificeerd zijn en met welk certificaat dan wel. Tot slot licht het bedrijf ook toe wat de projecten inhouden.

Voorbeeld "goed", *Leidraad duurzaamheidsclaims*, p. 30.

### 5.5.3. Wetsvoorstellen van de Europese Commissie

202. Op het moment van schrijven van deze conclusie van antwoord zijn twee richtlijnvoorstellen van de Europese Commissie aanhangig die – indien zij van kracht worden – waarschijnlijk relevant zullen worden in verband met milieuelaims:
- een voorstel van de EC met betrekking tot de versterking van de positie van de consument voor de groene transitie (gepubliceerd op 30 maart 2022);<sup>207</sup> en
  - een voorstel van de EC met betrekking tot de staving en het communiceren van uitdrukkelijke milieuelaims (gepubliceerd op 22 maart 2023).<sup>208</sup>

<sup>207</sup> Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van de Richtlijnen 2005/29/EG en 2011/83/EU wat betreft het versterken van de positie van de consument voor de groene transitie door middel van betere informatie en bescherming tegen oneerlijke praktijken, COM(2022), 143 final, 2022/0092 (COD).

<sup>208</sup> Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de staving en het communiceren van uitdrukkelijke milieuelaims (richtlijn groene claims), COM(2023), 166 final, 2023/0085 (COD).

203. Beide voorstellen bevinden zich in het wetgevingsproces van de Europese Unie. De voorstellen geven enig inzicht in de opvattingen van de EC met betrekking tot de uitleg van de Richtlijn OHP in het kader van milieuclaims ten tijde van de publicatie van de voorstellen. Of, en zo ja, in welke vorm, de voorstellen van kracht zullen worden, is op dit moment nog niet bekend. De behandeling van andere richtlijnvoorstellen in het kader van de Green Deal laat zien dat de inhoud in het wetgevingsproces flink kan veranderen.<sup>209</sup>

#### 5.5.4. Beslissingen van de Reclame Code Commissie en het College van Beroep

204. Ten slotte kan voor de interpretatie van de Wet OHP in het kader van milieuclaims tot op zekere hoogte inspiratie worden ontleend aan de beslissingen van de RCC en het CvB (zelfregulering). Dit geldt met name ten aanzien van de toepassing van algemene concepten uit de Wet OHP, bijvoorbeeld kennis die aan de gemiddelde consument wordt toegedicht. Hoewel de uitspraken van de RCC partijen niet binden, vormen deze uitspraken doorgaans een belangrijke indicatie over hoe het bepaalde in de Wet OHP dient te worden opgevat, mede gezien de bijzondere deskundigheid van de RCC op dit terrein.<sup>210</sup>
205. De beslissingen zijn echter niet in alle gevallen geschikt als richtsnoer bij de beoordeling van milieuclaims op grond van de Wet OHP, omdat milieuclaims door de RCC en het CvB niet worden beoordeeld op basis van de Nederlandse Reclame Code (NRC) waarin de Richtlijn OHP is geïmplementeerd, maar op basis van de Milieu Reclame Code (MRC, geldig tot 1 februari 2023) dan wel de Code voor Duurzaamheidsreclame (CDR, geldig vanaf 1 februari 2023). De MRC en CDR bevatten strengere normen dan de Wet OHP. Zo voorzien die regelingen in een zwaardere bewijslast voor de adverteerder in geval van milieuclaims. Ook kent de procedure bij de RCC niet het model van stellen en betwisten, zodat de adverteerder direct bewijs moet aandragen, in plaats van dat de rechter beslist of bewijslevering nodig is.

#### 5.6. **Stelplicht en bewijslast in OHP-zaken over beweerdelijk misleidende reclame**

206. In OHP-zaken over beweerdelijk misleidende reclame gelden de normale regels over stellen en betwisten van artikel 149 Rv en de normale regels van bewijslastverdeling van artikel 150 Rv. De partij die zich beroept op rechtsgevolgen van door haar gestelde feiten of rechten, draagt de bewijslast van die feiten of rechten, tenzij uit enige bijzondere regel of uit de eisen van redelijkheid en billijkheid een andere verdeling van de bewijslast voortvloeit.
207. Als een eiser een handelaar een misleidende handelspraktijk verwijt, zal hetgeen de eiser aanvoert de conclusie moeten kunnen dragen dat sprake is van een misleidende handelspraktijk. Dat betekent dat de eiser in ieder geval voldoende gemotiveerd moet stellen:
- i. dat de handelaar een bepaalde communicatie heeft gedaan;

---

<sup>209</sup> Zie bijv. het wetgevingsproces inzake ReFuelEU Luchtvaart, waarbij zowel de Europese Raad als het Europees Parlement verschillende wijzigingen hebben aangebracht in het voorstel van de EC, onder meer met betrekking tot de verschillende soorten duurzame luchtvaartbrandstoffen, de streefcijfers voor leveranciers om te mogen beginnen met leveren en verlenging van de overgangperiode voor de leveringsverplichting.

<sup>210</sup> Vgl. Hof Den Haag 23 december 2014, *IER* 2015/19 (*Hotels.nl/Hotel Booker c.s.*), r.o. 4.8.



- ii. welke informatie in de betreffende communicatie misleidend zou zijn;<sup>211</sup>
- iii. *waarom* die informatie misleidend zou zijn;<sup>212</sup> en
- iv. dat de gemiddelde consument als gevolg van de gestelde misleiding een besluit over een overeenkomst neemt of kan nemen dat hij anders niet had genomen, met andere woorden: dat de betreffende informatie van voldoende materieel belang is om de beslissing van de gemiddelde consument over een overeenkomst te verstoren (het "manipulatievereiste").<sup>213</sup>

Aangezien bij de beoordeling van het effect van een handelspraktijk de interpretatie van die handelspraktijk door de gemiddelde consument als maatstaf geldt, zal de eiser voldoende gemotiveerd moeten stellen welke vermoedelijke verwachting de gemiddelde consument zou hebben op basis van de betreffende informatie en gezien de gehele inhoud en context van de communicatie (de "consumentinterpretatie").<sup>214</sup>

- 208. In geval van een beweerdelijke misleidende omissie zal de eiser voldoende gemotiveerd moeten stellen dat de handelaar in de betreffende communicatie bepaalde essentiële informatie heeft weggelaten of verborgen heeft gehouden, en dat voldaan is aan het manipulatievereiste.
- 209. Artikel 6:193j BW geeft een bijzondere regel als bedoeld in artikel 150 Rv, waar een andere verdeling van de bewijslast uit kan voortvloeien: als een vordering wordt ingesteld ingevolge de artikelen 6:193b t/m 6:193i BW rust op de handelaar de bewijslast ter zake van de materiële juistheid en volledigheid van de door de handelaar verstrekte informatie als dat passend lijkt, gelet op de omstandigheden van het geval en met inachtneming van de rechtmatige belangen van de handelaar en van elke andere partij bij de procedure. Óf het nodig is om bewijs te leveren, hangt ervan af of de eiser voldoende gemotiveerd de feiten heeft gesteld waarop zijn vordering is gegrond, mede in het licht van de gemotiveerde betwisting door de verweerder.<sup>215</sup>
- 210. In een OHP-zaak over beweerdelijk misleidende reclame, zoals de voorliggende zaak, kan dus de bewijslast dus worden omgekeerd, mits dat de rechter passend lijkt gelet op de omstandigheden van het geval. De vraag wanneer dat passend is, is geheel aan de rechter

<sup>211</sup> HR 2 december 1994, NJ 1996/246, m.nt. D.W.F. Verkade (*ABN Amro/Coöp-beleggers*), r.o. 4.2.

<sup>212</sup> HR 2 december 1994, NJ 1996/246, m.nt. D.W.F. Verkade (*ABN Amro/Coöp-beleggers*), r.o. 4.2.

<sup>213</sup> Hof Den Haag 22 juli 2014, IER 2014/64 (*Recticel / Swiss Sense*), r.o. 48, vgl. ook HR 27 november 2009, BIE 2010/27 (*World Online*), r.o. 4.10.3 e.v. Overigens overweegt de HR met zoveel woorden dat hetgeen over de toepassing van artikel 6:194 (oud) wordt overwogen omtrent misleiding door onvolledige of onjuiste mededelingen onder de gelding van de Wet OHP niet wezenlijk anders zal zijn (r.o. 4.10.2).

<sup>214</sup> Zie bijv. Rechtbank Den Haag 5 september 2012, ECLI:NL:RBSGR:2012:BX9089 (*Recticel/Swiss Sense*), r.o. 4.29. Vgl. voor een geval waarin de eiser niet voldeed aan deze bewijslast V.zr. Rb. Rotterdam 14 april 2022, ECLI:NL:RBROT:2022:7790, r.o. 4.10.

<sup>215</sup> D.W.F. Verkade, *Ooneerlijke handelspraktijken jegens consumenten* (Mon. BW nr. B49a) 2016/50.

overgelaten.<sup>216</sup> Dit impliceert dat de rechtbank in het concrete geval zal moeten motiveren dat zij omkering van de bewijslast in casu passend acht.<sup>217</sup> De beslissing om de bewijslast om te keren volgt noodzakelijkerwijs op de beslissing van de rechter dát bewijslevering nodig is. Daarom zal de handelaar in zo'n geval in de gelegenheid moeten worden gesteld om aanvullend bewijs aan te dragen als hij dat heeft aangeboden. De rechter kan de bewijslast uitsluitend omkeren ten aanzien van de materiële juistheid en volledigheid van de door de handelaar verstrekte informatie. Voor alle overige aspecten kan artikel 6:193j BW geen grondslag bieden voor een omkering van de bewijslast.

211. Zoals zal blijken bij de bespreking van de 19 uitingen in hoofdstuk 6 hierna, schieten de stellingen van Fossielvrij op alle hiervoor genoemde punten tekort. Vaak is niet duidelijk wat Fossielvrij nu precies misleidend acht aan de uitingen in de context waarin die zijn gedaan, of wat er anders of meer had moeten worden vermeld om de uiting correct te laten zijn. Door de oogharen bezien, lijkt het erop dat Fossielvrij elke duurzaamheidsuiting van KLM die niet vermeldt "de enige manier om de luchtvaart écht te verduurzamen is door minder te vliegen" misleidend acht. Het lijkt er daarnaast op dat KLM volgens Fossielvrij de termen "duurzaam" en "duurzamer" überhaupt niet zou mogen gebruiken, helemaal niets zou mogen zeggen over haar duurzaamheidsinspanningen, en ook geheel zou moeten zwijgen over CO<sub>2</sub>-compensatie of CO<sub>2</sub>-compenserende producten.<sup>218</sup> Fossielvrij lijkt hierbij volledig te abstraheren van de inkleding en context van uitingen. Dat is evident onjuist, nu deze factoren bepalend zijn voor de consumentinterpretatie. KLM heeft er geen moeite mee om nader bewijs te leveren van bepaalde informatie indien uw rechtbank haar een bewijsopdracht zou verstrekken – ook al zou dat deze procedure vertragen en verzwaren. KLM heeft alleen niet de indruk dat dergelijk bewijs de daadwerkelijke grieven van Fossielvrij weg zou nemen.

#### 5.7. **De verhouding tussen de Wet OHP en de algemene onrechtmatige daad (artikel 6:162 BW)**

212. De oneerlijke handelspraktijk in de zin van de Wet OHP vormt een species van de onrechtmatige daad. In de literatuur wordt aangenomen dat de Wet OHP als speciesregeling niet aan de algemene regeling van artikel 6:162 BW derogeert.<sup>219</sup> De Wet OHP zou dus niet exclusief van toepassing zijn op (beweerdelijke) misleiding van consumenten. De Richtlijn OHP gaat uit van maximumharmonisatie (lidstaten moeten hun regelgeving qua bescherming van de consument op het niveau van de richtlijn afstemmen en mogen niet naar boven of beneden afwijken). Artikel 4 van de Richtlijn OHP verwoordt dit als volgt: "*De lidstaten*

<sup>216</sup> Artikel 6:193j lid 1 BW (in afdeling 6.3.3A BW) gaat daarmee veel minder ver dan artikel 6:195 lid 1 BW (in afdeling 6.3.4 BW, over misleidende reclame (B2B) en vergelijkende reclame). Volgens artikel 6:195 lid 1 BW is de bewijslastomkering (daar: "*ter zake van de juistheid of volledigheid van de feiten die in de mededeling zijn vervat of daardoor worden gesuggereerd*") regel, "*behoudens voor zover deze bewijslastverdeling onredelijk is*". Fossielvrij beroept zich – terecht – niet op de artikelen 6:194-196 BW. Die bepalingen zijn niet van toepassing op deze zaak, nu zij alleen gaan over bescherming tegen misleiding van personen die handelen in de uitoefening van hun beroep of bedrijf (daar komt Fossielvrij niet voor op) en vergelijkende reclame (dat is niet aan de orde).

<sup>217</sup> D.W.F. Verkade, *Onerlijke handelspraktijken jegens consumenten* (Mon. BW nr. B49a) 2016/50.

<sup>218</sup> Akte Fossielvrij, nr. 18. Zie ook de verwijzingen in voetnoot 21.

<sup>219</sup> Zie bijv. J.P. Franx, *Prospectusaansprakelijkheid uit onrechtmatige daad en contract* (Serie Recht en Praktijk, nr. FR15), Deventer: Wolters Kluwer 2017, par. 6.7.1.

*mogen geen beperkingen opleggen aan het vrij verrichten van diensten of aan het vrije verkeer van goederen om redenen die vallen binnen het bij deze richtlijn geharmoniseerde gebied". Consumentenbescherming op basis van de algemene regeling van artikel 6:162 BW of een andere grondslag mag dus niet verder gaan dan consumentenbescherming op grond van de Wet OHP.*

213. Niet valt in te zien hoe de algemene regeling van artikel 6:162 BW naast de speciesregeling van de Wet OHP enige zelfstandige betekenis zou hebben als het gaat om gevallen van (beweerdelijke) misleiding in B2C-communicatie.
214. Mogelijk beroept Fossielvrij zich op onrechtmatige daad ter onderbouwing van haar vordering dat KLM niet alleen een rectificatie zou moeten sturen aan consumenten, maar ook aan "instellingen". Over misleiding van "instellingen" (wat dat ook moge zijn) heeft Fossielvrij echter in het geheel niets gesteld dus KLM zal daar verder niet op ingaan.
215. Zoals Fossielvrij terecht uiteenzet in nr. 416-417 van de dagvaarding, kan een vordering op grond van artikel 6:162 BW – anders dan een vordering gebaseerd op de Wet OHP – alleen worden toegewezen indien de gestelde misleiding schade veroorzaakt of dreigt te veroorzaken. Fossielvrij heeft echter nog geen begin van bewijs geleverd dat de uitingen van KLM zouden leiden tot klimaatschade, of dat de uitingen van KLM ook maar één passagier hebben doen besluiten om toch te gaan vliegen ondanks zorgen om het klimaat.<sup>220</sup> De enige onderbouwing die Fossielvrij aanlevert, bestaat uit publicaties die stellen dat reclame voor vliegreizen in het algemeen (dus niet: duurzaamheidsuitingen) een hindernis vormt voor een vermindering in de consumentenvraag. Zie par. 7.3 CvA ontvankelijkheid. Voor toewijzing van de vorderingen op grond van artikel 6:162 BW bestaat alleen al daarom geen reden.
216. Anders dan Fossielvrij stelt,<sup>221</sup> dient uw rechtbank in het kader van de 'algemene' onrechtmatige daad overigens wel te toetsen aan het relativiteitsvereiste van artikel 6:163 BW. Daarvoor doet niet ter zake dat Fossielvrij geen schadevergoeding vordert. Uit bestendige jurisprudentie volgt dat relativiteit in ieder geval vereist is voor toewijzing van een vordering tot verklaring voor recht,<sup>222</sup> ook in collectieve acties.<sup>223</sup> Voor de vorderingen

---

<sup>220</sup> Correcter: dat die uitingen meer consumenten hebben doen besluiten toch te gaan vliegen dan toch niet te gaan vliegen; KLM roept haar klanten immers ook op om alternatieven te overwegen, zoals videobellen of de trein.

<sup>221</sup> Dagvaarding, nr. 421, onder verwijzing naar Rb. Den Haag 25 mei 2021, ECLI:NL:RBDHA:2021:5337; *JBPr* 2021/43, m.nt. D.L. Barbiers & D.F.H. Stein (*Urgenda*).

<sup>222</sup> Zie bijv. Hof 's-Gravenhage 27 oktober 2005, ECLI:NL:GHSGR:2005:AU5626; *M&R* 2006/4, m.nt. J.H. Jans (*Staat/Waterpakt*), r.o. 8; Rb. Gelderland 20 februari 2019, ECLI:NL:RBGEL:2019:4309; *JA* 2020/12, m.nt. F.E.G.A. van der Voort & B.T. Berends, r.o. 4.4.

<sup>223</sup> Zie bijv. Hof Den Haag 18 maart 2014, ECLI:NL:GHDHA:2014:996; *JOR* 2014/136, m.nt. C.W.M. Lieveerse & M.H.C. Sinninghe Damsté (*Van den Berg*), r.o. 35, bekrachtigd in HR 27 november 2015, ECLI:NL:HR:2015:3399; *NJ* 2016/245, m.nt. T.F.E. Tjong Tjin Tai (*Van den Berg*), r.o. 3.4.

tot verbod en bevel geldt dat eveneens – zo wordt in de literatuur algemeen aangenomen,<sup>224</sup> ook in collectieve acties.<sup>225</sup> Ook aan dit relativiteitsvereiste wordt niet voldaan, nu Fossielvrij de bescherming van het klimaat op het oog heeft, niet de bescherming van consumenten en al helemaal niet die van "instellingen". Zie hierover CvA ontvankelijkheid, par. 7.5.

## 6. WAAROM DE UITINGEN VAN KLM NIET MISLEIDEND ZIJN

### 6.1. Inleiding

217. Fossielvrij legt negentien uitingen ten grondslag aan haar vorderingen (dagvaarding, nr. 185, 190 en 192). Deze uitingen haalt Fossielvrij uit zeven verschillende communicaties van KLM ("**Communicaties**"):

Communicatie 1: "Reclame in social media" (uiting 1);

Communicatie 2: "Fysieke reclame" (uiting 2);

Communicatie 3: de "KLM.nl website", meer specifiek de onderdelen "Vlieg verantwoord" (uiting 3), "Wat wij doen" (uitingen 4 t/m 10), "Wat u kunt doen" (uitingen 11 en 12) en "Wat de industrie kan doen" (uiting 13);

Communicatie 4: de "KLM.nl website, boekingspagina's", meer specifiek de "Extra Opties webpagina" (uiting 14) en de "CO2ZERO webpagina" (uiting 15);

Communicatie 5: "CO2ZERO-programma" (uiting 16);

Communicatie 6: "KLM Real Deal Dagen (website)" (uiting 17), meer specifiek het onderdeel "Veelgestelde vragen" (uiting 18);

Communicatie 7: "NPO 3FM, uitzending Mark en Ramon" (uiting 19).

218. In hoofdstuk 8 van de dagvaarding, meer specifiek par. 8.2.5 ("*Toepassing van de regels over oneerlijke handelspraktijken op de uitingen van KLM*") behandelt Fossielvrij waarom de negentien uitingen volgens haar in juridische zin misleidend zouden zijn. In par. 8.2.5.1 van

<sup>224</sup> Zie bijv. K.J.O. Jansen, *GS Onrechtmatige daad*, art. 6:162 BW, aant. 1.7 (2020) en art. 6:163 BW, aant. 1.1.6 (2020); C.J.J.C. van Nispen, *Het rechterlijk verbod en bevel* (diss. Leiden), Deventer: Kluwer 1987/87; G.H. Lankhorst, *De relativiteit van de onrechtmatige daad* (diss. Leiden), Deventer: Kluwer 1992, p. 38-39; N. Frenk, *Kollektieve acties in het privaatrecht* (diss. Utrecht), Deventer: Kluwer 1994, p. 47-48; T. Bleeker, 'De knellende criteria van het rechterlijk bevel en verbod', in: F.Q. van de Pol e.a. (red.), *Vijftig weeffouten in het BW*, Ars Aequi 2017, p. 196; Asser/Sieburgh 6-IV 2019/129; P. Gillaerts & W.Th. Nuninga, 'Privaatrecht en preventie: Urgenda in hoger beroep', *AV&S* 2019/9, par. 3.3.4 (specifiek ten aanzien van *Urgenda*, waar Fossielvrij naar verwijst); W.Th. Nuninga, 'Recht, plicht, bevel, verbod', *NTBR* 2018/21, par. 6; W.Th. Nuninga, *Recht, plicht, remedie* (diss. Leiden) (Serie Recht en Praktijk, deel CA25), Deventer: Wolters Kluwer 2022, par. 3.4; J.J. van der Helm, *Het rechterlijk bevel en verbod als remedie* (diss. Leiden) (Serie Burgerlijk Proces & Praktijk, deel XXIII), Deventer: Wolters Kluwer 2023, par. 7.3.7. Zie ook HR 15 mei 1970, *NJ* 1970/327, m.nt. G.J. Scholten (*Klomp*).

<sup>225</sup> T. Bleeker, 'Voldoende belang in collectieve acties: drie maal artikel 3:303 BW', *NTBR* 2018/20, par. 4.3.

de dagvaarding legt Fossielvrij uit waarom volgens haar sprake zou zijn van misleidende handelingen. In par. 8.2.5.2 van de dagvaarding licht Fossielvrij toe waarom volgens haar sprake zou zijn van misleidende omissies.

219. In dit hoofdstuk 6 zullen de negentien uitingen van KLM worden belicht aan de hand van het Beslismodel, en zal worden aangetoond dat de betreffende uitingen geen misleidende handelspraktijk vormen. Ten behoeve van de leesbaarheid worden de uitingen daarbij beschreven in de tegenwoordige tijd. KLM benadrukt echter dat de negentien uitingen geen van alle nog worden gevoerd. Eerst zal worden ingegaan op de invulling van de maatman "de gemiddelde consument" in deze zaak (par. 6.2). Dit wordt gedaan omdat de Communicaties zich alle richten tot hetzelfde publiek, zodat bij de beoordeling van alle uitingen steeds kan worden uitgegaan van dezelfde gemiddelde consument (voor zover dat publiek uit consumenten bestaat). Daarna volgt behandeling van de stellingen van Fossielvrij over beweerdelijk misleidende handelingen waarbij door Fossielvrij wordt gerefereerd aan specifieke uitingen (par. 6.4 t/m 6.10). Daarna komen stellingen van Fossielvrij over beweerdelijk misleidende handelingen aan bod waarbij niet wordt gerefereerd aan specifieke uitingen ("*Diffuse stellingen over misleidende handelingen*", par. 6.11). In par. 6.12 t/m 6.14 worden de stellingen van Fossielvrij over beweerdelijke misleidende omissies behandeld. Ten slotte wordt in par. 6.15 aangetoond dat de uitingen van KLM ook niet onrechtmatig zijn op grond van de algemene regeling van artikel 6:162 BW.

## 6.2. Invulling van de maatstaf "de gemiddelde consument" in deze zaak

220. De vermoedelijke verwachting van de gemiddelde consument op grond van de uitingen van KLM (de consumentinterpretatie) vormt het uitgangspunt bij de beoordeling van de uitingen. Nu de Communicaties zich richten tot het algemene publiek, wordt de gemiddelde consument ten aanzien van de voorliggende uitingen gevormd door de gemiddelde algemene consument.<sup>226</sup> Deze gemiddelde consument is gemiddeld geïnformeerd, omzichtig en oplettend. Er moet dus worden uitgegaan van een relatief bekwame maatman, en uitdrukkelijk niet van (bijvoorbeeld) een consument die slechts oppervlakkig en kritiekloos kennis neemt van de Communicaties en uitingen van KLM. Van deze gemiddelde consument mag worden verwacht dat hij bereid is zich in de door KLM aangeboden informatie te verdiepen, maar niet dat hij beschikt over specialistische of bijzondere kennis en ervaring.<sup>227</sup> Hierbij moet deze gemiddelde consument in beginsel in staat worden geacht om de door KLM verstrekte informatie op waarde te schatten en om zo nodig nadere informatie te zoeken, waarna vervolgens de informatie uit verschillende bronnen met elkaar in verband wordt gebracht.<sup>228</sup> De gemiddelde algemene consument mag voorts op de hoogte worden geacht van de schadelijke effecten van vliegreizen, zodat hij dit aspect bij zijn besluit over een overeenkomst kan betrekken.<sup>229</sup> Het CvB overwoog hierover in haar beslissing in de recente

<sup>226</sup> Vgl. HR 20 januari 2015, ECLI:NL:HR:2015:178), *NJ* 2015/377, m.nt. S.D. Lindenbergh (*Staatsloterij/Loterijverlies*), r.o. 3.2.3.

<sup>227</sup> HR 27 november 2009, ECLI:NL:HR:2009:BH2162; *NJ* 2014/201, m.nt. C.E. du Perron (*World Online*).

<sup>228</sup> Rb. Den Haag 30 januari 2019, ECLI:NL:RBDHA:2019:616 (*Varkens in Nood/Vlees.nl*), r.o. 4.11.

<sup>229</sup> CvB RCC 3 mei 2023, dossiernr. 2022/00535 – CvB (*Corendon*), r.o. 7.2 (Productie 41 KLM).

Corendon-zaak het volgende:

*"De Commissie heeft de klacht tegen de krantenadvertenties afgewezen omdat, kort samengevat, het niet verboden is om reclame te maken voor (kortdurende) vliegreizen naar de zon en/of verre bestemmingen. Daarnaast is het volgens de Commissie niet verplicht om in reclame te wijzen op (schadelijke) effecten van de aangeprezen vliegreizen op het klimaat. Dit oordeel is juist. Volgens de huidige stand van zaken is het toelaatbaar reclame te maken voor dergelijke reizen zonder daarbij te wijzen op de schadelijke effecten van vliegreizen. Dat appellante het vanuit het oogpunt van het klimaat en het milieu onwenselijk vindt dat reclame wordt gemaakt voor bepaalde reizen, kan ook niet tot het oordeel leiden dat die reclame in strijd is met het algemeen belang als bedoeld in artikel 3 NRC of met enige andere bepaling van de NRC. Er is sprake van een toegestane reclamepraktijk en het behoort niet tot de taak van de Commissie en/of het College om zelfstandig hieraan beperkingen op te leggen. Verder kan de gemiddelde consument inmiddels op de hoogte worden geacht van de schadelijke effecten van vliegreizen zodat hij dit aspect bij zijn keuze voor een reis kan betrekken. Ook hier geldt bovendien dat de Commissie en het College niet een verplichting kunnen opleggen om in reclame een vermelding op te nemen teneinde bepaalde (vlieg)reizen te ontmoedigen. Het oordeel van de Commissie over de hiervoor genoemde krantenadvertenties zal daarom worden bevestigd."* (onderstreping toegevoegd, advocaat)

221. Fossielvrij erkent dat de gemiddelde consument begrijpt dat vliegen in zijn huidige vorm slecht is voor het klimaat, maar slechts "op een algemeen niveau". KLM kan hier in zoverre in meegaan dat de gemiddelde consument geen specialistische, gedetailleerde kennis zal hebben over de precieze klimaatimpact van vliegen. Dit laat echter onverlet dat de gemiddelde consument weet dat vliegen een hoge CO<sub>2</sub>-uitstoot per kilometer heeft, en dat vliegen slecht is voor het klimaat (zie nr. 41 hiervoor). De gemiddelde consument zal ook geen specialistische kennis hebben over zaken als *Sustainable Aviation Fuels*, CO<sub>2</sub>-compensatie en vlootvernieuwing. Reden waarom KLM op zorgvuldige wijze uitleg geeft aan de consument over (onder meer) deze onderwerpen.
222. Verder meent Fossielvrij dat de gemiddelde consument die KLMs producten aanschaft onder "een duurzame toekomst" of "toewerken naar netto-nul" het bereiken van de doelstelling van het Parijsakkoord verstaat.<sup>230</sup> In de uitingen die in deze zaak voorliggen, komt "toewerken naar netto-nul" echter in het geheel niet voor. Die tekst staat niet eens in de dagvaarding.
223. Ook "een duurzame toekomst" is geen onderdeel van de uitingen, met uitzondering van uiting 10. Daar wordt gesproken van "*Stap voor stap naar een duurzame toekomst*". De manier waarop de consument dergelijke woorden opvat, is (uiteraard) afhankelijk van de context. De gemiddelde consument zal de woorden "duurzame toekomst" in de context van uiting 10 niet opvatten als het bereiken van de doelstelling van het Parijsakkoord (zie nr. 356.9).

---

<sup>230</sup> Akte Fossielvrij, nr. 22.



224. Een enkele uiting is gericht op een zakelijk publiek, en vormt in die zin een uitzondering. Voor deze uiting moet de gemiddelde *zakelijke* klant als maatman worden genomen. De gemiddelde zakelijke klant kan onder omstandigheden ten opzichte van de gemiddelde consument meer dan gemiddeld deskundig en minder kwetsbaar worden geacht.<sup>231</sup> Waar de vermoedelijke verwachting van de gemiddelde *zakelijke* klant tot uitgangspunt moet worden genomen, zal dat worden aangegeven bij de bespreking van de uitingen.
225. Het is opvallend dat Fossielvrij veel van de uitingen die zij aan haar vorderingen ten grondslag legt niet, niet duidelijk, of niet volledig overlegt. In een zaak over beweerdelijk misleidende reclame is het essentieel om kennis te nemen van de *volledige* communicatie waarin de beweerdelijk misleidende informatie is vervat (of waarin essentiële informatie zou zijn weggelaten of verborgen zou zijn gehouden), inclusief plaatjes en context. Zonder een duidelijk en volledig beeld van hoe een communicatie er precies uitziet, welke informatie de communicatie precies bevat, en wat de context is van een bepaalde uiting, is het immers niet goed mogelijk om de vermoedelijke verwachting van de gemiddelde consument (consumentinterpretatie) op basis van de betreffende uiting vast te stellen. Op grond van de toepasselijke regels van stelplicht en bewijslastverdeling ligt het op de weg van Fossielvrij om de consumentinterpretatie van de uitingen van KLM te stellen en redelijkerwijs aannemelijk te maken. Daar waar Fossielvrij heeft nagelaten de uiting in haar originele context over te leggen, waardoor de rechtbank de vermoedelijke verwachting van de gemiddelde consument niet kan vaststellen, heeft Fossielvrij wat dit aspect betreft niet voldaan aan haar stelplicht.
226. De tabellen in nr. 185, 190 en 192 van de dagvaarding waarin de uitingen van KLM zijn genummerd als 1 t/m 19, en waarnaar Fossielvrij verwijst, bevatten uitsluitend tekst. Op basis van enkel de tekst kan de consumentinterpretatie van de uitingen niet goed worden vastgesteld. Daarnaast heeft Fossielvrij ervoor gekozen om wezenlijke tekstgedeelten weg te laten in haar weergave van de uitingen. Het gaat daarbij om wezenlijke teksten zoals "*Ja, wij zijn een luchtvaartmaatschappij en we realiseren ons dat de luchtvaart vandaag de dag nog verre van duurzaam is, ondanks dat we er al een tijd hard aan werken om elk aspect van onze bedrijfsvoering te verbeteren*" en "*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*". Om deze redenen is het aan te bevelen dat uw rechtbank zoveel als mogelijk kennis neemt van de uitingen in hun originele context, en niet uitsluitend oordeelt op basis van de tekst in de tabellen van Fossielvrij.

### 6.3. **Geen misleidende handelingen | Specifieke uitingen | Inleiding**

227. In het navolgende bespreekt KLM de stellingen van Fossielvrij over beweerdelijk misleidende handelingen die volgens Fossielvrij bestaan uit specifieke uitingen. Deze stellingen zullen worden behandeld per Communicatie, en langs de lijnen van het Beslismodel. Er is gekozen voor behandeling per Communicatie omdat de vermoedelijke

---

<sup>231</sup> Zie D.W.F. Verkade, *Oneerlijke handelspraktijken jegens consumenten* (Mon. BW, nr. B49a) 2016/30.

verwachting van de gemiddelde consument wordt gewekt door een Communicatie als geheel in haar context, en door de informatie waarnaar de betreffende Communicatie verwijst.

#### 6.4. Geen misleidende handelingen | Communicatie 1: "Social media reclame" (uiting 1)

##### 6.4.1. Om welke communicatie gaat het precies?

228. Het is niet helemaal duidelijk welke communicatie Fossielvrij hier aan de orde wil stellen. Fossielvrij vermeldt in de tabel in nr. 185 uitsluitend een tekst, geeft geen vindplaats, en refereert slechts in algemene zin aan haar Productie 19. De tekst luidt als volgt:

*"Gelukkig is de manier waarop we reizen aan het veranderen. En gaan we samen op weg naar een duurzamere toekomst. Want duurzamer reizen is ons grootste avontuur ooit. Samen onderweg naar duurzamer reizen."*

229. In Productie 19 is deze tekst niet terug te vinden, en ook niet in een andere productie van Fossielvrij. Fossielvrij heeft nagelaten om de desbetreffende communicatie over te leggen. In dit opzicht voldoet Fossielvrij niet aan haar stelplicht.

230. De volgende tekst is terug te horen aan het slot van een online video die kon worden bekeken via het openingsscherm van de Fly Responsibly-website tussen december 2021 en april 2023:

*"Gelukkig is de manier waarop we reizen aan het veranderen. En gaan we samen op weg naar een duurzamere toekomst, voor de luchtvaart en onze planeet. Want duurzamer reizen is ons grootste avontuur ooit."*

231. Aan het einde van de online video worden de volgende teksten in beeld getoond:



*Samen onderweg naar duurzamer reizen*



*Fly Responsibly*

Het openingsscherm met daarop de online video kan worden bereikt door op de link <https://web.archive.org/web/20220605102212/https://www.klm.nl/information/sustainability> te klikken, en vervolgens door te klikken op "Fly Responsibly". De online video kan worden gestart door op "play" te klikken. De online video is tevens overgelegd als Productie 44 KLM.

232. Ondanks de lichte afwijking in de tekst ten opzichte van de door Fossielvrij in de dagvaarding geciteerde tekst, gaat KLM ervan uit dat Fossielvrij deze communicatie aan de orde wil stellen. KLM betwist uiteraard niet dat zij deze communicatie heeft gepubliceerd.

6.4.2. Welke in deze communicatie vervatte informatie zou volgens Fossielvrij misleidend zijn, en waarom?

233. KLM begrijpt uit de stellingen in nr. 368-370 van de dagvaarding dat volgens Fossielvrij de hiervoor geciteerde tekst misleidend zouden zijn, omdat de gemiddelde consument op basis van die woorden zou verwachten dat de diensten van KLM geschikt zijn voor consumenten die rekening willen houden met de impact van vliegen op mens, klimaat en milieu (nr. 369). Verder zou de tekst vage en dubbelzinnige termen bevatten, die niet duidelijk zouden maken wat de specifieke duurzaamheidsvoordelen van de producten en diensten van KLM zijn en ook niet zouden laten zien wat de aard is van KLMs duurzaamheidsinspanningen (nr. 370). Als gevolg van de tekst zou de gemiddelde consument positievere verwachtingen hebben over de milieuverantwoordelijkheid die KLM neemt en van de algemene impact van vliegen met KLM dan gerechtvaardigd is (nr. 370). Dit laatste zou worden versterkt doordat KLM in uiting 3 zou uitleggen dat de tekst zou verwijzen naar "de doelstelling van Parijs" (nr. 371). De tekst zou daarmee de indruk wekken dat vliegen met KLM grote duurzaamheidsvoordelen zou hebben, omdat KLM binnen de luchtvaartindustrie voorop zou lopen in het verduurzamen van vliegen en volledig in lijn zou handelen met "de klimaatdoelstelling", terwijl dit volgens Fossielvrij niet waar is (nr. 370).

