

ECLI:NL:RBDHA:2020:12440

Instantie	Rechtbank Den Haag
Datum uitspraak	09-12-2020
Datum publicatie	09-12-2020
Zaaknummer	C/09/600364 / KG ZA 20-933
Rechtsgebieden	Verbintenissenrecht
Bijzondere kenmerken	Kort geding
Inhoudsindicatie	

De voorzieningenrechter heeft de vordering van Greenpeace tot het verbinden van strengere klimaatvoorwaarden aan de aan KLM verstrekte staatsteun, afgewezen.

Greenpeace stelt dat de Staat meer moet doen om de uitstoot van CO₂ door KLM terug te dringen. Greenpeace meent dat op de Staat die plicht rust op grond van de VN-klimaatverdragen, het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens en het Hoge Raad-arrest in de Urgenda-zaak. De voorzieningenrechter volgt Greenpeace daarin niet. De VN-klimaatverdragen hebben namelijk geen betrekking op de uitstoot van broeikasgassen als gevolg van de internationale luchtvaart. Op grond van onder meer het Kyoto Protocol is de verantwoordelijkheid hiervoor toebedeeld aan de VN-organisatie voor de burgerluchtvaart (ICAO). De CO₂-emissie van de KLM is vrijwel geheel het gevolg van de door haar uitgevoerde internationale vluchten. In het internationale (ICAO) verband zijn voor de internationale luchtvaart emissiereductiedoelstellingen geformuleerd. De emissiereductie die Greenpeace verlangt, gaat verder dan de in internationaal verband afgesproken doelstellingen. Een beroep op het Urgenda-arrest baat Greenpeace niet omdat de veroordeling van de Staat in dat arrest alleen de uitstoot van broeikasgassen in Nederland betreft. Dat Greenpeace kritisch is over de doelen die tot op heden in internationaal verband zijn gesteld valt te begrijpen. Het is niet aan de voorzieningenrechter, die de aanpak van de Staat sowieso slechts terughoudend kan toetsen, maatregelen te treffen die verweven zijn met dit internationale besluitvormingsproces. De door de Staat aan het KLM-Steunpakket verbonden voorwaarden op het gebied van duurzaamheid en leefbaarheid zijn bovendien in overeenstemming met (en gaan op sommige punten zelfs verder dan) de klimaatdoelstellingen die in internationaal verband voor de internationale luchtvaart zijn geformuleerd.

Vindplaatsen	Rechtspraak.nl OGR-Updates.nl 2020-0292 JM 2021/7 met annotatie van Douma, W.Th.
--------------	--

Uitspraak

Rechtbank den haag

Team handel - voorzieningenrechter

zaak- / rolnummer: C/09/600364 / KG ZA 20-933

Vonnis in kort geding van 9 december 2020

in de zaak van

STICHTING GREENPEACE NEDERLAND te Amsterdam,
eiseres,
advocaten mrs. F.M. Peters, A.J. van Wees en N.R.T. Vellinga te Amsterdam,

tegen:

DE STAAT DER NEDERLANDEN (Ministerie van Financiën en Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) te Den Haag,
gedaagde,
advocaat mrs. K. Teuben en E.H.P. Brans te Den Haag.

Partijen worden hierna respectievelijk aangeduid als 'Greenpeace' en 'de Staat'.

1 De procedure

1.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- de dagvaarding en de in totaal 53 door Greenpeace overgelegde producties;
- de conclusie van antwoord, met zeven producties;
- de op 18 november 2020 gehouden mondelinge behandeling, waarbij door beide partijen pleitnotities zijn overgelegd.

1.2. Ter zitting is vonnis bepaald op heden.

2 De feiten

Op grond van de stukken en het verhandelde ter zitting wordt in dit geding van het volgende uitgegaan.

2.1. Greenpeace is een onafhankelijke milieuorganisatie die zich ten doel stelt milieuproblemen aan de kaak te stellen en duurzame oplossingen te stimuleren. Binnen die doelstelling zet Greenpeace

zich onder meer in voor het bestrijden van klimaatverandering als gevolg van de uitstoot van broeikasgassen (met name CO₂).

