

Reactie KLM

- **Vindt KLM dat met deze aanpassing, de consument niet meer wordt misleid over het klimaateffect van vliegen met KLM?**

Het is onze verantwoordelijkheid om KLM op alle onderdelen met onze (sector)partners en klanten verder te verduurzamen. Net zo belangrijk is de communicatie hierover. We zien het als onze plicht klanten op transparante wijze te informeren over wat zij zelf kunnen doen om de footprint van hun reis te verkleinen. In de afgelopen jaren hebben we gezien dat de behoefte van klanten hieraan groeiende is. Ons informatieaanbod is steeds gedetailleerder en uitgebreider geworden zodat zij een goed geïnformeerde keuze kunnen maken.

KLM neemt de door de Reclame Code Commissie gedane aanbevelingen ter harte, hebben onze statements aangepast in lijn met het advies van de commissie. Voor onze gehele informatievoorziening over onze duurzaamheidsaanpak geldt dat we zullen zorgen dat onze klanten nog beter begrijpen dat je met KLM's CO2-compensatieprogramma een betrouwbaar instrument tot je beschikking hebt waarmee je de impact van je vlucht kunt verminderen.

Wij maken onze klanten duidelijk dat de compensatie berust op de verwachte CO2-uitstoot van de passagier op de gegeven vlucht. Zoals uitgelegd op onze website, maken wij onze berekeningen gebaseerd op de te verwachte CO2-uitstoot op basis van onder andere load factor, vliegtuigtype en bezettingsgraad.

Hiermee zijn wij transparant over de verwachte CO2 impact van de vlucht en hoe deze verwachte impact gecompenseerd kan worden.

- **Welke boodschap probeert KLM aan de consument te communiceren wat betreft de duurzaamheid van vliegen bij KLM?**

Zoals wij op onze website, FlyResponsibly, aangeven is niet vliegen altijd beter dan vliegen. Maar als je de (bewuste) keuze maakt om te vliegen, geven wij onze klanten een aantal mogelijkheden en handelingsperspectieven om de footprint van de vlucht te verkleinen. De communicatie hierover doorloopt een aantal stappen:

- Bewustzijn creëren: op onze website noemen wij expliciet dat je soms ook anders kunt reizen, bv door het nemen van de trein. Als je toch wilt/moet vliegen, is er een aantal acties die wij nemen en die de passagier zelf kan doen.
 - Wij mengen standaard 0.5% SAF op elk ticket met vertrek vanaf Amsterdam bij om de CO2 impact van onze vluchten te verlagen. Dit is een kleine, maar belangrijke stap in de goede richting.
 - Klanten kunnen tijdens het boeken zelf kiezen om een bepaalde hoeveelheid duurzame brandstof bij te mengen.
 - Passagiers kunnen zelf kiezen om de verwachte CO2-uitstoot te compenseren met ons gekozen Gold Standard gecertificeerd herbebossingsproject, om zo de footprint van hun vlucht te verkleinen.
- **Wanneer u de consument de keuze geeft om diens CO2-uitstoot te compenseren, hoeveel kost dat per ton CO2 uitstoot?**
 - De huidige prijs voor herbebossing is EU16.50 per ton CO2. SAF kost 730 euro per bespaarde ton CO2 door het gebruik van SAF i.p.v. fossiele kerosine.

- **Hoe hoog is de bijdrage voor CO2-compensatie voor een retourtje Barcelona bij u?**
 - Een retourtje Barcelona is 2768 kilometer. Er wordt gemiddeld 76kg kerosine per passagier verbrand met een gemiddelde CO2-uitstoot van 239kg. Met een prijs van EU16.50 per 1000kg CO2-uitstoot is dit doorberekend naar een bedrag van **EU3.95** voor een retour naar Barcelona (economy class).

- **Ties Joosten, die bij ons in de uitzending zal aanschuiven, is van mening dat de aangepaste uiting (mbt KLM Holidays), en wat KLM uitstraalt met de prijs voor het compenseren van een vlucht, nog steeds een valse retoriek is. Volgens hem blijft het idee toch bestaan in het hoofd van de mensen dat je je CO2-uitstoot kunt repareren die je met vliegen veroorzaakt. Het is, zo zegt hij, natuurlijk op zich beter wel bomen te planten dan om het niet te doen. Maar als dit bij de mensen, en politici de suggestie wekt dat dit een methode is om klimaatneutraal te kunnen vliegen of dat het schaalbaar is, dat dit groei van luchtvaart mogelijk zou maken, dan is het allemaal valse retoriek volgens Joosten. Dat blijft ook met die nieuwe slogan overeind staan. Waar het om gaat is wat dit doet bij mensen en bij vlieggedrag en uiteindelijk politiek, daar verandert er volgens hem niet zo heel veel. ◇ Wat is de reactie van KLM hierop?**

Hieronder onze reactie op de diverse punten:

- Wij hebben onze uitingen aangepast, zie boven.
 - Wij geven helder aan dat vooraf voorkomen beter is dan achteraf compenseren: de directe impact van duurzame brandstof, waar CO2-uitstoot mee voorkomen wordt, is beter dan compenseren.
 - Echter, duurzame brandstof is beperkt beschikbaar en (nu nog) 3 a 4 keer zo duur. Daarom stellen wij dat zolang we werken aan de opschaling van productie en gebruik van duurzame brandstoffen, is investeren in herbebossing beter dan nietsdoen. Om de kwaliteit van compensatie te waarborgen selecteren wij alleen Gold Standard gecertificeerde projecten.
 - Hiermee stellen wij niet dat dit een manier is om CO2 neutraal te vliegen.
- **Is het, volgens KLM, voor het klimaat altijd beter om níet te vliegen, ongeacht de maatregelen die KLM treft om het zo duurzaam mogelijk te maken?**

Wij geloven in een duurzame toekomst van de luchtvaart, gebouwd op de sterke fundering van samenwerking met onze partners en verdere innovatie van de keten. Als onze klanten niet meer met KLM kunnen vliegen, kiezen zij voor andere luchtvaartmaatschappijen en dit komt het klimaat uiteindelijk niet ten goede. Beter is het om te zorgen dat het reizen in de toekomst duurzamer wordt.

KLM verbindt mensen met hun familie, vrienden, zakenpartners en al het moois dat de wereld te bieden heeft. We dragen bij aan de bereikbaarheid van Nederland, wat een positieve invloed heeft op de economie. Tegelijkertijd heeft de aarde duidelijke grenzen voor de manier waarop we onze hulpbronnen gebruiken en hoeveel uitstoot we veroorzaken. Verduurzaming is geen optie, maar een noodzaak, ook voor de luchtvaart.

We hebben de laatste jaren in nationaal, Europees en wereldwijd verband hard gewerkt als het gaat om afspraken, samenwerking en innovatie. Op basis van onze SBTi doelen zullen we onze CO2-uitstoot op een transparante manier stapje voor stapje verder afbouwen. Onder andere vlootvernieuwing, Sustainable Aviation Fuel (SAF) en verdere operationele efficiëntie stellen ons in staat om de doelen daadwerkelijk te behalen. In ons klimaatactieplan ([zie Fly Responsibly](#)) hebben we de weg uitgestippeld waarmee wij binnen de grenzen van de aarde kunnen opereren, waarmee we ook de industrie als geheel willen inspireren hetzelfde te doen.

Ik zou tenslotte graag van de gelegenheid gebruik willen maken om te reageren op een aantal punten die de heer Joosten maakt:

- ***“KLM rekent 8,50 euro per ton CO2-uitstoot”***
 - Wij rekenen 16,50 euro per ton CO2
- ***“Reizigers van KLM financieren het hele project in Panama/leveren de belangrijkste geldstroom”***
 - Dit is een interpretatie de heer Joosten, maar die is onjuist. Wij kiezen dit herbebossingsproject uit, maar KLM is niet de eigenaar en daarmee niet de enige financier van het project en/of koper van de carbon credits waarmee het gefinancierd wordt.
- ***Een van hen zegt: ‘Er is geen mogelijkheid om CO2 te compenseren.’***
 - Die mogelijkheid is er wel, bijvoorbeeld in de MyTrip omgeving in in de KLM app. De claim dat niemand dit doet is onjuist. Ik ben aan het uitzoeken hoeveel medewerkers hiervan gebruik maken.
- ***Luchtvaartmaatschappijen – inclusief Air France-KLM – lobbyen in Brussel voor de afschaffing van ETS voor de de luchtvaart indien de sector aan CORSIA gaat deelnemen.***

KLM staat achter de EU-doelstelling om in 2050 als eerste continent klimaatneutraal te zijn. We verwelkomen dan ook het Fitfor55-pakket als onderdeel van de European Green Deal. Voorgestelde maatregelen in het pakket die echt helpen om de luchtvaartsector verder te verduurzamen krijgen van ons de volle steun.

De uitdaging waar we voor staan is wereldwijd en daarom is eenduidig beleid op mondiaal niveau essentieel. Een Europa dat de toon zet met goed Europees beleid met krachtige instrumenten om verder te verduurzamen is nodig om deze transitie verder in gang te zetten. Het is wel van groot belang dat iedereen meedoet en dat een mondiaal gelijk speelveld behouden blijft. We moeten verduurzamen en tegelijkertijd zorgen dat we kunnen blijven concurreren met de rest van de wereld.

KLM is niet tegen ETS, wel doen we suggesties als het gaat om het voorkomen van CO2-weglekeffecten (die helpen het klimaat niet) en ervoor zorgen dat het speelveld met luchtvaartmaatschappijen van buiten Europa eerlijk blijft.