6.4.3. Wat is de consumentinterpretatie van deze informatie? Kan die informatie de gemiddelde consument misleiden?

234. Om vast te stellen wat de gemiddelde consument vermoedelijk verwacht op basis van uiting 1, moet uiting 1 in samenhang met de (inhoud van de) Website worden gezien. De online video met daarin uiting 1 stond immers op het openingsscherm van de Website, en functioneerde als een uitnodiging om (de rest van) de Website te bezoeken. Die opende na het afspelen van de online video automatisch. De gemiddelde consument zal op basis van de online video en de Website vermoedelijk verwachten dat KLM onder de vlag "Fly Responsibly" de op de Website toegelichte maatregelen en initiatieven neemt op het gebied van duurzaamheid. De gemiddelde consument, die zich bewust is van de schadelijke klimaateffecten van vliegen, zal de woorden "Fly Responsibly" niet letterlijk opvatten (in de zin dat vliegen met KLM in absolute zin "duurzaam" of "verantwoordelijk" zou zijn). Hierop wordt door KLM ook meerdere malen expliciet gewezen op de Website: "*Ja, wij zijn een luchtvaartmaatschappij en we realiseren ons dat de luchtvaart vandaag de dag nog verre van duurzaam is, ondanks dat we er al een tijd hard aan werken om elk aspect van onze bedrijfsvoering te verbeteren*".<sup>232</sup> De inhoud van de Website wordt in nr. 248 en verder nader besproken.
235. KLM kan Fossielvrij niet volgen in haar stellingen over de consumentinterpretatie van de online video (uiting 1). De gemiddelde consument zal begrijpen dat KLM in uiting 1 communiceert over haar ambities voor de toekomst op het gebied van duurzaamheid, en niet over haar huidige operaties. De duurzaamheidsmaatregelen en -initiatieven van KLM worden duidelijk toegelicht en gespecificeerd op de Website, waarmee de online video in samenhang

---

<sup>232</sup> Productie 45 KLM, p. 3.

moet worden gezien. De gemiddelde consument zal begrijpen dat KLM hoopt haar toekomstambities te verwezenlijken met (onder meer) deze duurzaamheidsmaatregelen en -initiatieven. KLM maakt dus voldoende duidelijk waar de tekst van uiting 1 op ziet. Nu KLM haar duurzaamheidsmaatregelen en -initiatieven duidelijk toelicht, inclusief de expliciete boodschap dat vliegen (met KLM) op dit moment verre van duurzaam is, heeft de gemiddelde consument daarvan een kloppend beeld. Anders dan Fossielvrij stelt, zal hij dus geen positievere verwachtingen hebben over de milieuverantwoordelijkheid die KLM neemt en van de algemene impact van vliegen met KLM dan gerechtvaardigd is.

236. Niet valt in te zien hoe de verwijzing naar het klimaatakkoord van Parijs op de openingspagina van de Website de indruk zou kunnen wekken dat KLM binnen de luchtvaartindustrie vooroploopt in het verduurzamen van vliegen. De tekst stelt of suggereert immers niets over resultaten die KLM al zou hebben geboekt met haar duurzaamheidsinspanningen, of resultaten van KLM in vergelijking met andere luchtvaartmaatschappijen. Ook op de Website wordt geen vergelijking getrokken met andere luchtvaartmaatschappijen. De gemiddelde consument zal wél begrijpen dat KLM graag een leidende rol zou willen spelen in de route van de luchtvaartindustrie naar een duurzamere toekomst, maar daaruit zal hij niet zomaar de conclusie trekken dat KLM vooroploopt in het verduurzamen van vliegen (in de zin dat KLM de beste resultaten boekt, in het verleden heeft geboekt of in de toekomst zal boeken).
237. Overigens vervulde KLM in de desbetreffende periode wel degelijk een voortrekkersrol in de verduurzaming van de luchtvaartindustrie en dat doet zij nog steeds. KLM wijst op haar initiatief voor de Sustainable Flight Challenge, haar hoge SAF-ambities en goede contacten bij leveranciers, haar rol als mede-oprichter van SkyNRG, de wijze waarop zij het bijboeken van *carbon credits* verweeft in het boekingsproces en die *tool* aan andere luchtvaartmaatschappijen ter beschikking stelde, haar samenwerking met Satavia (contrails), haar samenwerking met de TU Delft voor de ontwikkeling van Flying-V en van een waterstofvliegtuig, de investering van Transavia in Fly with LUCY en KLMs samenwerking met *electric aviation pioneer* Ampaire. Zie hierover hoofdstuk 4.
238. Daarnaast valt niet in te zien hoe de verwijzing naar het klimaatakkoord van Parijs op de openingspagina van de Website bij de gemiddelde consument de verwachting zou wekken dat KLM "volledig in lijn" zou handelen met het klimaatakkoord van Parijs. Hierop wordt nader ingegaan bij de bespreking van uiting 3 in nr. 272.
239. Fossielvrij voldoet niet aan haar stelplicht, nu zij heeft nagelaten om de volledige communicatie over te leggen waarin de beweerdelijk misleidende informatie is vervat, inclusief plaatjes en context. Uiting 1 is geen misleidende handelspraktijk, omdat de vermoedelijke verwachting van de gemiddelde consument op basis van uiting 1 en de bijbehorende aanvullende informatie klopt. Uiting 1 is ook niet anderszins onrechtmatig.

## 6.5. Geen misleidende handelingen | Communicatie 2: "Fysieke reclame" (uiting 2)

### 6.5.1. Om welke communicatie gaat het precies?

240. Het is ook hier wat onduidelijk welke communicatie Fossielvrij aan de orde wil stellen. In haar Productie 19 is op pagina 1 een reclameposter te zien met daarop onder meer de tekst "*Join us in creating a more sustainable future*". Daarnaast wordt dezelfde reclameposter afgebeeld in nr. 385 van de dagvaarding. KLM begrijpt, en gaat er in het navolgende vanuit, dat Fossielvrij die reclameposter bedoelt. Deze reclameposter heeft uitsluitend op Schiphol gehangen. Hij wordt niet langer gebruikt door KLM, en zal ook niet opnieuw worden gebruikt, aangezien KLM haar Fly Responsibly-campagne heeft gestaakt.



### 6.5.2. Welke in de betreffende communicatie vervatte informatie zou volgens Fossielvrij misleidend zijn, en waarom?

241. De bezwaren van Fossielvrij ten aanzien van uiting 2 zijn identiek aan die ten aanzien van uiting 1. De woorden "*Join us in creating a more sustainable future*" zouden volgens Fossielvrij misleidend zijn om dezelfde reden als genoemd in nr. 233 hiervoor.

### 6.5.3. Wat is de consumentinterpretatie van de uiting? Kan de betreffende informatie de gemiddelde consument misleiden?

242. De gemiddelde consument zal op basis van de tekst "*Join us in creating a more sustainable future*" in combinatie met de afbeelding en de niet te missen verwijzing naar [klm.com/flyresponsibly](http://klm.com/flyresponsibly) (de Website) vermoedelijk verwachten dat KLM "iets doet" op het gebied van duurzaamheid, en dat meer informatie over de betreffende duurzaamheidsinspanningen van KLM kan worden gevonden op de Website. De gemiddelde consument, die zich bewust is van de schadelijke klimaateffecten van vliegen, zal de woorden "Fly Responsibly" niet letterlijk opvatten (in de zin dat vliegen met KLM in absolute zin "duurzaam" of "verantwoordelijk" zou zijn), ook gezien het feit dat KLM op de Website er meerdere keren expliciet op wijst dat vliegen niet duurzaam is.

243. KLM kan Fossielvrij niet volgen in haar stellingen over de consumentinterpretatie van de reclameposter, om dezelfde redenen als genoemd ten aanzien van uiting 1 in nr. 234 t/m 238. De poster stelt of suggereert immers geen onjuistheden over de omvang van de duurzaamheidsinspanningen van KLM, en suggereert niets over de mate van impact van vliegen met KLM. De poster suggereert slechts dat KLM "iets" doet aan duurzaamheid, waarbij dat "iets" deugdelijk wordt gespecificeerd en toegelicht; de reclameposter bevat een niet te missen verwijzing naar de Website. De gemiddelde consument, die bereid is om zich in aangeboden informatie te verdiepen, vindt op de Website juiste, duidelijke, specifieke en volledige informatie waarmee wordt uitgelegd wat KLM bedoelt met "Fly Responsibly" en waarin de duurzaamheidsinspanningen van KLM worden gespecificeerd en uitgelegd.
244. Uiting 2 is niet misleidend, omdat de vermoedelijke verwachting van de gemiddelde consument op basis van uiting 2 en de bijbehorende aanvullende informatie klopt. Uiting 2 is ook niet anderszins onrechtmatig.
- 6.6. **Geen misleidende handelingen | Communicatie 3: de "KLM.nl website", meer specifiek de pagina's "Vlieg verantwoord" (uiting 3), "Wat wij doen" (uitingen 4 t/m 10), "Wat u kunt doen" (uitingen 11 en 12) en "Wat de industrie kan doen" (uiting 13)**
- 6.6.1. Om welke communicatie gaat het precies?
245. Het gaat om de Website. Op de Website gaf KLM juiste, duidelijke, specifieke en volledige informatie over het Fly Responsibly-programma. De Website is sinds 4 april 2023 niet meer actief, en de Website zal ook niet meer actief worden, omdat KLM de Fly Responsibly-campagne niet meer voert.<sup>233</sup>
246. Belangrijk voor de beoordeling is dat de Website moet worden gezien als één communicatie, en dat de op de Website aangeboden informatie in onderlinge samenhang moet worden gezien. De gemiddelde consument is immers bereid zich in aangeboden informatie te verdiepen, en zal dus kennis nemen van de volledige inhoud van de Website. KLM legt als Productie 45 KLM printscreens over van de volledige Website, zoals die was ten tijde van de dagvaarding.<sup>234</sup> Een werkende archiefkopie van de Website zoals die was ten tijde van de dagvaarding is raadpleegbaar via de link [https://web.archive.org/web/20220531150128/https://flyresponsibly.klm.com/nl\\_nl#keypoints](https://web.archive.org/web/20220531150128/https://flyresponsibly.klm.com/nl_nl#keypoints).
247. Omdat de Website vrij uitgebreid is, en omdat de weergave van de Website door Fossielvrij in de tabel in nr. 185 van de dagvaarding op belangrijke punten onvolledig of onjuist is, volgt nu eerst een (gedeeltelijke) beschrijving van de Website, gezien door de ogen van de gemiddelde consument. KLM geeft uw rechtbank ter overweging om de werkende archiefkopie van de Website te bekijken, met deze beschrijving als "reisgids".

<sup>233</sup> De Website bestond in 20 talen. De "kleinere talen" zijn in februari 2023 verwijderd; de Nederlandse en Engelse versies zijn op 4 april 2023 verwijderd.

<sup>234</sup> Fossielvrij heeft als Productie 37 delen van de Engelstalige versie van de Website overgelegd, maar die delen zijn niet relevant omdat Fossielvrij uitsluitend klaagt over de Nederlandstalige versie van de Website.

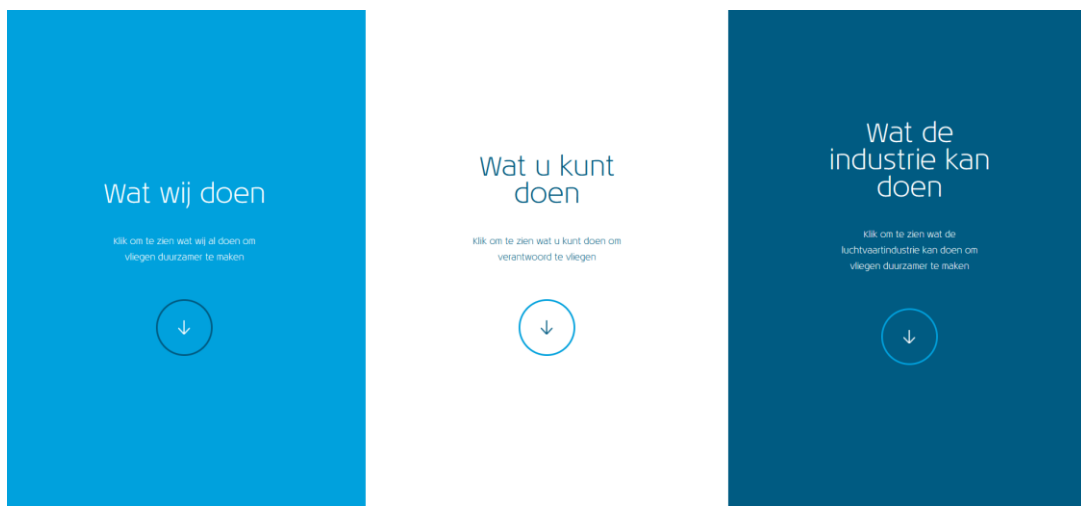


### 6.6.2. Beschrijving van de Website

248. De gemiddelde consument komt op de Website, en ziet een openingsscherm met bewegend beeld.<sup>235</sup> Op het openingsscherm is de volgende tekst geplaatst:

*"Met Fly Responsibly neemt KLM het voortouw om een duurzamere toekomst voor de luchtvaart te realiseren. Wij erkennen dat de opwarming van de aarde dringend moet worden beperkt. Daarom hebben we ons verbonden aan de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs. Maar we kunnen alleen slagen als we allemaal samenwerken. Sluit u dus vandaag nog bij ons aan voor een duurzamere toekomst."*

249. De gemiddelde consument begrijpt hieruit dat op de Website informatie wordt gegeven over het Fly Responsibly-programma van KLM, en dat KLM met Fly Responsibly een initiatief neemt om een duurzamere toekomst voor de luchtvaart te realiseren, met name in het licht van de opwarming van de aarde. Verder leest de gemiddelde consument dat KLM zich heeft verbonden aan de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs, en begrijpt daaruit dat KLM die doelstellingen onderschrijft en haar eigen doelen daarmee in lijn heeft gebracht, althans bezig is om dat te doen. Verder leest de gemiddelde consument: *"Maar we kunnen alleen slagen als we allemaal samenwerken"*. Hij begrijpt daaruit dat KLM het duurzamer maken van de luchtvaart ziet als een gezamenlijke inspanning, en begrijpt dat KLM alleen in samenwerking met (o.a.) consumenten en de luchtvaartindustrie als geheel haar doelen zal kunnen bereiken.
250. De gemiddelde consument kan kiezen tussen scrollen of op een afspeelknop klikken. Als wordt gescrold, dan opent een keuzescherm. Als op de afspeelknop wordt geklikt, dan wordt eerst een online film afgespeeld (waarin uiting 1 voorkomt), waarna het keuzescherm opent:



Het keuzescherm

<sup>235</sup> Het openingsscherm kan worden bereikt door op de link <https://web.archive.org/web/20220605102212/https://www.klm.nl/information/sustainability> te klikken, en vervolgens door te klikken op "Fly Responsibly".

251. De gemiddelde consument kan kiezen tussen "Wat wij doen", "Wat u kunt doen" en "Wat de industrie kan doen". De gemiddelde consument, die geïnteresseerd is in de duurzaamheidsinitiatieven van KLM, klikt op "Wat wij doen" en leest onder de kop "Wat wij doen" prominent bovenaan:

*"Ja, wij zijn een luchtvaartmaatschappij en we realiseren ons dat de luchtvaart vandaag de dag nog verre van duurzaam is, ondanks dat we er al een tijd hard aan werken om elk aspect van onze bedrijfsvoering te verbeteren. De luchtvaartindustrie heeft de ambitie om tegen 2050 netto nul CO<sub>2</sub> -uitstoot te realiseren en om deze belofte te onderstrepen, ontwikkelen we ons eigen pad gebaseerd op het Science Based Targets-initiatief.*

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

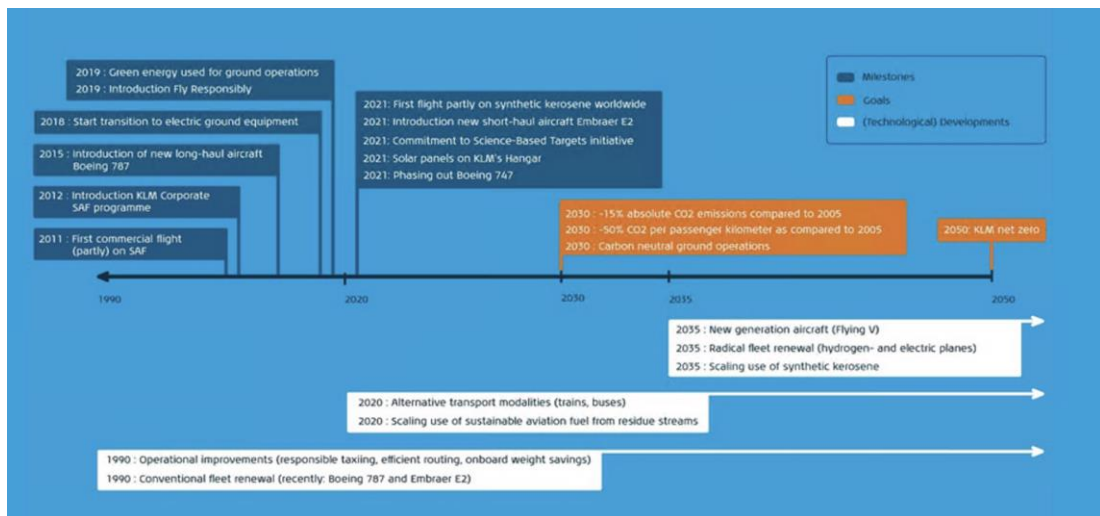
Fossielvrij heeft ervoor gekozen om de onderstreepte woorden weg te laten in haar weergave van de uitingen onder nr. 185.<sup>236</sup>

252. De gemiddelde consument, die zich ervan bewust is dat vliegen klimaatschadelijk is, begrijpt hieruit (en ziet hierin nog eens bevestigd) dat vliegen met KLM niet duurzaam is. Daarnaast leest en begrijpt de gemiddelde consument dat KLM een pad *voor de toekomst* heeft ontwikkeld dat is gebaseerd op het Science Based Targets-initiatief met als doel om tegen 2050 een netto nul CO<sub>2</sub>-uitstoot te realiseren. De gemiddelde consument begrijpt dat het navolgende een uitleg zal zijn van de maatregelen van KLM die zullen bijdragen aan de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van KLM. Daarnaast begrijpt de gemiddelde consument dat KLM verwacht dat de grootste bijdrage aan de vermindering van haar CO<sub>2</sub>-uitstoot zal worden bereikt door het gebruik van SAF, waarover meer onder nr. 281.

---

<sup>236</sup> Deze staan wel in de tekstweergave van de website waarvan Fossielvrij delen heeft overgelegd als Productie 19, p. 9.

253. KLM maakt het pad direct onder de hierboven geciteerde tekst concreet met behulp van een tijdlijn:



254. De tijdlijn geeft in een oogopslag informatie over wat KLM in het verleden heeft bereikt, wat de doelen van KLM voor de toekomst zijn, en welke (technologische) ontwikkelingen vanaf welk moment moeten gaan bijdragen aan het bereiken van die doelen in de plannen van KLM. Zo begrijpt de gemiddelde consument dat KLM zich ten doel had gesteld om haar absolute CO<sub>2</sub>-uitstoot tegen 2030 te verminderen met 15% ten opzichte van 2005, dat KLM de CO<sub>2</sub>-uitstoot per passagierskilometer tegen 2030 wil verminderen met 50% ten opzichte van 2005, en dat KLM in 2030 CO<sub>2</sub>-neutrale grondoperaties nastreeft. Deze reductiepercentages ten opzichte van 2005 waren de voorgangers van de huidige reductiedoelen, die 2019 als referentie nemen.<sup>237</sup>
255. Daarnaast maakt de gemiddelde consument uit de tijdlijn op dat (technologische) ontwikkelingen als elektrische en waterstofvliegtuigen en het opschalen van synthetische kerosine worden verwacht tegen 2035. Mede vanwege het feit dat 2035 vrij ver in de toekomst ligt, zal de gemiddelde consument zich ervan bewust zijn dat het niet zeker is dat deze ontwikkelingen zich daadwerkelijk zullen hebben verwezenlijkt in 2035. Dit begrip wordt versterkt door het duidelijke voorbehoud van KLM: "*Maar we kunnen alleen slagen als we allemaal samenwerken*".
256. De gemiddelde consument scrollt verder en leest informatie over de CO<sub>2</sub>-uitstoot van KLM, SAF, herbebossing en meer. Omdat deze informatie vrij uitgebreid is, zal waar nodig nader worden ingegaan op de consumentinterpretatie van de informatie op het websiteonderdeel "*Wat wij doen*" bij de bespreking van de door Fossilvrij uitgelichte uitingen (zie nr. 275 e.v.).

<sup>237</sup>

De ambities uit KLM's huidige Klimaatactieplan (reducties ten opzichte van 2019) zijn ambitieuzer dan de voorgaande reductiedoelen.

257. De gemiddelde consument klikt vanuit het keuzescherf (of in de verticale menubalken) op "Wat kunt u doen?". Onder de kop "Wat kunt u doen?" leest hij prominent bovenaan de volgende tekst:

*"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."* (nadruk toegevoegd, advocaat)

Fossielvrij heeft ervoor gekozen om de onderstreepte woorden weg te laten in haar weergave van de uitingen onder nr. 185.<sup>238</sup>

258. De gemiddelde consument begrijpt uit deze tekst, en ziet hierin nog eens bevestigd, dat vliegen – al dan niet met KLM – klimaatschadelijk is. Daarnaast wordt de gemiddelde consument er nadrukkelijk op gewezen dat hij het beste niet kan vliegen als hij vluchtgerelateerde CO<sub>2</sub>-uitstoot wil verminderen. De gemiddelde consument begrijpt uit deze tekst verder dat toelichting zal volgen over manieren om zijn impact op het milieu te verminderen als hij desondanks besluit te vliegen.
259. De gemiddelde consument scrolt verder en leest onder meer informatie over het CO2ZERO-programma van KLM, en het herbebossingsinitiatief "CO2OL Tropical Mix" in Panama. De gemiddelde consument leest onder meer:

*"Met herbebossing betaalt u een kleine bijdrage om (een deel van) de impact van uw vlucht op het milieu te compenseren. Dit heeft geen invloed op de directe uitstoot van de vlucht zelf, maar u helpt mee door bomen te planten die de CO<sub>2</sub> van uw vlucht weer opnemen. Als u kiest voor onze CO2ZERO-service, draagt u bij aan het herbebossingsinitiatief 'CO2OL Tropical Mix' in Panama. De kwaliteit van onze geselecteerde CO<sub>2</sub>-reductieprojecten is gecertificeerd door Gold Standard. Lees meer over ons herbebossingsproject".* (onderstreping toegevoegd, advocaat)

260. Onder "Lees meer over ons herbebossingstraject" vindt de gemiddelde consument juiste, duidelijke, specifieke en volledige informatie over het herbebossingsproject van KLM (**Productie 73 KLM**). Zie ook par. 4.3.

261. Onderaan de pagina staat onder de grote kop "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 korteafstandsvluchten."*

---

<sup>238</sup> Deze staan wel in de tekstweergave van de website waarvan Fossielvrij delen heeft overgelegd als Productie 19, p. 10.

262. De gemiddelde consument wordt er hierdoor nogmaals nadrukkelijk op gewezen, en hij begrijpt, dat vliegen niet duurzaam is, en wordt aangespoord om andere transportopties te overwegen, met name op korte afstanden, zoals binnen Europa.

263. De gemiddelde consument scrolt door en leest onder de kop "*Kleine stapjes, grote impact*" de volgende tekst:

*"Zelfs de kleinste veranderingen kunnen grote impact hebben. Elke keuze die u maakt doet ertoe, dus denk er goed over na. Hier zijn een paar onderwerpen die uw aandacht verdienen."*

264. Daaronder ziet de gemiddelde consument een fotocarrousel met de volgende duurzaamheidstips:

- *"Neem alleen mee wat u echt nodig heeft: minder gewicht betekent een lager brandstofverbruik"*
- *"Verminder uw voetafdruk: reis minder vaak maar voor een langere periode"*
- *"Ontdek de wereld van duurzaam toerisme: kies milieuvriendelijke accommodaties"*
- *"Informeer u over wat verschillende luchtvaartmaatschappijen doen aan duurzaamheid"*
- *"Reis bewust: denk eens aan een videoconferentie in plaats van een face-to-facegesprek"*

265. Andermaal wordt de gemiddelde consument erop gewezen, en hij begrijpt, dat vliegen niet duurzaam is. Ook wordt de gemiddelde consument wederom aangespoord om minder te vliegen ("*reis minder vaak*", "*denk eens aan een videoconferentie*").

266. Onderaan de pagina staat de volgende tekst:

*"Altijd een stapje verder. We zijn begonnen aan een reis naar impact, maar de enige manier om daar te komen, is samen. (...)"*

267. Door deze tekst wordt de gemiddelde consument er nog een keer op gewezen dat het duurzamer maken van de luchtvaart door KLM wordt gezien als een gezamenlijke inspanning, waarvan de kans van slagen afhankelijk is van de medewerking van anderen ("*Wat wij [KLM] doen*" / "*Wat u kunt doen*" / "*Wat de industrie kan doen*").

268. De gemiddelde consument klikt vanuit het keuzescherf (of in de verticale menubalken) op "*Wat de industrie kan doen*". De gemiddelde consument leest bovenaan onder de kop "*Wat de industrie kan doen*" de volgende tekst:

*"Alleen als we allemaal samenwerken, kunnen we echt een verschil maken. Alle belanghebbenden in de luchtvaartindustrie, alle luchtvaartmaatschappijen, alle fabrikanten – het hele bedrijfsleven. Samen kunnen we de productie van duurzame"*

*vliegtuigbrandstof bevorderen, onze vloot versneld vernieuwen en sneller en beter meer bereiken. Daarom hebben we dit initiatief genomen waarin we iedereen oproepen om verantwoord te vliegen: 'Fly Responsibly'. We nodigen u vriendelijk uit om samen met ons de luchtvaart duurzamer te maken."*

269. In deze tekst wordt de essentie van het Fly Responsibly-programma nog eens samengevat: een uitnodiging om samen te werken en een oproep om verantwoord te vliegen. De gemiddelde consument zal – gezien de meerdere teksten van deze strekking op de Website – begrijpen dat onder "verantwoord vliegen" en "Fly Responsibly" ook moet worden verstaan het zorgvuldig afwegen of vliegen echt nodig is, en het overwegen om niet te vliegen.

6.6.3. Welke in de betreffende communicatie vervatte informatie zou volgens Fossielvrij misleidend zijn, en waarom? Wat is de consumentinterpretatie van de betreffende informatie? Kan de betreffende informatie de gemiddelde consument misleiden?

270. Fossielvrij heeft ervoor gekozen om niet gestructureerd per uiting toe te lichten waarom zij van mening is dat de betreffende informatie de gemiddelde consument zou misleiden. In par. 8.2.5 van de dagvaarding ("*Toepassing van de regels over oneerlijke handelspraktijken op de uitingen van KLM*") poneert Fossielvrij diverse (soms impliciete) stellingen over de vermoedelijke verwachting van de gemiddelde consument (consumentinterpretatie). Daarbij wordt in sommige gevallen gerefereerd aan een van de in nr. 185 van de dagvaarding aangeduide concrete uitingen van KLM op de Website, maar zeker niet altijd. Het blijft veelal onduidelijk op grond van welke informatie de gestelde consumentinterpretatie volgens Fossielvrij zou ontstaan. Uit het betoog van Fossielvrij is daarom moeilijk op te maken (i) welke informatie van de Website volgens Fossielvrij misleidend zou zijn, en vooral (ii) waarom de betreffende informatie volgens Fossielvrij misleidend zou zijn.
271. Hierna zullen de Website-uitingen van KLM worden behandeld die onderdeel waren van de Fly Responsibly-campagne (uitingen 3 t/m 13), en zal voor iedere uiting worden aangetoond dat geen sprake is van een misleidende handeling. Waar mogelijk zijn de uitingen daarbij op onderwerp gegroepeerd.



- (A) Ten aanzien van uiting 3 (genoemd in nr. 370 van de dagvaarding, zie Productie 45 KLM, p. 1):



*Uiting 3*

272. KLM begrijpt uit nr. 370 van de dagvaarding dat Fossilvrij meent dat uiting 3 de indruk zou wekken dat vliegen met KLM grote duurzaamheidsvoordelen zou hebben, omdat KLM binnen de luchtvaartindustrie voorop loopt in het verduurzamen van vliegen en daarnaast volledig in lijn handelt met de klimaatdoelstelling. Dit zou allemaal niet kloppen volgens Fossilvrij.
273. KLM kan Fossilvrij niet volgen in de door haar gestelde consumentinterpretatie van uiting 3. Zoals al toegelicht in nr. 234 zal de gemiddelde consument op basis van uiting 3 verwachten dat KLM met Fly Responsibly een initiatief neemt met als doel een duurzamere toekomst te realiseren, dat KLM duurzaamheidsinspanningen doet, en dat KLM de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs onderschrijft. Dit is allemaal juist. De gemiddelde consument zal op basis van de mededeling dat KLM het voortouw neemt mogelijk verwachten dat KLM voorop loopt in verduurzaming van de sector (hetgeen klopt, zie nr. 35 CvA ontvankelijkheid en nr. 237 in deze conclusie van antwoord), maar de gemiddelde consument begrijpt dat dit niet per se betekent dat nu vliegen met KLM duurzamer zou zijn dan vliegen met andere luchtvaartmaatschappijen. Zonder nadere onderbouwing door Fossilvrij, die ontbreekt, kan niet worden uitgegaan de door haar gestelde verstrekkende consumentinterpretatie.
274. In uiting 3 wordt daarnaast op geen enkele manier gesteld of gesuggereerd dat KLM "volledig in lijn" zou handelen met het klimaatakkoord van Parijs. Het klimaatakkoord wordt één keer genoemd op de Website, in uiting 3, waar KLM vermeldt dat het zich verbonden heeft aan de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs. De reden daarvoor wordt ook genoemd: KLM erkent dat de opwarming van de aarde dringend moet worden beperkt. De gemiddelde consument zal hieruit begrijpen dat KLM haar eigen doelstellingen in lijn wil brengen met de doelstelling van het klimaatakkoord van Parijs. Het klimaatakkoord van Parijs gaat over het behalen van doelen in de toekomst. "We hebben ons verbonden aan" is dus ook een statement met een streven naar de toekomst: er nu aan werken om in de toekomst bepaalde doelen te hebben behaald. "We hebben ons verbonden aan" betekent "wij staan erachter", "we werken

eraan". De woorden wekken bij de gemiddelde consument niet de indruk dat de huidige operaties van KLM op dit moment (en als die onveranderd zouden worden voortgezet ook in de toekomst) in lijn met "Parijs" zouden zijn. De gemiddelde consument zal ook begrijpen dat het daadwerkelijk behalen van de doelen afhankelijk is van samenwerking: "*Maar we kunnen alleen slagen als we allemaal samenwerken*". KLM maakt dus een voor de gemiddelde consument duidelijk kenbaar voorbehoud voor wat betreft de haalbaarheid van haar doelstellingen.

275. Op de eerste pagina van het websiteonderdeel "Wat wij doen" geeft KLM nadere invulling aan de mededeling in uiting 3 over haar doelstellingen:

*"Ja, wij zijn een luchtvaartmaatschappij en we realiseren ons dat de luchtvaart vandaag de dag nog verre van duurzaam is, ondanks dat we er al een tijd hard aan werken om elk aspect van onze bedrijfsvoering te verbeteren. De luchtvaartindustrie heeft de ambitie om tegen 2050 netto nul CO<sub>2</sub>-uitstoot te realiseren en om deze belofte te onderstrepen ontwikkelen we ons eigen pad gebaseerd op het Science Based Targets-initiatief.*

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

276. Direct onder deze tekst wordt middels de tijdelijk verdere informatie gegeven over de doelstellingen van KLM. Korthedshalve verwijst KLM naar nr. 253-255.
277. De gemiddelde consument zal hieruit opmaken dat KLM CO<sub>2</sub>-reductiedoelstellingen ontwikkelt, bestaande uit de vermelde maatregelen, en dat deze doelstellingen van KLM in lijn zijn met het klimaatakkoord van Parijs. Dit is allemaal juist. SBTi heeft op 17 november 2022 bevestigd dat de betreffende 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 (zie Productie 4 KLM).<sup>239</sup> SBTi heeft in februari 2023 interim-scenario's gepubliceerd voor het traject voor de luchtvaart om onder de 1.5 °C-opwarming te blijven (zie Productie 28 KLM). De plannen van KLM voldoen hier op dit moment aan.

<sup>239</sup>

Het klimaatakkoord van Parijs houdt niet in dat elke sector tot hetzelfde percentage CO<sub>2</sub>-vermindering moet komen in hetzelfde tijdpad. Alleen landen als geheel moeten dat, en de ene sector heeft meer mogelijkheden om duurzamer te worden dan de andere. SBTi ontwerpt reductiepaden per sector gebaseerd op het klimaatakkoord van Parijs. KLM heeft duurzaamheidsplannen opgesteld om SBTi te laten beoordelen of de plannen – indien gerealiseerd – in lijn zijn met het reductiepad voor de luchtvaartsector. Dat was een proces van vele maanden, waarbij SBTi de hele bedrijfsvoering van KLM heeft doorgelicht. Dit resulteerde in certificering door SBTi.

278. Ook als de gemiddelde consument zou verwachten dat KLM "volledig in lijn" zou *handelen* met het klimaatakkoord van Parijs, hetgeen KLM betwist, zou misleiding niet aan de orde zijn, gezien de validatie van de klimaatdoelstellingen van KLM door SBTi.
279. Nu de vermoedelijke verwachting van de gemiddelde consument op basis van uiting 3 klopt, kan van een misleidende handelspraktijk geen sprake zijn. Uiting 3 is ook niet anderszins onrechtmatig.
- (B) Ten aanzien van uitingen 4, 6, 7, 9, 12 (Website-uitingen over *biobased* en synthetische SAF, genoemd in nr. 246, 251, 373, 374, 375, 377, 397 van de dagvaarding, zie Productie 45 KLM, p. 3 (uiting 4), 7 t/m 9 (uiting 6), 10 en 11 (uiting 7), 15 (uiting 9), 21 en 22 (uiting 12)):

Maar verreweg de grootste bijdrage zal worden geleverd door de vervanging van fossiele vliegtuigbrandstof door duurzame vliegtuigbrandstof oftewel: SAF (Sustainable Aviation Fuels).

*Uiting 4*

## Duurzame vliegtuigbrandstof: een veelbelovende oplossing

Het vervangen van fossiele kerosine door duurzame vliegtuigbrandstof of SAF kan de CO<sub>2</sub>-uitstoot met minstens 75% verlagen. Dus waarom stapt KLM niet gewoon over op SAF? Helaas is het niet zo eenvoudig. De wereldwijde productie van SAF dekt slechts ongeveer 0,1% van het totale brandstofverbruik van de luchtvaartindustrie en wordt geremd door een status quo:

*Uiting 6 (gedeeltelijk)*

## Eerste passagiersvlucht op duurzame synthetische kerosine.

In januari 2021 voerde KLM als eerste luchtvaartmaatschappij ter wereld een commerciële passagiersvlucht uit met bijmenging van 500 liter duurzame synthetische kerosine. Synthetische kerosine is een zeer innovatieve duurzame luchtvaartbrandstof (SAF) die wordt gemaakt van CO<sub>2</sub>, water en hernieuwbare energie. De synthetische kerosine die voor deze vlucht werd gebruikt, is door Shell in haar onderzoekscentrum in Amsterdam geproduceerd uit zonne- en windenergie van Nederlandse bodem. Deze eerste vlucht is een belangrijke mijlpaal in de ontwikkeling van duurzame synthetische kerosine als haalbaar alternatief voor fossiele brandstoffen. Daarnaast is het een grote stap richting een duurzame toekomst voor de luchtvaartindustrie.

*Uiting 7*

## Samen kunnen we uw zakenreis duurzamer maken

KLM staat niet alleen in haar wens duurzamer zaken te doen. Veel andere bedrijven, in allerlei branches, denken er ook zo over. Wij gaan met zulke bedrijven een partnerschap aan om de beschikbaarheid van duurzame vliegtuigbrandstof op grote schaal te stimuleren en om die brandstof economisch concurrerender te maken met fossiele kerosine. Als partner van het Corporate Sustainable Aviation Fuel Programma betalen deze bedrijven een bijdrage waarmee ze het kostenverschil tussen kerosine en duurzame brandstof overbruggen. Onze huidige partners zijn onder andere Microsoft, ABN AMRO, Södra en Arcadis.