- 2.2. KLM is als gevolg van de voortdurende wereldwijde corona-pandemie in ernstige financiële problemen geraakt. De Staat heeft KLM financiële steun toegezegd tot een bedrag van 3,4 miljard euro. Deze steun bestaat uit een garantiestelling voor een kredietfaciliteit ter zake van werkkapitaal van maximaal 2,4 miljard euro, die door een consortium van banken wordt verstrekt, en een door de Staat te verstrekken directe (achtergestelde) lening van maximaal 1 miljard euro (hierna tezamen: 'het Steunpakket').
- 2.3. De kredietfaciliteit van 2,4 miljard euro heeft een looptijd van vijf jaar en is vormgegeven als een 'Revolving Credit Facility', hetgeen betekent dat KLM onder de faciliteit kan trekken en aflossen al naar gelang haar financiële positie zulks noodzakelijk c.q. mogelijk maakt. KLM betaalt voor de bankleningen aan het bankenconsortium rente en aan de Staat een garantiepremie. De lening van 1 miljard euro heeft een looptijd van vijfenhalf jaar en wordt in tranches aan KLM beschikbaar gesteld. Het Steunpakket is door de Tweede en de Eerste Kamer goedgekeurd en de Europese Commissie heeft hiermee ingestemd.
- 2.4. In verband met het Steunpakket zijn op 7 augustus 2020 de volgende overeenkomsten gesloten:
- een raamovereenkomst tussen de Staat, KLM en de holding Air France-KLM, waarin de algemene voorwaarden waaronder de steun wordt verstrekt zijn uitgewerkt;
 - een staatsgarantieovereenkomst tussen de Staat, KLM en het bankenconsortium, waarin de aan de garantie verbonden voorwaarden zijn vastgelegd;
 - een staatsleningsovereenkomst tussen de Staat en KLM, waarin de aan de lening verbonden voorwaarden zijn vastgelegd;
 - een achterstellingsovereenkomst tussen de Staat, KLM en het bankenconsortium, waarin de voorwaarden zijn vastgelegd waaronder de staatslening wordt achtergesteld ten opzichte van de leningen die door het bankenconsortium worden verstrekt;
 - een overeenkomst inzake naleving van staatssteun tussen de Staat, KLM en het bankenconsortium, waarin bepaalde verplichtingen zijn vastgelegd voor KLM en het bankenconsortium om ervoor te zorgen dat de steunmaatregelen in overeenstemming zijn met de staatssteunregels.
- 2.5. De Staat heeft aan het Steunpakket een aantal voorwaarden verbonden. Voor het onderhavige geschil zijn met name de navolgende voorwaarden op het gebied van duurzaamheid en leefbaarheid van belang:
- KLM committeert zich aan de afspraken in het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart, hetgeen betekent dat KLM bijdraagt aan de doelstelling de CO₂-uitstoot als gevolg van de internationale luchtvaart in 2030 terug te brengen naar het niveau van 2005 en KLM zich committeert aan 14% bijmenging van duurzame luchtvaartbrandstof in 2030;
 - KLM committeert zich – in aanvulling op het Ontwerpakkoord Duurzame Luchtvaart – aan de doelstelling de CO₂-uitstoot per passagier-kilometer in 2030 met 50% terug te brengen ten opzichte van het niveau van 2005 en KLM verplicht zich tot deelname aan de eerste fabriek voor duurzame luchtvaartbrandstof in Nederland;
 - KLM committeert zich aan het uitvoeringsplan hinderreductie, het actieplan ultrafijnstof, het actieprogramma stikstof en de uitvoeringsagenda Air Rail (leefbaarheid Schiphol);
 - KLM committeert zich aan een evenredige bijdrage aan het stapsgewijs verminderen van het aantal nachtvluchten vanaf Schiphol van 32.000 tot 25.000;
 - KLM werkt mee aan het jaarlijks met 2% verminderen van het aantal ernstig gehinderden in de omgeving van Schiphol.
- 2.6. KLM diende ter verbetering van haar winstgevendheid vóór 1 oktober een herstructureringsplan aan te leveren. Het kabinet heeft door KLM aangeleverde plan, waarin KLM onder meer haar gebondenheid aan de onder 2.5 genoemde voorwaarden heeft bevestigd, inmiddels goedgekeurd.

