



**STICHTING
RECLAME CODE**

E.C. Stam




Dossier 2020/00136

Amsterdam, 13 juli 2020

Geachte heer Stam,

Hierbij zend ik u een afschrift van de beslissing van de Reclame Code Commissie d.d. heden in bovengemeld dossier.

Hoogachtend,
namens de Reclame Code Commissie



Mr. J.H.M. Borret-Bouritius
Secretaris

...voor verantwoorde reclame

Buitenveldertselaan 106 | 1081 AB Amsterdam | T 020 301 33 97
Postbus 75684 | 1070 AR Amsterdam | info@reclamecode.nl | www.reclamecode.nl



Beslissing van de Reclame Code Commissie

in de zaak van : E.C. Stam, wonende te Rotterdam, klager
tegen : KLM Royal Dutch Airlines, gevestigd te Luchthaven Schiphol,
verweerder

De procedure

Klager heeft door middel van het online klachtenformulier op 27 februari 2020 bezwaar gemaakt tegen de hierna te noemen uiting.

De klacht is in behandeling genomen op 9 maart 2020.

Verweerder heeft verweer gevoerd bij e-mail van 25 mei 2020.

De Reclame Code Commissie (hierna: de Commissie) heeft de klacht behandeld in haar online zitting van 25 juni 2020.

Klager heeft zijn standpunt via een videoverbinding mondeling toegelicht.

Verweerder werd, eveneens via een videoverbinding, vertegenwoordigd door A.S van Sleen (Corporate Legal Counsel) en R. van der Zon. Beiden hebben het verweer nader toegelicht.

De bestreden uiting

Het betreft een uiting van KLM die klager zag op 27 februari 2020 op: <https://blog.klm.com/nl/10-dingen-die-je-altijd-al-wilde-weten-over-biofuel/>, een zogenaamde blog met als titel: "10 dingen die je nog niet weet over Biofuel".

Daarin staat onder meer:

"Zijn er al vluchten die op 100% biofuel vliegen?"

Het is nog niet mogelijk vluchten uit te voeren met 100% biobrandstof. Door de strenge kwaliteitsrichtlijnen in de luchtvaart worden biobrandstoffen altijd vermengd met conventionele fossiele kerosine tot een maximum van 50%".

De bij de klacht overgelegde afdruk van de uiting, met daarop bovengenoemde vraag met antwoord, is als **bijlage 1** in kopie aan deze uitspraak gehecht.

Een door het secretariaat van de Stichting Reclame Code (SRC) op basis van bovengenoemde link gemaakte afdruk van de gehele blog met een inleiding en 10 vragen en antwoorden, is als **bijlage 2** aan deze uitspraak gehecht.

De klacht

De klacht wordt als volgt samengevat.

In de bestreden uiting, een 'informatieve' blogpost van KLM, worden 10 vragen over biofuel beantwoord, teneinde zeer essentiële informatie achterwege te laten, aldus klager. Het stuk benadrukt eerst de voordelen van biofuel (70-80% minder CO₂-uitstoot), maar "ontspoort een beetje" bij de vraag of er al vluchten worden uitgevoerd met 100% biofuel. Dit vindt klager een suggestieve vraag met een misleidend antwoord. Vanwege kwaliteitseisen in de luchtvaart worden



biobrandstoffen altijd tot maximaal 50% bijgemengd met gewone kerosine. Tot maximaal 50% kan dus alles betekenen tussen 0 en 50%. Het werkelijke percentage lag -de blogpost dateert uit 2016- voor de gehele vloot onder de 2%. Sommige vluchten werden uitgevoerd met een blend tot 5%.

Het verweer

Het verweer wordt als volgt samengevat.

