



Vlaams
Parlement

ingediend op **1315** (2017-2018) – Nr. 1
23 oktober 2017 (2017-2018)

Voorstel van resolutie

van Joris Vandenbroucke, Bruno Tobback en Johan Danen

betreffende het verduurzamen
van buitenlandse dienstverplaatsingen
bij de Vlaamse overheid

TOELICHTING

1. Duurzaam reizen nog niet voor morgen?

Als er één sector is waarvoor de uitstoot van broeikasgassen de komende jaren in alle scenario's toeneemt, dan is het die van het transport, zowel over land, over zee als in de lucht. In de Europese Unie zorgen directe¹ emissies uit de luchtvaartsector voor 3% van de broeikasgasuitstoot. Mondiaal gaat het over 2%. Als de luchtvaartsector een land was, zou het in de top 10 van grootste uitstoters staan, met emissies die even hoog zijn als die van de 129 minst vervuilende landen samen.² De sector is verantwoordelijk voor 4,9% van de door de mens veroorzaakte klimaatverandering en de uitstoot ervan is de laatste 20 jaar meer dan verdubbeld.³ Die trend zal zich nog doorzetten: volgens de internationale burgerluchtorganisatie ICAO (International Civil Aviation Organization) zullen de emissies bij ongewijzigd beleid met 300% stijgen tegen 2050.⁴

Toch slaagt de sector er al jaren in om te ontsnappen aan zo goed als elke regulering van zijn uitstoot. Ook in het Klimaatakkoord van Parijs⁵ komt het woord 'luchtvaart' niet voor.⁶ Aangezien de uitstoot van de luchtvaartsector niet aan één specifiek land kan worden toegewezen, is die ook niet vervat in de 'nationally determined contributions' (NDC's) die alle landen hebben ingediend in het kader van het Akkoord van Parijs. De luchtvaart en de scheepvaart zijn de enige twee sectoren die niet onder het Akkoord van Parijs vallen. De natiestaten opteerden ervoor om het emissiebeleid van de internationale burgerluchtvaart en scheepvaart respectievelijk in de ICAO en de IMO (International Maritime Organization) te reguleren.

De luchtvaartsector ontsnapt niet alleen aan het Akkoord van Parijs, maar wordt ook vrijgesteld van belastingen op brandstof en btw. In een opiniebijdrage verwoordde Europees parlamentslid Bart Staes die vreemde constructie als volgt: "De sector bevindt zich historisch gezien in een soort parallel universum als het gaat om bijdragen om klimaatverandering tegen te gaan: de sector leverde géén bijdrage. Vliegmaatschappijen konden opereren in een wereld waar ze geen belasting op kerosine moeten betalen, niet BTW-plichtig zijn, geen wettelijke normen kennen rond brandstof-efficiëntie en geen enkele CO₂ uitstoot-beperking kennen."⁷ De externe kosten wegen ook niet mee in de prijs van vliegtuigtickets, waardoor de maatschappelijke kosten veel groter zijn dan wat de ticketprijs doet uitschijnen.

De mate waarin de luchtvaart tot nog toe werd ontzien, blijkt uit het rapport Internalisering van externe kosten van transport in Vlaanderen: actualisering 2016, dat in opdracht van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) werd uitgevoerd. Volgens dat onderzoek internaliseert de luchtvaartsector voor personen op korte afstand momenteel 8% van zijn externe kosten (die hoofdzakelijk bestaan uit milieu- en geluidskosten). Voor langeafstandsvluchten gaat het om amper 2%. Als die cijfers worden afgezet tegen de steeds verder oplopende vliegbewegingen en passagiersaantallen, blijkt dus dat steeds meer (externe) kosten worden

¹ Indirecte effecten, zoals die van NOx-emissies, zijn niet in de cijfers vervat. Volgens het IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) is de totale impact van de luchtvaart nog twee tot vier keer groter dan louter het effect van de CO₂-emissies. En die berekening houdt dan nog geen rekening met de potentieel zeer significante effecten van cirruswolken.

² https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/WP/wp_209_en.pdf.

³ <https://www.transportenvironment.org/what-we-do/aviation>.

⁴ https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation_en.

⁵ De Klimaatconferentie van Parijs (2015 United Nations Climate Change Conference), ook wel COP21 of CMP11, werd georganiseerd door het UNFCCC (United Nations Framework Convention on Climate Change), en vond plaats van 30 november tot 12 december 2015 in de Franse hoofdstad Parijs. De conferentie leidde tot de Overeenkomst van Parijs, die op 22 april 2016 door 174 landen werd ondertekend.

⁶ http://unfccc.int/files/essential_background/convention/application/pdf/english_paris_agreement.pdf.