3 Het geschil

3.1. Greenpeace vordert – zakelijk weergegeven – bij vonnis, voor zover mogelijk uitvoerbaar bij voorraad:

I. de Staat te verbieden de financiële steun aan KLM te verstrekken of te continueren en de Staat te gebieden deze financiële steun te staken althans te bepalen dat deze steun slechts mag worden uitgevoerd of voortgezet wanneer door de Staat met de KLM wordt overeengekomen dat a) KLM maatregelen neemt die ertoe leiden dat de totale CO₂-uitstoot van KLM in 2030 door lineaire afname althans afname van de jaarlijkse uitstoot tot 3,9 megaton zal worden gereduceerd dan wel b) dat KLM een op de meest recente wetenschappelijke inzichten gebaseerde, aan de relatieve omvang van haar CO₂-uitstoot (ten opzichte van de totale Nederlandse CO₂-uitstoot) evenredige bijdrage levert aan het behalen van de doelstelling de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 1,5 grad Celsius;

II. de Staat te verbieden in enige vorm (nieuwe) financiële steun aan KLM te verlenen als niet tegelijkertijd wettelijk is geregeld dan wel contractueel met KLM wordt overeengekomen dat a) KLM maatregelen neemt die ertoe leiden dat de totale CO₂-uitstoot van KLM in 2030 door lineaire afname althans afname van de jaarlijkse uitstoot tot 3,9 megaton zal worden gereduceerd dan wel b) dat KLM een op de meest recente wetenschappelijke inzichten gebaseerde, aan de relatieve omvang van haar CO₂-uitstoot (ten opzichte van de totale Nederlandse CO₂-uitstoot) evenredige bijdrage levert aan het behalen van de doelstelling de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 1,5 grad Celsius;

III. de Staat te gebieden de ingevolge dit vonnis met KLM overeen te komen klimaatvoorwaarden onverwijld te publiceren dan wel schriftelijk aan Greenpeace mede te delen, zulks onder de verklaring dat die klimaatvoorwaarden niet teniet worden gedaan door enige andere tussen de Staat en KLM geldende contractsbepaling;

IV. een en andere op straffe van verbeurte van een dwangsom en met veroordeling van de Staat in de proceskosten, te vermeederen met wettelijke rente.

3.2. Daartoe voert Greenpeace – samengevat – het volgende aan. De Staat kan in redelijkheid niet overgaan tot het verlenen van financiële steun aan KLM zonder hieraan deugdelijke klimaatvoorwaarden te verbinden. Meer in het bijzonder rust volgens Greenpeace op de Staat een verplichting aan KLM een CO₂-plafond op te leggen dat in lijn is met het in het Klimaatakkoord van Parijs verwoorde streven de opwarming van de aarde als gevolg van de uitstoot van broeikasgassen te beperken tot maximaal 1.5 grad Celsius. Deze doelstelling vertaalt zich volgens Greenpeace in een procentuele uitstootreductie van 7,6% per jaar. Sinds het sluiten van het Klimaatakkoord van Parijs, waarin een maximale temperatuurstijging van 2 graden Celsius als doel is overeengekomen, is volgens Greenpeace algemeen aanvaard dat bij een mondiale temperatuurstijging van 1.5 grad Celsius ten opzichte van het pre-industriële niveau het risico ontstaat op een gevaarlijke onomkeerbare klimaatverandering. De Staat neemt volgens Greenpeace onvoldoende maatregelen om de doelstellingen uit het Klimaatakkoord te verwezenlijken, hetgeen door de Hoge Raad in de Urgenda-zaak is bevestigd en ook recentelijk nog door het Planbureau voor de Leefomgeving is onderschreven. De Nederlandse luchtvaart en met name KLM als grootste speler op die markt heeft een aanzienlijk aandeel in de CO₂-uitstoot in Nederland. De Staat laat volgens Greenpeace tot op heden na klimaatbeschermende maatregelen te nemen die specifiek betrekking hebben op de luchtvaartsector, terwijl ook de luchtvaartsector haar steentje aan de gestelde reductiedoelen moet bijdragen. De thans aan KLM verstrekte financiële steun moet naar de mening van Greenpeace worden aangemerkt als een fossiele brandstof-subsidie. De aan deze steun verbonden voorwaarden op het gebied van duurzaamheid hebben volgens Greenpeace weinig om het lijf en dragen onvoldoende bij aan het behalen van