*Uiting 9*



De nieuwe op SAF gebaseerde opties in CO2ZERO hebben een dubbel voordeel voor het milieu. Ten eerste vermindert u direct de netto CO<sub>2</sub>-uitstoot van een vlucht. Ten tweede helpt u de SAF-markt te laten groeien. 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 van beide of beide mogelijkheden kiezen via Mijn Reis op de website van KLM of via de KLM-app.

Met deze initiatieven wil KLM vliegen op een volledig transparante manier duurzamer maken. KLM heeft geen enkel financieel gewin bij deze nieuwe initiatieven. Van de SAF-inkomsten die via de ticketprijzen en het uitgebreide CO2ZERO-programma worden ontvangen zal 100% rechtstreeks, transparant en uitsluitend worden gebruikt om nieuwe SAF aan te kopen en de productie van SAF wereldwijd te bevorderen.

#### *Uiting 12*

280. Uiting 9 richt zich onmiskenbaar tot een zakelijk publiek ("*Samen kunnen we uw zakenreis duurzamer maken*"). Fossielvrij baseert haar vorderingen ten aanzien van uiting 9 onder meer op de Wet OHP. De Wet OHP is echter niet van toepassing op business-to-business-communicatie, zoals uiting 9. De vorderingen ten aanzien van uiting 9 moeten daarom worden afgewezen, voor zover deze zijn gebaseerd op de Wet OHP. Voor zover uw rechtbank desondanks aanleiding ziet om uiting 9 op een andere grondslag te beoordelen, moet daarbij worden uitgegaan van de vermoedelijke verwachting van het gemiddelde lid van de doelgroep van de uiting, dus de gemiddelde zakelijke klant. De gemiddelde boeker van zakelijke reizen (incl. reisagenten en gespecialiseerde medewerkers bij grote ondernemingen) is nog beter dan de "normale" gemiddelde consument geïnformeerd over duurzamere brandstofalternatieven.<sup>240</sup> Overigens verzuimt Fossielvrij om toe te lichten waarom uiting 9 misleidend zou zijn, en voldoet zij in dat opzicht niet aan haar stelplicht.
281. De gemiddelde consument zal op basis van de genoemde Website-uitingen over SAF begrijpen dat KLM verwacht dat de grootste bijdrage aan de vermindering van haar CO<sub>2</sub>-uitstoot (en de uitstoot van de luchtvaart in het algemeen) zal worden bereikt door het gebruik van SAF. Daarnaast maakt de gemiddelde consument uit de Website-uitingen over SAF op dat het huidige gebruik van SAF door KLM (en de luchtvaart in het algemeen) nog zeer beperkt is, dat de SAF-markt zich in een impasse bevindt, en dat KLM probeert om die impasse te doorbreken door vraag naar SAF te creëren. Ook begrijpt de gemiddelde consument dat het succes van SAF afhankelijk is van samenwerking ("*We kunnen alleen slagen als we allemaal samenwerken*"). Tot slot begrijpt de gemiddelde consument dat van zijn bijdrage aan het CO2ZERO-programma extra SAF wordt ingekocht, bovenop de hoeveelheid die KLM hoe dan ook al aanschafte. Dat dit ook inderdaad zo is, is toegelicht in hoofdstuk 3.

---

<sup>240</sup> Vgl. RCC 30 maart 2021, dossiernr. 2020/00521 (*Neste*), r.o. 4.

282. KLM begrijpt uit nr. 375 en 397 van de dagvaarding dat Fossilvrij meent dat uiting 4 bij de gemiddelde consument de verwachting zou wekken dat SAF een veelbelovende oplossing is, dat SAF levensvatbaar en schaalbaar is, dat SAF wordt tegengehouden door een gebrek aan vraag vanuit de markt, en dat SAF de belangrijkste manier zou zijn om de klimaatimpact van de luchtvaart te verminderen. KLM kan zich vinden in deze door Fossilvrij gestelde consumentinterpretatie, behalve waar Fossilvrij ervan uitgaat dat de gemiddelde consument het succes van SAF als een absolute zekerheid zal beschouwen. De boodschap van KLM over SAF is hoopvol, maar niet zonder voorbehoud. KLM maakte op de Website immers duidelijk dat het succes van SAF niet zeker is, en afhankelijk is van samenwerking ("*Maar we kunnen alleen slagen als we allemaal samenwerken. (...) SAF is een cruciale component van het traject van de luchtvaartindustrie om tegen 2050 een CO<sub>2</sub>-uitstoot van nul te bereiken. Het is dus belangrijk dat we slagen (...) Ja, we hebben het nu nog over kleine hoeveelheden SAF, die slechts geringe verminderingen in CO<sub>2</sub>-uitstoot opleveren. We kunnen deze markt niet alleen creëren, maar we kunnen – en zullen – de weg wijzen*"). Ook lijkt Fossilvrij ervan uit te gaan dat de gemiddelde consument zal verwachten dat het gebruik van SAF tegen 2030 voldoende zal zijn opgeschaald om een groot effect zal hebben. Echter, een dergelijke snelle opschaling van het gebruik van SAF wordt door KLM nergens gesteld of gesuggereerd. Integendeel, de "*Decarbonisation Roadmap for European Aviation*" op de Website maakt duidelijk dat het aandeel van SAF in de CO<sub>2</sub>-reductie in 2030 naar verwachting nog gering zal zijn (Productie 45 KLM, p. 29).
283. SAF zal naar verwachting van KLM inderdaad de grootste bijdrage gaan leveren aan de vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot op het pad naar per saldo nul uitstoot in 2050. SAF is momenteel nog niet in grote hoeveelheden beschikbaar en is een aantal malen duurder dan kerosine, maar de ontwikkelingen gaan snel. SAF is dus een veelbelovende en realistische mogelijkheid om CO<sub>2</sub>-uitstoot terug te dringen.
284. In nr. 374 van de dagvaarding stelt Fossilvrij ten aanzien van uiting 6 dat het gebruik van de benaming "duurzame" vliegtuigbrandstof zonder voldoende verdere uitleg over wat dit eigenlijk is, misleidend zou zijn. Anders dan Fossilvrij wil doen geloven legt KLM echter voldoende uit wat SAF is. Op de pagina "*Wat wij doen*" staat direct onder uiting 6 een video met uitleg over SAF, en KLM geeft op de pagina "*Duurzame vliegtuigbrandstof*" ook uitleg over SAF.<sup>241</sup> Daarnaast wordt de specifieke reden waarom SAF "duurzaam" wordt genoemd (namelijk: de potentiële reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot) ook duidelijk vermeld: "*Het vervangen van fossiele kerosine door duurzame vliegtuigbrandstof of SAF kan de CO<sub>2</sub>-uitstoot met minstens 75% verlagen*" (zie Productie 45 KLM, p. 7).<sup>242</sup> De gemiddelde consument wordt dus niet op het verkeerde been gezet. Fossilvrij betwist ook niet dat dit percentage klopt.
285. In nr. 377 van de dagvaarding stelt Fossilvrij ten aanzien van uiting 6 dat KLM haar SAF-product zou presenteren als een "uniek verkoopargument", door te zeggen dat zij in 2030 10% SAF wil gebruiken terwijl de overheidssteun KLM verplicht om 14% SAF bij te mengen in

<sup>241</sup> Zie <https://www.youtube.com/watch?v=pb7R8XyNb7U>. Screenshots van de nadere uitleg over SAF worden overgelegd als **Productie 74 KLM**.

<sup>242</sup> Fossilvrij heeft ervoor gekozen om deze woorden weg te laten in haar weergave van uiting 6 onder nr. 185.



2030 voor vanuit Nederland vertrekkende vluchten. KLM zou volgens Fossilvrij weinig meer doen dan van haar gevraagd wordt. Hierdoor zou KLM ten onrechte de indruk wekken dat zij een voorloper is op het gebied van duurzaamheid, aldus nog steeds Fossilvrij. Zoals toegelicht in par. 4.2, geeft Fossilvrij hier een verkeerde voorstelling van zaken. De 14% geldt voor vluchten vanaf Nederlandse luchthavens, de 10% voor luchthavens wereldwijd (de 14% correspondeert met 6% wereldwijd). Overigens is die verplichting van 14% bijmenging vervallen toen KLM de coronasteun afbetaalde.<sup>243</sup> Het argument van Fossilvrij mist dus een feitelijke grondslag.

286. Ter onderbouwing van haar uitingen over SAF zoals geïnterpreteerd door de gemiddelde consument verwijst KLM naar par. 4.2 ("*Waar KLM zich op baseert in haar uitingen over SAF*"). Daar worden ook de stellingen van Fossilvrij met betrekking tot de – volgens haar – beperkte duurzaamheid van SAF weerlegd.
287. In nr. 253 van de dagvaarding stelt Fossilvrij ten aanzien van uiting 7 dat daarmee de indruk zou worden gewekt dat synthetische kerosine "*een levensvatbaar alternatief is voor vliegtuigbrandstof*" [sic] en een solide manier om net zero in 2050 te bereiken, terwijl dit niet zou kloppen. KLM betwist dat de gemiddelde consument deze vermoedelijke verwachtingen zou hebben op basis van uiting 7. De gemiddelde consument zal uit uiting 7 begrijpen dat synthetische kerosine zich nog in een vroege onderzoeksfase bevindt en zich nog moet ontwikkelen tot een brandstof die in de praktijk een haalbaar alternatief zou kunnen vormen voor fossiele brandstoffen. Uit uiting 7 blijkt immers dat KLM de allereerste vlucht met bijgemengde synthetische kerosine heeft uitgevoerd, en dat de bijgemengde synthetische kerosine geproduceerd is in een onderzoekscentrum.<sup>244</sup> Dat suggereert geen beschikbaarheid op industriële schaal. Uit uiting 7 blijkt ook dat de ontwikkeling tot haalbaar alternatief voor fossiele brandstoffen nog niet is voltooid. De gemiddelde consument zal er dus niet vanuit gaan dat synthetische kerosine op korte termijn op grote schaal beschikbaar wordt. Dat volgt ook uit de tijdlijn op het "*Wat wij doen*" gedeelte van de Website.<sup>245</sup> Daarin is te zien dat KLM voorziet dat synthetische kerosine pas vanaf 2035 zal kunnen worden opgeschaald. Ook hier speelt het voorbehoud dat KLM maakt (in bijvoorbeeld uiting 3): alleen als iedereen samenwerkt kan succes worden behaald. Voor de ontwikkelingen op het gebied van synthetische SAF verwijst KLM naar par. 4.2.5 hiervoor.
288. In nr. 316 van de dagvaarding stelt Fossilvrij dat technologische ontwikkelingen en elektrische en waterstofvliegtuigen mogelijk niet tot uiteindelijke (commerciële) ontwikkeling zullen komen, te laat zullen komen, of beperkt toepasbaar zouden zijn voor het terugdringen van luchtvaartemissies in overeenstemming met de doelstelling van Parijs. "*Het kunnen waardevolle innovatieprojecten zijn om op lange termijn te onderzoeken, maar ze*

---

<sup>243</sup> Zie <https://www.airfranceklm.com/en/newsroom/air-france-klm-air-france-and-klm-signed-two-revolving-credit-facilities-linked-esg-kpis>, 18 april 2023: "*This facility replaces both the remaining direct loan granted to KLM by the Dutch State and the credit facility guaranteed by the Dutch State, both of which were cancelled by KLM. Pursuant to this cancellation, conditions attached to this aid no longer apply.*"

<sup>244</sup> Een persbericht van het Ministerie van I & M over deze eerste vlucht met bijgemengde synthetische kerosine was onderwerp van een klacht bij de RCC. De klacht werd afgewezen. Zie RCC 23 juli 2021, dossiernr. 2021/00167.

<sup>245</sup> Zie Productie 45 KLM, p. 4.

*zullen in de toekomst geen werkende maatregelen zijn*", aldus Fossielvrij. Fossielvrij stelt vervolgens: "De claims die KLM daarover maakt, te weten 4 en 7, zijn dan ook niet terecht". Fossielvrij licht echter niet toe welke – volgens haar misleidende – claims KLM zou maken in uitingen 4 en 7. KLM verwijst naar par. 4.3 voor de onderbouwing dat haar toekomstverwachtingen voldoende realistisch zijn om uitingen zoals deze te rechtvaardigen. Natuurlijk zijn toekomstige ontwikkelingen niet zeker, maar wanneer het glas halfvol is, heeft KLM het recht om te benoemen dat het halfvol is, ook al vindt Fossielvrij het halfleeg.

289. Het voorgaande moet worden gezien als gemotiveerde betwisting van de (impliciete) standpunten van Fossielvrij over de uitingen van KLM over SAF, synthetische kerosine en technologische ontwikkelingen. Mocht uw rechtbank het passend vinden om de bewijslast ten aanzien van de materiële juistheid en volledigheid van de door KLM over SAF, synthetische kerosine of technologische ontwikkelingen verstrekte informatie om te keren op basis van artikel 6:193j BW, dan biedt KLM nader bewijs aan ter zake (zie het bewijsaanbod in par. 9.2).
290. De gemiddelde (ten aanzien van uiting 9: zakelijke) consument wordt niet op het verkeerde been gezet door de Website-uitingen over SAF, synthetische kerosine en technologische ontwikkelingen (uitingen 4, 6, 7, 9 en 12), want de consumentinterpretatie is juist. Van een misleidende handelspraktijk kan geen sprake zijn, en de uitingen zijn ook niet anderszins onrechtmatig.
- (C) Ten aanzien van uitingen 8 en 12 (Website-uitingen over herbebossing, genoemd in nr. 378 t/m 382, 397, 398 van de dagvaarding, zie Productie 45 KLM, p. 13, 20 t/m 22):

## Kleinere CO<sub>2</sub>-voetafdruk, meer bossen

Al tien jaar lang bieden wij u een simpele service waarmee u uw persoonlijke aandeel in de CO<sub>2</sub>-uitstoot van uw vlucht kunt compenseren. Met onze CO<sub>2</sub>ZERO-service kunt u de impact van uw vlucht op het milieu te verkleinen. De service is beschikbaar als reisoptie wanneer u uw vlucht boekt of voordat u vertrekt via Mijn Reis op de KLM-website en in de KLM-app.

*Uiting 8*

## CO2ZERO

Sinds januari 2022 is in alle KLM-tickets voor vluchten vanaf Amsterdam standaard een kleine SAF-bijdrage inbegrepen. Als u de milieueffecten van uw vlucht nog verder wilt verminderen, kunt u in ons CO2ZERO-aanbod naast het herbebossingsprogramma nu ook kiezen voor een aantal andere opties voor duurzame vliegtuigbrandstof.

Herbebossing kan de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de luchtvaartindustrie op natuurlijke wijze compenseren. Met herbebossing betaalt u een kleine bijdrage om (een deel van) de impact van uw vlucht op het milieu te compenseren. Dit heeft geen invloed op de directe uitstoot van de vlucht zelf, maar u helpt mee door bomen te planten die de CO<sub>2</sub> van uw vlucht weer opnemen. Als u kiest voor onze CO2ZERO-service, draagt u bij aan het herbebossingsinitiatief 'CO2OL Tropical Mix' in Panama. De kwaliteit van onze geselecteerde CO<sub>2</sub>-reductieprojecten is gecertificeerd door Gold Standard. [Lees meer over ons herbebossingsproject](#)

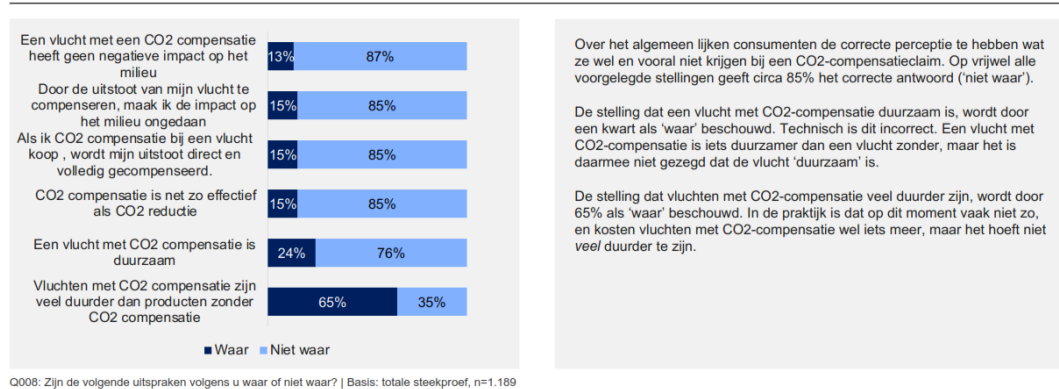
De nieuwe op SAF gebaseerde opties in CO2ZERO hebben een dubbel voordeel voor het milieu. Ten eerste vermindert u direct de netto CO<sub>2</sub>-uitstoot van een vlucht. Ten tweede helpt u de SAF-markt te laten groeien. Aangezien SAF momenteel veel duurder is dan gewone vliegtuigbrandstof, helpt uw bijdrage ons om het verschil te dekken. Als u met KLM vliegt, kunt u vanaf nu een van beide of beide mogelijkheden kiezen via Mijn Reis op de website van KLM of via de KLM-app.

Met deze initiatieven wil KLM vliegen op een volledig transparante manier duurzamer maken. KLM heeft geen enkel financieel gewin bij deze nieuwe initiatieven. Van de SAF-inkomsten die via de ticketprijzen en het uitgebreide CO2ZERO-programma worden ontvangen zal 100% rechtstreeks, transparant en uitsluitend worden gebruikt om nieuwe SAF aan te kopen en de productie van SAF wereldwijd te bevorderen.

### *Uiting 12*

291. De gemiddelde consument zal op basis van de Website-uitingen over herbebossing vermoedelijk verwachten dat hij een deel van de schadelijke milieueffecten van een KLM-vlucht kan compenseren door middel van een bijdrage aan het CO2OL-project. De gemiddelde consument begrijpt dat zijn bijdrage aan het herbebossingsproject de directe uitstoot van de vlucht niet vermindert (mede omdat dit expliciet door KLM wordt gezegd). Hij begrijpt dat hij meehelpt aan het planten van bomen, welke bomen weer uitgestoten CO<sub>2</sub> opnemen.

292. Dat de gemiddelde consument de bovenstaande vermoedelijke verwachtingen zal hebben is mede aannemelijk op basis van het consumentenonderzoek naar CO<sub>2</sub>-compensatieclaims dat de ACM liet uitvoeren door Kantar (Productie 25 KLM). Daaruit blijkt namelijk dat zelfs zonder toelichting van een adverteerder consumenten over het algemeen een goed begrip hebben van wat zij wel en niet krijgen bij een CO<sub>2</sub>-compensatieclaim:



KANTAR PUBLIC

10

293. Fossilvrij stelt zich (impliciet) op het standpunt dat de gemiddelde consument zou verwachten dat het herbebossingsproject van KLM CO<sub>2</sub>-uitstoot van KLM-vluchten compenseert en dat het herbebossingsproject CO<sub>2</sub>-uitstoot zou verminderen, terwijl de uitstoot niet wordt verminderd. KLM kan zich erin vinden dat de gemiddelde consument vermoedelijk zal verwachten dat het herbebossingsprogramma CO<sub>2</sub>-uitstoot compenseert. En dat klopt. De gemiddelde consument zal echter niet verwachten dat het herbebossingsprogramma de CO<sub>2</sub>-uitstoot van KLM-vluchten zou verminderen. En als de gemiddelde consument die verwachting al had, wordt die juist weggenomen door KLM. KLM legt immers duidelijk uit: *"Dit heeft geen invloed op de directe uitstoot van de vlucht zelf, maar u helpt mee door bomen te planten die de CO<sub>2</sub> van uw vlucht weer opnemen"* (Productie 45 KLM, p. 21).
294. Fossilvrij stelt in nr. 196 van de dagvaarding dat KLM met uiting 12 de indruk zou wekken dat de impact van een vlucht kan worden verkleind, verminderd of geabsorbeerd. KLM is het er mee eens dat uiting 12 bij de gemiddelde consument die vermoedelijke verwachting zal wekken. En die verwachting klopt.
295. De communicatie van KLM over haar herbebossingsprogramma voldoet overigens aan de richtlijnen van de ACM over CO<sub>2</sub>-compensatieclaims uit de Leidraad duurzaamheidsclaims. KLM informeert consumenten duidelijk en feitelijk, legt in objectieve termen uit wat CO<sub>2</sub>-compensatie is, en maakt duidelijk dat CO<sub>2</sub>-compensatie er niet voor zorgt dat een KLM-vlucht minder schadelijk is voor het milieu, maar dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de vlucht door middel van een project wordt gecompenseerd. Daarnaast geeft KLM aan hoe de CO<sub>2</sub>-compensatie tot stand komt, door aan te geven om welk project het gaat, hoeveel CO<sub>2</sub> wordt

- gecompenseerd en hoe dit is berekend.<sup>246</sup> De berekeningsmethode wordt toegelicht onder "*Lees meer over ons herbebossingsproject*" (Productie 45 KLM, p. 21; Productie 73 KLM).
296. De consumentinterpretatie ten aanzien van de uitingen van KLM over herbebossing is juist, zodat van een misleidende handelspraktijk geen sprake kan zijn. De uitingen over herbebossing zijn ook niet anderszins onrechtmatig.
297. Ter onderbouwing van haar uitingen over herbebossing verwijst KLM naar par. 4.3 ("*Waar KLM zich op baseert in haar uitingen over herbebossing*"). Deze onderbouwing moet worden gezien als gemotiveerde betwisting van het standpunt van Fossielvrij dat het herbebossingsproduct van KLM de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het aandeel van de consument in zijn KLM-vlucht niet zou compenseren. Mocht uw rechtbank het passend vinden om de bewijslast ten aanzien van de materiële juistheid en volledigheid van de door KLM over herbebossing verstrekte informatie om te keren op basis van artikel 6:193j BW, dan biedt KLM nader bewijs aan ter zake (zie het bewijsaanbod in par. 9.2).
298. Fossielvrij gaat in nr. 403 – 411 in op twee beslissingen van de RCC: een beslissing van 8 april 2022 over reclame-uitingen van KLM over CO<sub>2</sub>-neutralisatieclaims op basis van herbebossing<sup>247</sup>, en een beslissing van 28 juni 2022 over reclame-uitingen van Shell over CO<sub>2</sub>-neutralisatieclaims op basis van herbebossing.<sup>248</sup>
299. Fossielvrij stelt dat de uitingen die zij aan uw rechtbank voorlegt vergelijkbaar zouden zijn met de uitingen waarover werd geklaagd in de RCC-zaak tegen KLM, en lijkt te suggereren dat het oordeel van de RCC in de aangehaalde RCC-zaken toepasbaar zou zijn in deze procedure bij uw rechtbank. Dat is onjuist.
300. Ten eerste gingen de aangehaalde RCC-zaken over wezenlijk andere uitingen. In de uitingen die voorlagen bij de RCC werd namelijk CO<sub>2</sub>-neutraliteit geclaimd, bijvoorbeeld met een button met de tekst "*Compensatie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Neutraliseer uw impact op het milieu met de CO2ZERO service (...)*" of door middel van de tekst "*Als je je hebt aangemeld voor compensatieAAN en je tankt Shell V-Power Benzine of Shell V-Power Diesel, dan compenseert Shell de volledige CO<sub>2</sub>-uitstoot; vanaf winning van ruwe olie tot en met het brandstofverbruik*" (onderstreping toegevoegd, advocaat). De RCC oordeelde dat het ging om absolute milieuclaims, en bij absolute milieuclaims hoort sinds augustus 2021 volgens de RCC op basis van artikel 3 MRC een zeer zware bewijslast. In de zaak tegen Shell over "*Rij CO<sub>2</sub>-neutraal*" formuleerde de RCC de bewijslast voor een dergelijke CO<sub>2</sub>-neutraliteitsclaim: de adverteerder moet met "*degelijke, onafhankelijke, verifieerbare en algemeen erkende bewijzen aantonen dat in de praktijk gegarandeerd sprake is van volledige compensatie*".<sup>249</sup> Bewijs van aankoop van gecertificeerde *carbon credits* voldoet volgens de RCC niet aan deze bewijslast die geldt voor CO<sub>2</sub>-neutralisatieclaims. De RCC is in deze Shell-zaak over CO<sub>2</sub>-

<sup>246</sup> Zie Leidraad duurzaamheidsclaims (Productie 72 KLM), p. 15, onder "*Formuleren van CO<sub>2</sub>-compensatieclaims*".

<sup>247</sup> RCC 8 april 2022, dossiernr. 2021/00553 (*KLM CO<sub>2</sub>-neutralisatie*).

<sup>248</sup> RCC 28 juni 2022, dossiernr. 2022/00100 (*Shell II CO<sub>2</sub>-neutralisatie*).

<sup>249</sup> RCC 26 augustus 2021, dossiernr. 2021/00190 (*Shell I CO<sub>2</sub>-neutralisatie*).

neutralisatie vrij plotseling "omgegaan"; zij week zonder evidente aanleiding af van haar tot dan toe gehanteerde lijn dat CO<sub>2</sub>-neutralisatieclaims op basis van gecertificeerde herbebossingsprojecten zijn toegestaan – een lijn die overigens ook de ACM hanteerde (zie nr. 199 hiervoor).<sup>250</sup>

301. Terug naar de klachtzaak tegen KLM over CO<sub>2</sub>-neutralisatieclaims op basis van herbebossing van april 2022. Omdat KLM niet kon voldoen aan de kort daarvoor door de RCC verzwaarde bewijslast van artikel 3 MRC, werd de klacht toegewezen. Van belang is dat de RCC een verwijzing in een reclame-uiting naar de mogelijkheid om met gebruik van *carbon credits*/VERs CO<sub>2</sub>-uitstoot te compenseren op zich toelaatbaar vond. Daarnaast achtte de RCC het voldoende aannemelijk dat bij het herbebossingsproject waaraan KLM deelneemt (het CO2OL-project) sprake is van een mate van compensatie van CO<sub>2</sub>.<sup>251</sup> Ook Shell voldeed niet aan de zware bewijslast bij CO<sub>2</sub>-neutralisatieclaims, en ook in de Shell II-beslissing overwoog de RCC dat CO<sub>2</sub>-compensatieclaims zijn toegestaan en dat het aannemelijk is dat bij gecertificeerde compensatieprojecten sprake is van een bepaalde mate van compensatie.
302. KLM claimt in haar uitingen over herbebossing die voorliggen in deze zaak (zoals begrepen door de gemiddelde consument) niet dat een vlucht door herbebossing CO<sub>2</sub>-neutraal wordt. KLM claimt dat met herbebossing een deel van de milieu-impact van de vlucht kan worden gecompenseerd: “*Met herbebossing betaalt u een kleine bijdrage om (een deel van) de impact van uw vlucht op het milieu te compenseren*”. De gemiddelde consument zal op basis van de uitingen van KLM niet verwachten dat bij deelname aan het herbebossingsprogramma (zijn gehele aandeel in) de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de vlucht *volledig* wordt gecompenseerd (CO<sub>2</sub>-neutraliteit). Dit geldt temeer nu de gemiddelde consument kritisch is, en in het algemeen niet snel zal verwachten dat CO<sub>2</sub>-uitstoot van een vlucht volledig wordt gecompenseerd; in het Kantar-onderzoek naar CO<sub>2</sub>-compensatieclaims beoordeelt 85% van de respondenten de stelling “*Als ik CO<sub>2</sub>-compensatie bij een vlucht koop wordt mijn uitstoot direct en volledig gecompenseerd*” als niet waar. Nu KLM geen CO<sub>2</sub>-neutraliteit claimt, is de zware bewijslast zoals de RCC die op basis van de MRC/CDR hanteert voor CO<sub>2</sub>-neutraliteitsclaims niet van toepassing – nog daargelaten dat uw rechtbank niet oordeelt op basis van de MRC of de CDR.
303. Fossilvrij stelt in haar akte van 2 augustus 2023 dat in de TUI-beslissing van de RCC zou zijn bevestigd dat CO<sub>2</sub>-compensatieproducten die KLM aanbiedt (alternatieve vliegtuigbrandstoffen en herbebossing) het klimaatteffect van vliegen niet op geldige wijze zouden compenseren of verminderen.<sup>252</sup> Dat is onjuist.
304. De RCC heeft in de TUI-zaak geoordeeld over de maatregelen van TUI binnen het zogeheten "fair travel"-concept, tegen de achtergrond van de aanduiding van het "fair travel"-concept als "groener alternatief" voor andere TUI-reizen. Onder het "fair travel"-concept vielen volgens de uitingen van TUI maatregelen in drie "pijlers": (i) steun aan lokale bevolking en

<sup>250</sup> Zie onder meer RCC 16 oktober 2019, dossiernr. 2019/00651, RCC 22 oktober 2019, dossiernr. 2019/00651/A, RCC 30 maart 2021, dossiernr. 2021/00002. Zie ook "*En wist je dat je de CO<sub>2</sub> uitstoot van jouw vlucht kunt compenseren? Boek snel op KLM.nl*", dossiernr. 2020/00079; niet misleidend.

<sup>251</sup> RCC 8 april 2022, dossiernr. 2021/00553 (*KLM CO<sub>2</sub>-neutralisatie*), overweging 5.

<sup>252</sup> Akte Fossilvrij, nr. 18 onder c (p. 6).



- economie, (ii) accommodaties met eco-label en (iii) investering in de verduurzaming van mobiliteit. Onder pijler (iii) viel investeren in duurzame brandstof. Herbebossing speelt in de zaak geen enkele rol. Er is daarnaast door de RCC geen uitspraak gedaan over de effectiviteit van duurzamere vliegtuigbrandstoffen. TUI communiceerde als gezegd dat de consument via het "fair travel"-concept investeerde in duurzamere vliegtuigbrandstoffen, maar bleek niet waar te zijn. Dat werd – niet verbazingwekkend – door de RCC misleidend bevonden.
305. Verder claimde TUI zonder enig voorbehoud dat een consument die een fair travel-vliegreis boekt "*structureel en serieus [kan] investeren in een duurzame toekomst*". Dat vond de RCC misleidend. De RCC overwoog in dat kader "*Vlieggreizen hebben onvermijdelijk een negatieve impact op het klimaat en deze impact kan niet worden tenietgedaan door een (geringe) financiële bijdrage per passagier, laat staan dat dit kan leiden tot "een duurzame toekomst"*." Deze overweging moet worden gezien tegen de achtergrond van de zaak: een geringe bijdrage van EUR 2 per passagier die een structurele en serieuze investering zou vormen in een duurzame toekomst, terwijl niet eens daadwerkelijk werd geïnvesteerd in duurzamere vliegtuigbrandstof zoals de consument werd voorgespiegeld, en waarbij geen enkel voorbehoud werd gemaakt ten aanzien van de duurzaamheid van de via "fair travel" te boeken vlieggreizen. Deze zaak is onvergelijkbaar met de onderhavige zaak.
306. In voetnoot 22 van de Akte stelt Fossilvrij dat de RCC in eerdere zaken zou hebben geoordeeld dat termen als "CO<sub>2</sub>-compensatie" en "CO<sub>2</sub>-neutraal" misleidend zouden zijn. Ook dat is onjuist. De RCC heeft in de door Fossilvrij aangehaalde zaken niet geoordeeld dat deze termen misleidend zijn. De RCC (en het CvB) hebben uitingen beoordeeld waar de termen onderdeel van waren, en heeft die *uitingen* gezien hun volledige inhoud (waaronder de termen) en context misleidend bevonden. Zo wordt in de zaak Shell-II CO<sub>2</sub>-neutralisatie<sup>253</sup> gebruik gemaakt van de term *CO<sub>2</sub>-compensatie*, maar oordelen RCC en CvB dat de gemiddelde consument uit de rest van de betreffende uiting en context zal opmaken dat Shell daarmee *neutralisatie* claimt (namelijk, in de opvatting van de RCC, *volledige* compensatie).
307. Ten tweede oordeelt de RCC niet op basis van de Wet OHP, zoals uw rechtbank, maar op basis van (destijds) de MRC. Het beoordelingskader van de RCC is net als de feiten dus ook wezenlijk anders, met name gezien de door de RCC gehanteerde verzwaarde bewijslast ten aanzien van CO<sub>2</sub>-neutralisatieclaims. KLM benadrukt dat de ACM CO<sub>2</sub>-neutralisatieclaims op basis van gecertificeerde CO<sub>2</sub>-compensatieprojecten ten tijde van de dagvaarding toelaatbaar achtte, en CO<sub>2</sub>-compensatieclaims nog altijd toelaatbaar acht.<sup>254</sup>
308. De gemiddelde consument wordt niet op het verkeerde been gezet door de Website-uitingen over herbebossing (uitingen 8 en 12): de consumentinterpretatie is juist. Van een misleidende handelspraktijk kan geen sprake zijn, en de uitingen zijn ook niet anderszins onrechtmatig.

<sup>253</sup> CvB RCC 20 november 2022, dossiernr. 2022/00100 (*Shell II CO<sub>2</sub>-neutralisatie*).

<sup>254</sup> Zie Leidraad duurzaamheidsclaims 2023, p. 15 en 30. De ACM acht blijkens het voorbeeld op p. 30 een claim van volledige CO<sub>2</sub>-compensatie op basis van gecertificeerde compensatieprojecten onder voorwaarden toelaatbaar, en hanteert dus een minder strenge lijn dan de RCC. Dat is op zichzelf logisch; de ACM hanteert immers niet de MRC of CDR, zoals de RCC dat wel doet.

- (D) Ten aanzien van uitingen 10 en 11 (genoemd in nr. 369, 390 van de dagvaarding, zie Productie 45 KLM, p. 18, 20):

STAP VOOR STAP NAAR EEN DUURZAME TOEKOMST

DUURZAAMHEID BEVORDEREN KAN IN BIJNA ALLE ASPECTEN VAN ONZE BEDRIJFSVOERING. ZO HEEFT EEN KLEINE AFNAME VAN HET VLIEGGEWICHT AL EEN MERKBAAR EFFECT. ELKE DAG WEER ZOEKEN WE NAAR NIEUWE MOGELIJKHEDEN OM VOORUITGANG TE BOEKEN. DIT ZIJN ENKELE OPTIMALISATIES DIE WE AL HEBBEN DOORGEVOERD.

*Uiting 10*

# 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.

*Uiting 11*

309. KLM begrijpt uit nr. 390 van de dagvaarding dat Fossielvrij meent dat KLM geen duidelijk onderscheid zou maken tussen claims over specifieke producten en "meer algemene milieucclaims met betrekking tot KLM zelf, diens praktijken en duurzaamheidsbeleid". Uitingen 10 en 11 zouden voorbeelden zijn van beweringen over de duurzaamheidsambities van KLM, waarbij niet zou worden verduidelijkt *"dat deze geen invloed hebben op het niet-duurzame, CO<sub>2</sub>-rijke karakter van haar huidige product moet worden [sic], terwijl deze juist moet worden beperkt om in overeenstemming te komen met de doelstelling van Parijs"*.
310. KLM kan niet plaatsen waar Fossielvrij hier op doelt. Uiting 10 verwijst duidelijk naar bepaalde direct onder de uiting toegelichte stappen die KLM heeft genomen op duurzaamheidsgebied (zie Productie 45 KLM, p. 18). In uiting 10 staat immers de tekst: *"Elke dag weer zoeken we naar nieuwe mogelijkheden om vooruitgang te boeken. Dit zijn enkele optimalisaties die we al hebben doorgevoerd"*. Fossielvrij heeft ervoor gekozen om deze tekst weg te laten in haar weergave van uiting 10 in de tabel in nr. 185 van de dagvaarding. Het is op basis van deze tekst en de positie van de tekst voor de gemiddelde consument volstrekt duidelijk waar de uiting op ziet.
311. Uiting 11 verwijst voor de gemiddelde consument duidelijk naar de daaronder vermelde suggesties aan de consument op de pagina "Wat u kunt doen" (zie Productie 45 KLM, p. 20). De consument wordt onder meer aangeraden om andere reisopties dan vliegen te overwegen, om minder vaak te reizen (en dan voor langere duur) en om een videoconferentie te houden in plaats van een face-to-facegesprek.
312. KLM benadrukt dat zij transparant is over de klimaatschadelijkheid van vliegen. Zo staat in uiting 11 (tekst weggelaten door Fossielvrij in de tabel in nr. 185 van de dagvaarding): *"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."*

313. Gezien het bovenstaande kan van een misleidende handelspraktijk geen sprake zijn. De uitingen 10 en 11 zijn ook niet anderszins onrechtmatig.