⁷ [https://www.mo.be/opinie/vliegverkeer-stoot-meer-CO₂-uit-dan-129-landen-met-de-laagste-uitstoot-samen-dat-moet-stoppen](https://www.mo.be/opinie/vliegverkeer-stoot-meer-CO2-uit-dan-129-landen-met-de-laagste-uitstoot-samen-dat-moet-stoppen).

afgewenteld op onze maatschappij en planeet, en worden doorgeschoven naar toekomstige generaties. In het voorstel van resolutie betreffende een sterk Vlaams klimaatbeleid, aangenomen door het Vlaams Parlement op 23 november 2016 (*Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 992/1), werd er dan ook bij de Europese Unie op aangedrongen om luchtvaart ten minste 'volwaardig' op te nemen in het stelsel van de CO₂-emissiehandel.

Na jarenlang te hebben gewacht op maatregelen van de ICAO besloot de EU in 2008 om vanaf 2012 de emissies van alle vluchten van en naar Europa op te nemen in het Europese ETS (emissions trading scheme). Na internationale druk werd het bereik van dat schema al snel gereduceerd tot intra-EU-vluchten. Concreet komt de maatregel erop neer dat voor de uitstoot van CO₂ tijdens vluchten binnen de EU, emissierechten moeten worden voorgelegd. Luchtvaartmaatschappijen krijgen vandaag evenwel 82% van hun emissierechten gratis en betalen dus maar 18% zelf. De hoeveelheid emissierechten neemt voor de luchtvaart ook niet af (de 'cap', het plafond voor de totale hoeveelheid emissies, bleef constant op -5% ten opzichte van het niveau van 2004-2006⁸), terwijl dat voor andere sectoren wél het geval is.

Het Europees Parlement heeft op woensdag 13 september 2017 een pakket aan maatregelen goedgekeurd waardoor Europese luchtvaartmaatschappijen vanaf 2021 meer zullen moeten betalen voor hun CO₂-uitstoot. Vanaf 2021 zouden ze 50% van hun emissierechten zelf moeten betalen en komt er ook een jaarlijkse vermindering van hun emissierechten. Over dat pakket moet wel nog worden onderhandeld met de Europese lidstaten (de Europese Raad) en de uitkomst van die onderhandelingen is dus nog onzeker.

Intussen wordt eindelijk ook bij de ICAO aan een deal gewerkt. Het marktmechanisme CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) moet de uitstoot stabiliseren tot op het niveau van 2020 doordat luchtvaartmaatschappijen uitstoot boven dat niveau moet compenseren. Er zijn echter nog twee hete hangijzers in het mechanisme: CORSIA zal pas vanaf 2027 verplicht worden, en de details over de manier waarop er dan gecompenseerd moet worden en hoe 'double counting'⁹ vermeden kan worden, werden nog niet afgeklopt.¹⁰ Bovendien staat een dergelijk mechanisme toe dat de luchtvaart blijft groeien, zolang de uitstoot elders maar gecompenseerd wordt.

In het licht van de COP21-doelstelling – het bereiken van een balans tussen de uitstoot en opname van emissies tegen de tweede helft van deze eeuw, en het streven naar een beperking van de opwarming met 1,5°C – zijn al die maatregelen 'too little, too late'. Volgens een studie van het Europees Parlement wijkt het ICAO-doel om de emissies te stabiliseren op het niveau van 2020, 55% af van de temperatuurdoelstelling van het Akkoord van Parijs.¹¹ Een sterke reductie van de uitstoot van het vliegverkeer (en dus ook een aanpassing van ons vlieggedrag) dringt zich dan ook op. Voor de werkelijk niet-vermijdbare uitstoot moet het principe 'de vervuiler betaalt' gehanteerd worden. De indieners van dit voorstel van resolutie stellen voor om de klimaatgerelateerde uitstoot van de vliegtuigreis te berekenen en te compenseren door het storten van een bijdrage aan klimaatgerelateerde projecten (zie verder).

⁸ In het ETS-systeem worden elk jaar uitstootrechten uit de markt gehaald, zodat ook de emissies moeten dalen. De zogenaamde cap vermindert het aantal uitstootrechten sinds 2013 met 1,74% per jaar (vanaf 2021 zal dat 2,2% per jaar zijn). De luchtvaartsector is echter niet onderhevig aan die cap: het aantal uitstootrechten voor de sector is gefixeerd. De cap van de luchtvaartsector vertegenwoordigt 5% minder ton CO₂-equivalent dan de gemiddelde uitstoot van de luchtvaart in de periode 2004-2006.

⁹ Het gaat hier om het dubbel tellen van de emissiereductie die het project teweegbrengt, bijvoorbeeld doordat het land waar het project uitgevoerd wordt, de emissiereductie van dat project ook zelf meetelt in zijn NDC onder het Akkoord van Parijs.

¹⁰ <https://www.transportenvironment.org/what-we-do/aviation/aviation-ets>.