zowel de doelstellingen van het Klimaatakkoord van Parijs als de daarop gebaseerde nationale doelstellingen. In de Urgenda-zaak heeft de Hoge Raad op 20 december 2019 geoordeeld dat op de Staat op grond van de artikelen 2 en 8 EVRM een positieve verplichting rust tot het treffen van maatregelen ter voorkoming van een risico op gevaarlijke klimaatverandering. De Staat voldoet niet aan die positieve verplichting. Greenpeace stelt dat zij kan vorderen dat de Staat voldoet aan deze positieve verplichting, gelet op het bepaalde in artikel 3:296 BW. Die verplichting geldt ook jegens haar, aangezien zij als belangenorganisatie opkomt voor het algemeen belang de natuur en het klimaat te beschermen tegen de negatieve gevolgen van menselijk handelen. De Staat dient het zijne te doen om de door KLM veroorzaakte CO₂-uitstoot te beperken en hem komt naar de mening van Greenpeace slechts een zeer beperkte beleidsvrijheid toe. Door niet het zijne te doen schendt de Staat volgens Greenpeace bovendien de zorgplicht die volgens ongeschreven recht op hem rust althans maakt hij zich schuldig aan gevaarzetting, hetgeen eveneens (ook jegens Greenpeace) onrechtmatig is.

3.3. De Staat voert verweer, dat hierna, voor zover nodig, zal worden besproken.

4 De beoordeling van het geschil

- 4.1. Greenpeace verzet zich niet tegen het verlenen van staatsteun aan KLM. Het is Greenpeace uitsluitend te doen om de voorwaarden die de Staat aan het Steunpakket heeft verbonden c.q. in de toekomst zal verbinden, die in de ogen van Greenpeace tekortschieten. In deze kortgedingprocedure moet de vraag worden beantwoord of op de Staat een rechtens afdwingbare verplichting rust aan het Steunpakket en eventuele toekomstige steunmaatregelen voorwaarden te verbinden die zien op het verminderen van de CO₂-uitstoot van KLM in de door Greenpeace genoemde mate.
- 4.2. Bij de beantwoording van deze vraag dient als uitgangspunt te worden genomen dat het aan KLM verstrekte Steunpakket onderdeel vormt van een groot aantal economische steunmaatregelen dat de Staat heeft menen te moeten nemen om de gevolgen van de coronacrisis voor onder meer de werkgelegenheid en de Nederlandse economie te verzachten. Bij het in het kader van een ongekende crisissituatie nemen van dergelijke maatregelen komt aan de Staat een grote mate van beleidsvrijheid toe. Dergelijke besluiten van de Staat zijn voortdurend onderwerp van politiek debat en afwegingen op dit gebied behoren bij uitstek tot het domein van de uitvoerende macht. Dit brengt met zich dat de civiele rechter – en te meer de civiele rechter in kort geding – zich terughoudend dient op te stellen bij de beoordeling van de rechtmatigheid van het handelen van de Staat in dat verband. Er is slechts ruimte voor een marginale toetsing, waarbij eerst aanleiding voor rechterlijk ingrijpen bestaat als evident is dat de Staat in redelijkheid niet tot voor het gevoerde beleid heeft kunnen kiezen, bijvoorbeeld omdat hij daarmee een op hem rustende (positieve) rechtsplicht schendt.
- 4.3. Vaststaat dat de Staat op het gebied van duurzaamheid en leefbaarheid diverse voorwaarden aan het Steunpakket heeft verbonden. De Staat is naar het voorlopig oordeel van de voorzieningrechter niet gehouden voorwaarden aan het Steunpakket te verbinden, die erop neer komen dat het KLM wordt verplicht de door Greenpeace verlangde CO₂-emissiereductie te bewerkstelligen. Greenpeace verwijst ter onderbouwing van het bestaan van de door haar gestelde CO₂-emissiereductieverplichting naar de VN-klimaatverdragen, meer in het bijzonder het Klimaatakkoord van Parijs, en de uitspraak van de Hoge Raad in de Urgenda-zaak. Met de Staat is de voorzieningenrechter voorshands van oordeel dat het bestaan van een dergelijke verplichting niet op grond van de klimaatverdragen en de Urgenda-uitspraak kan worden aangenomen. Daartoe is het volgende van belang.
- 4.4. Niet ter discussie staat dat KLM geen binnenlandse vluchten uitvoert. De CO₂-emissie van KLM is