Sustainable aviation fuel ("SAF") is de algemene benaming van duurzame kerosine voor de luchtvaartindustrie. Omdat er niet voldoende betaalbare en duurzame SAF beschikbaar is, is het de ambitie van KLM om de markt voor deze brandstof te stimuleren. In dat kader heeft zij het KLM Corporate Biofuel Programma opgericht. Verschillende bedrijven, waaronder Microsoft, ABN-AMRO en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, dragen bij als partner in dit programma, door het kostenverschil tussen conventionele kerosine en duurzame brandstof op zakelijke vluchten te overbruggen. KLM gaat met deze bedrijven een samenwerking aan om de beschikbaarheid van SAF op grotere schaal te stimuleren en om deze brandstof economisch concurrerender te maken met fossiele kerosine. Naast het opzetten van het KLM Corporate Biofuel Programma, vliegt KLM ook op SAF.

De bestreden uiting, een blog, is geen reclame in de zin van artikel 1 van Nederlandse Reclame Code (NRC). De blog is enkel informatief bedoeld om veel gestelde vragen over SAF centraal te beantwoorden. Er wordt geen product of dienst aangeprezen. De uiting bevat geen enkel aanprijzend element. Er worden puur feitelijke mededelingen gedaan.

De blog beantwoordt verschillende veel gestelde vragen over SAF in het algemeen, waaronder de vraag of het al mogelijk is om 100% op Biofuel te vliegen. Dit is een feitelijke vraag, waar een feitelijk antwoord op is gegeven, namelijk dat het in verband met regulering niet mogelijk is om 100% op SAF te vliegen. De regelgeving dwingt immers om met 50% aan fossiele brandstof te vermengen.

Nergens stelt KLM dat zij ook op 50% SAF vliegt. KLM maakt altijd de beperkingen kenbaar die zijn opgelegd door wet- en regelgeving.

Hoeveel KLM op SAF vliegt, wordt wel duidelijk en transparant vermeld in haar jaarverslag van 2019 en KLM communiceert haar doelstellingen ook in verschillende media. KLM heeft zeker de ambitie om meer op SAF te vliegen, maar de productie is momenteel nog ver onder de vraag. KLM werkt er hard aan om haar productie op te voeren, door middel van haar Biofuel programma, maar ook door een tal van andere initiatieven, zoals de investering in een project voor een eerste Europese fabriek voor duurzame kerosine.

Dat klager vindt dat de productie en het gebruik van SAF niet snel genoeg gaan, staat los van de bestreden uiting. KLM nodigt klager graag uit om mee te denken over het gebruik van SAF in het algemeen en het Corporate Biofuel Programma van KLM in het bijzonder.

De bestreden uiting is in overeenstemming met de NRC en KLM verzoekt de Commissie de klacht af te wijzen.



De mondelinge behandeling

Klager heeft zijn standpunt nader toegelicht, aan de hand van een vóór de zitting aan de Commissie toegezonden pleitnota.

Het standpunt van adverteerder is eveneens nader toegelicht.

Op hetgeen partijen ter zitting naar voren hebben gebracht, zal worden teruggekomen in het oordeel.

Het oordeel van de Commissie

1.

Voor zover klager in zijn mondelinge toelichting op de klacht ook heeft gewezen op andere uitingen van KLM, zoals filmpjes en artikelen, stelt de Commissie voorop dat zij haar oordeel in dit dossier (2020 00136) zal beperken tot hetgeen hierboven onder “de bestreden uiting” is weergegeven.

2.

KLM heeft in de eerste plaats aangevoerd dat de bestreden blog enkel informatief is bedoeld om veel gestelde vragen over SAF centraal te beantwoorden.

De Commissie overweegt over dit verweer als volgt.

Blijkens de mededeling onderaan de blog is deze geplaatst op 20 november 2016 en naar de Commissie begrijpt uit de toelichting van KLM ter zitting staat deze blog (nog ongewijzigd) op de website van KLM. De blog heeft naar het oordeel van de Commissie een wervend karakter voor het gebruik van biofuel. In dit verband wijst de Commissie op het volgende:

a.