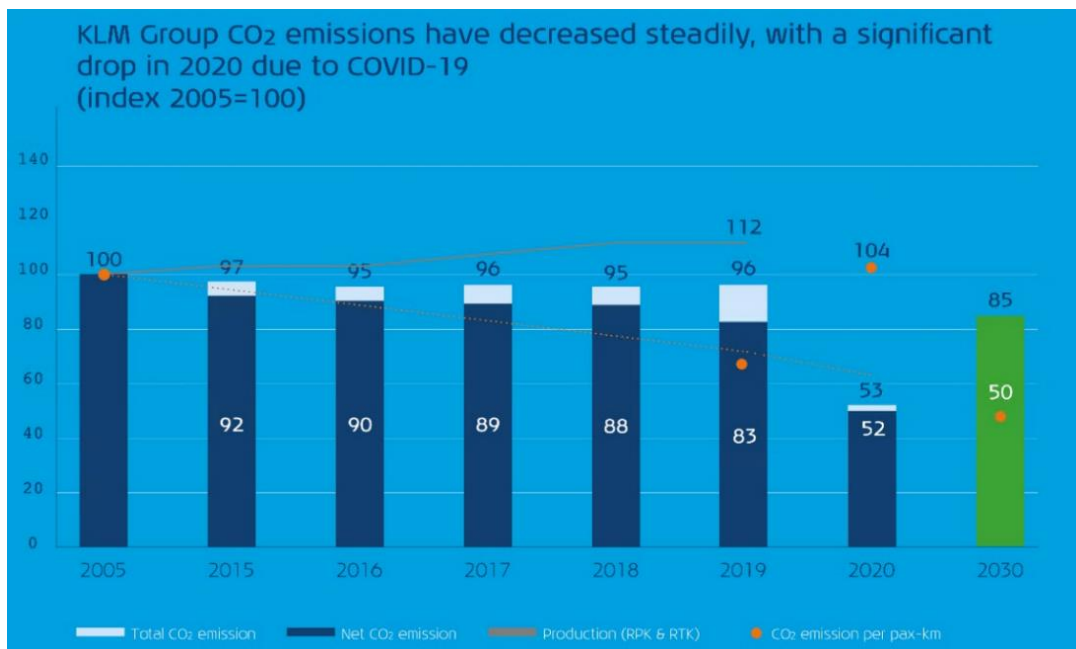
(E) Ten aanzien van uiting 13 (genoemd in nr. 397 van de dagvaarding, zie Productie 45 KLM, p. 28):



*Uiting 13*

314. De gemiddelde consument zal op basis van uiting 13 en de overige inhoud van de Website begrijpen dat KLM alle stakeholders rondom vliegen uitnodigt om samen te werken en oproept om verantwoord te vliegen, om zo de luchtvaart duurzamer te maken. De gemiddelde consument zal – gezien de meerdere teksten van deze strekking op de Website – begrijpen dat onder "verantwoord vliegen" en "Fly Responsibly" ook moet worden verstaan het zorgvuldig afwegen of vliegen echt nodig is, en het overwegen om niet te vliegen.
315. KLM begrijpt uit nr. 397 van de dagvaarding dat Fossielvrij meent dat de gemiddelde consument op basis van uiting 13 zou verwachten dat KLM en de algemene luchtvaartsector op koers liggen om te voldoen aan de klimaatdoelstellingen van Parijs omdat KLM een pakket aan maatregelen neemt dat bestaat uit alternatieve brandstoffen (SAF), CO<sub>2</sub>-compensatie en toekomstige technologie. Fossielvrij stelt vervolgens dat de door KLM genoemde maatregelen "zeer waarschijnlijk" onvoldoende zijn om de luchtvaart op "dit pad" te brengen zonder het luchtverkeer te verminderen.

316. De gemiddelde consument zal op basis van uiting 13 niet aannemen dat KLM en de algemene luchtvaartsector op koers liggen om te voldoen aan de klimaatdoelstellingen van Parijs. KLM stelt of suggereert dat immers nergens. KLM maakt juist heel duidelijk dat de kans van slagen van haar maatregelen afhangt van de medewerking van anderen. Uiting 13 bevat een duidelijke onderstreping van dit door KLM gemaakte voorbehoud: "*Alleen als we allemaal samenwerken, kunnen we echt een verschil maken*".
317. De consumentinterpretatie van uiting 13 klopt. Van een misleidende handelspraktijk kan geen sprake zijn. Uiting 13 is ook niet anderszins onrechtmatig.
- (F) Ten aanzien van uiting 5 (genoemd in nr. 389 van de dagvaarding, zie Productie 45 KLM, p. 6):



#### Uiting 5

318. Fossilvrij stelt (impliciet) dat KLM in uiting 5 zou claimen dat haar emissies voldoende zijn afgenomen in lijn met "de internationaal overeengekomen klimaatdoelstellingen" (nr. 389 van de dagvaarding). KLM betwist dat de gemiddelde consument uiting 5 op deze manier zou opvatten. Boven de grafiek staat "*Bij KLM willen we transparant zijn over onze milieu-impact. Onderstaande grafiek geeft de resultaten weer van onze CO<sub>2</sub>-reductiemaatregelen tot nu toe*". De grafiek laat een lichte daling van de netto CO<sub>2</sub>-uitstoot zien. De gemiddelde consument zal op basis van uiting 5 vermoedelijk verwachten dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot van de KLM-groep zich heeft ontwikkeld zoals weergegeven in de grafiek. Nergens wordt een koppeling gemaakt met "internationaal overeengekomen klimaatdoelstellingen" in de zin dat KLM volledig op koers zou liggen om dergelijke klimaatdoelstellingen te halen, en de gemiddelde consument zal dus ook niet denken dat de daling van emissies in het verleden zou voldoen aan "internationaal overeengekomen klimaatdoelstellingen".

319. De significante daling in 2020 wordt door KLM voor de consument transparant geduid als een gevolg van de coronapandemie: "*KLM Group CO<sub>2</sub> emissions have decreased steadily, with a significant drop in 2020 due to COVID-19*".
320. De consumentinterpretatie van uiting 5 klopt, aangezien de in de grafiek weergegeven cijfers kloppen. Van een misleidende handelspraktijk kan dus ook geen sprake zijn. Uiting 5 is ook niet anderszins onrechtmatig.
- 6.7. **Geen misleidende handelingen | Communicatie 4: de "KLM.nl website, boekingspagina's", meer specifiek de "Extra Opties webpagina" (uiting 14) en de "CO2ZERO webpagina" (uiting 15)**

6.7.1. Om welke communicatie gaat het precies?

321. Het gaat om de website KLM.nl, meer specifiek de "Extra Opties webpagina" (uiting 14) en de "CO2ZERO webpagina" (uiting 15). Hierna zullen de uitingen 14 en 15 worden behandeld, waarbij per uiting (i) wordt onderzocht waarom de uiting volgens Fossielvrij misleidend zou zijn, en (ii) het standpunt van Fossielvrij wordt weerlegd (wat is de consumentinterpretatie van de uiting, en waarom de consumentinterpretatie klopt).

6.7.2. Welke in de betreffende reclame-uiting vervatte informatie zou volgens Fossielvrij misleidend zijn, en waarom? Wat is de consumentinterpretatie van de uiting? Kan de uiting de gemiddelde consument misleiden?

- (A) Ten aanzien van uiting 14 (genoemd in nr. 381 en 389 van de dagvaarding:



*Uiting 14*

322. KLM maakt uit onder andere nr. 196, 381 en 398 van de dagvaarding op dat Fossielvrij de tekst "*CO2ZERO Verklein uw impact*" misleidend vindt, omdat KLM haar herbebossingsproduct zou presenteren als een manier om de (CO<sub>2</sub>-)impact van consumenten te verminderen. Dit zou volgens Fossielvrij misleidend zijn nu het herbebossingsproduct van KLM volgens Fossielvrij de CO<sub>2</sub>-uitstoot van KLM-vluchten niet zou compenseren of verminderen.
323. De gemiddelde consument zal op basis van uiting 14 (en de context van uiting 14, waaronder uiting 15 en de informatie over herbebossing waarnaar wordt verwezen in uiting 15) vermoedelijk verwachten dat hij een deel van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een KLM-vlucht kan compenseren door middel van een bijdrage aan het CO2OL-project. De gemiddelde consument begrijpt dat zijn bijdrage aan het herbebossingsproject de directe uitstoot van de



vlucht niet vermindert, want KLM geeft dat aan: "*Het heeft geen invloed op de directe uitstoot van de vlucht zelf, maar uw bijdrage helpt wel bij het herstel van bossen die CO<sub>2</sub> absorberen*". Hij begrijpt dat hij meehelpt aan het planten van bomen, welke bomen CO<sub>2</sub> van de vlucht weer opnemen. Ook hier geldt dat de gemiddelde consument, zelfs zonder toelichting, al een goed begrip zal hebben van wat hij wel en niet krijgt bij een CO<sub>2</sub>-compensatieclaim.<sup>255</sup>

324. Ten tijde van de dagvaarding had KLM haar CO2ZERO-uitingen aangepast naar aanleiding van de uitspraak van de RCC van april 2022. Door de aanpassingen werd de term CO2ZERO genuanceerd door de context. Zo wordt in uiting 14 gesproken van "*Verklein uw impact*", en niet meer van "*Neutraliseer uw impact op het milieu met de CO2ZERO-service*".<sup>256</sup> De gemiddelde consument zal op basis van het gebruik van de term "CO2ZERO" in zijn context niet verwachten dat sprake zou zijn van *volledige* compensatie van CO<sub>2</sub>-uitstoot.
325. Deze consumentinterpretatie is juist, zodat van een misleidende handelspraktijk geen sprake kan zijn. Uiting 14 is ook niet anderszins onrechtmatig. Ter onderbouwing verwijst KLM naar par. 4.3 ("*Waar KLM zich op baseert in haar uitingen over herbebossing*"). Deze onderbouwing moet worden gezien als gemotiveerde betwisting van het standpunt van Fossilvrij dat het herbebossingsproduct van KLM de CO<sub>2</sub>-uitstoot van KLM-vluchten niet zou compenseren. Mocht uw rechtbank het passend vinden om de bewijslast ten aanzien van de materiële juistheid en volledigheid van de door KLM over herbebossing verstrekte informatie om te keren op basis van artikel 6:193j BW, dan biedt KLM nader bewijs aan ter zake (zie het bewijsaanbod in par. 9.2).

(B) Ten aanzien van uiting 15 (genoemd in nr. 373, 374, 378, 397 van de dagvaarding):



#### Wat wij doen

Reizen per vliegtuig verbindt mensen over de hele wereld, maar heeft ook gevolgen voor het milieu. Als luchtvaartmaatschappij beseffen we dat onze sector verre van duurzaam is. Daarom hebben we hard gewerkt – en doen we dat nog steeds – om elk onderdeel van ons bedrijf te optimaliseren en te innoveren. Wij zetten ons in om de CO<sub>2</sub>-uitstoot stap voor stap te verminderen door operationele verbeteringen, zuinigere vliegtuigen en lucht-spoorverbindingen. De vervanging van fossiele vliegtuigbrandstof door Sustainable Aviation Fuel (ook wel SAF genoemd) zal hieraan de grootste bijdrage leveren.

<sup>255</sup> Zie Productie 25 KLM, p. 10 en nr. 292 hiervoor.

<sup>256</sup> Onder "Bestreden uitingen" in RCC 8 april 2022, dossiernr. 2021/00533 (KLM CO2ZERO) staan de uitingen waar het in die zaak om ging.





#### Sustainable Aviation Fuel

De 'sustainable aviation fuel' (duurzame vliegtuigbrandstof) die wij gaan gebruiken, vermindert de CO<sub>2</sub>-uitstoot met ten minste 75% ten opzichte van de standaard fossiele brandstof. Helaas is de duurzame variant momenteel veel duurder dan gewone fossiele brandstof. Uw bijdrage helpt ons het verschil te dekken.

[Lees meer over Sustainable Aviation Fuel](#)



#### Herbebossing

Met ons herbebossingsprogramma compenseert u (een deel van) de impact van uw vlucht op het milieu. Het heeft geen invloed op de directe uitstoot van de vlucht zelf, maar uw bijdrage helpt wel bij het herstel van bossen die CO<sub>2</sub> absorberen. Met de hulp van onze passagiers is al meer dan 1500 hectare tropisch bos hersteld.

[Lees meer over herbebossing](#)

### Uiting 15

326. KLM maakt uit nr. 373 en 374 van de dagvaarding op dat Fossielvrij uiting 15 misleidend vindt omdat het gebruik van de benaming "duurzame" vliegtuigbrandstof zonder voldoende verdere uitleg over wat dit eigenlijk is, misleidend zou zijn.
327. Fossielvrij lijkt te menen dat de gemiddelde consument het woord "duurzame" in absolute zin zou opvatten (i.e. dat SAF 100% duurzaam zou zijn). KLM maakt in uiting 15 met de tekst direct onder de kop "*Sustainable Aviation Fuel*" duidelijk dat SAF niet in absolute zin duurzaam is, en dat bij gebruik van SAF nog steeds sprake is van CO<sub>2</sub>-uitstoot:<sup>257</sup>



#### Sustainable Aviation Fuel

De 'sustainable aviation fuel' (duurzame vliegtuigbrandstof) die wij gaan gebruiken, vermindert de CO<sub>2</sub>-uitstoot met ten minste 75% ten opzichte van de standaard fossiele brandstof. Helaas is de duurzame variant momenteel veel duurder dan gewone fossiele brandstof. Uw bijdrage helpt ons het verschil te dekken.

[Lees meer over Sustainable Aviation Fuel](#)

328. Daarnaast geeft KLM op de website KLM.nl uitgebreide informatie over SAF, waaronder informatie over hoeveel de CO<sub>2</sub>-uitstoot kan worden verminderd door kerosine te vervangen door SAF waaruit blijkt dat het gebruik van SAF net als fossiele kerosine CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaakt (Productie 74 KLM). In uiting 15 verwijst KLM met de hyperlink "*Lees meer over Sustainable Aviation Fuel*" op een niet te missen manier naar deze aanvullende informatie over SAF.
329. Fossielvrij heeft ervoor gekozen om zowel de toelichtende tekst direct onder de kop "*Sustainable Aviation Fuel*" als de verwijzing naar de aanvullende informatie (de hyperlink "*Lees meer over Sustainable Aviation Fuel*") weg te laten uit haar weergave van uiting 15 in nr. 190 van de dagvaarding. De weggelaten toelichtende tekst luidt: "*De 'sustainable aviation fuel' (duurzame vliegtuigbrandstof) die wij gaan gebruiken, vermindert de CO<sub>2</sub>-uitstoot met ten minste 75% ten opzichte van de standaard fossiele brandstof. Helaas is de duurzame variant momenteel veel duurder dan gewone fossiele brandstof. Uw bijdrage helpt ons het*

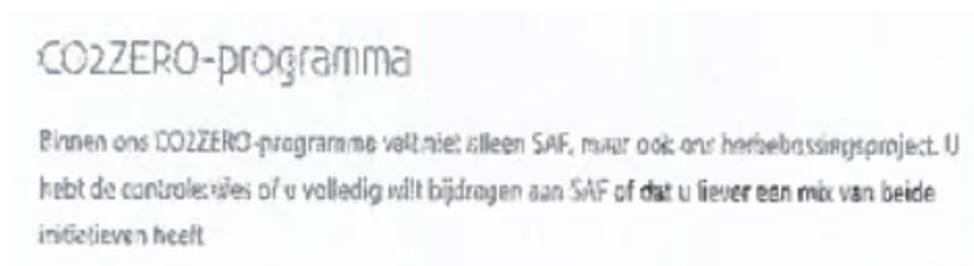
<sup>257</sup> Vgl. RCC 23 juli 2021, dossiernr. 2021/00167, r.o. 3.

*verschil te dekken". Daarnaast laat Fossielvrij in haar weergave van uiting 15 nog een wezenlijk stuk tekst weg: "Reizen per vliegtuig verbindt mensen over de hele wereld, maar heeft ook gevolgen voor het milieu. Als luchtvaartmaatschappij beseffen we dat onze sector verre van duurzaam is (...)"*.

330. Mede gezien de toelichtende tekst direct onder de kop "*Sustainable Aviation Fuel*" en de uitgebreide aanvullende informatie over SAF, waarnaar met de hyperlink "*Lees meer over Sustainable Aviation Fuel*" duidelijk wordt verwezen in uiting 15, kan van misleiding geen sprake zijn.
331. KLM maakt uit nr. 377 en 378 op dat Fossielvrij de hieronder geciteerde tekst misleidend vindt, omdat KLM daarmee ten onrechte de indruk zou wekken dat zij een voorloper is op het gebied van duurzaamheid, en – zo begrijpt KLM – dat CO<sub>2</sub>-compensatie geen emissiereductie is die eraan bijdraagt dat de luchtvaart *net zero* bereikt in 2050, terwijl de gemiddelde consument dat op basis van de uiting wel zou verwachten. Het citaat is:
- "Met ons herbebossingsprogramma compenseert u (een deel van) de impact van uw vlucht op het milieu. Het heeft geen invloed op de directe uitstoot van de vlucht zelf, maar uw bijdrage helpt wel bij het herstel van bossen die CO<sub>2</sub> absorberen."*
332. Niet valt in te zien hoe de gemiddelde consument op basis van deze tekst zou kunnen begrijpen dat KLM een voorloper is op het gebied van duurzaamheid. Misleiding ten aanzien van dat aspect is daarom uitgesloten. Verder begrijpt de gemiddelde consument op basis van de tekst heel goed dat CO<sub>2</sub>-compensatie geen emissiereductie inhoudt. Dat vermeldt KLM immers expliciet. Ook in dit opzicht is misleiding daarom uitgesloten.
333. Fossielvrij lijkt daarnaast te betogen dat KLM zou moeten vermelden dat het bij SAF per definitie gaat om "*1) zeer beperkte voorraden biobrandstof op basis van afgewerkte bak- en braadolie die het risico inhouden van indirecte ontbossing, fraude en (...) negatieve opportuniteitskosten, of 2) om synthetische brandstoffen die het minst duurzame gebruik zijn van schaarse hernieuwbare energie (...)*". KLM hoeft dergelijke "informatie" niet te vermelden. Bewering (1) is geen feit, maar een omschrijving van een moeilijk in te schatten risico dat in ieder geval niet zo groot of zeker is dat heeft te gelden als essentiële informatie. Bewering (2) is omstreden en alleen al daarom geen essentiële informatie. Zie par. 4.2 ("*Waar KLM zich op baseert in haar uitingen over SAF*"). Er is geen sprake van een misleidende omissie zodra niet alle nuances en risico's worden omschreven.
334. KLM maakt uit nr. 397 op dat Fossielvrij uiting 15 misleidend vindt omdat zij meent dat KLM met uiting 15 zou suggereren dat KLM op koers ligt om te voldoen aan de klimaatdoelstellingen van Parijs, terwijl dat niet zo zou zijn. Niet valt in te zien hoe de gemiddelde consument de door Fossielvrij impliciet gestelde vermoedelijke verwachting zou hebben op basis van uiting 15. Nergens stelt of suggereert KLM dat zij op koers ligt om te voldoen aan de doelstellingen van Parijs. Het argument van Fossielvrij mist dus een feitelijke grondslag. Korthedshalve verwijst KLM naar nr. 316 e.v. KLM maakt een duidelijk voorbehoud ten aanzien van de haalbaarheid van haar doelstellingen.

335. In nr. 193 en 268 van de dagvaarding schrijft Fossielvrij dat KLM in uiting 15 het zou hebben over "om van de luchtvaart een duurzame sector te maken" (onderstreping toegevoegd, advocaat). Dat is niet waar. Uiting 15 spreekt niet van een duurzame sector, maar van een duurzamere sector: "*Ook u kunt uw steentje bijdragen om van de luchtvaart een duurzamere sector te maken*".
336. Fossielvrij stelt in nr. 196 van de dagvaarding dat KLM met uiting 15 de indruk zou wekken dat de impact van een vlucht kan worden verkleind, verminderd of geabsorbeerd. KLM is het er mee eens dat uiting 15 bij de gemiddelde consument die vermoedelijke verwachting zal wekken. En die verwachting klopt. Daarbij zal de gemiddelde consument overigens geen hoge verwachtingen hebben van het effect van CO<sub>2</sub>-compensatie. Zoals blijkt uit het consumentenonderzoek naar CO<sub>2</sub>-compensatieclaims dat de ACM liet uitvoeren door Kantar percipiëren consumenten CO<sub>2</sub>-compensatie als een maatregel met een geringe impact.<sup>258</sup>
337. Gezien het bovenstaande kwalificeert uiting 15 niet als een misleidende handelspraktijk en is uiting 15 ook niet anderszins onrechtmatig.
- 6.8. **Geen misleidende handelingen | Communicatie 5: Website KLM.nl, onderdeel "Duurzame vliegtuigbrandstof", "CO2ZERO-programma" (uiting 16)**

6.8.1. Om welke reclame-uiting gaat het precies?



Uiting 16 (afbeelding uit de dagvaarding)

338. Fossielvrij stelt niet duidelijk welke reclame-uiting zij hier aan de orde wil stellen. Fossielvrij vermeldt in de tabel in nr. 190 uitsluitend een tekst, geeft geen vindplaats anders dan "CO2ZERO-programma", en refereert slechts in algemene zin aan haar Productie 21. De door Fossielvrij vermelde tekst luidt als volgt:

*"Binnen ons CO2ZERO-programma valt niet alleen SAF, maar ook ons herbebossingsproject. U hebt de controle: kies of u volledig wilt bijdragen aan SAF of dat u liever een mix van beide initiatieven [sic]"*.

<sup>258</sup> Productie 25 KLM, p. 21: "*alle beetjes helpen*"; "*druppel op een gloeiende plaat*".

339. In Productie 21 is deze tekst niet terug te vinden. De tekst (althans een daarop lijkende tekst) is wel terug te vinden in Productie 21A Fossielvrij, p. 10. KLM gaat er in het navolgende vanuit dat Fossielvrij de in Productie 21A op p. 10 afgebeelde uiting bedoelt, en dat Fossielvrij dus deze tekst op de website KLM.nl aan de orde wil stellen. Hieronder een scherpere afbeelding van de desbetreffende uiting:

## CO2ZERO-programma

Binnen ons CO2ZERO-programma valt niet alleen SAF, maar ook ons herbebossingsproject. U hebt de controle: kies of u volledig wilt bijdragen aan SAF of dat u liever een mix van beide initiatieven heeft.

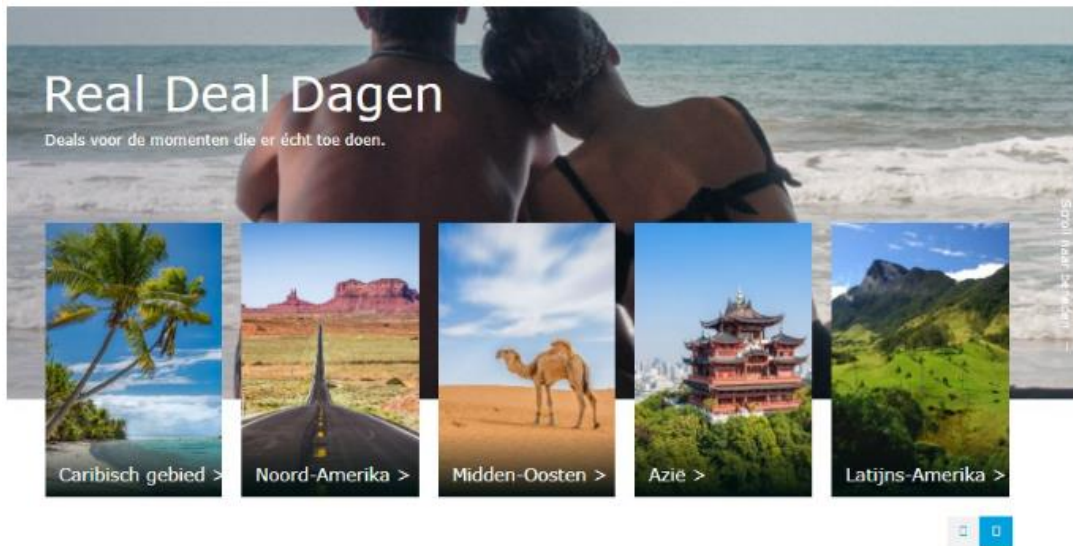
- 6.8.2. Welke in de betreffende reclame-uiting vervatte informatie zou volgens Fossielvrij misleidend zijn, en waarom? Wat is de consumentinterpretatie van de uiting? Kan de uiting de gemiddelde consument misleiden?
340. Fossielvrij noemt uiting 16 in nr. 373 van de dagvaarding als voorbeeld van een uiting waarin de term "Duurzame vliegtuigbrandstoffen" of "SAF" wordt gebruikt. De daaropvolgende argumentatie lijkt uitsluitend betrekking te hebben op de term "duurzame vliegtuigbrandstoffen", en die term komt niet voor in uiting 16. Het is daarom onduidelijk waarom Fossielvrij meent dat uiting 16 misleidend zou zijn. In dat opzicht voldoet Fossielvrij niet aan haar stelplicht. De vorderingen van Fossielvrij ten aanzien van uiting 16 dienen alleen al hierom te worden afgewezen.
341. Voor zover uw rechtbank van oordeel zou zijn dat Fossielvrij wél aan haar stelplicht heeft voldaan, gaat KLM ervan uit dat Fossielvrij wil betogen dat de gemiddelde consument het gebruik van de benaming "Duurzame vliegtuigbrandstoffen" in absolute zin zou opvatten (i.e. dat SAF 100% duurzaam zou zijn).
342. KLM betwist dat de gemiddelde consument het gebruik van de benaming "duurzame vliegtuigbrandstoffen" op die manier zou opvatten. KLM geeft op de website KLM.nl (op nota bene dezelfde pagina waarop uiting 16 staat) uitgebreide informatie over SAF, waaronder informatie over hoeveel de CO<sub>2</sub>-uitstoot kan worden verminderd door kerosine te vervangen door SAF. Uit die uitleg blijkt, en de gemiddelde consument begrijpt, dat het gebruik van SAF net als fossiele kerosine CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaakt (Productie 74 KLM).<sup>259</sup>

<sup>259</sup> Vgl. RCC 23 juli 2021, dossiernr. 2021/00167.

343. Voor zover Fossilvrij ook ten aanzien van uiting 16 wil betogen dat SAF geen reële oplossing zou zijn, en/of dat KLM bij het gebruik van KLM zou moeten vermelden dat het bij SAF per definitie gaat om "1) zeer beperkte voorraden biobrandstof op basis van afgewerkte bak- en braadolie die het risico inhouden van indirecte ontbossing, fraude en (...) negatieve opportuniteitskosten, of 2) om synthetische brandstoffen die het minst duurzame gebruik zijn van schaarse hernieuwbare energie (...)", verwijst KLM ter weerlegging korthedshalve naar nr. 333 hiervoor.
344. Fossilvrij lijkt in nr. 240 van de dagvaarding nog te suggereren dat het door KLM genoemde reductiepercentage van 75% misleidend zou zijn. In de redenering van Fossilvrij wordt bij het gebruik van 10% SAF de CO<sub>2</sub>-uitstoot met hooguit 8% verminderd (uitgaande van een reductiepercentage van 80%), en niet met 80%. Het is onduidelijk waarom Fossilvrij meent dat de gemiddelde consument op basis van enige uiting van KLM zou verwachten dat het gebruik van SAF (per definitie?) zou leiden tot een uitstootvermindering van 75% of 80% van de gehele vlucht of van KLMs volledige operaties. KLM zet het tegenwoordige gebruik van SAF immers in het juiste perspectief: "Ja, vandaag de dag hebben we het helaas nog steeds over kleine hoeveelheden SAF, die slechts een kleine vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot opleveren" (Productie 74 KLM). De gemiddelde consument is zich ervan bewust dat het door KLM genoemde percentage van 75% de uitstootvermindering aangeeft voor zover fossiele kerosine wordt vervangen door SAF. Dit geeft KLM ook expliciet aan: "Het vervangen van fossiele kerosine door duurzame vliegtuigbrandstof of SAF kan de CO<sub>2</sub>-uitstoot met minstens 75% verlagen" (onderstreping toegevoegd, advocaat) (Productie 45 KLM, p. 7).
345. Gezien het bovenstaande kwalificeert uiting 16 niet als een misleidende handelspraktijk en is uiting 16 ook niet anderszins onrechtmatig.
- 6.9. **Geen misleidende handelingen | Communicatie 6: "KLM Real Deal Dagen (website)" (uiting 17), meer specifiek het onderdeel "Veelgestelde vragen" (uiting 18)**
- 6.9.1. Om welke communicatie gaat het precies?
346. Het gaat om de KLM-website klm.nl, waarop een webpagina over de Real Deal Dagen te vinden was. KLM heeft helaas geen archiefkopie beschikbaar van de webpagina over de Real Deal Dagen zoals die eruit zag ten tijde van de dagvaarding. Daarom moet noodgedwongen worden gewerkt met de weergave van de communicatie door Fossilvrij.
- 6.9.2. Welke in de betreffende communicatie vervatte informatie zou volgens Fossilvrij misleidend zijn, en waarom? Wat is de consumentinterpretatie van de uiting? Kan de uiting de gemiddelde consument misleiden?



- (A) Ten aanzien van uiting 17 (genoemd in nr. 8 van de dagvaarding, zie dagvaarding, p. 17):



#### KLM Real Deal Dagen

De Real Deal Dagen draaien om reizen voor de momenten die er écht toe doen. Want als we bewuster reizen, zijn alle momenten nog mooier.

KLM investeert volop in duurzame brandstof en wij nodigen je uit om ons hierbij te helpen. Kies je tijdens de Real Deal Dagen voor deze optie dan verdubbelt KLM dit bedrag met de [Duurzame Brandstof Bonus](#).



#### Duurzame Brandstof Bonus

KLM neemt het voortouw voor een duurzamere toekomst voor de luchtvaart. Daarom investeren we volop in duurzame brandstof (ook wel Sustainable Aviation Fuel of kortweg SAF genoemd). En jij kunt helpen! Kies je tijdens de Real Deal Dagen voor een bijdrage aan ons duurzame brandstof programma dan verdubbelt KLM dit bedrag met de Duurzame Brandstof Bonus.

PS: Heb je al eerder een boeking gemaakt of boek je via een reisagent? Dan kun je inloggen via [MijnReis](#) en daar je bijdrage selecteren.

*Uiting 17?*

347. KLM begrijpt uit nr. 369 van de dagvaarding dat Fossielvrij de tekst "*Sluit u dus vandaag nog bij ons aan voor een duurzamere toekomst*" misleidend vindt. Deze tekst komt echter niet voor in uiting 17 zoals weergegeven door Fossielvrij in nr. 185 van de dagvaarding en op p. 8 van de dagvaarding. Fossielvrij licht verder niet toe waarom uiting 17 volgens haar misleidend zou zijn. Fossielvrij voldoet dus niet aan haar stelplicht, en de vorderingen ten aanzien van uiting 17 dienen dan ook te worden afgewezen.

- (B) Ten aanzien van uiting 18 (genoemd in nr. 240 van de dagvaarding (KLM gaat ervan uit dat het vermelde "claim 17" een tyfout is), zie Productie 22 Fossielvrij, p. 39-40):



## Veelgestelde vragen

KLM neemt het voortouw voor een duurzamere toekomst voor de luchtvaart. Daarom investeren we volop in duurzame brandstof (ook wel Sustainable Aviation Fuel of kortweg SAF genoemd). Kiest u tijdens de Real Deal Dagen voor een bijdrage aan ons duurzame brandstofprogramma dan verdubbelt KLM dit bedrag met de Duurzame Brandstof Bonus. Selecteer één van de drie opties waar Sustainable Aviation Fuel onderdeel van is en verminder uw verwachte CO<sub>2</sub>-uitstoot. KLM verdubbelt elke euro die u bijdraagt aan SAF.

Uiting 18 (gedeeltelijk) - "voortouw"

Een belangrijke bijdrage aan de duurzaamheidsstrategie is de grote investering van KLM in vlootvernieuwing, met de introductie van zuinigere en stillere vliegtuigen. Daarnaast bespaart KLM brandstof door operationele efficiëntie, waaronder de optimalisatie en vermindering van het gewicht aan boord. Het gebruik van elektrische grondapparatuur is essentieel voor het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van grondprocessen. KLM is ook een pionier op het gebied van duurzame vliegtuigbrandstof, die de CO<sub>2</sub>-uitstoot met ten minste 75% vermindert ten opzichte van de standaard fossiele brandstof. Daarnaast werken we samen met veel verschillende partijen om de toekomst van het vliegen vorm te geven, bijvoorbeeld door de ontwikkeling van nieuwe, energiezuinige toestellen, het gebruik van 100% duurzame energie; klimaat neutrale logistieke operaties van de luchtvaart en de gevolgen van duurzame luchtvaart voor de passagier. Ook het stimuleren van ondernemerschap en het opleiden van nieuw talent is een belangrijke pijler.

Uiting 18 (gedeeltelijk) - "pionier"

348. Uit nr. 240 begrijpt KLM dat Fossielvrij meent dat KLMs mededelingen dat KLM het voortouw neemt<sup>260</sup> en pionier is op het gebied van duurzame vliegtuigbrandstof<sup>261</sup> misleidend zouden zijn, omdat KLM – kort gezegd – geen pionier zou zijn. Volgens Fossielvrij zou KLM op het gebied van SAF weinig meer doen dan wat van haar gevraagd wordt (zie nr. 377 van de dagvaarding).
349. KLM doet echter wel degelijk meer dan van haar wordt gevraagd. Korthedshalve wordt verwezen naar par. 4.2 van deze conclusie van antwoord. KLM is initiatiefnemer en aanjager van ontwikkelingen op het gebied van SAF, en mag met recht zeggen het voortouw te nemen of pionier te zijn.
350. Gezien het voorgaande kan van een misleidende handelspraktijk geen sprake zijn. Uiting 18 is ook niet anderszins onrechtmatig.

### 6.10. **Geen misleidende handelingen | Communicatie 7: "NPO 3FM, uitzending Mark en Ramon" (uiting 19)**

#### 6.10.1. Om welke communicatie gaat het precies?

351. Het gaat om een radiocommercial. Uiting 19 wordt niet overgelegd, Fossielvrij geeft alleen een URL in een voetnoot op pagina 76 van de dagvaarding. De uiting is niet te vinden onder

<sup>260</sup> Productie 22 Fossielvrij, identieke teksten op p. 18, 31, 36, 39, 43, 49.

<sup>261</sup> Productie 22 Fossielvrij, p. 40.

de opgegeven URL. Nu de betreffende uiting niet in zijn originele context is overgelegd, voldoet Fossielvrij niet aan haar stelplicht.

6.10.2. Welke in de betreffende communicatie vervatte informatie zou volgens Fossielvrij misleidend zijn, en waarom? Wat is de consumentinterpretatie van de uiting? Kan de uiting de gemiddelde consument misleiden?

352. Fossielvrij heeft verzuimd te stellen welke informatie volgens haar misleidend zou zijn, en waarom. Aangezien niet voldaan is aan de stelplicht voor wat betreft een misleidende handeling, dienen de vorderingen voor wat betreft uiting 19 voor zover gebaseerd op de stelling dat sprake zou zijn van een misleidende handeling te worden afgewezen. Fossielvrij stelt wel (impliciet) dat in uiting 19 essentiële informatie zou zijn weggelaten of verborgen gehouden. Deze stelling komt aan de orde onder par. 6.14 hieronder ("*Geen misleidende omissies ex artikel 6:193d(3)BW | Voldoende duidelijke presentatie*").