daarmee voor het overgrote deel toe te schrijven aan de door haar uitgevoerde internationale oftewel grensoverschrijdende vluchten naar landen binnen de Europese Unie (EU), landen die niet tot de EU behoren maar wel deel uitmaken van de Europese Economische Ruimte (EER) en landen die daar buiten liggen. De in de vanaf 1992 gesloten klimaatverdragen neergelegde emissiereductiedoelstellingen hebben geen betrekking op de door de grensoverschrijdende luchtvaart veroorzaakte emissies van broeikasgassen. In het in 1997 bij het VN-Klimaatverdrag van 1992 aangenomen Kyoto Protocol is vastgelegd dat voor de reductie van de emissies van broeikasgassen van de grensoverschrijdende luchtvaart zal worden samengewerkt met de VN-organisatie voor de burgerluchtvaart (ICAO). Reden hiervoor was dat de toerekening van deze emissies aan individuele landen als te complex werd beschouwd. In de richtlijnen van het International Panel on Climate Change (IPCC) is dit uitgangspunt bevestigd en is de verantwoordelijkheid voor deze grensoverschrijdende uitstoot aan de ICAO toebedeeld. De nationale bijdragen, waartoe de deelnemende landen zich op grond van het Klimaatakkoord van Parijs hebben verplicht en waar Greenpeace zich op beroept, hebben dan ook uitsluitend betrekking op het terugdringen van binnenlandse emissies en omvatten dus niet mede de emissies als gevolg van grensoverschrijdende luchtvaart. Dit betekent dat aan deze klimaatverdragen geen op de Staat rustende, concreet geformuleerde en opgelegde emissiereductieverplichting voor wat betreft de emissie van de grensoverschrijdende luchtvaart kan worden ontleend. Uit het Urgenda-arrest volgt deze verplichting evenmin. In dit arrest heeft de Hoge Raad de Staat bevolen om het gezamenlijke volume van de jaarlijkse Nederlandse emissie van broeikasgassen zodanig te beperken dat dit volume eind 2020 minimaal 25% lager is ten opzichte van het jaar 1990. Dit reductiebevel ziet uitsluitend op de uitstoot van broeikasgassen in Nederland en is daarmee volledig in overeenstemming met het hiervoor geschetste verdragsrechtelijke uitgangspunt dat de reductie van de emissies van grensoverschrijdende luchtvaart in internationaal verband (via de ICAO) dient te worden gerealiseerd.

- 4.5. De ICAO heeft middels een resolutie onder meer als doelstelling geformuleerd de CO₂-uitstoot van de internationale burgerluchtvaart in 2050 met 50% te reduceren ten opzichte van 2005 en CO₂-neutraal te groeien vanaf 2020. In 2016 heeft de ICAO beslist de jaarlijkse toename van de CO₂-uitstoot van de internationale burgerluchtvaart te compenseren door middel van de gefaseerde introductie vanaf 2021 van een Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA). Met dit systeem wordt het surplus aan CO₂-uitstoot boven het niveau van 2020 gecompenseerd met de aankoop van emissierechten die worden gecreëerd door investeringen in duurzame projecten. Ter ondersteuning van de ICAO bij het tot stand brengen van maatregelen gericht op de beheersing van de uitstoot van broeikasgassen door de luchtvaart, is door de Europese Gemeenschap middels een richtlijn besloten dat met ingang van 1 januari 2012 de uitstoot als gevolg van grensoverschrijdende vluchten tussen luchthavens binnen de EER onder het bereik van het Europese emissiehandelssysteem (EU-ETS) vallen. Op grond van dit systeem gelden emissieplafonds die jaarlijks worden verlaagd en een gezamenlijke emissiereductiedoelstelling in 2020 van 21% ten opzichte van 2005 en in 2030 van 43% ten opzichte van 2005.
- 4.6. De door Greenpeace verlangde aan KLM op te leggen CO₂-emissiereductie behelst een verdergaande reductie dan in voormeld internationaal verband voor de grensoverschrijdende luchtvaart is afgesproken. Nu over een dergelijke emissiereductie in internationaal verband geen consensus bestaat, kan op basis van de in dit verband gemaakte internationale afspraken evenmin een verplichting voor de Staat worden aangenomen om de door Greenpeace verlangde emissiereductie als voorwaarde aan het Steunpakket te verbinden. Het stellen van die voorwaarde aan uitsluitend KLM zou tot gevolg hebben dat KLM ten opzichte van haar internationale concurrenten, voor wie die voorwaarde niet zal gelden, in een slechtere positie zou komen te verkeren. Dit is nu juist een effect dat moet worden voorkomen door in internationaal verband tot het bindend afspreken van reductieverplichtingen te komen. Dat Greenpeace kritisch is over de doelen die tot op heden in internationaal verband zijn gesteld om de uitstoot van broeikasgassen door de internationale luchtvaart te beperken en de resultaten die op dit gebied