De auteur van de blog zegt over 2009:

“Ik werkte bij Engineering and Maintenance (E&M) als testengineer. “Een team van collega’s (...) werkte enthousiast en vooral hard aan de voorbereiding van de allereerste KLM vlucht op biofuel” (...) en “Inmiddels zijn vluchten op biobrandstof vrij gewoon en is CSR (*kennelijk: “Corporate Social Responsibility”*) ingeburgerd bij KLM en andere bedrijven”;

b.

één van de vragen en het antwoord daarop luidt:

“Heeft het produceren van biofuel invloed op biodiversiteit?

KLM gebruikt voor haar biofuel uitsluitend duurzame grondstoffen die geen negatieve invloed hebben op de biodiversiteit of de lokale voedselindustrie”;

c.

de blog eindigt met de aansporing: “Meer weten over KLM’s CSR initiatieven: Lees meer op KLM Takes Care” en

d

de uiting is voorzien van vier foto’s van onder meer het “Engineering Project Team” en van KLM-vliegtuigen waarop staat: “Powered by biofuel”.

Op grond van het voorgaande is de Commissie van oordeel dat deze blog, die in haar geheel moet worden beschouwd, naast feitelijke informatie, ook een aanprijzing inhoudt van diensten van KLM, meer in het bijzonder de door KLM geboden mogelijkheid om te vliegen met gebruikmaking van (deels) biofuel, waarbij ook de aandacht wordt gevestigd op aan biofuel verbonden CO2-voordelen.

Anders dan KLM bij verweer heeft aangevoerd, is de Commissie dan ook van oordeel dat de bestreden uiting een reclame-uiting in de zin van artikel 1 NRC is.



3.

Klager maakt bezwaar tegen de bestreden uiting, omdat daarin naar zijn mening essentiële informatie achterwege wordt gelaten. De vraag "Zijn er al vluchten die op 100% biofuel vliegen?" vindt hij suggestief, en het antwoord daarop misleidend, omdat "tot een maximum van 50%" alles kan betekenen tussen 0 en 50%, terwijl het werkelijke percentage voor de gehele vloot -in acht genomen dat de blogpost dateert uit 2016- onder de 2% lag.

Ter zitting is namens KLM meegedeeld dat het percentage door haar gebruikte SAF thans 0,18% bedraagt. Desgevraagd heeft KLM meegedeeld dat haar wel regelmatig vragen bereiken over de in werkelijkheid bestaande verhouding tussen het gebruik van SAF en gewone kerosine en dat mogelijk in een volgende soortgelijke blogpost aandacht zal worden besteed aan deze verhouding. Ook heeft KLM ter zitting verschillende bronnen genoemd waarin de daadwerkelijke hoeveelheid SAF te raadplegen is, zoals haar jaarverslag van 2019 en haar in-flight magazine "Holland Herald".

Bij de beoordeling van de klacht neemt de Commissie tot uitgangspunt dat de bestreden blog uit 2016 (nog ongewijzigd) op de website van KLM staat, althans stond ten tijde van het indienen van de klacht, en het percentage door KLM gebruikte SAF naar eigen zeggen thans 0,18% bedraagt. De Commissie merkt in de eerste plaats op dat door het antwoord "Het is nog niet mogelijk vluchten uit te voeren met 100% biobrandstof. Door de strenge kwaliteitsrichtlijnen in de luchtvaart worden biobrandstoffen altijd vermengd met conventionele fossiele kerosine tot een maximum van 50%", gemakkelijk de indruk kan ontstaan dat een gebruik van 100% biobrandstof thans alleen maar onmogelijk is door strenge kwaliteitsrichtlijnen in de luchtvaart, terwijl op dit moment zonder die strenge richtlijnen het in de praktijk niet mogelijk is om op 100% biobrandstof te vliegen, gegeven de beschikbare hoeveelheid SAF.