#### 6.11. **Geen misleidende handelingen | Diffuse stellingen van Fossielvrij**

353. Fossielvrij neemt in de dagvaarding vaak stellingen in over een vermoedelijke verwachting die de gemiddelde consument zou hebben, zonder daarbij duidelijk te maken op basis van welke uiting(en) van KLM die gestelde vermoedelijke verwachting zou worden gewekt. Fossielvrij maakt in zulke gevallen niet duidelijk welke informatie volgens haar misleidend zou zijn en waarom die informatie misleidend zou zijn, omdat zij geen duidelijke koppeling aanbrengt met de door haar onder 1 t/m 19 genoemde uitingen. Dit klemt, nu Fossielvrij ten aanzien van alle negentien uitingen een verklaring voor recht, een verbod en rectificatie vordert. Om de rechtmatigheid van ieder van die negentien uitingen te beoordelen zou uit de stellingen van Fossielvrij ten aanzien van iedere individuele uiting ten minste duidelijk moeten zijn dat en waarom de betreffende uiting volgens Fossielvrij misleidend zou zijn.

354. Fossielvrij poneert nu stellingen die geen betrekking hebben op specifieke uitingen, maar bijvoorbeeld spreken over "de claims" zonder dat duidelijk wordt gemaakt over welke uitingen het precies gaat. Dergelijke diffuse stellingen verdragen zich niet met de stelplicht van Fossielvrij. Fossielvrij dient immers ten minste duidelijk te maken welke specifieke uitingen volgens haar een misleidende handelspraktijk zouden vormen, en waarom. Waar zij dit nalaat, wordt KLM in haar verweerpositie geschaad, omdat niet duidelijk is waartegen zij zich precies moet verweren. Bovendien kan de vermoedelijke verwachting van de gemiddelde consument niet worden vastgesteld als niet duidelijk is welke specifieke uitingen die vermoedelijke verwachting volgens Fossielvrij zouden wekken.

355. Het voorgaande heeft tot noodzakelijk gevolg dat stellingen van Fossielvrij die niet verwijzen naar specifieke uitingen (diffuse stellingen) door uw rechtbank buiten beschouwing moeten worden gelaten.

356. De diffuse stellingen van Fossielvrij die KLM uit de dagvaarding heeft kunnen destilleren, zijn hieronder weergegeven. Voor het geval uw rechtbank van oordeel zou zijn dat Fossielvrij met betrekking daartoe wel voldoende zou hebben gesteld, dan is hieronder het verweer van

KLM tegen die diffuse stellingen opgenomen – voor zover dit mogelijk was, gelet op hoe onduidelijk de verwijten van Fossilvrij op dit punt zijn. Enige herhaling van het voorgaande is daarbij helaas onvermijdelijk.

1. KLM zou de consument vertellen dat zij en de internationale luchtvaartindustrie op schema liggen om de internationaal afgesproken temperatuurdoelstelling uit het klimaatakkoord van Parijs te halen, terwijl KLM en de luchtvaartindustrie zouden rekenen op "business as usual" groei, hetgeen strijdig is met de doelstelling van Parijs (nr. 6 dagvaarding).

KLM stelt of suggereert nergens dat zij en de internationale luchtvaartindustrie op schema zouden liggen om de internationaal afgesproken temperatuurdoelstelling uit het klimaatakkoord van Parijs te halen (zie nr. 274). KLM maakt een duidelijk voorbehoud voor wat betreft het behalen van haar doelstellingen: "*Maar we kunnen alleen slagen als we allemaal samenwerken*" en doet geen uitspraken over in hoeverre de luchtvaartindustrie als geheel op schema ligt. KLM rekent niet op "business as usual" groei (zie CvA ontvankelijkheid, nr. 16 e.v.).

2. "*De claims*" zouden volgens Fossilvrij suggereren dat KLM zich volledig inzet om de klimaatcrisis aan te pakken en daar oplossingen voor heeft. "*Deze reclame*" zou bij passagiers het valse vertrouwen wekken dat vliegen duurzaam kan geschieden (nr. 6 dagvaarding).

KLM zet zich inderdaad in om de klimaatimpact van haar vluchten te beperken (hetgeen iets anders is dan het zeer brede "*de klimaatcrisis aanpakken*"). KLM pretendeert niet dat de door haar genoemde oplossingen gegarandeerd zullen leiden tot het behalen van haar doelstellingen, maar KLM is hoopvol (zie par. 3.2.1). KLM stelt of suggereert ook niet dat vliegen nu of in de nabije toekomst al duurzaam zou kunnen geschieden. Daarbij communiceert KLM een duidelijk voorbehoud: het resultaat van haar maatregelen is afhankelijk van samenwerking ("*Maar we kunnen alleen slagen als we allemaal samenwerken*").

3. Volgens Fossilvrij zou de consument geloven dat klimaatschade ongedaan wordt gemaakt door CO<sub>2</sub>-compensatie (nr. 8c dagvaarding).

KLM geeft heldere en juiste informatie, waaruit blijkt dat CO<sub>2</sub>-compensatie klimaatschade niet ongedaan maakt. Zo geeft KLM duidelijk aan dat CO<sub>2</sub>-compensatie er niet voor zorgt dat de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een vlucht wordt verminderd ("*[Herbebossing] heeft geen invloed op de directe uitstoot van de vlucht zelf, maar u helpt mee door bomen te planten die de CO<sub>2</sub> van uw vlucht weer opnemen*").<sup>262</sup> Daarnaast zou de gemiddelde consument zelfs zonder toelichting van KLM niet

---

<sup>262</sup>

Productie 45 KLM, p. 21.

geloven dat klimaatschade ongedaan wordt gemaakt door CO<sub>2</sub>-compensatie.<sup>263</sup>

4. Volgens Fossilvrij zou het publiek door "*groene praatjes*" van KLM geloven dat het boeken van een vlucht bij KLM bij zou dragen aan het tegengaan van de schade van klimaatverandering (nr. 11 dagvaarding).

De gemiddelde consument is op de hoogte van de schadelijke effecten van vliegereizen, en zal niet aannemen dat het boeken van een vliegreis de schade van klimaatverandering tegengaat. KLM stelt of suggereert nergens dat het boeken van een vliegreis niet schadelijk zou zijn of zelfs een positief effect zou hebben. Integendeel, KLM is transparant over het feit dat vliegen verre van duurzaam is ("*Ja, wij zijn een luchtvaartmaatschappij en we realiseren ons dat de luchtvaart vandaag de dag nog verre van duurzaam is, ondanks dat we er al een tijd hard aan werken om elk aspect van onze bedrijfsvoering te verbeteren*") en geeft de consument bijvoorbeeld ter overweging om andere transportmiddelen te kiezen ("*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*").

5. Volgens Fossilvrij zou KLM het publiek vertellen dat zij door te vliegen met KLM duurzaam of duurzamer bezig zijn (nr. 26 dagvaarding).

De gemiddelde consument, die zich bewust is van de klimaatschadelijkheid van vliegen, zal niet verwachten dat vliegen met KLM duurzaam is. Hij weet immers dat vliegen niet duurzaam is, en KLM wijst hem daarop. Indien zou moeten worden aangenomen dat de gemiddelde consument mogelijk zou kunnen verwachten dat hij door te vliegen met KLM duurzamer bezig kan zijn dan door te vliegen met een andere luchtvaartmaatschappij, dan geldt dat die verwachting gerechtvaardigd zou zijn, gezien de duurzaamheidsinspanningen van KLM en de duurzaamheidsopties die zij passagiers biedt.<sup>264</sup> Van misleiding kan dus geen sprake zijn.

6. "*De KLM-reclames die in deze procedure centraal staan*" zouden volgens Fossilvrij de indruk wekken dat vliegen op de een of andere manier duurzamer is of wordt door met KLM te vliegen en door gebruik te maken van de door KLM geboden mogelijkheid om iets aan KLM te betalen voor SAF en herbebossing (nr. 172 dagvaarding).

Fossilvrij licht niet toe op basis waarvan "*de KLM-reclames*" de door haar gestelde indruk zouden wekken. Voor zover zou moeten worden aangenomen dat de gemiddelde consument mogelijk zou kunnen verwachten dat vliegen duurzamer is

---

<sup>263</sup> Productie 25 KLM, p. 10. De stelling "*Door de uitstoot van mijn vlucht te compenseren, maak ik de impact op het milieu ongedaan*" wordt door 85% van de respondenten als niet waar beoordeeld.

<sup>264</sup> Zie CvA ontvankelijkheid, nr. 35. KLM pretendeert overigens niet de meest duurzame van alle luchtvaartmaatschappijen te zijn. Zij heeft geen alomvattende vergelijking gemaakt.

door met KLM te vliegen ten opzichte van vliegen met andere luchtvaartmaatschappijen, verwijst KLM naar het gestelde onder nr. 273 hiervoor. De gemiddelde consument zou mogelijk kunnen verwachten dat een vlucht waarbij SAF en/of herbebossing wordt bijgeboekt duurzamer is dan een vlucht waarbij geen SAF en/of herbebossing wordt bijgeboekt. Die verwachting klopt. Ter onderbouwing verwijst KLM naar het gestelde in par. 4.2 en par. 4.3.

7. In "*de advertenties*" zou worden beweerd dat KLM samen met klanten op weg is naar "duurzamer reizen" en een "duurzamere toekomst", samengevat in de doelstelling van Parijs (nr. 173 dagvaarding).

Voor zover Fossielvrij met "*de advertenties*" doelt op uiting 1, verwijst KLM naar haar verweer in par. 6.4. KLM stelt of suggereert nergens dat zij en de internationale luchtvaartindustrie op schema zouden liggen om de internationaal afgesproken temperatuurdoelstelling uit het klimaatkoord van Parijs te halen (zie nr. 274). Er is geen reden om aan te nemen dat de consument onder "duurzamer reizen" of "een duurzamere toekomst" het behalen van de doelstelling van Parijs zal verstaan (in plaats van eenvoudigweg: duurzamer dan wanneer we op de huidige weg verder gaan). KLM communiceert een doelstelling, en maakt een duidelijk voorbehoud voor wat betreft het behalen van die doelstelling: "*Maar we kunnen alleen slagen als we allemaal samenwerken*".

8. "*De CO2ZERO marketing*" zou claimen dat klanten de impact van vliegen kunnen compenseren en verminderen (nr. 173 dagvaarding).

Na de RCC-zaak over CO2ZERO heeft KLM haar uitingen aangepast. KLM stelt of suggereert niet dat klanten de impact van vliegen volledig zouden kunnen compenseren. KLM stelt wel dat klanten de impact van hun vlucht kunnen verminderen. Voor die formulering is gekozen om zowel herbebossing (geen vermindering van uitstoot, maar compensatie) als SAF (wel vermindering van uitstoot) te dekken. Het is juist dat herbebossing en SAF de impact van een vlucht kunnen verminderen. KLM verwijst in dit kader naar par. 4.2 en par. 4.3.

9. KLM zou volgens Fossielvrij claimen "*Join us in creating a sustainable future*" (nr. 175).

KLM gebruikt deze woorden nergens. KLM gebruikt consequent "*more sustainable*" dan wel "*duurzamer*". De enige uitzondering is uiting 10. Daar wordt gesproken van "*Stap voor stap naar een duurzame toekomst*" (niet: duurzamere toekomst). Er staat echter niet voor niets "*stap voor stap*": we zijn er nog (lang) niet. De overige informatie op de Website biedt bovendien meer dan voldoende context om het woord "duurzame" te nuanceren. Het zal de gemiddelde consument niet ontgaan dat het gebruik van het woord "duurzame" in uiting 10 afwijkt van het consequent op de Website gebruikte "duurzamere", hetgeen er verder aan bijdraagt dat de gemiddelde consument "duurzame" niet in absolute zin zal opvatten.

10. Binnen "*het CO2ZERO-programma*" kunnen klanten volgens KLM voor een paar euro de CO<sub>2</sub>-uitstoot van hun vlucht compenseren, aldus Fossielvrij (nr. 188 dagvaarding).

Fossielvrij doelt hier uitsluitend op het herbebossingsprogramma. Zie over de gerechtvaardigde prijs daarvan par. 4.3.4. KLM stelt of suggereert nergens dat klanten de volledige CO<sub>2</sub>-uitstoot van hun vlucht zouden kunnen compenseren.

11. KLM zou via de uitingen 1 t/m 13 de indruk wekken dat KLM en de luchtvaartindustrie in het algemeen hard werken aan (het uitrollen van) de maatregelen tegen het "*verre van duurzame*" van de luchtvaart (nr. 196 dagvaarding).

Het klopt dat KLM hard werkt aan (het uitrollen van) maatregelen om haar operaties duurzamer te maken. Als deze indruk zou worden gewekt bij de gemiddelde consument op basis van uitingen van KLM, dan is dat niet misleidend of anderszins onrechtmatig. Over wat de luchtvaartindustrie als geheel doet, zegt KLM niets.

12. KLM zou volgens Fossielvrij suggereren dat het doen van een donatie een compensatie vormt voor de uitstoot van de luchtvaart, waardoor de klimaatschade van vliegen zou kunnen worden geneutraliseerd of een relevant "*tegengewicht*" zou worden geboden (nr. 285 dagvaarding).

KLM stelt of suggereert nergens dat de klimaatschade van vliegen door het doen van een donatie zou kunnen worden geneutraliseerd. Indien zou moeten worden aangenomen dat de gemiddelde consument zou kunnen verwachten dat zijn donatie helpt om de uitstoot van de luchtvaart een tegenwicht te bieden, heeft te gelden dat dit klopt. KLM verwijst ter onderbouwing korthedshalve naar par. 4.2 en par. 4.3. Hierbij is van belang dat de gemiddelde consument geen onrealistische verwachtingen zal hebben over het resultaat van de compensatiemaatregelen van KLM, nu KLM daar transparant over is.<sup>265</sup>

13. In nr. 366 en 367 stelt Fossielvrij impliciet dat de gemiddelde consument op basis van "*de uitingen van KLM*" vermoedelijk verwacht dat hij zou bijdragen aan een duurzamere toekomst of duurzamer vliegen door te vliegen met KLM of door bij te betalen aan KLM voor SAF of herbebossing.

De gemiddelde consument mag op de hoogte worden geacht van de schadelijke effecten van vliegereizen, zodat hij dit aspect bij zijn keuze voor een reis kan betrekken. Hij weet dat vliegen niet duurzaam is. KLM wijst ook op het feit dat vliegen verre van duurzaam is, ondanks de maatregelen die KLM zich heeft getroost (zie nr. 251). Zelfs zonder die toelichting door KLM zal de consument al niet

---

<sup>265</sup> Zie nr. 373 van deze conclusie van antwoord.



verwachten dat een vlucht met CO<sub>2</sub>-compensatie duurzaam is.<sup>266</sup> KLM stelt of suggereert ook nergens dat een vlucht met KLM opeens duurzaam is als de consument betaalt voor herbebossing of SAF. De gemiddelde consument zal begrijpen dat hij met zijn bijdrage de milieu-impact van zijn vlucht vermindert – dat zijn ook de woorden die KLM gebruikt.

14. "*De duurzaamheidsclaims*" van KLM zouden de indruk wekken dat KLM duurzamer is dan zij werkelijk is, gelet op het beperkte aandeel van het SAF-gebruik en CO<sub>2</sub>-compensatie in vergelijking met een toenemend gebruik van fossiele brandstoffen (nr. 392 dagvaarding).

KLM is juist heel transparant over het kleine aandeel SAF, en de uitdagingen op het gebied van SAF. KLM is ook transparant over CO<sub>2</sub>-compensatie, in lijn met de Leidraad duurzaamheidsclaims. Korthedshalve verwijst KLM naar nr. 372 en nr. 373 van deze conclusie van antwoord.

15. KLM zou beweren dat zij en de algemene luchtvaartsector op koers liggen om te voldoen aan de klimaatdoelstellingen van Parijs (nr. 397 dagvaarding).

KLM stelt of suggereert nergens dat zij en de gehele luchtvaartsector op koers zouden liggen om te voldoen aan de klimaatdoelstellingen van Parijs (zie nr. 274). KLM maakt een duidelijk voorbehoud voor wat betreft het behalen van haar doelstellingen: "*Maar we kunnen alleen slagen als we allemaal samenwerken*".

16. KLM zou volgens Fossilvrij de indruk wekken dat zij goed onderweg is om de klimaatdoelstelling van Parijs te halen. KLM zou suggereren dat de maatregelen SAF, CO<sub>2</sub>-compensatie en toekomstige technologie de oplossing zouden zijn om vliegen "duurzaam reizen" en "onderdeel van een duurzamere toekomst" te maken, op de route naar de doelstelling van Parijs (nr. 400 dagvaarding).

KLM stelt of suggereert nergens dat zij goed onderweg is om de klimaatdoelstelling van Parijs te halen (zie nr. 274). KLM maakt immers een duidelijk voorbehoud voor wat betreft het behalen van haar doelstellingen: "*Maar we kunnen alleen slagen als we allemaal samenwerken*". Daarnaast is KLM transparant over haar CO<sub>2</sub>-uitstoot.

17. "*KLM's duurzaamheidscampagne*" zou volgens Fossilvrij mensen ervan weerhouden om vliegereizen te mijden of over te stappen op andere vervoerswijzen.

KLM is transparant over de klimaatschadelijkheid van vliegen, en roept haar klanten nota bene op om alternatieve vervoerswijzen te overwegen en waar mogelijk niet te vliegen.

<sup>266</sup> Productie 25 KLM, p. 10. De stelling "*een vlucht met CO<sub>2</sub>-compensatie is duurzaam*" wordt door 72% van de respondenten beoordeeld als niet waar.

18. Fossilvrij stelt in nr. 389 van de dagvaarding dat "*de aanvullende informatie*" op zichzelf misleidend zou zijn. Waarschijnlijk doelt Fossilvrij daarmee op informatie op de Website. Volgens Fossilvrij zou KLM in de bedoelde aanvullende informatie de maatregelen aanprijzen "*waarmee KLM en de luchtvaartindustrie stellen dat zij het vliegen in overeenstemming zullen brengen met de doelstelling van Parijs*".

KLM stelt of suggereert nergens dat zij "*het vliegen*" in overeenstemming zal brengen met de doelstelling van Parijs. Zij communiceert slechts haar doelstellingen, en maakt een duidelijk voorbehoud voor wat betreft de haalbaarheid.

#### 6.12. Geen misleidende omissies | Inleiding

357. In par. 8.2.5.2 van de dagvaarding verwijt Fossilvrij KLM dat KLM zich schuldig zou maken aan misleidende omissies. KLM zou volgens Fossilvrij "*vage en dubbelzinnige claims*" niet of onvoldoende aanvullen met aanvullende informatie (nr. 384 dagvaarding), en zou haar "*claims*" daarnaast op dubbelzinnige wijze presenteren (nr. 390 dagvaarding).
358. In r.n. 389 van de dagvaarding verwijt Fossilvrij KLM ook dat de aanvullende informatie die KLM verstrekt over haar duurzaamheidsinspanningen op zichzelf misleidend zou zijn. Dat is geen aantijging van een misleidende omissie, maar van een misleidende handeling. Op een enkele uitzondering na maakt Fossilvrij niet duidelijk welke van de uitingen de misleidende handelingen zouden vormen. Fossilvrij verwijst slechts naar "*de aanvullende informatie*". Deze stellingen worden dan ook behandeld in par. 6.11 ("*Geen misleidende handelingen | Diffuse stellingen van Fossilvrij over misleidende handelingen*").

#### 6.13. Geen misleidende omissies ex artikel 6:193d(2)BW | Geen essentiële informatie weggelaten

359. De OHP-Richtsnoeren maken in punt 4.1.1.4 duidelijk hoe artikel 7 Richtlijn OHP (artikel 6:193d BW, de misleidende omissie) volgens de EC zou moeten worden toegepast op milieucclaims.<sup>267</sup>

*"Groene claims kunnen misleidend zijn indien zij bestaan uit vage en algemene beweringen over milieueffecten (zie ook punt 4.1.1.3 hierboven over misleidende handelingen). Er is een kleinere kans dat dergelijke claims misleidend zijn krachtens artikel 7 als ze worden aangevuld met duidelijke specificaties of toelichtingen over het milieueffect van het product, bijvoorbeeld door de claim te beperken tot specifieke milieuoordelen."*

360. KLM bedient zich niet van misleidende vage of algemene beweringen over milieueffecten, omdat zij op de Website duidelijke en begrijpelijke aanvullende informatie verstrekt over wat moet worden verstaan onder "*Fly Responsibly*", en teksten als "*Join us in creating a more sustainable future*".

<sup>267</sup> OHP-Richtsnoeren, p. 79 e.v.

361. Fossielvrij erkent dat KLM aanvullende informatie verstrekt op haar website, maar stelt dat het verband tussen de duurzaamheidsclaims en de aanvullende informatie voor de gemiddelde consument moeilijk te leggen zou zijn (nr. 388 dagvaarding). Daarbij verwijst Fossielvrij in algemene zin naar "*billboards, verschillende social media platforms, televisie en op de achtergrond op de homepage van de boeking*" (nr. 385 dagvaarding). Fossielvrij geeft één concreet voorbeeld van een volgens haar ontoereikende verwijzing naar aanvullende informatie: de reclameposter die door haar wordt aangeduid met uiting 2 (de reclameposter wordt afgebeeld in nr. 385).
362. KLM kan Fossielvrij niet volgen in haar (impliciete) stelling dat in uiting 2 essentiële informatie zou zijn weggelaten of verborgen gehouden. KLM specificeert haar duurzaamheidsinspanningen immers juist, volledig en duidelijk op de Website. Anders dan Fossielvrij wil betogen, is het verband tussen de duurzaamheidsclaim en de aanvullende informatie volstrekt helder, nu het websiteadres [klm.com/flyresponsibly](http://klm.com/flyresponsibly) prominent en direct onder de tekst "*Join us in creating a more sustainable future*" wordt afgedrukt. Uit de tekst van het websiteadres zal de gemiddelde consument begrijpen dat op de Website informatie wordt gegeven over Fly Responsibly (en dus over wat precies moet worden verstaan onder "*Fly Responsibly*" en "*Join us in creating a more sustainable future*"). Overigens wordt het duidelijke verband tussen de reclameposter en de aanvullende informatie ook impliciet erkend door Fossielvrij, waar Fossielvrij in nr. 370 stelt dat uiting 3 (op de website) uitleg geeft over uiting 2 (op de reclameposter).
363. In nr. 387 van de dagvaarding spreekt Fossielvrij van een "*eis dat de uitleg van de claim niet verder dan één muisklik verwijderd mag zijn van de duurzaamheidsclaim*". Deze zogenaamde "eis" is geen rechtsregel, maar slechts een (te verstrekkende) interpretatie van de ACM, afkomstig uit haar Leidraad duurzaamheidsclaims. De ACM schrijft daarin het volgende:<sup>268</sup>

*"Het kan voorkomen dat op de verpakking van producten en/of via andere communicatiekanalen (zoals affiches, reclameborden, tijdschriften) weinig ruimte is voor nadere toelichting van de duurzaamheidsclaim. Leg in dat geval duidelijk uit waar de uitleg is te vinden.<sup>23</sup> De informatie mag niet verder dan één muisklik of handeling verwijderd zijn van de desbetreffende duurzaamheidsclaim. Zorg dat de consument niet hoeft te zoeken naar de uitleg van de claim.*

<sup>23</sup> *Richtsnoeren OHP (2021), p.80.*"

364. De ACM baseert haar één-muisklik/één-handeling-interpretatie op haar beurt op de OHP-Richtsnoeren, die daarover het volgende zeggen:<sup>269</sup>

*"Handelaren verstrekken soms informatie over milieucclaims op een manier die de consument noopt tot extra handelingen om die informatie te kunnen raadplegen (een consument moet bijvoorbeeld bij een bericht op sociale media of een lijst met*

<sup>268</sup> Leidraad duurzaamheidsclaims, p. 18.

<sup>269</sup> OHP-Richtsnoeren, p. 80.

*producten nogmaals klikken om bij de benodigde aanvullende informatie te komen), wat in sommige gevallen misleiding kan inhouden. Vertegenwoordigers van het SCB-netwerk van nationale consumentenautoriteiten oordeelden dat, naargelang de omstandigheden van het geval en met name de beperkingen van het medium, er sprake kan zijn van misleiding wanneer consumenten dergelijke handelingen moeten verrichten om de relevante informatie te verkrijgen, vooral wanneer het mogelijk is om die informatie een prominere plaats te geven, bijvoorbeeld naast de claim." (onderstreping toegevoegd, advocaat)*

365. De OHP-Richtsnoeren zeggen dus dat sprake kan zijn van misleiding als er in het gebruikte communicatiemedium wel genoeg ruimte is om de relevante informatie te vermelden, maar dat desondanks wordt nagelaten, en de consument vervolgens handelingen moet verrichten om de relevante informatie te vinden. Met andere woorden: de handelaar kan de relevante informatie net zo goed bij de duurzaamheidsclaim zetten, maar in plaats daarvan "verstopt" de handelaar die informatie. Die situatie is in het voorliggende geval niet aan de orde. Het gebruikte communicatiemedium (een reclameposter waar mensen langs lopen) biedt immers onvoldoende mogelijkheid om de relevante informatie te geven over de duurzaamheidsinspanningen van KLM, aangezien de betreffende informatie zeer uitgebreid is, gezien de aard en de kenmerken van het Fly Responsibly-programma.<sup>270</sup> Daarom verwijst KLM, op een niet te missen manier, naar [klm.com/flyresponsibly](http://klm.com/flyresponsibly). Op de Website vindt de consument inderdaad juiste, duidelijke, specifieke en volledige informatie over wat "Fly Responsibly" inhoudt. De informatie wordt op een overzichtelijke manier gepresenteerd – de Website is helder van structuur, zodat de consument niet onnodig hoeft te zoeken. KLM verstopt dus geen informatie, maar presenteert de informatie juist zo toegankelijk mogelijk en wijst de consument waar deze de informatie kan vinden. Als de feitelijke context, de beperkingen van het communicatiemedium en de maatregelen die zijn genomen om de informatie langs andere wegen ter beschikking van de consument te stellen in aanmerking worden genomen (zoals dat moet volgens artikel 6:193d(4) BW), kan van een misleidende omissie geen sprake zijn.
366. Onder nr. 389 van de dagvaarding stelt Fossielvrij dat KLM bepaalde "*kernpunten uit het wetenschappelijke bewijsmateriaal*" niet zou hebben vermeld in de aanvullende informatie op de Website. Fossielvrij lijkt daarmee te betogen dat elk van de door haar genoemde punten essentiële informatie zou vormen, en dat die essentiële informatie zou zijn weggelaten, alles in de zin van artikel 6:193d lid 2 BW.
367. Fossielvrij onderbouwt niet waarom de door haar in nr. 389 van de dagvaarding genoemde punten essentiële informatie zouden vormen. KLM betwist dat zij essentiële informatie zou hebben weggelaten, om de volgende redenen:
1. Verschillende door Fossielvrij genoemde punten zijn eenzijdig weergegeven en niet onomstreden. Dit sluit uit dat deze punten essentiële informatie vormen. Essentiële

<sup>270</sup> Vgl. HvJEU 26 oktober 2016, Zaak C-611/14 (*Canal Digital Denmark A/S*), r.o. 62 en 63.

informatie moet immers inherent objectief juist zijn. Dit betreft de volgende punten:

3<sup>e</sup> punt (biobrandstoffen). De door Fossielvrij genoemde bezwaren worden ten aanzien van de door KLM ingekochte SAF door KLM weerlegd in par. 4.2 ("*Waar KLM haar uitingen over SAF op baseert*"). KLM verwijst korthedshalve naar die weerlegging. Overigens stelt of suggereert KLM nergens dat er geen bezwaren kleven aan het gebruik van biobrandstoffen.

4<sup>e</sup> punt (synthetische brandstof). Het door Fossielvrij genoemde bezwaar wordt weerlegd in par. 4.2 ("*Waar KLM haar uitingen over SAF op baseert*"). KLM verwijst korthedshalve naar die weerlegging.

9<sup>e</sup> punt ("*KLM's beslissing om door te gaan met de groei van de industrie*"). KLM heeft niet besloten om "door te gaan met de groei van de industrie". Uiteraard gaat KLM alleen over haar eigen bedrijfsvoering, en niet die van de gehele luchtvaartindustrie. Anders dan Fossielvrij in dit punt lijkt aan te nemen, hebben beslissingen van KLM niet tot gevolg dat de luchtvaart als geheel de snelst groeiende (negatieve) impact zou hebben van alle sectoren. Indien en voor zover Fossielvrij doelt op groei van KLM zelf, wijst KLM op het feit dat KLM uitgaat van groei, maar wel van een lagere groei voor haarzelf dan voor de luchtvaartsector als geheel. Deze groei is – anders dan Fossielvrij stelt – niet in directe tegenspraak met de "*snelle emissiereducties die de doelstelling van Parijs vereisen*". KLM verwijst naar de CvA ontvankelijkheid, nr. 16-20.

10<sup>e</sup> punt (lobbyen). Het is onjuist dat KLM zou lobbyen tegen klimaatregulering. KLM verwijst korthedshalve naar nr. 41-44 van de CvA ontvankelijkheid en naar nr. 163 van deze CvA.

2. Fossielvrij gaat in verschillende genoemde punten uit van een onjuiste vermoedelijke verwachting van de gemiddelde consument (consumentinterpretatie). Daarbij is het onduidelijk op basis van welke uitingen de door Fossielvrij gestelde vermoedelijke verwachtingen zouden worden gewekt, zodat Fossielvrij op dit punt niet voldoet aan haar stelplicht. Het betreft de hieronder behandelde punten:

1<sup>e</sup> punt (bijdrage luchtvaartsector aan klimaatverandering). Fossielvrij leek er ten tijde van de dagvaarding van uit te gaan dat de gemiddelde consument niet weet dat vliegen aanzienlijk bijdraagt aan klimaatverandering. Dat heeft Fossielvrij inmiddels zelf weersproken.<sup>271</sup> Ook het College van Beroep van de RCC vindt dat de gemiddelde consument op de hoogte kan worden geacht van de schadelijke effecten van vliegereizen.<sup>272</sup> Informatie waarvan de gemiddelde consument op de hoogte mag worden geacht kan niet gelden als essentiële informatie. Daarnaast

---

<sup>271</sup> Pleitnota Fossielvrij 20 april 2023, nr. 27; Akte Fossielvrij, nr. 22.

<sup>272</sup> CvB RCC 3 mei 2023, dossiernr. 2022/00535 – CvB (*Corendon*), r.o. 7.2 (Productie 41 KLM).

meldt KLM ook nog eens expliciet op de Website dat de luchtvaart verre van duurzaam is, zodat van weglaten geen sprake is (Productie 45 KLM, p. 4). Voor de transactiebeslissing van de gemiddelde consument is relevant dat vliegen een schadelijk effect heeft op het klimaat. Gedetailleerde informatie over gestelde groei, onrechtvaardigheid en oorzaak van de bijdrage van de luchtvaartsector als geheel aan klimaatverandering is geen informatie die de gemiddelde consument (die op de hoogte is van de klimaatschadelijkheid van vliegen) nodig heeft om een geïnformeerde transactiebeslissing te nemen, en door het weglaten daarvan wordt het economische gedrag van de gemiddelde consument niet verstoord.<sup>273</sup>

2<sup>e</sup> punt (efficiëntieverbeteringen). KLM stelt of suggereert nergens dat efficiëntieverbeteringen zouden leiden tot een algehele vermindering van "*de toenemende emissies*" of dat efficiëntieverbeteringen veel ruimte bieden voor verdere winst (zie nr. 157-160). De gemiddelde consument zal dit dan ook niet verwachten op basis van de uitingen op de Website. Het is dan ook niet passend dat KLM de consument zou moeten vertellen dat de efficiëntieverbeteringen (op zichzelf) niet zouden leiden tot een algehele vermindering van de emissies en weinig ruimte zouden bieden voor verdere winst.

5<sup>e</sup> punt (technologische ontwikkelingen). Fossielvrij lijkt ervan uit te gaan dat de gemiddelde consument zou verwachten dat de Flying V, elektrische vliegtuigen en vliegtuigen op waterstof al worden toegepast (of op korte termijn zullen worden toegepast) in de operatie van KLM. Daarnaast lijkt Fossielvrij van mening dat de gemiddelde consument zou verwachten dat de genoemde technische ontwikkelingen met zekerheid zullen worden gerealiseerd. Ten slotte gaat Fossielvrij er kennelijk vanuit dat de gemiddelde consument een koppeling zal maken met de doelstelling van Parijs, in de zin dat de technologische ontwikkelingen de emissies van de luchtvaart zouden verminderen overeenkomstig die doelstelling.

Vooropgesteld: het petitum richt zich niet tegen uitingen over Flying V, elektrische vliegtuigen en vliegtuigen op waterstof. Dergelijke uitingen zijn geen onderdeel van de uitingen 1 t/m 19. Fossielvrij vraagt over de – niet gespecificeerde – uitingen ten aanzien van deze onderwerpen dus geen oordeel van uw rechtbank.

Hoe dan ook zijn deze door Fossielvrij veronderstelde consumenteninterpretaties onjuist. KLM geeft op de Website door middel van een tijdlijn aan wanneer de technologische ontwikkelingen door haar worden verwacht (vanaf 2035) zodat de gemiddelde consument daarover niet op het verkeerde been wordt gezet (Productie 45 KLM, p. 4). Daarnaast zal de gemiddelde consument niet verwachten dat de ontwikkelingen met zekerheid zullen worden gerealiseerd, omdat KLM dat nergens stelt of suggereert. Integendeel, KLM maakt een voorbehoud voor wat betreft de haalbaarheid (zie nr. 274 e.v.). De genoemde ontwikkelingen zijn overigens

---

<sup>273</sup>

Dit alles weerlegt ook Akte Fossielvrij, nr. 23.



voldoende realistisch, zodat KLM zich daarover hoopvol mag uitlaten (zie par. 4.4.3 Innovaties). Ten slotte zal de gemiddelde consument verwachten dat de technologische ontwikkelingen, als ze worden gerealiseerd, op termijn zullen bijdragen aan de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van KLM. Maar het valt niet in te zien hoe de uitingen van KLM de gemiddelde consument zouden kunnen laten denken dat de technologische ontwikkelingen zouden garanderen dat de doelstellingen van het klimaatakkoord van Parijs worden gehaald.

6<sup>e</sup> punt (milieueffect van mitigerende maatregelen). Fossielvrij is van mening dat KLM de consument zou moeten vertellen dat het milieueffect van haar "mitigerende maatregelen" zeer beperkt is, dat de emissies per vlucht nog steeds extreem hoog zijn, en dat onmiddellijke emissiereducties van de luchtvaart noodzakelijk zijn om de klimaatdoelstelling van Parijs te halen.

Fossielvrij gaat daarbij uit van de onjuiste aanname dat de gemiddelde consument op basis van de uitingen van KLM zou verwachten dat de maatregelen van KLM *op dit moment* een zeer groot effect zouden hebben op de emissies per vlucht, en dat de emissies per vlucht *op dit moment* dankzij de maatregelen van KLM niet meer (extreem) hoog zouden zijn. KLM stelt of suggereert nergens dat haar maatregelen op dit moment al een groot effect zouden hebben op de emissies per vlucht. KLM is eerlijk en realistisch over de huidige klimaatschadelijkheid van vliegen en de impact van haar maatregelen tot nu toe: "*Ja, wij zijn een luchtvaartmaatschappij en we realiseren ons dat de luchtvaart vandaag de dag nog verre van duurzaam is, ondanks dat we er al een tijd hard aan werken om elk aspect van onze bedrijfsvoering te verbeteren*" (Productie 45 KLM, p. 3). Voorts wordt de gemiddelde consument er nadrukkelijk op gewezen dat hij het beste niet kan vliegen als hij vluchtgerelateerde CO<sub>2</sub>-uitstoot wil verminderen, waardoor de maatregelen van KLM nogmaals in perspectief worden geplaatst: "*De snelste manier om uw vluchtgerelateerde CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen, is door niet te vliegen*" (Productie 45 KLM, p. 20).