zijn behaald, valt te begrijpen. Aan de voorzieningenrechter komt echter niet de bevoegdheid toe om in het internationale besluitvormingsproces in te grijpen. Ten overvloede tekent de voorzieningenrechter in dit verband nog aan dat ook als het bestaan van een dergelijke internationale emissiereductieafspraken wel had kunnen worden aangenomen, de Staat er terecht op heeft gewezen dat hem ook in dat geval een grote mate van beleidsvrijheid zou toekomen in de keuze van te nemen concrete nationale maatregelen ter naleving van die afspraak. Ook in dat geval zou de vordering van Greenpeace dus niet zonder meer toewijsbaar zijn geweest. Maar, als overwogen, aan een rechterlijke beoordeling op dit punt wordt niet toegekomen.

- 4.7. De Staat heeft ten slotte met juistheid opgemerkt dat de aan het Steunpakket verbonden voorwaarden op het gebied van duurzaamheid en leefbaarheid volledig aansluiten bij en zelfs op sommige punten verdergaan dan de klimaatdoelstellingen die in internationaal verband voor de grensoverschrijdende luchtvaart zijn afgesproken. Om die reden is – voor zover dit door Greenpeace is beoogd – er ook geen grond om anderszins in de gestelde klimaatvoorwaarden in te grijpen. De door de Staat gestelde voorwaarden vinden hun grondslag in diverse in overeenstemming met voormelde internationale afspraken genomen Nederlandse maatregelen om de CO₂-emissie van de Nederlandse internationale luchtvaart te reduceren. Het in 2018 door twintig in Nederland opererende luchtvaartmaatschappijen, transportbedrijven en kennisinstellingen opgestelde Actieplan 'Slim en Duurzaam' stelt tot doel de CO₂-uitstoot van de Nederlandse internationale luchtvaart in 2030 te hebben verlaagd naar het niveau van 2005 en de CO₂-uitstoot van grondgebonden luchtvaartactiviteiten in 2030 te hebben gereduceerd tot nul. In het Ontwerpakoord Duurzame Luchtvaart van februari 2019 stellen de betrokken partijen zich tot doel om a) vanaf 2020 CO₂-neutraal te vliegen, b) de CO₂-uitstoot in 2030 overeenkomstig de ambitie uit het actieplan 'Slim en Duurzaam' terug te brengen naar het niveau van 2005 en c) een CO₂-emissiereductie van 50% te bewerkstelligen in 2050 ten opzichte van 2005. Uit de Ontwerp-Luchtvaartnota blijkt ten slotte dat het kabinet de in het Ontwerpakoord Duurzame Luchtvaart voor de Nederlandse internationale luchtvaart geformuleerde doelstellingen overneemt en zich tot doel stelt de internationale luchtvaart in 2070 CO₂-neutraal te maken.
- 4.8. De vorderingen van Greenpeace zijn, ook als – zoals door de Staat is betwist – het vereiste spoedeisend belang bij die vorderingen kan worden aangenomen en de positie van derden niet aan toewijzing in de weg staat, wegens het blijkens het voorgaande ontbreken van een rechtens afdwingbare (positieve) verplichting van de Staat tot het verbinden van de door Greenpeace verlangde klimaatvoorwaarde aan de aan KLM verleende staatssteun, niet toewijsbaar.
- 4.9. Greenpeace zal, als de in het ongelijk gestelde partij, worden veroordeeld in de kosten van dit geding.

5 De beslissing

De voorzieningenrechter:

- 5.1. wijst het gevorderde af;
- 5.2. veroordeelt Greenpeace om binnen veertien dagen nadat dit vonnis is uitgesproken de kosten van dit geding aan de Staat te betalen, tot dusverre aan de zijde van de Staat begroot op € 1.636,--, waarvan € 980,-- aan salaris advocaat en € 656,-- aan griffierecht;
- 5.3. bepaalt dat Greenpeace bij gebreke van tijdige betaling de wettelijke rente over de proceskosten verschuldigd is;

5.4. verklaart deze kostenveroordeling uitvoerbaar bij voorraad.

Dit vonnis is gewezen door mr. H.J. Vetter en in het openbaar uitgesproken op 9 december 2020.

mw