Naar het oordeel van de Commissie wekt de uiting de indruk dat een (slechts door kwaliteitsrichtlijnen beperkt) gebruik van (bijna) 50% biobrandstof in de praktijk al voorkomt. Deze indruk wordt versterkt door de inleidende opmerkingen in de blog dat een team vooral hard werkt aan de voorbereiding van de allereerste KLM vlucht op biofuel en dat inmiddels vluchten op biobrandstof vrij gewoon zijn. Ook de foto's met afbeeldingen van KLM vliegtuigen met daarop vermeld: "Powered by biofuel" bevestigen die indruk.

In werkelijkheid komt een gebruik van (bijna) 50% biobrandstof bij lange na niet voor. In de uiting wordt onvoldoende duidelijk gemaakt dat, hoewel ingevolge de kwaliteitsrichtlijnen 50% biobrandstof is toegestaan, de daadwerkelijk door KLM gebruikte hoeveelheid SAF thans slechts 0,18% bedraagt, althans een veel kleiner percentage dan 50%. Door het ontbreken van deze informatie wordt een onjuiste indruk gewekt over de milieuaspecten verbonden aan vliegen met gebruikmaking van (deels) biofuel en over de bijdrage van KLM aan het bevorderen van een schoon leefmilieu in het algemeen. In zoverre acht de Commissie de uiting misleidend als bedoeld in artikel 2 van de Milieu Reclame Code (MRC).

Dat de in werkelijkheid gebruikte hoeveelheid SAF elders kan worden geraadpleegd, neemt het misleidende karakter van de onderhavige uiting niet weg.

4.

Gelet op het bovenstaande wordt als volgt beslist.

De beslissing

De Commissie acht de uiting in strijd met artikel 2 MRC. Zij beveelt verweerder aan om voortaan niet meer op een dergelijke wijze reclame te maken.



Partijen hebben, voor zover zij in het ongelijk zijn gesteld, de mogelijkheid tegen deze uitspraak beroep aan te tekenen bij het College van Beroep, onder gelijktijdige storting van het voor de behandeling van het beroep verschuldigde bedrag.

Het beroepschrift dient binnen 14 dagen na dagtekening van deze beslissing in het bezit te zijn van het College van Beroep, waarvan het secretariaat gevestigd is te Amsterdam.

Het postadres van het secretariaat is: postbus 75684, 1070 AR Amsterdam.

De voorzitter

Mr. S.J.A. Rullmann

De secretaris

Mr. J.H.M. Borret-Bouritius

Gewezen door mr. S.J.A. Rullmann, voorzitter, drs. L. Berg-Meulenberg, mr. P.A. Visser en prof. dr. J.C. Vrooman, leden en mr. J.H.M. Borret-Bouritius, plaatsvervangend lid en secretaris.

Amsterdam, 13 juli 2020



moest eerder door aparte tankwagens worden geleverd.

Zijn er al vluchten die op 100% biofuel vliegen?

Het is nog niet mogelijk vluchten uit te voeren

met 100% biobrandstof. Door de strenge

kwaliteitsrichtlijnen in de luchtvaart worden

biobrandstoffen altijd vermengd met

conventionele fossiele kerosine tot een

maximum van 50%.



10 dingen die je nog niet weet over Biofuel

Behind the Scenes | ⌚ 3 minuten | door Rob Duivis

Deel dit artikel



♡ Vind je het leuk?

Opslaan

Aan sommige periodes in mijn 41-jarige carrière bij KLM denk ik met weemoed terug. Het jaar 2009 bijvoorbeeld. Ik werkte bij Engineering and Maintenance (E&M) als testengineer. Een team van collega's vanuit de diverse afdelingen werkte enthousiast en vooral hard aan de voorbereiding van de allereerste KLM vlucht op biofuel.

Die eerste vlucht, met een Boeing 747-400, was een demovlucht boven Nederland. Qua voorbereiding geen makkie op het gebied van techniek, logistiek en wet- en regelgeving. En het had nogal wat voeten in de aarde, voordat die vlucht op 23 november de lucht in ging.

Inmiddels zijn vluchten op biobrandstof vrij gewoon en is CSR ingeburgerd bij KLM en andere bedrijven. Toch krijg ik regelmatig vragen over duurzame vliegtuigbrandstof. Een aantal van die vragen vind je hieronder. Natuurlijk met de antwoorden.