Verder is onduidelijk waarop Fossielvrij baseert dat KLM consumenten zou moeten vertellen dat onmiddellijke emissiereducties van de luchtvaart noodzakelijk zouden zijn om de klimaatdoelstelling van Parijs te halen. Niet valt in te zien hoe deze (zeer algemeen geformuleerde) informatie essentiële informatie zou vormen, mede tegen de achtergrond dat de gemiddelde consument op de hoogte moet worden geacht van schadelijke klimaateffecten van vliegen en de mededeling van KLM dat de snelste manier om vluchtgerelateerde CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen, is door niet te vliegen. Vanzelfsprekend zou het een goede zaak zijn als de emissies van "de luchtvaart" onmiddellijk zouden verminderen, maar KLM hoeft dat niet te vermelden wanneer zij over haar eigen duurzaamheidsmaatregelen en klimaatdoelstellingen communiceert. Het Interim 1.5 °C Sector Pathway van SBTi laat juist zien dat de voornaamste reducties van absolute uitstoot verwacht worden na 2030, en dus niet

"onmiddellijk".<sup>274</sup> Het 6<sup>e</sup> punt van Fossilvrij kan dan ook niet als essentiële informatie worden aangemerkt.

7<sup>e</sup> punt (hoge uitstoot KLM). Anders dan Fossilvrij lijkt te veronderstellen zal de gemiddelde consument op basis van de uitingen van KLM niet verwachten dat KLM een bedrijf is met een lage uitstoot. Om herhaling te voorkomen verwijst KLM naar het hiervoor gestelde bij de behandeling van het 6<sup>e</sup> punt. KLM is bovendien transparant over de mate waarin haar emissies zijn afgenomen. KLM stelt of suggereert nergens dat haar emissies zijn afgenomen "in lijn met de internationaal overeengekomen klimaatdoelstellingen". KLM verwijst naar nr. 318 hiervoor.

8<sup>e</sup> punt ("*kritieke decennium*"). Fossilvrij beschouwt het als essentiële informatie dat "*het vliegen in de resterende zeven jaar van het "kritieke decennium" zal moeten worden verminderd*" "*om bij te dragen aan een kans om de opwarming tot 1,5 °C te beperken*". Ook hier gaat Fossilvrij kennelijk ervan uit dat de gemiddelde consument niet op de hoogte is van de schadelijke klimaateffecten van vliegen. De gemiddelde consument is zich er echter terdege van bewust dat vliegen klimaatschadelijk is, en dus in zijn algemeenheid zal moeten worden beperkt. Informatie waarvan de gemiddelde consument op de hoogte mag worden geacht is geen essentiële informatie.

368. Conclusie: anders dan Fossilvrij lijkt te betogen in nr. 389 van de dagvaarding is geen sprake van misleidende omissies, en er is ook geen sprake van misleidende handelingen of anderszins onrechtmatig handelen van KLM.

#### 6.14. **Geen misleidende omissies ex artikel 6:193d(3)BW | Voldoende duidelijke presentatie**

369. Fossilvrij stelt in nr. 390 van de dagvaarding onder verwijzing naar p. 81 van de OHP-Richtsnoeren dat KLM consumenten zou misleiden door haar claims op dubbelzinnige wijze te presenteren. KLM zou geen duidelijk onderscheid maken tussen claims over specifieke producten en meer algemene milieucclaims "*met betrekking tot KLM zelf, haar praktijken en duurzaamheidsbeleid*".

370. KLM kan deze stelling van Fossilvrij niet plaatsen. De uitingen van KLM maken een voldoende duidelijk onderscheid tussen wat KLMs ambities zijn (nog niet gerealiseerd) en wat KLM al heeft bereikt. Ook is – waar nodig – duidelijk of een uiting betrekking heeft op KLM als bedrijf of op een specifiek product van KLM.

---

<sup>274</sup> Productie 27 KLM, p. 4, bovenste grafiek.

371. Ter onderbouwing van haar standpunt dat KLM geen duidelijk onderscheid zou maken tussen claims over specifieke producten en meer algemene milieclaims wijst Fossielvrij op de specifieke uitingen 10<sup>275</sup>, 11<sup>276</sup> en 19<sup>277</sup>. Die uitingen zouden volgens Fossielvrij beweringen zijn over de duurzaamheidsambities van KLM, waarbij niet zou worden verduidelijkt dat deze ambities geen invloed hebben op het niet-duurzame, CO<sub>2</sub>-rijke karakter van haar huidige product. Deze stelling van Fossielvrij is al behandeld bij de bespreking van de uitingen 10 en 11 onder nr. 309 e.v. Om herhaling te voorkomen wordt naar die bespreking verwezen. Voor wat betreft uiting 19 heeft Fossielvrij niet duidelijk gemaakt waarom KLM in de uiting zou moeten vermelden dat haar ambities geen invloed zouden hebben op het niet-duurzame, CO<sub>2</sub>-rijke karakter van haar product. Dit geldt temeer nu de gemiddelde consument op de hoogte mag worden gebracht van de schadelijke effecten van vliegvluchten, zodat hij dit aspect bij zijn keuze voor een reis kan betrekken.<sup>278</sup> Overigens valt niet in te zien hoe de gemiddelde consument in uiting 19 een klimaatambitie van KLM zou kunnen ontwaren.
372. In nr. 391 van de dagvaarding stelt Fossielvrij dat KLM claims over verwaarloosbare hoeveelheden SAF/CO<sub>2</sub>-compensatie zou gebruiken, om het bedrijf duurzamer te laten lijken. Fossielvrij verzuimt te stellen welke informatie in welke Communicatie van KLM de gemiddelde consument de indruk zou geven dat het bedrijf KLM duurzamer zou zijn dan het is. Fossielvrij voldoet op dit punt niet aan haar stelplicht, en de belangrijke consumentinterpretatie kan niet worden vastgesteld.
373. De door Fossielvrij gestelde indruk zal hoe dan ook niet ontstaan, aangezien KLM transparant is over:
1. het feit dat vliegen niet duurzaam is (bijvoorbeeld: "*Ja, wij zijn een luchtvaartmaatschappij en we realiseren ons dat de luchtvaart vandaag de dag nog verre van duurzaam is (...)*")<sup>279</sup>;
  2. het feit dat SAF op dit moment nog in zeer kleine hoeveelheden wordt gebruikt door KLM (bijvoorbeeld: "*KLM heeft momenteel een aanzienlijk aandeel in de SAF-markt, maar dit dekt nog steeds minder dan 1% van ons volledige brandstofverbruik*")<sup>280</sup>;
  3. de hoeveelheid CO<sub>2</sub>-uitstoot die middels de opties herbebossing en SAF wordt geabsorbeerd respectievelijk wordt verminderd (bijv. op de boekingspagina's: "*Herstel bossen om 220 kg van uw CO<sub>2</sub>-uitstoot te absorberen*", "*Draag bij aan duurzame vliegtuigbrandstof en verminder uw CO<sub>2</sub>-uitstoot met 5 kg*").

---

<sup>275</sup> Zie Productie 45 KLM, p. 18.

<sup>276</sup> Zie Productie 45 KLM, p. 20.

<sup>277</sup> Uiting niet overgelegd, tekst (volgens opgave van Fossielvrij) op p. 76 dagvaarding. De uiting is niet meer te vinden onder de door Fossielvrij in een voetnoot op p. 76 dagvaarding vermelde URL.

<sup>278</sup> CvB RCC 3 mei 2023, dossiernr. 2022/00535 – CvB (*Corendon*), r.o. 7.2 (Productie 41 KLM).

<sup>279</sup> Productie 45 KLM, p. 3.

<sup>280</sup> Productie 45 KLM, p. 8.

374. Het voorbeeld uit de Leidraad duurzaamheidsclaims dat Fossielvrij opvoert in nr. 391 gaat mank, nu KLM het aandeel SAF-gebruik in verhouding tot haar totale brandstofverbruik duidelijk en juist weergeeft. KLM hoeft de consument niet "voor te lichten" over door Fossielvrij gestelde, maar zeer gekleurd omschreven potentiële nadelen van SAF (zie par. 4.2). Door de informatie die KLM geeft over SAF is de gemiddelde consument zich er terdege van bewust dat het opschalen van het gebruik van SAF grote uitdagingen met zich brengt. Ook hoeft KLM de consument niet "voor te lichten" over de door Fossielvrij gestelde, maar onjuiste kritiek op CO<sub>2</sub>-compensatie door middel van de aankoop van *carbon credits* in het algemeen. Die kritiek gaat niet op voor het CO2OL-project (zie par. 4.3).

#### 6.15. **Uitingen KLM ook niet onrechtmatig op grond van artikel 6:162 BW**

375. Fossielvrij stelt zich in par. 8.3 van de dagvaarding op het (subsidiare) standpunt dat KLM in strijd zou handelen met hetgeen volgens het ongeschreven recht in het maatschappelijk verkeer betaamt (artikel 6:162 lid 2 BW). KLM zou volgens Fossielvrij een ongeschreven maatschappelijke betamelijkheidsnorm schenden, namelijk de norm dat bedrijfsmatige misleiding ontoelaatbaar is. Van enige misleiding is blijkens het voorgaande echter geen sprake. Nu geen sprake is van misleiding, kunnen de uitingen van KLM (ook) niet onrechtmatig zijn op grond van artikel 6:162 BW.

#### 6.16. **Tussenconclusie**

376. Fossielvrij heeft bij (vrijwel) elke uiting verzuimd om de consumentinterpretatie te stellen of onderbouwen. KLM heeft die consumentinterpretatie steeds grondig onderbouwd betwist. Alleen al daarom kan uw rechtbank de vorderingen afwijzen, zonder aan bewijslevering toe te komen. Uit het voorgaande blijkt dat geen van de door Fossielvrij bekritiseerde uitingen een misleidende handeling of omissie vormen.

### 7. **ANDERE DAN DE 19 UITINGEN NIET "SOORTGELIJK"**

#### 7.1. **Fossielvrij voldoet niet aan haar stelplicht t.a.v. nieuwe uitingen**

377. In nr. 39 van haar pleitnotities in de ontvankelijkheidsfase bestempelt Fossielvrij een aantal onderdelen van KLMs Klimaatactieplan 2023 (Productie 30 KLM) als misleidend, zonder ook maar iets te stellen over de consumentinterpretatie van die uitingen. Hoe dan ook ziet het petitum niet op deze uitingen – die overigens niet misleidend zijn. Fossielvrij stelt terecht niet dat de tekst daarvan "soortgelijk" is aan die van een of meerdere van de uitingen 1 t/m 19 of "wezenlijk dezelfde strekking" heeft in de zin van Vordering V (i) (a) resp. Vordering V (ii) (a). Voor de inhoudelijke weerlegging van nr. 39a van de pleitnotities verwijst KLM naar par. 4.4; voor de inhoudelijke weerlegging van nr. 39b van de pleitnotities verwijst KLM naar par. 4.2;<sup>281</sup> voor de inhoudelijke weerlegging van nr. 39c van de pleitnotities verwijst KLM naar

<sup>281</sup> Nr. 39b bevat overigens een verkeerde verwijzing. Fossielvrij stelt dat niet meer dan 5,3% e-fuels beschikbaar zullen zijn (synthetische SAF), maar het randnummer in de dagvaarding waarnaar zij verwijst gaat over *biobased* SAF op basis van afvalstromen.

beide paragrafen en naar haar dupliek tijdens de mondelinge behandeling.

378. In haar Akte noemt Fossilvrij tientallen uitingen die volgens haar kwalificeren als "soortgelijke uitingen". Het gaat om:
- i. fragmenten uit een video die KLM soms bij landing aan boord heeft vertoond<sup>282</sup> (Productie 54 Fossilvrij);
  - ii. 18 pagina's aan afbeeldingen van de KLM website van 19 juni 2023 (Producties 56 en 61 Fossilvrij);
  - iii. een globaal overzicht van 11 huidige "duurzaamheidsuitingen" van KLM van 3 juli 2023 (Productie 57 Fossilvrij);
  - iv. 5 pagina's aan afbeeldingen van het CO<sub>2</sub>-impactprogramma op de boekingspagina van KLM van 16 juni 2023 (Productie 58 Fossilvrij);
  - v. beelden van de Bluebiz sustainability website van 3 juli 2023 (Productie 59 Fossilvrij);
  - vi. een Instagram post over de Sustainable Flight Challenge van 16 mei 2023 (Productie 60 Fossilvrij);
  - vii. een tweetal TikTok-video's van Jhanneu (akte Fossilvrij, voetnoot 12);
  - viii. een YouTube-playlist van KLM en een drietal YouTube-video's van KLM (akte Fossilvrij, voetnoot 15);
  - ix. een campagnevideo van SkyTeam Alliance (akte Fossilvrij, nr. 34);
  - x. een webpagina van KLMs Corporate Sustainable Aviation Fuel Programma (akte Fossilvrij, voetnoot 48).
379. Fossilvrij licht in haar akte niet toe welke onderdelen van deze uitingen misleidend zouden zijn en waarom. Haar stellingen in par. 3.2 ("*Het begrip van de gemiddelde consument*") en par. 3.3 ("*Misleiding van de gemiddelde consument*") zijn algemeen, en bevatten geen toelichting per uiting. Die stelplicht rust wel op haar, zie par. 5.6. Omdat Fossilvrij onvoldoende heeft gesteld omtrent deze uitingen, dient uw rechtbank de claim dat de tekst hiervan "soortgelijk" en daarom misleidend is, alleen al om die reden af te wijzen (zie het beslismodel, productie 71). KLM kan onmogelijk verweer voeren tegen deze niet-gesubstantieerde beschuldigingen.

---

<sup>282</sup> Volgens Fossilvrij dateert de video van 21 juni 2023, maar deze is op 14 oktober 2022 geplaatst op het YouTube-kanaal van KLM.

380. Voor de hiervoor onder nr. 377 sub i, ii, iii, v, vi, viii, ix en x opgesomde uitingen geldt bovendien dat die van geen enkele toelichting zijn voorzien. Fossielvrij doet niet méér dan verwijzen naar producties, die ook nog eens slecht leesbaar zijn. Volgens vaste rechtspraak van de Hoge Raad kan een partij niet voldoen aan haar stelplicht met een enkele verwijzing naar producties:<sup>283</sup>

*"De eisen van een behoorlijke rechtspleging brengen mee dat een partij die een beroep wil doen op uit bepaalde producties blijkende feiten en omstandigheden, dit op een zodanige wijze dient te doen dat voor de rechter duidelijk is welke stellingen hem ter beoordeling worden voorgelegd en dat voor de wederpartij duidelijk is waartegen zij zich dient te verweren (vgl. HR 23 oktober 1992, ECLI:NL:HR:1992:ZC0729, NJ 1992/814 en HR 8 januari 1999, ECLI:NL:HR:1999:ZC2810, NJ 1999/342). De rechter heeft slechts te letten op de feiten waarop een partij ter ondersteuning van haar standpunt een beroep heeft gedaan, en de enkele omstandigheid dat uit door een partij overgelegde stukken een bepaald feit blijkt, impliceert niet dat zij zich ter ondersteuning van haar standpunt op dat feit beroept (vgl. HR 10 december 1993, ECLI:NL:HR:1993:ZC1176, NJ 1994/686)."*

Aan deze uitingen dient uw rechtbank alleen al hierom voorbij te gaan. Fossielvrij heeft niet voldaan aan haar stelplicht.

381. De hiervoor onder nr. 377 sub vi en ix opgesomde uitingen zijn niet eens uitingen van KLM. Zie hierover nader par. 7.3.
382. De hiervoor onder nr. 377 sub ii, iv opgesomde uitingen zijn bovendien niet actueel. Per medio 2022 is KLM geleidelijk aan de termen "duurzaam" en "duurzame" op haar website gaan vervangen door "duurzamer" en "duurzamere" (Producties 56 en 61 Fossielvrij). Waar de term "duurzaam" nog wordt aangetroffen, wordt dat aangepast.<sup>284</sup> Ook de groene blaadjes bij het CO<sub>2</sub>-impactprogramma van KLMs website (Productie 58 Fossielvrij) zijn inmiddels verwijderd. De instructie daartoe werd reeds vóór 13 april 2023 gegeven. Dit was mede naar aanleiding van optreden van de ACM tegen Ryanair,<sup>285</sup> dat de opvatting van de ACM over CO-compensatieclaims verder verduidelijkte. Zie **Productie 75 KLM**. Op 22 juni 2023 zijn de groene blaadjes daadwerkelijk verwijderd. KLM gebruikt deze groene blaadjes ook niet meer in andere uitingen. Als **Productie 76 KLM** wordt overgelegd een screenshot van de pagina "Mijn reizen" op de KLM-website van 14 augustus 2023, waarop het groene blaadje niet langer zichtbaar is. Op de pagina "CO<sub>2</sub>-impactprogramma" op de KLM-website van 7 augustus 2023 (Productie 61 KLM) zijn evenmin meer groene blaadjes zichtbaar. De YouTube-playlist en video's (akte Fossielvrij, voetnoot 15) staan op "verborgen". Dat houdt in dat deze video's enkel kunnen worden bekeken en gedeeld door personen die de link

<sup>283</sup> HR 10 maart 2017, ECLI:NL:HR:2017:404; NJ 2017/147, r.o. 3.3.2.

<sup>284</sup> Bijvoorbeeld in de teksten die Fossielvrij heeft overgelegd als Productie 61; deze zullen binnenkort worden aangepast. KLMs richtlijn is dat zij nog steeds wel de Engelse term *Sustainable Aviation Fuel* hanteert, maar dan met hoofdletters.

<sup>285</sup> <https://www.acm.nl/nl/publicaties/ryanair-duidelijker-over-co2-compensatie-na-actie-acm>.



hebben. De video's verschijnen bijvoorbeeld niet in de zoekresultaten van YouTube. Nu de video's niet actief worden gepubliceerd, kwalificeren ze niet als handelspraktijk. Ze houden immers geen rechtstreeks verband met de verkoopbevordering, verkoop of levering van een product aan consumenten.

## 7.2. Aan de verkapte eisvermeerdering van Fossielvrij dient voorbij te worden gegaan

383. Bij tussenvonnis van 7 juni 2023 heeft uw rechtbank niet op de voet van artikel 1018e lid 2 Rv reeds vastgesteld wat de collectieve vordering precies inhoudt, omdat Fossielvrij daartoe eerst duidelijkheid diende te verschaffen over de vraag of beoordeling van de negentien uitingen nog actueel is.<sup>286</sup> De eisvermeerdering die Fossielvrij in haar akte van 5 juli 2023 trachtte door te voeren, is door uw rechtbank geweigerd.

384. In nr. 9 van haar Akte schrijft Fossielvrij nu (onderstreping toegevoegd, advocaat):<sup>287</sup>

*"Fossielvrij vordert dat de rechtbank: (i) voor recht verklaart dat het doen van de reclame-uitingen,<sup>8</sup> en uitlatingen die daarop variëren maar wezenlijk dezelfde strekking hebben, onrechtmatig is; (ii) dat KLM deze uitingen en variaties daarvan rectificeert, (iii) dat het haar verboden wordt de uitingen en variaties hiervan in de toekomst te herhalen, en (iv) dat KLM een waarschuwende tekst opneemt op haar product en haar website.*

---

<sup>8</sup> Dagvaarding, rdnr. 185."

385. In het petitum van de dagvaarding staat "uitlatingen die daarop variëren maar wezenlijk dezelfde strekking hebben" slechts in Fossielvrij's verbodsvordering (Vordering V (i) a. en Vordering V (ii) a.).<sup>288</sup> Fossielvrij's vorderingen tot verklaring voor recht (Vordering IV) en rectificatie (Vordering V (ii) b. en c.) in het petitum hebben geen betrekking op "varianties" of uitingen "met wezenlijk dezelfde strekking".

386. Fossielvrij heeft niet op duidelijk kenbare wijze in de titel van haar processtuk vermeld dat de Akte een eisvermeerdering bevat<sup>289</sup> en gezien uw beslissing van 14 juli 2023 zou die ook niet zijn toegestaan. In de beslissing van 14 augustus 2023 over de toelaatbaarheid van Fossielvrij's akte gaat uw rechtbank hier ook van uit door te oordelen: "Fossielvrij heeft haar eis of de gronden daarvan niet vermeerderd." KLM gaat er daarom van uit dat het bovenstaande citaat uit nr. 9 van de Akte een *slip of the pen* is. In deze procedure liggen dus enkel de vorderingen voor zoals geformuleerd in het petitum van de dagvaarding.

---

<sup>286</sup> Zie tussenvonnis 7 juni 2023, r.o. 4.31, alsmede uw rolbeslissing van 14 augustus 2023.

<sup>287</sup> Zie ook nr. 12: "Dit is ook de reden dat het petitum toekomstige, soortgelijke uitingen bestrijkt". Dit geldt slechts voor de verbodsvordering.

<sup>288</sup> In Vordering V (i) a. worden die uitlatingen aangeduid als "reclame-uitingen met een tekst gelijk of soortgelijk daaraan".

<sup>289</sup> Zoals vereist door artikel 2.8 Landelijk procesreglement voor civiele dagvaardingszaken bij de rechtbanken.

### 7.3. De bij akte toegevoegde uitingen zijn niet soortgelijk en evenmin misleidend

387. De door Fossielvrij bij Akte toegevoegde uitingen zijn ook overigens niet soortgelijk aan de negentien uitingen of misleidend. Omdat Fossielvrij niet duidelijk heeft gemaakt wat er mis zou zijn met die uitingen, kan KLM daartegen onmogelijk verweer voeren; zie par. 7.1. Enkel ter illustratie licht KLM hierna een aantal van de toegevoegde uitingen uit om te laten zien dat deze niet soortgelijk zijn aan de negentien uitingen uit de dagvaarding, en daarmee niet vallen onder de in Vordering V (i) a. bedoelde "soortgelijke" uitingen. KLM zal ook kort toelichten waarom die uitingen niet misleidend zijn.
388. In algemene zin wordt de strekking van een uiting – de vermoedelijke verwachting van de gemiddelde consument op basis van de uiting – bepaald door de volledige inhoud van die uiting en de context waarin die uiting is gedaan. Ieder uiting vergt een beoordeling van geval tot geval. Daarom kan de aanpak die Fossielvrij voorstaat (elk gebruik van de term duurzaam of CO<sub>2</sub>-compensatie en elke suggestie dat KLM iets doet tegen klimaatverandering is per definitie misleidend<sup>290</sup>) niet slagen. Dat geldt zeker voor duurzaamheidsuitingen, die subtiel zijn en nauw luisteren. Kleine verschillen in de tekst, afbeeldingen of context van een uiting kunnen al van relevante invloed zijn op de consumentinterpretatie. Om deze reden moet niet te snel worden aangenomen dat een uiting een soortgelijke strekking heeft. Fossielvrij doet dat echter wél, zonder dat nader toe te lichten. Daarbij past uw rechtbank voorzichtigheid, ook nu executiegeschillen met Fossielvrij's brede uitleg van het begrip "soortgelijke" uitingen bepaald niet ondenkbeeldig zijn.
389. Fossielvrij meent bijvoorbeeld kennelijk dat een YouTube-video van SkyTeam Alliance een "soortgelijke uiting" is.<sup>291</sup> SkyTeam Alliance is een samenwerkingsverband van negentien luchtvaartmaatschappijen, waaronder KLM. Het betreft hier geen uiting van KLM zelf: KLM's communicatieafdeling heeft slechts KLM-beelden vrijgegeven aan SkyTeam. De video is echter samengesteld door SkyTeam; KLM heeft daarop geen invloed gehad of input gegeven. Fossielvrij wijst erop dat de voice-over in deze video vermeldt: *"to leave a better planet behind"*, *"we're on a path to finding a greener future"* en *"Come and join us, as we push the boundaries to find new solutions together"*. Geen van die uitspraken vormt echter onderdeel van de negentien uitingen of bevat een daaraan soortgelijke tekst.
390. Verder wijst Fossielvrij op een video die aan boord zou zijn vertoond.<sup>292</sup> Fossielvrij vergeet voor het gemak de relevante context te schetsen: dit zijn beelden van The Sustainable Flight Challenge 2022, een op initiatief van KLM door SkyTeam georganiseerde wedstrijd waaraan 16 luchtvaartmaatschappijen deelnamen om de door hen uitgevoerde vluchten zo veel mogelijk te verduurzamen. De uitingen in de video zien specifiek op de tijdens The Sustainable Flight Challenge door KLM uitgevoerde vlucht, en gelden niet voor alle vluchten van KLM. Geen consument zal dat anders begrijpen. De video bevat ook geen uitingen die

---

<sup>290</sup> Akte Fossielvrij, nr. 18.

<sup>291</sup> Akte Fossielvrij, voetnoot 42, onder verwijzing naar <https://www.youtube.com/watch?v=hbqEAKX1tzA> d.d. 9 februari 2023.

<sup>292</sup> Akte Fossielvrij nr. 16 en Productie 54 Fossielvrij. De video is ook te raadplegen via [https://www.youtube.com/watch?v=\\_tAyLoJBp\\_o](https://www.youtube.com/watch?v=_tAyLoJBp_o) d.d. 14 oktober 2022.

soortgelijk zijn aan de negentien uitingen. De woorden "CO<sub>2</sub>-neutraal", "CO<sub>2</sub>ZERO" en "Fly Responsibly" worden niet gebruikt.

391. Fossielvrij wijst verder op een Instagram-post van Maarten Koopmans, managing director van KLM Cityhopper.<sup>293</sup> Koopmans deelt een afbeelding van een papieren kaart met bloemzaden met daarop de tekst "*Thank you for being part of our journey to become sustainable! A more sustainable aviation always start with planting the first seeds*", en daaronder het logo van KLM Cityhopper en het logo van The Sustainable Flight Challenge. De tekst van Koopmans bij de Instagram-post is: "*Vandaag was het dan zover: de Sustainable Flight Challenge! Wat een energie en mooie initiatieven van KLC [KLM Cityhopper] op de vlucht naar en van Trondheim: SAF, de kortste route, volledig elektrische afhandeling op beide luchthavens, een vliegtuig met speciale Pride livery, gatecatering voor no-waste en een duurzaam product aan boord [de kaart], ook voor het cabinepersoneel, want die lopen op sneakers; het was een feest om erbij te zijn!*". Dit is onmiskenbaar een uiting van KLM Cityhopper, een dochtervennootschap van KLM die geen partij is bij deze procedure. Uit de context volgt duidelijk dat deze uitingen opnieuw enkel zien op The Sustainable Flight Challenge 2023. Geen consument zal dat anders begrijpen. Ook hier worden de woorden "CO<sub>2</sub>-neutraal", "CO<sub>2</sub>ZERO" en "Fly Responsibly" niet gebruikt.
392. Ook de TikTok-video's van Jhanneu waar Fossielvrij op wijst<sup>294</sup> moeten worden gezien in de context van The Sustainable Flight Challenge, en zijn ook overigens zeker niet misleidend, nu die video's bijvoorbeeld ook de mededelingen bevatten "*the aviation industry as we know today is not sustainable*" en "*5 ways to be a more sustainable traveler even if you fly*". Vermelding van die context laat Fossielvrij onterecht geheel achterwege. Fossielvrij stelt dat voor de TikTok-video's geldt dat op KLM de verplichting rustte een hoger beschermingsniveau voor jongeren te waarborgen, zonder nader toe te lichten wat dat in dit concrete geval zou inhouden.<sup>295</sup> De TikTok-video's bieden voldoende context en zijn hierom niet misleidend voor consumenten, ook niet voor zover die consumenten jongeren zijn.

## 8. WAT FOSSIELVRIJ VORDERT, KAN NIET WORDEN TOEGEWENZEN

### 8.1. Inleiding

393. Indien uw rechtbank van oordeel zou zijn dat enige van de negentien uitingen (of enige uiting uit de Akte) wel misleidend was, dan dienen deze vorderingen ook te worden afgewezen, nu Fossielvrij bij geen van deze vorderingen belang heeft of deze om andere redenen ongegrond zijn. KLM zet dat hierna uiteen.

---

<sup>293</sup> Akte Fossielvrij, nr. 33 en Productie 60 Fossielvrij.

<sup>294</sup> Akte Fossielvrij, voetnoot 12.

<sup>295</sup> Akte Fossielvrij, nr. 15.

## 8.2. Geen (zelfstandig) belang bij verklaring voor recht

394. Fossielvrij vordert dat voor recht wordt verklaard dat de negentien uitingen van KLM misleidend en onrechtmatig zijn, en dat KLM dusdoende in strijd handelt met de in het lichaam van de dagvaarding bedoelde fundamentele rechten en de Richtlijn oneerlijke handelspraktijken (Vordering IV). Over het beweerdelijk handelen in strijd met de in de dagvaarding bedoelde fundamentele rechten handelt par. 8.3. Over de vordering tot verklaring voor recht merkt KLM verder het volgende op.
395. Fossielvrij heeft geen zelfstandig belang bij deze vordering. Een verklaring voor recht is geen noodzakelijke voorwaarde voor toewijzing van de andere vorderingen van Fossielvrij, waaronder haar vordering tot rectificatie (Vordering V (ii) b. en c., waarover par. 8.4) en haar vordering dat KLM een tekst op haar website, bookingstool en vliegtickets moet plaatsen waarin de lezer wordt geïnformeerd dat vliegtuigen fossiele brandstof verbruiken en bijdragen aan klimaatverandering (Vordering V (ii) d., waarover par. 8.6).
396. De vordering tot verklaring voor recht wordt door Fossielvrij slechts als opstap voor de veroordelende vorderingen gebruikt. De loutere verklaring voor recht kan hierom niet als rechtsherstel, als vorm van genoegdoening, worden beschouwd.<sup>296</sup> Fossielvrij heeft geen zelfstandig belang bij een verklaring voor recht, en is hierom niet-ontvankelijk in deze vordering, althans deze vordering dient te worden afgewezen, zo volgt uit bestendige jurisprudentie.<sup>297</sup>
397. KLM neemt aan dat Fossielvrij meent belang te hebben bij een verklaring voor recht om die te kunnen gebruiken als precedent in zaken tegen andere luchtvaartmaatschappijen, al dan niet ingesteld door aan Fossielvrij verbonden organisaties. Op haar website vermeldt Fossielvrij die precedentwerking ook onomwonden als doel van deze procedure:<sup>298</sup>

---

<sup>296</sup> P. Gillaerts & A.L.M. Keirse, 'De verklaring voor recht, voldoende belang(rijk)?', *MvV* 2020, afl. 12, p. 418.

<sup>297</sup> Zie bijv. HR 9 oktober 1998, ECLI:NL:PHR:1998:ZC2735; *NJ* 1998/853 (*Jeffrey*); Hof 's-Hertogenbosch 25 april 2004, ECLI:NL:GHSHE:2004:AQ5631 (*Gemeente Maasbracht/Stichting BBK*); Rb. Zeeland-West-Brabant 19 maart 2014, ECLI:NL:RBZWB:2014:1960; *JOR* 2015/18, m.nt. A.J. Tekstra (*AIMG/Van Boven e.a. q.q.*), waarover ook N.E. Groeneveld-Tijssens, *De verklaring voor recht* (diss. Tilburg) (Serie Burgerlijk Proces & Praktijk, deel XVII), Deventer: Wolters Kluwer 2015/40.

<sup>298</sup> Zie <https://gofossilfree.org/nl/duurzaamvliegenbestaatniet/>, laatstelijk geraadpleegd op 14 augustus 2023.

## VRAGEN OVER DE RECHTSZAAK

▲ **Waarom is deze zaak van belang?**

Luchtvaartmaatschappijen zoals KLM misleiden ons om aan boord te stappen onder het mom van duurzaamheid. Hierdoor denken mensen dat ze met een gerust hart kunnen blijven vliegen en laten politici het na om effectief klimaatbeleid in te voeren. De luchtvaart blijft hierdoor groeien en wordt daardoor zelfs aangewakkerd. **De misleiding van KLM en de bredere luchtvaartsector zorgt er dus voor dat de klimaatcrisis verergert. Met deze rechtszaak kunnen we een einde maken aan de misleiding van KLM.**

Daarnaast is deze zaak – als we winnen – baanbrekend in binnen- en buitenland: nog nooit is een luchtvaartmaatschappij door de rechter gedwongen om te stoppen met misleidende claims over duurzaam vliegen. **Onze zaak kan daarom over de hele wereld een rimpel effect veroorzaken:** met een uitspraak van de rechter in de hand kunnen we een nieuwe norm stellen voor misleidende reclames in de luchtvaart, waar luchtvaartbedrijven rekening mee moeten houden. Andere groepen en organisaties zouden zich ook op de uitspraak kunnen beroepen. Daarnaast kunnen we mensen wereldwijd inspireren om ook in actie te komen tegen misleiding en voor echte, rechtvaardige klimaatoplossingen.

▲ **Wat gebeurt er als de rechtszaak gewonnen of verloren wordt?**

**Bij winst:** dan ligt er een rechterlijke uitspraak met een duidelijke boodschap aan KLM en andere luchtvaartbedrijven. Als de rechter ons gelijk geeft, wordt er daarmee een afdwingbare verantwoordelijkheid voor KLM gecreëerd om te stoppen met misleidende advertenties, en het eerlijke verhaal te vertellen over de impact van vliegen.

**Bij verlies:** allereerst gaan wij onze uiterste best doen om deze zaak niet te verliezen. Maar als dit toch gebeurt, is er de mogelijkheid in hoger beroep te gaan. Daarnaast zullen we blijven proberen ons doel te bereiken door ook op andere manieren druk te zetten op KLM en de politiek. Zo strijden wij samen met Reclame Fossielvrij en ClientEarth voor een verbod op fossiele reclames, zodat luchtvaartbedrijven helemaal niet meer kunnen adverteren voor vliegreizen.

398. Mr. Peters verklaarde bij de mondelinge behandeling van 20 april 2023 ook dat het eigenlijke doel van de verklaring voor recht is "*daarmee een norm te stellen*".<sup>299</sup>

Mr. Peters verklaart:

Op uw vraag of de gevorderde verklaring voor recht (bladzijde 152 van de dagvaarding) zelfstandige betekenis heeft, antwoord ik bevestigend. Dit raakt aan een groter punt. Sommige uitlatingen worden niet meer gebruikt, andere nog wel. In beide gevallen is er belang bij deze vordering. **U wordt gevraagd om een norm te stellen.** De verklaring voor recht heeft ook betekenis naast een gebod of verbod omdat een uitspraak over misleiding op zich ook genoegdoening biedt. Bij de in het petitum genoemde fundamentele rechten gaat het om het recht op niet misleid te worden.

<sup>299</sup>

Proces-verbaal van mondelinge behandeling, gehouden op 20 april 2023, p. 2.