Engineering Project Team

Hoe wordt biofuel geproduceerd?

Biofuel wordt geproduceerd uit hernieuwbare grondstoffen zoals plantaardige oliën, landbouwfval en houtsnippers in plaats van fossiele brandstoffen?

Heeft het produceren van biofuel invloed op biodiversiteit?

KLM gebruikt voor haar biofuel uitsluitend duurzame grondstoffen die geen negatieve invloed hebben op de biodiversiteit of de lokale voedselindustrie.

Hoe groot zijn de CO2-voordelen van biofuel?

CO2-voordelen zijn afhankelijk van grondstof en logistiek. Camelina bijvoorbeeld is een plant die op niet of nauwelijks vruchtbare grond groeit in het Middellandse Zeegebied en geen negatieve gevolgen heeft voor de teelt van nabijgelegen gewassen. Gebruik hiervan kan de CO2-uitstoot verminderen tot ongeveer 70%, vergeleken met fossiele kerosine. Vergeleken met gebruikte frituurolie is dat ongeveer 80%.

Wanneer vond de eerste commerciële vlucht op biofuel plaats?

Biofuel is in 2011 gecertificeerd voor de luchtvaart. KLM was de eerste luchtvaartmaatschappij die op een commerciële vlucht met biofuel vloog. De biofuel werd geleverd door SkyNRG, een door KLM en anderen opgericht Nederlands bedrijf, dat nu marktleider is als leverancier van duurzame vliegtuigbrandstof.



Welke vormen van transport gebruiken ook biofuel?

Biofuels voor transport zijn er al zo lang als dat er auto's zijn. Aan het begin van de 20e eeuw was autofabrikant Henry Ford al van plan zijn Model Ts op ethanol te laten rijden, en sommige van de eerste dieselmotoren liepen op pinda-olie.

Hoe duur is biofuel in vergelijking met andere brandstof?

De prijs van duurzame biofuel is sinds 2012 gedaald. Het ging van zes keer de prijs van fossiele kerosine naar twee tot drie keer. Om voor deze biofuel een markt te ontwikkelen en deze brandstof te kopen, krijgt KLM financiële steun van multinationals zoals Heineken, Accenture, ABN AMRO en Friesland Campina via het KLM Corporate BioFuel programma.

Welke vluchthaven voegde als eerst biofuel toe aan het brandstofsysteem?

Oslo Airport Gardermoen was de eerste luchthaven die begin 2016 biofuel toevoegde aan haar bestaande brandstofsysteem. Voordien moest biofuel door aparte tankwagens worden geleverd.

Zijn er al vluchten die op 100% biofuel vliegen?

Het is nog niet mogelijk vluchten uit te voeren met 100% biobrandstof. Door de strenge kwaliteitsrichtlijnen in de luchtvaart worden biobrandstoffen altijd vermengd met conventionele fossiele kerosine tot een maximum van 50%.



Kwantiteitsverminderingen in de reactievaardigheid worden bio-brandstoffen uitgaat vermengd met conventionele fossiele kerosine tot een maximum van 50%.

Moeten de motoren van een vliegtuig aangepast worden aan biofuel?

Biofuel is een zogenaamde "drop-in" brandstof. Dit betekent dat je het gewoon kunt toevoegen aan fossiele kerosine en gebruiken zonder enige aanpassingen aan de motoren.



Gebruikt KLM voor iedere vlucht biofuel?

KLM is dit jaar begonnen om op alle vluchten vanuit Los Angeles biofuel te gebruiken en blijft dat de komende drie jaar doen. Deze brandstof wordt geleverd door SkyNRG uit de nieuwe in Los Angeles gevestigde bio-raffinaderij Altair Fuels.

Meer weten over KLM's CSR initiatieven? Lees meer op [KLM Takes Care](#).

Geplaatst door: **Rob Duivis** | november 20, 2016