399. Deze procedure wordt echter slechts gevoerd tussen twee partijen: Fossielvrij als eiser en KLM als gedaagde. Het belang van andere groepen en organisaties in binnen- en buitenland om zich tegenover andere luchtvaartmaatschappijen dan KLM *eventueel* te beroepen op een verklaring voor recht van uw rechtbank dat enige van de negentien uitingen van KLM misleidend of onrechtmatig zijn, is geen rechtens te respecteren belang van Fossielvrij.
400. In de eerste plaats ziet de verklaring voor recht zoals door Fossielvrij gevorderd slechts specifiek op de negentien uitingen van KLM (zie par. 7.2). Uw rechtbank kan zich dus slechts uitlaten over het beweerdelijk onrechtmatig en misleidend karakter van die negentien specifieke uitingen.
401. Een eventuele verklaring voor recht van uw rechtbank over een of meer van de negentien uitingen zegt ook niets over het misleidende of onrechtmatige karakter van duurzaamheidsuitingen van andere luchtvaartmaatschappijen. Dat komt doordat de consumentinterpretatie alleen kan worden vastgesteld door uitingen in hun gehele context te bezien (zie par. 5.2). Ook als andere luchtvaartmaatschappijen eenzelfde term als gebruiken (bijvoorbeeld: CO<sub>2</sub>-compensatie), dient die term te worden beoordeeld in de context waarin zij wordt gebruikt. Daar komt bij dat niet voor iedere luchtvaartmaatschappij ter wereld de Richtlijn oneerlijke handelspraktijken zal gelden. Aan een eventueel veroordelend vonnis van uw rechtbank kan geen algemene norm worden ontleend.
402. In de tweede plaats is een belang van precedentwerking voor derden onvoldoende belang. In *TenneT/ABB* heeft de Hoge Raad geoordeeld dat een dergelijk belang onvoldoende belang is om zich te voegen in een procedure op grond van artikel 217 Rv:<sup>300</sup>

*"Eenieder die belang heeft bij een tussen andere partijen aanhangig geding, kan vorderen zich daarin te mogen voegen (art. 217 Rv). Voor het aannemen van een zodanig belang is voldoende dat de partij die voeging vordert, nadelige gevolgen kan ondervinden van een uitkomst van de procedure die ongunstig is voor de partij aan wier zijde zij zich voegt (HR 28 maart 2014, ECLI:NL:HR:2014:768, NJ 2015/206, rov. 5.3). Onder nadelige gevolgen zijn in dit verband te verstaan de feitelijke of juridisch[e] gevolgen die de toe- dan wel afwijzing van de in die procedure ingestelde vordering of het gezag van gewijsde van in de uitspraak in die procedure gegeven eindbeslissingen zal kunnen hebben voor degene die de voeging vordert. In de mogelijke precedentwerking van die uitspraak is dus niet reeds een voldoende belang gelegen, ook niet indien sprake is van sterk op elkaar gelijkende vorderingen of feitencomplexen tussen deels dezelfde partijen." (onderstreping toegevoegd, advocaat)*

<sup>300</sup> HR 12 juni 2015, ECLI:NL:HR:2015:1602; NJ 2015/295 (*TenneT/ABB*), r.o. 3.2. Zie ook HR 11 september 2015, ECLI:NL:HR:2015:2534; NJ 2015/369 (*Staat/Europese Octrooi Organisatie*), r.o. 3.4; HR 24 februari 2017, ECLI:NL:HR:2017:306; NJ 2017/125 (*Staat/Menzis*), r.o. 3.3; HR 21 mei 2021, ECLI:NL:HR:2021:750; NJ 2021/199 (*Stichting Loterij Incasso/Staatsloterij*), r.o. 2.4.



403. Een enkel belang van precedentwerking is volgens de Hoge Raad ook niet een voldoende belang voor ontvankelijkheid in cassatieberoep, zo volgt uit *Alp/Staat*.<sup>301</sup>

*"Alp heeft aangevoerd dat hij, ondanks voormelde omstandigheden, nog belang heeft bij zijn cassatieberoep, welk belang hierin bestaat dat, nu de Staat niet wil garanderen dat de beslissing van het hof niet meer gebruikt zal worden, hij wil voorkomen dat de onjuiste beslissing van het hof in zijn zaak door de Staat verder gebruikt wordt ter ondersteuning van diens standpunt in andere zaken.*

*Dit aangevoerde belang kan evenwel voor Alp niet als een voldoende belang worden aangemerkt zodat hij in zijn cassatieberoep niet-ontvankelijk zal worden verklaard."*

404. Een derde of een procespartij heeft dus al geen rechtens te respecteren belang bij een voeging of cassatieberoep wegens nadelige precedentwerking jegens *die partij zelf*. Dan heeft een partij als Fossielvrij al helemaal onvoldoende belang bij een vordering tot verklaring voor recht wegens (voordelige) precedentwerking jegens of ten behoeve van *derden*.

### 8.3. **Geen schending van "fundamentele rechten"**

405. De vordering tot verklaring voor recht van Fossielvrij (Vordering IV) omvat ook een vordering tot verklaring voor recht dat KLM met de negentien uitingen "*in strijd handelt met de in het lichaam van deze dagvaarding bedoelde fundamentele rechten*". Fossielvrij noemt die fundamentele rechten wel in haar petitum, maar zegt er geen woord over in het lichaam van de dagvaarding. Ter zitting van 20 april 2023 heeft Fossielvrij in antwoord op een vraag van uw rechtbank erkend dat zij haar vordering niet baseert op een ander recht dan het recht om niet misleid te worden. Dat is geen fundamenteel recht zoals de rechten in het EVRM.<sup>302</sup>

### 8.4. **Rectificatie onnodig, ineffectief en disproportioneel**

406. Fossielvrij vordert dat uw rechtbank KLM gelast de negentien uitingen te rectificeren door (i) het verzenden van brieven aan alle personen en instellingen<sup>303</sup> aan wie KLM tickets heeft uitgegeven tussen 1 december 2021 en 23 mei 2022, per post en per e-mail conform een tekstvoorstel als opgenomen in Bijlage A bij de dagvaarding, (ii) plaatsing van een rectificerende advertentie van een halve pagina in vijf landelijke dagbladen op de achterpagina van die dagbladen conform een tekstvoorstel als opgenomen in Bijlage B bij de dagvaarding, en (iii) het gedurende vier weken plaatsen van een rectificerende tekst op haar online marketinguitingen, waaronder banners en alle social media accounts (Instagram, Twitter, LinkedIn, etc.), die zichtbaar blijft tijdens het scrollen in enige richting conform een tekstvoorstel als opgenomen in Bijlage C bij de dagvaarding (Vordering V (ii) b.).

<sup>301</sup> HR 16 april 1993, ECLI:NL:HR:1993:ZC0927; NJ 1993/444 (*Alp/Staat*), r.o. 3.

<sup>302</sup> Zie proces-verbaal van mondelinge behandeling, gehouden op 20 april 2023, p. 2, waar mr. Peters verklaart: "*Bij de in het petitum genoemde fundamentele rechten gaat het om het recht op niet misleid te worden.*"

<sup>303</sup> Zie over deze "instellingen" nader par. 8.5.

407. Fossielvrijs vordering tot rectificatie, gebaseerd op artikel 6:167 BW of (het hier niet toepasselijke) artikel 6:196 BW, is ongegrond. Fossielvrij heeft daarbij onvoldoende belang (artikel 3:303 BW). Tegen de tijd dat vonnis zal worden gewezen (op zijn vroegst februari 2024), zal al geruime tijd zal zijn verstreken sinds de publicatie van de uitingen. KLM is tussen mei 2022 en april 2023 geleidelijk aan gestopt met het voeren van de negentien uitingen. Het moment waarop consumenten die uitingen zagen, zal voor velen van hen jaren daarvóór liggen. Het is niet aannemelijk dat de uitingen bij een noemenswaardig deel van het publiek nog in de herinnering voortleven. Dat is in de rechtspraak geregeld een grond om een vordering tot rectificatie af te wijzen.<sup>304</sup> Daarbij komt dat een rectificatie zoals door Fossielvrij gevorderd geen doel dient, gelet op de aandacht die deze procedure al heeft gekregen in de media,<sup>305</sup> ten dele uitgelokt door Fossielvrij, en naar verwachting nog zal krijgen rondom de zitting van 19 december 2023. Voor zover uw rechtbank zou oordelen dat enige van de negentien uitingen misleidend zijn, is nog meer publiciteit te verwachten. Bij rectificatie heeft Fossielvrij dan geen belang meer.<sup>306</sup>
408. In de parlementaire geschiedenis is ook onderkend dat een werkelijk belang bij rectificatie kan ontbreken, indien het negatieve effect van een publicatie reeds voldoende is opgeheven.<sup>307</sup> In *Faunabescherming/KNVJ* heeft de Hoge Raad ook vooropgesteld "dat de rechter ingevolge art. 6:167 BW vrij is om op grond van de omstandigheden van het geval een vordering tot openbaarmaking van een rectificatie af te wijzen".<sup>308</sup> Gelet op het bovenstaande meent KLM dat de vordering tot rectificatie van Fossielvrij moet worden afgewezen.
409. Rectificatie jegens personen die vlogen in de periode tussen 1 december 2021 en 23 mei 2022 kan ook niet de uitstoot van de door hen reeds genoten vluchten ongedaan maken of

<sup>304</sup> Vgl. bijv. Rb. 's-Gravenhage (pres.) 11 november 1969, *BIE* 1971/25 (*Linhard/Peek en Cloppenburg*); Gerechtshof Amsterdam 13 september 1990, ECLI:NL:GHAMS:1990:AC3193; *NJ* 1991/334 (*Stuart/Nieuwe Revu*), r.o. 24; Gerechtshof Amsterdam 23 maart 2010, ECLI:NL:GHAMS:2010:BM:6973; *IER* 2010/60, m.nt. E.H. Hoogenraad (*Tele2/UPC*), r.o. 4.32.

<sup>305</sup> Zie bijv. publicaties in NRC (<https://www.nrc.nl/nieuws/2023/04/20/de-zaak-van-fossielvrij-nl-tegen-klm-over-greenwashing-in-reclame-kan-precedent-scheppen-voor-hele-sector-a4162637>; <https://www.nrc.nl/nieuws/2023/06/07/rechtszaak-tegen-klm-wegens-misleidende-duurzaamheidsclaims-gaat-door-a4166558>), het Parool (<https://www.parool.nl/nederland/fossielvrij-daagt-klm-voor-de-rechter-om-misleidende-reclames-b24f4da3/>; <https://www.parool.nl/nederland/rechtszaak-tegen-groene-marketing-van-klm-begint-b795105b/>) en op Reuters.com (<https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/dutch-airline-klm-sued-over-greenwashing-ads-2022-07-06/>; <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/greenwashing-lawsuit-against-klm-can-proceed-dutch-court-2023-06-07/>), alsmede een radio-interview op NPO Radio 1, met o.m. Hiske Arts van Fossielvrij (<https://www.nporadio1.nl/nieuws/binnenland/f9675b28-75e1-4e5c-8b6f-91e2a09c7e14/luchtvaartjurist-rechtszaak-tegen-klm-kan-verduurzaming-juist-in-de-weg-staan>).

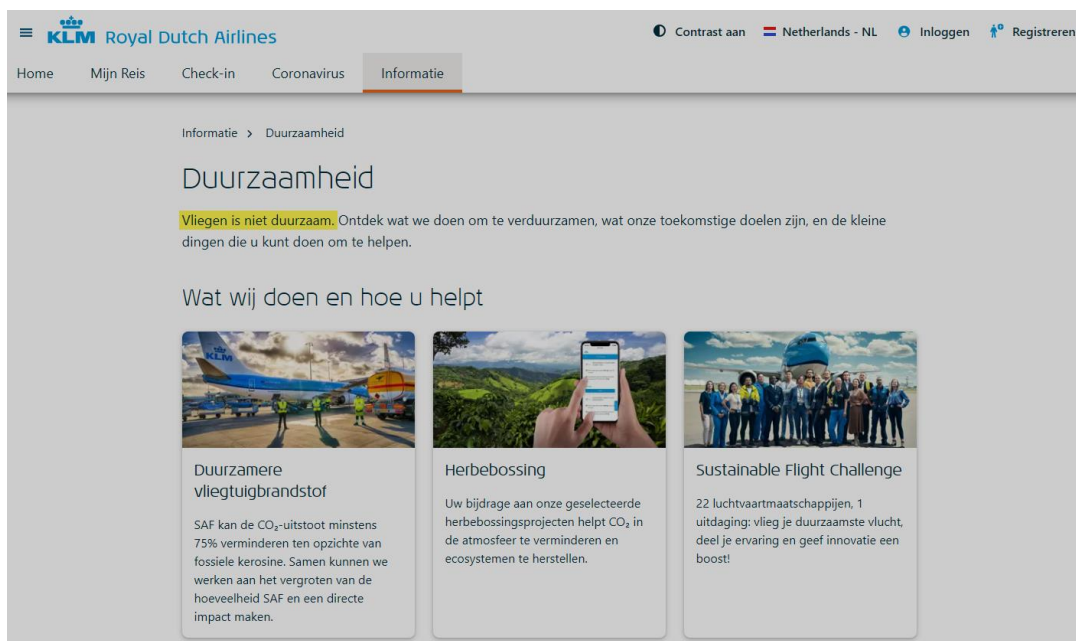
<sup>306</sup> Vgl. bijv. Gerechtshof 's-Hertogenbosch 19 juni 1991, ECLI:NL:GHSHE:1991:AK2037; *BIE* 1993/52 (*Consumentenbond/Garant-o-Matic*), r.o. 4.2.5: "Voor een verdergaande rectificatie is naar het voorlopig oordeel van het Hof bij afweging van de wederzijdse belangen geen aanleiding. Het Hof neemt daarbij als van overwegend gewicht in aanmerking dat door de publiciteit – zoals daarvan uit de gedingstukken blijkt – die, naar aangenomen moet worden, mede door toedoen van de Consumentenbond het gevolg is geweest van het geding in eerste aanleg en de uitgelokte onderzoeken, het effect van de gewraakte advertentie – voorzover misleidend – zodanig is verminderd dat rectificatie niet (meer) nodig is."

<sup>307</sup> *Parl. Gesch. Boek 6*, p. 670 (Eindverslag I, art. 6.3.1.5a).

<sup>308</sup> HR 3 september 1999, ECLI:NL:HR:1993:ZC9255; *NJ* 1999/718 (*Faunabescherming/KNVJ*), r.o. 3.4. Zie eveneens *Parl. Gesch. Boek 6*, p. 667 (T.M., art. 6.3.1.5a).

voorkomen. Fossilvrij heeft bovendien niet aannemelijk gemaakt dat reizigers naar aanleiding van deze rectificaties in de toekomst minder zullen gaan vliegen en dat is ook niet waarschijnlijk. De voormalige passagiers die een rectificatie ontvangen, zullen daarvan vermoedelijk vooral in de war raken.

410. Zoals Fossilvrij heeft erkend (zie nr. 40), weet iedereen al dat vliegen niet een duurzame vorm van reizen is. KLM vertelt het de bezoekers van haar website ook. Dat deed zij al op de Fly Responsibly website ten tijde van het uitbrengen van de dagvaarding.<sup>309</sup> Na het offline halen van de website Fly Responsibly heeft KLM informatie over duurzaamheid gebundeld op <https://www.klm.nl/information/sustainability>. Die pagina opent met de mededeling "Vliegen is niet duurzaam":



411. 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>310</sup> 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

<sup>309</sup> Zie Productie 45 KLM, p. 3.

<sup>310</sup> Zie Productie 2 KLM, 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: "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 behavior 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>.

reistijd.<sup>311</sup>

412. Fossielvrij heeft nog geen begin van een onderbouwing geleverd dat het verzenden van een rectificatiebrief aan voormalige klanten – twee tot tweeënhalf jaar nadat zij een ticket bij KLM hebben geboekt – tot waarschijnlijk gevolg zal hebben dat deze personen hierdoor minder gaan vliegen, en ook niet dat zo'n rectificatie een vermeend misverstand bij hen zou wegnemen over hoe weinig duurzaam vliegen momenteel is.<sup>312</sup> Datzelfde geldt voor een rectificatie in landelijke dagbladen en op alle online marketinguitingen van KLM.
413. De negentien uitingen zijn ook niet in een brief of mailing aan klanten of in landelijke dagbladen gedaan, maar hoofdzakelijk via de website Fly Responsibly of het deel van de website waar tickets worden geboekt. Rectificatie via een brief of mailing naar voormalige klanten van KLM en in landelijke dagbladen is ook hierom disproportioneel. Voor zover uw rechtbank rectificatie nodig acht, zal dat via hetzelfde medium moeten geschieden. De website Fly Responsibly is inmiddels offline, maar de webpagina <https://www.klm.nl/information/sustainability> lijkt hiervoor de meest geschikte plaats, omdat informatie over duurzaamheid nu daar is opgenomen.
414. Bovendien kleven er nogal wat praktische bezwaren aan de vordering van Fossielvrij. Fossielvrij vordert rectificatie binnen één week na dagtekening van het vonnis van uw rechtbank. KLM kan onmogelijk binnen één week in kaart brengen aan wie zij tussen 1 december 2021 en 23 mei 2022 tickets heeft uitgegeven. In het eerste half jaar van 2022 had KLM zo'n 12 miljoen passagiers.<sup>313</sup> Een vergelijkbaar aantal reizen zal met KLM zijn gemaakt tussen 1 december 2021 en 23 mei 2022. Het is voor KLM ondoenlijk om binnen één week de adres- en e-mailgegevens van 12 miljoen passagiers te verzamelen, 12 miljoen brieven te laten drukken en verzenden – dat is ook niet bepaald duurzaam – en 12 miljoen e-mails te versturen. KLM is daarbij ook afhankelijk van informatie van derden, nu KLM zelf niet beschikt over de adres- en e-mailgegevens van al haar reizigers. Die gegevens zijn veelal slechts bekend bij de reisorganisatie of KLM beschikt slechts over een deel van de gegevens, als bijvoorbeeld één boeking wordt gedaan voor een reisgezelschap dat bestaat uit meerdere personen (bijvoorbeeld een gezin, groepsreis). Verder behoren tot de reizigers van KLM ook veel zakenreizigers, zzp'ers etc. – die niet beschermd worden of misleid zijn, zie par. 8.5. Hun gegevens kunnen lastig uit de gegevens van alle passagiers worden gefilterd.
415. Het binnen één week een halve pagina advertentieruimte plaatsen in vijf landelijke dagbladen op de achterpagina van die dagbladen is hoogstwaarschijnlijk evenmin mogelijk, of in ieder geval buitenproportioneel. Afhankelijk van het seizoen kunnen er zeker twee weken nodig zijn om bij vijf dagbladen tegelijk eenzelfde type advertentieruimte vrij te krijgen. Aannemelijk is overigens dat ook een kleinere advertentie volstaat om in voldoende mate de

---

<sup>311</sup> Volgens het Kantar-onderzoek (Productie 25 KLM, p. 15) is voor 60% van de consumenten prijs het belangrijkste aspect, en voor 16% de vliegtijden.

<sup>312</sup> Zie CvA ontvankelijkheid, nr. 111-115.

<sup>313</sup> Zie <https://nieuws.klm.com/opnieuw-positief-resultaat-voor-klm-groep-in-tweede-kwartaal-2022/> (Productie 77 KLM).

aandacht te trekken. Een achtste deel van een pagina zal daartoe volstaan.<sup>314</sup>

416. De gevorderde rectificatie in landelijke dagbladen dient sowieso geen doel en is disproportioneel, nu de aan KLM verweten uitingen niet zijn gedaan in die landelijke (gedrukte) dagbladen en een rectificatie in die dagbladen dus ook niet hetzelfde publiek zal bereiken.<sup>315</sup>
417. Ook het plaatsen van een rectificatie op alle online marketinguitingen, waaronder banners en alle social media accounts (Instagram, X (vm. Twitter), LinkedIn, etc.), die zichtbaar blijft tijdens scrollen in enige richting, vergt meer tijd dan één week. In de eerste plaats is niet duidelijk wat Fossielvrij verstaat onder "*alle online marketinguitingen*". KLM verstaat daaronder de duurzaamheidspagina op haar website <https://www.klm.nl/information/sustainability>, haar Instagram-pagina, X-pagina (voorheen Twitter), LinkedIn-pagina en Facebook-pagina. In de tweede plaats laten de door Fossielvrij genoemde social media accounts Instagram, X (Twitter) en LinkedIn helemaal niet toe dat een banner zichtbaar blijft tijdens het scrollen in enige richting. Dit onderdeel van Fossielvrij's vordering is dus onuitvoerbaar.
418. De door Fossielvrij voorgestelde rectificatieteksten, overgelegd als Bijlagen A en B bij de dagvaarding, verwijzen naar "*onjuiste en misleidende mededelingen over de duurzaamheid van vliegen en over de mogelijkheid tot zogenaamde CO<sub>2</sub>-compensatie in haar reclames en op haar website*". Bijlage C bij de dagvaarding verwijst zelfs slechts naar "*KLM-advertenties*". Daarmee verwijzen de rectificatieteksten niet duidelijk naar de negentien uitingen die onderdeel zijn van deze procedure. De rectificatieteksten gaan daarmee verder dan noodzakelijk. Als al een rectificatie is aangewezen, dan dient deze tekst kort en zakelijk de uiting te noemen, en dat die uiting volgens uw rechtbank misleidend is, want onjuist. Eerst nadat uw rechtbank heeft geoordeeld dat enige van de negentien uitingen misleidend was, en zo ja welke, kan de inhoud van de rectificatietekst door uw rechtbank worden vastgesteld.
419. Hoe Fossielvrij kan vorderen dat binnen één week rectificaties moeten worden gepubliceerd, maar zich onder nr. 320 van de dagvaarding gelijktijdig op het volgende standpunt stelt, kan KLM niet volgen:

*"Fossielvrij kan zich voorstellen dat indien de rechtbank overweegt tot toewijzing van deze vordering over te gaan, partijen in overleg treden over eventuele precisering van de tekst van de rectificaties als ook de vorm daarvan. Denkbaar is dat partijen daar op dat moment dan een (deel)schikking over treffen."*

De opstelling van (de advocaat van) Fossielvrij in het overleg dat KLM tot op heden met haar heeft trachten te voeren, geeft overigens weinig hoop dat zulk overleg tot een deelschikking

---

<sup>314</sup> Vgl. Rb. Breda (vzr.) 24 juni 2005, ECLI:NL:RBBRE:2005:AT8316; *IER* 2005/80 (*Schuurman/Yellow Bear*), r.o. 3.30.

<sup>315</sup> Vgl. Rb. Arnhem 26 april 2007, ECLI:NL:RBARN:2007:BA5363; *IER* 2007/89, m.nt. E.H. Hoogenraad (*GSK/Pronova*), r.o. 5.17.

kan leiden.

420. De tekstvoorstellen lezen als een soort *mission statement* van Fossielvrij, als reclame voor de doelstelling van Fossielvrij, te publiceren op KLM-briefpapier, in een KLM-advertentie en op alle online marketinguitingen van KLM. De tekstvoorstellen zijn bovendien ten onrechte als een spontane mededeling van KLM geredigeerd. Respect voor de uitingsvrijheid van KLM brengt mee dat duidelijk gemaakt wordt dat het een beslissing van de rechter is die tot de rectificatie noopt, terwijl excuses (opgenomen in het tekstvoorstel opgenomen als Bijlage A) een morele categorie vormen en zich dus niet lenen voor afdwinging met behulp van dwangsommen en een gerechtsdeurwaarder. Afgedwongen excuses zijn geen excuses. Excuses ontlenen hun kracht in het intermenselijk verkeer nu juist aan spontaan en oprecht berouw over eigen tekortschieten. Het is het goed recht van KLM om zich niet schuldig te voelen; voor verbod en rectificatie maakt dat ook niets uit.<sup>316</sup> Uit bestendige jurisprudentie volgt dat excuses niet in rechte kunnen worden afgedwongen.<sup>317</sup>
421. De volgende in Bijlagen A, B en/of C opgenomen stellingen zijn bovendien onjuist, althans behoeven nuancering:

1. *"Er bestaat wetenschappelijke consensus over dat een snelle en drastische vermindering van de uitstoot van broeikasgassen, zoals CO<sub>2</sub>, in alle sectoren nodig om de redelijke kans te behouden de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5 °C zoals afgesproken in het Klimaatakkoord van Parijs."*

De primaire doelstelling uit het klimaatakkoord van Parijs is de opwarming van de aarde beperken tot 2 °C. Die informatie wordt hier ten onrechte onvermeld gelaten.<sup>318</sup>

2. *"Minder vliegen is het enige dat KLM kan doen om de schade aan het klimaat te beperken[.] Alternatieve brandstoffen (waaronder "duurzame vliegtuigbrandstoffen" of "SAF") en toekomstige technologie kunnen vliegen niet op tijd "duurzaam" maken, in lijn met het klimaatdoel van het Klimaatakkoord van Parijs. Vliegen moet onmiddellijk worden teruggedrongen om dat klimaatdoel te kunnen halen."; "De enige manier om het effect van vliegen op het klimaat zinvol te verminderen en bij te dragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen, is door*

<sup>316</sup> Vgl. Rb. Zutphen (vzr.) 5 september 2007, ECLI:NL:RBZUT:2007:BB3200; NJF 2007/503 (*Quick Drain/RM & CØ*), r.o. 4.9.

<sup>317</sup> Zie bijv. Rb. Utrecht (pres.) 14 juni 1994, ECLI:NL:RBUTR:1994:AH4618; KG 1994/262 (*X/Opstelten*), r.o. 4.8; Rb. Midden-Nederland 19 december 2018, ECLI:NL:RBMNE:2018:6549, NJF 2019/168 (*Arts/Kooiman*), r.o. 4.15, onder verwijzing naar artikel 9 EVRM (het recht op vrijheid van gedachte) en artikel 10 EVRM (het recht op vrijheid van meningsuiting, waaronder ook het recht om een bepaalde mening te koesteren); Rb. Oost-Brabant 16 januari 2019, ECLI:NL:RBOBR:2019:49, NJF 2019/108 (*Paay/Vlemmix*), r.o. 4.9.

<sup>318</sup> Artikel 2 lid 1 klimaatakkoord van Parijs: *"This Agreement, in enhancing the implementation of the Convention, including its objective, aims to strengthen the global response to the threat of climate change, in the context of sustainable development and efforts to eradicate poverty, including by: (a) Holding the increase in the global average temperature to well below 2 °C above pre-industrial levels and pursuing efforts to limit the temperature increase to 1,5 °C above pre-industrial levels, recognizing that this would significantly reduce the risks and impacts of climate change; (...)"*.



*niet te vliegen."; "vliegen moet onmiddellijk worden teruggedrongen om in lijn te zijn met het doel van het Klimaatakkoord van Parijs."*

Dit is onjuist. Minder vliegen is niet het enige dat KLM kan doen om de schade aan het klimaat te beperken. Zou KLM minder vliegen, dan kan zij haar eigen bijdrage aan klimaatschade beperken, maar er is geen enkele reden om aan te nemen dat daardoor reizigers ook minder gaan vliegen. De vraag naar vliegereizen is enorm en aannemelijk is dat andere luchtvaartmaatschappijen in het gat dat KLM achterlaat zullen springen als KLM minder vluchten aanbiedt. Dat helpt het klimaat niet.

KLM zet in op vlootvernieuwing, het gebruik van SAF en de verbetering van operationele efficiëntie. KLM heeft haar doelstellingen voor 2030 laten valideren door het SBTi Target Validation Team. 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.<sup>319</sup> KLMs doelstellingen voldoen overigens ook aan het interim 1,5 °C *pathway* van het SBTi.<sup>320</sup> Groei van het luchtverkeer is op zich ook 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>321</sup>

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 klimaatverandering.<sup>322</sup> Krimp van het aantal passagiers lijkt in die context niet realistisch.<sup>323</sup> Om die reden is het essentieel dat KLM inzet op innovatie. Ook de Green Deal van de EU zet in op groei. De Europese Unie bereidt een groot pakket aan maatregelen voor het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door de luchtvaartsector voor (Fit for 55), maar krimp maakt daarvan geen onderdeel uit.

3. *"Het beleid van KLM is echter gericht op groei en het uitstoten van meer CO<sub>2</sub>. KLM is van plan te blijven groeien. Zolang wij groeien, zal de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot van ons bedrijf toenemen. Onze suggestie dat onze uitstoot zal afnemen en dat vliegen "duurzaam" of "verantwoord" kan plaatsvinden, en door vliegen met KLM een "duurzamere toekomst" dichterbij komt, was onjuist en misleidend."*

Dit is onjuist. Het klimaatplan van KLM voorziet in afname van de absolute uitstoot

---

<sup>319</sup> Zie CvA ontvankelijkheid, par. 3.2. Het SBTi-certificaat voor KLM is overgelegd als Productie 4.

<sup>320</sup> Spreekantekeningen KLM, nr. 28. De scenario's voor "ruim beneden 2 °C" en 1,5 °C lopen tot 2030 gelijk.

<sup>321</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>322</sup> Zie voetnoot 310 hiervoor.

<sup>323</sup> Ook Fossilvrij gaat ervan uit dat het aantal vliegtuigbewegingen zal blijven stijgen, zie dagvaarding, nr. 82.

van CO<sub>2</sub> door KLMs vliegoperaties met 12% in 2030, ook als KLMs gematigde groeidoel wordt gehaald.<sup>324</sup>

KLM heeft bovendien nooit opgemerkt of de suggestie gewekt dat vliegen (op korte of middellange termijn) "duurzaam" kan plaatsvinden, en evenmin dat het vliegen met KLM op zich een duurzamere toekomst dichterbij brengt, zie par. 6.11 hiervoor.

4. *"Wij voerden een marketing campagne genaamd "CO2ZERO". (...) De betalingen dragen niet bij aan het bereiken van het klimaatdoel van het Klimaatakkoord van Parijs."*

Dit is onjuist. De marketingcampagne droeg niet de naam "CO2ZERO", maar Fly Responsibly. CO2ZERO was alleen de naam van het product waarmee reizigers een bijdrage voor herbebossing of SAF konden leveren. KLM heeft nooit opgemerkt of de suggestie gewekt dat daarmee wordt bijgedragen aan het bereiken van het klimaatdoel van het klimaatakkoord van Parijs. Het feit dat een bijdrage voor herbebossing of SAF de CO<sub>2</sub>-impact van de reiziger verkleint, heeft een solide feitelijke basis; zie hoofdstuk 4.

422. Overigens loopt de tekst van de tekstvoorstellen uit Bijlage A en B niet goed. In de eerste alinea, tweede zin staat onterecht het woord "te"; in de tweede alinea, eerste zin ontbreekt het woord "is"; in de vierde alinea, slotzin wordt over een vlucht gesproken als een "product", maar het betreft een dienst; in de voorlaatste alinea, tweede zin moet "voeren" worden vervangen door "vroegen".
423. De tekstvoorstellen die zijn overgelegd als Bijlage A en B bevatten daarnaast twee links naar websites. Voor KLM is niet duidelijk waarnaar die links verwijzen. Voor het gebruik van die links geldt bovendien dat opname daarvan geen zin heeft in gedrukte brieven of krantenadvertenties.
424. Fossilvrij vordert ook nog dat uw rechtbank KLM verplicht aan de raadslieden van Fossilvrij afschrift te zenden van één van de verzonden rectificatiebrieven, vergezeld van een door een Nederlandse deurwaarder of notaris afgegeven bevestiging dat de rectificatie in die vorm is verzonden door KLM aan de in het vonnis gespecificeerde groep personen en instellingen (Vordering V (ii) c.). Voor zover uw rechtbank een rectificatieverplichting oplegt aan KLM, zal de advocaat van KLM afdoende bewijs van plaatsing sturen aan de advocaat van Fossilvrij. Dat volstaat – een verklaring van een Nederlandse deurwaarder of notaris is daarvoor niet noodzakelijk en disproportioneel.
425. Fossilvrij betoogt overigens dat de rechter in een bodemprocedure – anders dan in kort geding – gehouden is om een gevraagd verbod en een rectificatie toe te wijzen, indien hij vaststelt dat de gedaagde bepaalde mededelingen of gedragingen behoorde na te laten.

---

<sup>324</sup> Zie daarover CvA ontvankelijkheid, par. 3.1.

Fossilvrij verwijst daartoe naar de onzelfstandige betekenis van artikel 6:196 lid 1 BW ten opzichte van artikel 3:296 lid 1 BW, welk artikel de rechter geen discretionaire bevoegdheid zou toelaten. Fossilvrij haalt hiertoe het *Luierbroekjes*-arrest aan.<sup>325</sup> Daarin is geoordeeld dat artikel 3:296 lid 1 BW onverminderd gelding heeft, ook als artikel 6:196 lid 1 BW van toepassing is. Artikel 3:296 lid 1 BW dicteert echter niet dat het door Fossilvrij gevorderde verbod en de rectificatie moeten worden toegewezen, want artikel 3:296 BW laat uitzonderingen toe op grond van de wet. Uit het voorgaande is gebleken dat Fossilvrij onvoldoende belang heeft bij haar vorderingen in de betekenis van artikel 3:303 BW (zie ook par. 8.7 hierna). Uit de wet (art. 3:303 BW) vloeit dus anders voort in de betekenis van artikel 3:296 BW.

#### 8.5. Geen grond voor brieven aan "instellingen"

426. De rectificatievordering van Fossilvrij lijkt ook betrekking te hebben op anderen dan consumenten, zoals zzp'ers, zakenreizigers en rechtspersonen, ook al onderbouwt Fossilvrij in het geheel niet waarom deze personen misleid zouden zijn. De rectificatievordering vermeldt namelijk uitdrukkelijk "instellingen", waaraan KLM volgens Fossilvrij een brief zou moeten versturen (Vordering V (ii) b. i.). "Instellingen" zijn geen juridisch begrip en KLM weet niet wat daaronder zou moeten worden verstaan.
427. KLM begrijpt ook niet aan wie zij haar brieven in dit kader zou moeten richten: is dat de (zakelijke) reiziger die met KLM heeft gereisd, diens werkgever/opdrachtgever of degene die een boeking bij KLM heeft gedaan? En wat te doen, als degene die een boeking bij KLM heeft gedaan, niet werkzaam is bij de "instelling" van de passagier, bijvoorbeeld bij een boeking via een reisagent? Moet onder de "instelling" dan (ook) de reisagent worden verstaan? De vordering is dermate onduidelijk dat zij alleen al hierom moet worden afgewezen.
428. Fossilvrij onderbouwt ook niet waarom KLM verplicht zou zijn een brief aan "instellingen" te sturen. Anders dan consumenten genieten "instellingen" geen bijzondere bescherming onder de Wet OHP. Personen die zakelijk reizen (en hun werkgevers) laten het boeken – en dus ook de kennisneming van de uitingen tijdens het boekingsproces – vaak over aan een reisagent. Het programma dat zo'n reisagent gebruikt, bevat geen duurzaamheidsuitingen. De reisagent selecteert voor de zakelijke klant reisopties zonder duurzaamheidsuitingen van de aanbieders weer te geven. Dit betekent dat de kans dat de duurzaamheidsuitingen van KLM invloed hebben gehad op (transactiebeslissingen van) zakelijke klanten in de periode december 2021-mei 2022, nihil is.
429. De Wet OHP, waarop Fossilvrij haar vorderingen baseert, biedt geen grondslag voor een rectificatie gericht op anderen dan consumenten. Fossilvrij beroept zich terecht niet op artikel 6:194 BW, dat juist voor bedrijfsmatige gebruikers bedoeld is. Ook artikel 6:162 BW biedt geen grondslag voor het sturen van een rectificatie aan "instellingen". Fossilvrij heeft

---

<sup>325</sup> Dagvaarding, nr. 412 onder verwijzing naar HR 15 december 1995, NJ 1996/509, m.nt. D.W.F. Verkade (*Luierbroekjes*).

in het geheel niet toegelicht waarom de uitingen *jegens instellingen* onrechtmatig of misleidend zouden zijn.

430. Fossielvrij behartigt bovendien niet de belangen van rechtspersonen, personenvennootschappen en zzp'ers die zakelijk hebben gereisd. Ook daarom heeft zij geen belang bij een vordering tot rectificatie gericht aan "instellingen".<sup>326</sup>

#### 8.6. **Waarschuwingstekst: geen rechtsgrond, onnodig en ineffectief**

431. Fossielvrij vordert dat uw rechtbank KLM gelast om op een prominente plek op de homepage van de KLM website, de website-bookingstool en op de vliegtickets die voor haar vluchten worden uitgegeven, een goed leesbare waarschuwingstekst weer te geven of te laten weergeven luidend "*Vliegtuigen verbruiken fossiele brandstof en dragen bij aan klimaatverandering*" (Vordering V (ii) d.). Fossielvrij heeft kennelijk een banner op het oog die vergelijkbaar is met de banner "Roken is dodelijk" op sigarettenpakjes.

432. Deze vordering is ongegrond: de vorderingen van Fossielvrij zijn gebaseerd op de stelling dat negentien duurzaamheidsuitingen van KLM misleidend zijn. Fossielvrij wil nu dat een banner wordt geplaatst op (de homepage van) een website, bookingstool en tickets, ook als op die plekken geen duurzaamheidsuitingen staan. Daar bieden haar vorderingen geen grond voor. KLMs homepage, bookingstool en tickets zijn ook niet misleidend. Voor zover daarmee al reclame zou worden gemaakt, heeft te gelden dat het is toegestaan om dergelijke reclame te maken zonder te wijzen op de schadelijke effecten van vliegereizen. Dat geldt volgens de RCC zowel op grond van de NRC als op grond van de wet. In *Corendon* oordeelde de RCC:<sup>327</sup>

*"Het staat adverteerder op zichzelf vrij om reclame te maken voor (kortdurende) vliegereizen naar de zon en/of verre bestemmingen. Vervolgens is in dit geval de vraag of in de onderhavige advertenties had moeten worden gewezen op (schadelijke) effecten van de aangeprezen vliegereizen op het klimaat. De Commissie beantwoordt deze vraag in negatieve zin. Zij overweegt daartoe dat de NRC of de wet geen grondslag biedt voor een verplichting om in reclame voor vliegereizen uitdrukkelijk op zodanige effecten te wijzen. Ook overigens ziet de Commissie geen aanleiding om te oordelen dat het ontbreken van een dergelijke vermelding (één van) de bestreden advertenties misleidend of anderszins in strijd met de NRC doet zijn. Meer in het bijzonder ligt in geen van beide advertenties de suggestie besloten dat de aangeprezen vliegereizen (in het geheel) geen schade zouden toebrengen aan het milieu." (onderstreping toegevoegd, advocaat)*

433. Deze uitspraak werd bevestigd door het College van Beroep, dat oordeelde:<sup>328</sup>

*"De Commissie heeft de klacht tegen de krantenadvertenties afgewezen omdat, kort samengevat, het niet verboden is om reclame te maken voor (kortdurende)*

<sup>326</sup> CvA ontvankelijkheid, nr. 124; zie ook tussenvonnis 7 juni 2023, r.o. 4.17.

<sup>327</sup> RCC 7 maart 2023, nr. 2022/00535 (*Corendon*), r.o. 3 (Productie 41 KLM).

<sup>328</sup> CvB 3 mei 2023, nr. 2022/00535 (*Corendon*), r.o. 7.2 (Productie 41 KLM).

*vliegreizen naar de zon en/of verre bestemmingen. Daarnaast is het volgens de Commissie niet verplicht om in reclame te wijzen op (schadelijke) effecten van de aangeprezen vliegreizen op het klimaat. Dit oordeel is juist. Volgens de huidige stand van zaken is het toelaatbaar reclame te maken voor dergelijke reizen zonder daarbij te wijzen op de schadelijke effecten van vliegreizen. Dat appellante het vanuit het oogpunt van het klimaat en het milieu onwenselijk vindt dat reclame wordt gemaakt voor bepaalde reizen, kan ook niet tot het oordeel leiden dat die reclame in strijd is met het algemeen belang als bedoeld in artikel 3 NRC of met enige andere bepaling van de NRC." (onderstreping toegevoegd, advocaat)*

434. Overigens dient plaatsing van een dergelijke waarschuwingstekst ook geen enkel doel. Dat geldt zeker voor plaatsing van deze tekst op vliegtickets: wanneer de vliegreis al geboekt is, zal zo'n tekst geen consument ervan weerhouden te vliegen. Zoals Fossielvrij erkent, is de gemiddelde consument inmiddels op de hoogte van de schadelijke effecten van vliegreizen. Hij kan dit aspect dus bij zijn keuze voor een reis betrekken.
435. De waarschuwingstekst die Fossielvrij voorstelt ("*Vliegtuigen verbruiken fossiele brandstof en dragen bij aan klimaatverandering*") is overigens ook inaccuraat: vliegtuigen dragen niet bij aan klimaatverandering, het is de verbranding van fossiele brandstoffen die bijdraagt aan klimaatverandering.
436. De waarschuwingstekst zoals Fossielvrij voorstelt doet denken aan wettelijk verplichte waarschuwingsteksten als "Roken is dodelijk", "Wat kost gokken jou? Stop op tijd. 18+" en "Let op! Geld lenen kost geld". Dergelijke door de overheid verplichte waarschuwingsteksten gelden voor de gehele rook-, gok- resp. kredietverleningssector. Het past niet een waarschuwingstekst op te leggen aan één luchtvaartmaatschappij, terwijl andere luchtvaartmaatschappijen daaraan niet zijn gebonden. Als een waarschuwingstekst al noodzakelijk zou zijn, dan is alleen overheidsregulering voor de gehele luchtvaartsector (en dus: ten minste op EU-niveau) daarvoor de geëigende weg. Uw rechtbank kan slechts een waarschuwingstekst opleggen aan KLM als KLM daar wettelijk toe verplicht zou zijn, en dat is niet het geval.
437. Politieke initiatieven voor een verbod op fossiele reclame hebben gefaald, daar heeft KLM in haar CvA ontvankelijk reeds op gewezen.<sup>329</sup> Na die datum hebben op 6 februari 2023 nog een schriftelijk overleg en op 16 maart 2023 nog een commissiedebat met de Minister voor Klimaat en Energie plaatsgevonden.<sup>330</sup> Tot een verbod op fossiele reclame heeft dit vooralsnog niet geleid. Als de politiek hier niet aan wil, dan is het ook niet aan uw rechtbank op de stoel van de wetgever te gaan zitten en een verplichting aan te nemen tot opname van een waarschuwingstekst, al helemaal niet ten aanzien van één luchtvaartmaatschappij.

<sup>329</sup> Zie CvA ontvankelijkheid, par. 5.1.

<sup>330</sup> *Kamerstukken II 2022/23*, 32813, nr. 1176 (Kabinetsaanpak Klimaatbeleid) d.d. 6 februari 2023; *Kamerstukken II 2022/23*, 36200 XIII, nr. 122 (Vasstelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (XIII) voor het jaar 2023) d.d. 16 maart 2023.

438. Daarbij komt dat de gevorderde waarschuwingstekst op KLMs homepage en bookingstool in ieder geval onvoldoende effectief zou zijn om gerechtvaardigd te kunnen worden. Ruim een derde van de reizigers boekt KLM-vluchten niet op de website van KLM, maar via de website van derden die KLM-tickets uitgeven, zoals [www.vliegwinkel.nl](http://www.vliegwinkel.nl), [www.budgetair.nl](http://www.budgetair.nl) of [www.lastminute.com](http://www.lastminute.com), reisagenten die rechtstreeks tickets bij KLM boeken, zoals [www.vcktravel.nl](http://www.vcktravel.nl) of reisbureaus zoals [www.djoser.nl](http://www.djoser.nl). Consumenten raadplegen dus veelal niet KLMs homepage en bookingstool.
- 8.7. **Verbod op actief voeren van de negentien uitingen is zinloos, verbod op nog vindbare negentien uitingen is geschiedvervalsing**
439. Fossielvrij vordert een verbod voor KLM om de negentien uitingen te doen, openbaar te maken of te doen maken (Vordering V (i) a.). Deze vordering is ongegrond, en bovendien heeft Fossielvrij bij deze vordering onvoldoende belang (artikel 3:303 BW). KLM voert de negentien uitingen niet langer actief. Met uiting 1 wordt waarschijnlijk gedoeld op een video op de niet meer bestaande website van Fly Responsibly.<sup>331</sup> De video is dus niet meer zichtbaar. Ook de uitingen 3 t/m 16 hebben betrekking op de website Fly Responsibly en worden niet meer gevoerd. Uiting 2 betreft fysieke reclame op Schiphol, die al lang is verdwenen. De uitingen 17 t/m 19 refereren aan de KLM Real Deal Dagen. KLM adverteert nog wel voor de Real Deal Dagen, maar combineert die niet langer met duurzaamheidsuitingen. De duurzame brandstof bonus bestaat niet meer. Uitingen 17 en 18 worden niet meer gebruikt op de website van de Real Deal Dagen en uiting 19 wordt ook niet langer uitgezonden op de radio.
440. Dat wil niet zeggen dat de negentien uitingen nergens meer voorkomen. Zo staat op de website van KLM bij de historische nieuwsberichten (die teruggaan tot 2012 of eerder) bijvoorbeeld een persbericht "*Nieuwe salescampagne KLM stimuleert aanschaf van duurzame brandstof*" van 17 mei 2022 (**Productie 78 KLM**).<sup>332</sup> Daarin kondigde KLM haar destijds nieuwe campagne de Real Deal Dagen aan, inclusief vermelding van de "duurzame brandstof bonus". Verder beheert KLM een beeldbank, waarin onder de kopjes "Duurzaamheid", "Infographics" en "Factsheets" verschillende historische afbeeldingen zijn opgenomen die worden vergezeld van een toelichting "Fly Responsibly" of "CO2ZERO".<sup>333</sup> Ook oude jaarverslagen en onboard-magazines refereren daaraan. Dit zijn geen handelspraktijken, want deze uitingen houden geen rechtstreeks verband met de verkoopbevordering, verkoop of levering van een product aan consumenten.
441. KLM heeft dergelijke berichten niet verwijderd, en heeft ook geen voornemen om dat te doen. Verwijdering hiervan zou geschiedvervalsing zijn. Het betreft stuk voor stuk historische berichten, die consumenten niet zullen bereiken tenzij zij ernaar zoeken, en die consumenten ook niet kunnen misleiden. Deze berichten hebben een archief functie, op vergelijkbare wijze

<sup>331</sup> Uiting 1 komt ook niet meer terug. Zie spreek aantekeningen KLM 20 april 2023, nr. 10.

<sup>332</sup> Zie <https://nieuws.klm.com/nieuwe-salescampagne-klm-stimuleert-aanschaf-van-duurzame-brandstof/> d.d. 17 mei 2022.

<sup>333</sup> Zie <https://nieuws.klm.com/beeldmateriaal/>.



als een bibliotheek boeken bevat uit een ander tijdsgewricht. Denk aan de klassieke boeken van Roald Dahl, die recent zijn herschreven;<sup>334</sup> een bibliotheek zal ook de niet-herschreven boeken nog bevatten.

442. Deze archieffunctie van KLM behoeft bescherming onder artikel 10 EVRM. De parallel met onrechtmatige perspublicaties dringt zich daarbij op. In het arrest *Wegryznowski en Smolczewski/Polen* oordeelde het Europese Hof voor de Rechten van de Mens hierover:<sup>335</sup>

*"65. The Court further notes the finding made by the Warsaw Regional Court that the article in question had been published in the print edition of the newspaper. That court expressed the view that it was not for the courts to order that the article be expunged as if it had never existed (see paragraph 12 above). The Court accepts that it is not the role of judicial authorities to engage in rewriting history by ordering the removal from the public domain of all traces of publications which have in the past been found, by final judicial decisions, to amount to unjustified attacks on individual reputations. Furthermore, it is relevant for the assessment of the case that the legitimate interest of the public in access to the public Internet archives of the press is protected under Article 10 of the Convention."*  
(onderstreping toegevoegd, advocaat)

443. Wat voor mediabedrijven geldt, geldt evengoed voor KLM. Uw rechtbank kan KLM niet verplichten haar geschiedenis te herschrijven, door haar te verplichten ieder spoor van Fly Responsibly te verwijderen. Daarbij is niet van belang of uw rechtbank enige van de negentien uitingen misleidend of onrechtmatig oordeelt. Het oordeel van het EHRM in *Wegryznowski en Smolczewski/Polen* is absoluut, zonder beperkingen.<sup>336</sup>

444. Eerder oordeelde de Rechtbank Amsterdam op vergelijkbare wijze ten aanzien van uitingen waarvan vaststond dat die niet onrechtmatig waren, in *Eiser/De Volkskrant*.<sup>337</sup>

*"4.5. Bij de afweging van deze belangen wordt voorop gesteld dat [A] de rechtmatigheid van de artikelen in deze procedure niet heeft betwist. Dat betekent dat van de rechtmatigheid van de artikelen wordt uitgegaan. Dat neemt niet weg dat artikelen, zelfs als de rechtmatigheid hiervan niet in geding is, door het internet en zoekmachines als Google, jaren na publicatie daarvan nog altijd negatieve gevolgen kunnen hebben voor de betrokken personen. Daar staat echter tegenover dat de samenleving moet kunnen vertrouwen op een volledige en integere (online) archivering. Media hebben bij het dienen van dit publieke belang een belangrijke taak. De pers heeft namelijk de primaire rol van publieke waakhond, maar een belangrijke secundaire functie is het beschikbaar maken van nieuws in archieven.*

<sup>334</sup> <https://nos.nl/artikel/2464381-boeken-roald-dahl-aangepast-om-beledigend-taalgebruik>.

<sup>335</sup> EHRM 16 juli 2013, Appl. No. 33846/07; *JIN* 2013/165, m.nt. G. Overkleef-Verburg (*Wegryznowski en Smolczewski/Polen*).

<sup>336</sup> Zo ook Overkleef-Verburg (onder 8) in haar annotatie bij EHRM 16 juli 2013, *JIN* 2013/165 (*Wegryznowski en Smolczewski/Polen*).

<sup>337</sup> Rb. Amsterdam 31 maart 2010, ECLI:NL:RBAMS:2010:BM4462 (*Eiser/De Volkskrant*), r.o. 4.5.

*Daarmee is een verplichting tot het verwijderen van artikelen, die op zichzelf rechtmatig zijn, uitsluitend vanwege een negatieve lading, niet goed te verenigen. De archivering zou dan geen betrouwbare getuigenis van het verleden meer vormen. De belangen afwegend, is de rechtbank van oordeel dat het belang van [A] bij bescherming van zijn eer en goede naam niet opweegt tegen het recht op vrijheid van meningsuiting aan de zijde van de Volkskrant B.V." (onderstreping toegevoegd, advocaat)*

#### 8.8. Verbod op "soortgelijke" uitingen is te vaag

445. Fossielvrij vordert ook een verbod voor KLM om "reclame-uitingen met een tekst gelijk of soortgelijk [aan de 19 uitingen], alsmede waarin door aanprijzende bewoordingen wordt gesuggereerd dat vliegen, al dan niet met KLM, op een wijze kan worden gedaan vanuit oogpunt van klimaatverandering "duurzaam" of "verantwoord" kan plaatsvinden" te doen, openbaar te maken of te doen maken (Vordering V (i) a.).
446. In haar geweigerde akte van 5 juli 2023 heeft Fossielvrij getracht ook andere uitingen toe te voegen aan deze procedure, genoemd in nr. 14-16, 26, 32-34, 36-43, 45 en 48 van die akte. Dat deed zij naar eigen zeggen ter voorkoming van executiegeschillen.<sup>338</sup>
447. In haar akte van 2 augustus 2023 vraagt Fossielvrij uw rechtbank nog steeds om die uitingen in het petitum in te lezen.<sup>339</sup> Een verbod op "soortgelijke uitingen" motiveert Fossielvrij met de stelling dat het zeer eenvoudig is om op de letterlijke tekst van deze uitingen te variëren en het zeer moeilijk is te voorzien met wat voor claims en "spin" de reclame-industrie kan komen.<sup>340</sup> Een verbod op het gebruik van soortgelijke uitingen schept echter rechtsonzekerheid. KLM moet met een uitspraak van uw rechtbank weten waar zij aan toe is.
448. Als een verbod op uitingen met een bepaalde strekking in de rechtspraak al wordt toegewezen, wordt dat verbod steeds goed gedefinieerd en gespecificeerd, juist om rechtszekerheid te creëren.<sup>341</sup> De door Fossielvrij geboden toelichting van soortgelijke uitingen "waarin door aanprijzende bewoordingen wordt gesuggereerd dat vliegen, al dan niet met KLM, op een wijze kan worden gedaan vanuit oogpunt van klimaatverandering "duurzaam" of "verantwoord" kan [sic] plaatsvinden" is niet goed gedefinieerd en gespecificeerd.
449. Dat blijkt ook wel uit de wijze waarop Fossielvrij in haar Akte invulling geeft aan het begrip "soortgelijke uitingen". Die doet KLM juist vrezen voor executiegeschillen, zie par. 7.3. De woorden "SAF", "herbebossing" en alle woordvariaties van het woord "duurzaam" in welke uiting van KLM dan ook lijken voor Fossielvrij als een rode lap te fungeren en wekken direct haar reactie op dat die uitingen misleidend zouden zijn. Zoals in par. 3.2.1 aan de orde kwam,

<sup>338</sup> Akte tevens houdende vermeerdering van eis Fossielvrij d.d. 5 juli 2023 (geweigerd), nr. 4 (**Productie 79 KLM**). Zie ook dagvaarding, nr. 323.

<sup>339</sup> Akte Fossielvrij 2 augustus 2023, nr. 4.

<sup>340</sup> Dagvaarding, nr. 321.

<sup>341</sup> Zie bijv. Gerechtshof Arnhem-Leeuwarden 21 december 2013, ECLI:NL:GHARL:2013:10350; IER 2014/69, m.nt. J.M. Boelens & A.M.E. Verschuur (*EVA Optic/Watervision*), r.o. 6.1.

mag en moet KLM (eerlijk) over duurzaamheid kunnen communiceren.

### 8.9. Geen grond voor dwangsommen

450. Fossielvrij koppelt aan haar verbodsvordering (Vordering V (i) a. en Vordering V (ii) a.), rectificatievordering (Vordering V (ii) b. en c.) en vordering tot plaatsing van een waarschuwingstekst (Vordering V (ii) d.) een dwangsomveroordeling van € 100.000 voor iedere keer dat KLM geheel of gedeeltelijk in strijd handelt met één of meer onderdelen van Vordering V, alsmede een dwangsom van € 25.000 per dag of gedeelte van een dag dat de overtreding of niet-nakoming voortduurt (Vordering VI).
451. Fossielvrij motiveert haar belang bij een dwangsom met de stelling dat KLM zou hebben laten zien dat zij doorgaat met het maken van problematische reclame (bijvoorbeeld CO2ZERO), zelfs wanneer de RCC zich daartegen verzet.<sup>342</sup> Dat is niet waar. In een uitspraak van 8 april 2022<sup>343</sup> oordeelde de RCC dat het wetenschappelijk bewijs voor de claims "CO<sub>2</sub>-neutraal" en "CO2ZERO" in hun toenmalige context (kort omschreven) niet degelijk en verifieerbaar genoeg was. De RCC beval KLM daarom aan om drie uitingen waarin in die woorden voorkwamen te verwijderen. KLM heeft de drie uitingen die het onderwerp waren van de zaak bij de RCC vrijwel direct verwijderd conform de aanbevelingen van de RCC.
452. KLM heeft in de maanden daarna onverplicht een breder palet van haar uitingen over duurzaamheid onder de loep genomen ten aanzien van CO2ZERO, maar ook Fly Responsibly, SAF, herbebossing en de Real Deal Dagen. Vanaf mei 2022 is KLM deze uitingen geleidelijk gaan aanpassen, maar dat kost tijd. Er moet worden geïnventariseerd waar allemaal aan te passen uitingen staan en worden nagedacht over nieuwe uitingen. Vervolgens moet intern overeenstemming worden bereikt over die uitingen en moeten die worden geïmplementeerd. Dit heeft een aantal maanden gekost. Een overzicht van (voorgenomen) wijzigingen in de negentien uitingen naar aanleiding van de RCC-uitspraak is in oktober 2022 gedeeld met Fossielvrij (Productie 18 KLM).<sup>344</sup> Inmiddels voert KLM geen van de negentien uitingen meer actief.
453. Fossielvrij's motivering voor een dwangsomveroordeling is onzinnig: KLM heeft de aanbevelingen van de RCC opgevolgd, sterker nog, haar bredere uitingen aangepast. Hierom mag er op goede gronden op worden vertrouwd dat KLM het vonnis van uw rechtbank (voor zover uitvoerbaar bij voorraad) zal naleven. Oplegging van een dwangsom dient hierom achterwege te blijven.<sup>345</sup> Vertraging in de naleving van het vonnis zal ook niet tot groot of onevenredig nadeel voor Fossielvrij leiden. Een dwangsomveroordeling zou de verhoudingen tussen Fossielvrij en KLM ook verder op scherp kunnen zetten en Fossielvrij een oneigenlijk *incentive* kunnen geven om opnieuw tegen KLM te procederen.

---

<sup>342</sup> Dagvaarding, nr. 326.

<sup>343</sup> Productie 28 Fossielvrij.

<sup>344</sup> Zie CvA ontvankelijkheid, par. 5.2.3.

<sup>345</sup> Vgl. M.B. Beekhoven-van den Boezem, *De dwangsom in het burgerlijk recht* (diss. Groningen) (Serie Burgerlijk Proces & Praktijk, deel V), Deventer: Kluwer 2007, p. 149, met verwijzingen naar jurisprudentie.

454. Daarbij komt dat de dwangsomvordering door Fossielvrij wordt gekoppeld aan een hoofdvordering waarvan KLM nooit met voldoende zekerheid zal kunnen weten of zij eraan voldoet.<sup>346</sup> Zou uw rechtbank die hoofdvordering toewijzen en daaraan een dwangsom verbinden, dan dreigt snel een opheffingsvordering door KLM op de voet van artikel 611d Rv. Zo scheidt een verbod op "soortgelijke uitingen" (Vordering V (i) a.) rechtsonzekerheid: niet duidelijk is wanneer daarvan sprake is; wel duidelijk is dat Fossielvrij dit begrip extreem ruim opvat, zie par. 6.5. Verder kleven er praktische bezwaren aan de rectificatievordering van Fossielvrij (Vordering V (ii) b. en c.), waarover par. 8.8).
455. Een aanvullende reden om terughoudend te zijn met het opleggen van een dwangsom is dat Fossielvrij tot op heden geweigerd heeft om met KLM in redelijk overleg te treden over de toelaatbaarheid van specifieke uitingen, en ook over de vraag of die uitingen volgens Fossielvrij nog actueel waren, ondanks de uitdrukkelijke suggestie van uw rechtbank in het tussenvonnis van 7 juni 2023.<sup>347</sup> Dit doet vrezen dat Fossielvrij, wanneer zij ergens een uiting ziet die volgens haar in strijd is met het verbod, zij direct dwangsommen zal gaan opeisen in plaats van in overleg te treden over verwijdering binnen een redelijke termijn.
456. Voor zover uw rechtbank niettemin zou menen dat een dwangsom moet worden opgelegd, dan is de hoogte daarvan als door Fossielvrij gevorderd in ieder geval niet redelijk. Een dwangsom van € 100.000 per overtreding en € 25.000 per dag of dagdeel dat de overtreding voortduurt gaat verder dan een afschrikwekkende prikkel om naleving van uw vonnis af te dwingen en behoeft matiging. Proportioneel is het bovendien in ieder geval een maximum te verbinden aan de dwangsomveroordeling, op de voet van artikel 611b Rv.<sup>348</sup>
- 8.10. **Geen buitengerechtelijke kosten gemaakt; geen grond voor bijzondere proceskostenveroordeling**
457. Fossielvrij vordert KLM te veroordelen buitengerechtelijke kosten en (proces)kosten van Fossielvrij te vergoeden op grond van artikel 6:96 BW en artikel 1018I lid 2 Rv, bestaande uit (i) de volledige gemaakte buitengerechtelijke kosten, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen vonnis tot aan de dag van algehele voldoening, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet, en (ii) de kosten die Fossielvrij zal maken in verband met de handelingen die Fossielvrij in haar hoedanigheid van (mede) exclusieve belangenbehartiger tot aan het eindvonnis geacht zal worden uit te voeren, te vermeerderen met de wettelijke rente vanaf de datum van het in deze procedure te wijzen eindvonnis tot aan de dag van algehele voldoening, zo nodig op te maken bij staat en te vereffenen volgens de wet, welke bedragen nader zijn te begroten (Vordering VII).

<sup>346</sup> Zie ook CvA ontvankelijkheid, nr. 144.

<sup>347</sup> Zie CvA ontvankelijkheid, par. 6.2, de e-mailcorrespondentie tussen advocaten die Fossielvrij heeft overgelegd als Productie 48 en de e-mail van mr. Katan aan de griffier over het uitblijven van overleg na de weigering van de akte van Fossielvrij van 5 juli 2023 d.d. 2 augustus 2023 (**Productie 80 KLM**).

<sup>348</sup> Beekhoven-van den Boezem 2007, p. 144.

458. Fossielvrij heeft helemaal geen buitengerechtelijke kosten gemaakt die voor vergoeding in aanmerking komen. De werkzaamheden ter voorbereiding van de procedure en ter instructie van de zaak komen niet separaat voor vergoeding in aanmerking op grond van artikel 241 Rv. Deze kosten verschieten van kleur en vallen onder de proceskostenveroordeling. Hieronder vallen in ieder geval de kosten voor het opstellen van de sommatiebrief van 24 mei 2022 (Productie 3 Fossielvrij) en het naar aanleiding hiervan gevoerde overleg met KLM. Dit zijn op grond van artikel 3:305a lid 3 sub c BW ontvankelijkheidseisen onder de WAMCA. Uit de manier waarop Fossielvrij het overleg voerde, was ook duidelijk dat zij geen oprechte poging deed om er buitengerechtelijk uit te komen.<sup>349</sup>
459. KLM kan niet worden veroordeeld tot betaling van een proceskostenveroordeling op grond van artikel 1018l lid 2 Rv. Artikel 1018l lid 2 Rv laat immers slechts een afwijkende proceskostenveroordeling toe bij "[e]en uitspraak ingevolge artikel 1018i [Rv]", en dus enkel voor het geval uw rechtbank een uitspraak doet waarbij zij een collectieve schadeafwikkeling vaststelt, zo volgt uit de memorie van toelichting bij invoering van deze bepaling. "*Bij andere uitspraken van de rechter waarbij bijvoorbeeld uitsluitend een verklaring voor recht wordt gegeven of de vordering daartoe wordt afgewezen, gelden de gewone regels van artikel 237 e.v. [Rv] onverkort.*"<sup>350</sup> Een collectieve schadeafwikkeling wordt door Fossielvrij niet gevorderd, en dus mist artikel 1018l lid 2 Rv toepassing.
460. De door Fossielvrij gevorderde wettelijke rente is sowieso niet verschuldigd vanaf de datum van het eindvonnis van uw rechtbank, maar op zijn vroegst veertien dagen daarna. Voor verschuldigheid van wettelijke rente op grond van artikel 6:119 BW, zowel over de buitengerechtelijke kosten als over de proceskosten, geldt dat eerst sprake dient te zijn van verzuim.<sup>351</sup> Van KLM kan niet worden verwacht dat betaling reeds wordt verricht per de datum van uw vonnis, maar op zijn vroegst veertien dagen daarna.

## 9. BEWIJS

### 9.1. Bewijslastverdeling

461. Fossielvrij heeft, mede in het licht van de gemotiveerde betwistingen van KLM, onvoldoende gesteld om haar vorderingen te kunnen dragen. Alleen al daarom dienen die vorderingen te worden afgewezen. Zij heeft ook onvoldoende gesteld om in de gelegenheid te worden gesteld om haar stellingen te bewijzen. Zoals hiervoor in par. 5.6 en de hoofdstukken 6 en 7 uiteengezet, is er om meerdere redenen in deze zaak geen aanleiding om de bewijslast ten aanzien van de juistheid en volledigheid van de 19 uitingen (of enige beweerdelijk "soortgelijke" uiting) om te draaien in de zin van artikel 6:193j BW.

---

<sup>349</sup> Zie CvA ontvankelijkheid, par. 6.4.

<sup>350</sup> *Kamerstukken II* 2016/17, 34608, nr. 3, p. 54.

<sup>351</sup> Zie voor de proceskostenveroordeling uitdrukkelijk HR 13 april 2012, ECLI:NL:HR:2012:BV2629; *NJ* 2012/445, m.nt. A.I.M. van Mierlo (*X/Tiethoff q.q.*), r.o. 3.5.2.

## 9.2. Bewijsaanbod en tegenbewijsaanbod

462. KLM biedt, onder protest van gehoudenheid daartoe en zonder onverplicht enige bewijslast te aanvaarden, aan bewijs te leveren van al haar stellingen door het horen van getuigen, het in het geding brengen van nadere schriftelijke bescheiden en voorts met alle overige middelen rechtens. Tevens biedt KLM tegenbewijs aan, met alle middelen rechtens (waaronder door het horen van getuigen en het in het geding brengen van nadere schriftelijke bescheiden) indien uw rechtbank een of meer stellingen van Fossilvrij vooralsnog bewezen zou achten.
463. Het (tegen)bewijsaanbod heeft daarnaast nog meer in het bijzonder betrekking op het horen van de hierna genoemde getuigen ten aanzien van alle feiten en omstandigheden zoals in de conclusie van antwoord aan de orde gesteld, en specifiek ten aanzien van KLMs duurzaamheidsbeleid (hoofdstuk 3), SAF, herbebossing en technologische ontwikkelingen (hoofdstuk 4).
464. In dit kader kunnen onder meer als getuigen worden gehoord:
1. Andreas Schnall, Managing Director bij Forliance, die kan verklaren over het CO2OL-project;
  2. Jurriaan Trommels, Director Global Brand & Marketing KLM, die onder meer betrokken is geweest bij de vormgeving van de Fly Responsibly-campagne en het CO2ZERO-aanbod, en ook bij de wijziging van de negentien uitingen;
  3. Hedwig Sietsma, Director Climate Policy KLM, die kan verklaren over KLMs duurzaamheidsbeleid in het algemeen en de onderwerpen van hoofdstuk 4 in het bijzonder;
  4. Mark Besseling, Vice President Reporting & Control KLM, die kan verklaren over de forecasting en inkoop van SAF en de administratieve verwerking nadat een consument een bijdrage voor SAF heeft betaald.
465. Deze getuigen kunnen daarnaast verklaren over alles wat KLM verder in deze conclusie heeft gesteld.



**CONCLUSIE**

KLM vordert dat uw rechtbank bij vonnis, voor zover mogelijk uitvoerbaar bij voorraad:

1. Fossielvrij niet-ontvankelijk verklaart in haar vorderingen, althans deze vorderingen aan Fossielvrij ontzegt; en
2. Fossielvrij veroordeelt in de proceskosten, te vermeerderen met de gebruikelijke nakosten en wettelijke rente indien deze twee weken na het ten deze te wijzen vonnis niet geheel zijn voldaan.



Advocaat

**LIJST VAN PRODUCTIES****bij conclusie van antwoord van KLM van 27 september 2023**

- Productie 31** E-mailcorrespondentie KLM en Schiphol betreffende vervanging billboard op Schiphol, 26 april – 6 juli 2023
- Productie 32** Beelden van billboard op Schiphol, 6 juli 2023
- Productie 33** Wijzigingsgeschiedenis Fly Responsibly in Google-advertenties KLM
- Productie 34** Overzicht Google Sheet KLM met uitleg
- Productie 35** Overzicht advertenties via Havas Media 2019, 3 juli 2019
- Productie 36** E-mailcorrespondentie KLM en De Volkskrant betreffende verwijdering advertentie, 10 juli 2023
- Productie 37** E-mailcorrespondentie KLM en NRC betreffende verwijdering advertentie, 7 juli 2023
- Productie 38** Planning *in-flight* tijdschrift Holland Herald 2023, 10 oktober 2022
- Productie 39** Uitvergroete screenshots van afbeelding in e-mail "*Check nu in*", genoemd in nr. 41 van akte Fossielvrij, 14 augustus 2023
- Productie 40** Screenshot Real Deal dagen op website KLM, 8 september 2023
- Productie 41** RCC 7 maart 2023, CvB 3 mei 2023 en RCC 6 juli 2023, nr. 2022-00535 (*Corendon*)
- Productie 42** Persbericht KLM, "*Halfjaarcijfers KLM Groep: hogere omzet, stijgende kosten*", 28 juli 2023 (markering toegevoegd, advocaat)
- Productie 43** Persbericht Europees Parlement, "*Sustainable aviation fuels: Transport MEPs give green light*", 27 juni 2023
- Productie 44** Video Fly Responsibly, 2021 (per USB)
- Productie 45** Screenshots Waybackmachine website Fly Responsibly (de Website), 31 mei 2022
- Productie 46** *Handelingen II* 2021/22, nr. 17, Aanhangsel (Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden)
- Productie 47** Prijzen voor SAF per bestemming KLM, 22 augustus 2023
- Productie 48** Persbericht KLM, "*KLM breidt aanpak voor Sustainable Aviation Fuel verder uit*", 10 januari 2022

- Productie 49** Neste Biofuel Single Proof of Sustainability, 6 mei 2023
- Productie 50** Voorbeeld van *slide deck* van *supply & demand*-bijeenkomst over SAF, 14 november 2022 (selectie, deels zwartgemaakt)
- Productie 51** Voorbeeld van *slide deck* van *supply & demand*-bijeenkomst over SAF, 22 augustus 2022 (selectie, deels zwartgemaakt)
- Productie 52** RSB - certificaat SkyNRG
- Productie 53** RSB - certificaat Air BP
- Productie 54** FD, 'TotalEnergies levert duurzame brandstof aan Air France-KLM', 5 december 2022
- Productie 55** FD, 'Onze eerste vijf elektrische trucks rijden al rond'
- Productie 56** The Gold Standard, Afforestation/Reforestation (A/R) Requirements, augustus 2013
- Productie 57** The Gold Standard, Transition Guideline for CarbonFix projects, juni 2013
- Productie 58** UNFCCC Tool for the demonstration and assessment of additionality (version 2), 28 november 2005 (markering in origineel)
- Productie 59** KLM Calculation methodology and purpose KLM CO<sub>2</sub> Calculator, 10 mei 2023
- Productie 60** KPMG Reasonable assurance report KLM CO<sub>2</sub> Calculator, 31 maart 2023
- Productie 61** Screenshot CO<sub>2</sub>-impactprogramma op website KLM met prijzen voor herbebossing en SAF voor een retourvlucht Amsterdam – Bogota, 7 augustus 2023
- Productie 62** Nieuwsbericht Bain & Company, "*Air Travel Forecast to 2030: The Recovery and the Carbon Challenge*", 20 juli 2023
- Productie 63** Nieuwsbericht ING, "*Global aviation outlook: Air fare climb higher amid the unprecedented recovery of travel*", 10 juli 2023
- Productie 64** Screenshots Waybackmachine website Fly Responsibly, onderdelen "*Innovatieve toestellen*", "*Verantwoorde catering*", "*Onze plastic-uitdaging*" en "*Operationele efficiëntie*", 31 mei 2022
- Productie 65** Persbericht KLM, "*KLM doet mee aan The Sustainable Flight Challenge*", 7 mei 2022 (markering toegevoegd, advocaat)
- Productie 66** KLM Position paper Green deal 'Fit for 55' voorstellen, 8 september 2021, pagina's 1 en 12

- Productie 67** Nieuwsbericht AirlineGeeks, "*Air France-KLM Move to Support Electric Aircraft with Ampaire*", 24 oktober 2022
- Productie 68** Nieuwsbericht LUCY, "*Transavia invests in LUCY*", 6 oktober 2022
- Productie 69** Persbericht KLM, "*KLM start samenwerking met AeroDelft studententeam: het bouwen van een waterstofvliegtuig*", 26 april 2023
- Productie 70** Persbericht KLM, "*Een vlucht naar de toekomst: KLM geeft startsein voor Electric Flying Connection Tour*", 30 augustus 2023
- Productie 71** Beslismodel voor OHP-zaken over beweerdelijk misleidende reclame
- Productie 72** ACM Leidraad Duurzaamheidsclaims, versie 2, 2023
- Productie 73** Informatie over herbebossing op website KLM, 23 mei 2022
- Productie 74** Informatie over SAF op website KLM, 25 maart 2022
- Productie 75** Interne e-mailcorrespondentie KLM betreffende gebruik van groene blaadjes op website KLM, 13 april – 10 mei 2023
- Productie 76** Screenshot check-in scherm KLM, 14 augustus 2023
- Productie 77** Persbericht KLM, "*Opnieuw positief resultaat voor KLM Groep in tweede kwartaal 2022*", 29 juli 2022
- Productie 78** Persbericht KLM, "*Nieuwe salescampagne KLM stimuleert aanschaf van duurzame brandstof*", 17 mei 2022
- Productie 79** Akte tevens houdende vermeerdering van eis zijdens Fossielvrij, 5 juli 2023 (geweigerd)
- Productie 80** Bezwaar KLM tegen eisenwijziging Fossielvrij, 2 augustus 2023