¹¹ https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2016_09_ICAO_Just_what_is_going_on_FINAL_0.pdf.

2. Vijf keer per werkdag op het vliegtuig

Het aantal vluchtbewegingen en het aantal passagiers nemen de jongste jaren een hoge vlucht. In 2016 waren de zes Belgische luchthavens (Antwerpen, Brussels Airport, Brussels South Charleroi Airport, International Airport Kortrijk-Wevelgem, Luchthaven Luik-Bierset en Internationale Luchthaven Oostende-Brugge) goed voor 438.331 vliegtuigbewegingen en een slordige 30 miljoen passagiers.¹²

Ook de Vlaamse overheid zelf maakt zeer regelmatig gebruik van het vliegtuig, wat blijkt uit het antwoord van minister-president Geert Bourgeois op een parlementaire schriftelijke vraag.¹³ Zo maakten de leden van de Vlaamse Regering in 2016 41 keer gebruik van een lijnvlucht. Ook bij de departementen en administraties die onder de functionele bevoegdheden van de Vlaamse ministers vallen, werd in 2016 veel gereisd met het vliegtuig, zoals mag blijken uit de onderstaande tabel.¹⁴

Beleidsdomein	Aantal vliegtuigreizen	Kostprijs tickets (in euro's)
Kanselarij en Bestuur	40	24.558
Financiën en Begroting	1	674
Internationaal Vlaanderen	277	182.043,81
Economie, Wetenschap en Innovatie	143	6.3012
Onderwijs en Vorming	82	25.245
Welzijn, Volksgezondheid en Gezin	27	23.349
Cultuur, Jeugd, Sport & Media	33	22.770
Werk en Sociale Economie	69	33.687
Landbouw en Visserij	68	26.293
Mobiliteit en Openbare Werken	170	161.555
Omgeving	335	119.637
TOTAAL	1.245	682.828

Uit de cijfers blijkt dat de Vlaamse overheid (inclusief de Vlaamse Regering) gemiddeld vijf keer per werkdag gebruikmaakt van het vliegtuig voor een (buitenlandse) dienstverplaatsing. Die vele buitenlandse dienstreizen kunnen ongetwijfeld zinvol zijn en werpen zeker hun vruchten af, maar onder andere

¹² Cijfers van de Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit, https://mobilit.belgium.be/nl/luchtvaart/luchthavens_en_luchtvaartterreinen/statistieken.

¹³ Gecoördineerd antwoord van minister-president Geert Bourgeois op schriftelijke vraag nr. 431 van Joris Vandenbroucke van 7 september 2017.

¹⁴ Zelf geredigeerde tabel op basis van het antwoord op schriftelijke vraag nr. 431. De cijfers geven inzicht in het aantal vliegtuigreizen naar het buitenland die de Vlaamse ministers, hun kabinetsmedewerkers en personeelsleden van de Vlaamse administratie (departementen, intern verzelfstandigde agentschappen en publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschappen) voor dienststopdrachten in 2016 gemaakt hebben. Als daarbij ook derden betrokken waren voor wie de Vlaamse overheid de verplaatsingskosten (deels) betaald heeft, zijn die mee opgenomen in het overzicht.

in het licht van de klimaatambities die de Vlaamse Regering zélf nastreeft (het naleven van de EU-2020-doelstellingen en het uittekenen van een koers die in overeenstemming is met het EU-langetermijnperspectief van -80-95% CO₂ tegen 2050), lijkt het de indieners van dit voorstel van resolutie cruciaal om die verplaatsingen naar het buitenland wel op de meest duurzame manier te organiseren. Die ambitie zou moeten worden omarmd door de volledige Vlaamse overheid, dus niet alleen door leden van de Vlaamse Regering en bij uitbreiding door de ministeriële kabinetten.

Uit de cijfers van de minister-president menen de indieners van dit voorstel van resolutie te mogen opmaken dat de reflex om een vliegtuigreis te vervangen door een treinreis, vandaag duidelijk onvoldoende in de Vlaamse administratie is ingebakken. Het gebeurt wel, zoals blijkt uit het antwoord van de minister-president op een schriftelijke vraag¹⁵, maar niet systematisch.

Uit de gegevens die de minister-president heeft verstrekt, blijkt immers dat in 2016 voor bestemmingen als Parijs, Londen, Frankfurt, Düsseldorf, Rotterdam en Keulen dikwijls voor het vliegtuig werd gekozen terwijl die steden minstens zo vlot bereikbaar zijn met de trein. Een treinreis is evenwel veel duurzamer.

Uit de cijfers blijkt dat duurzaamheid geen vast criterium is bij het organiseren van buitenlandse dienstverplaatsingen. Het huidige kader zit vervat in een omzendbrief uit 2009.¹⁶ Daarin staat dat bij de keuze voor de meest verantwoorde vervoersmodus, criteria als kostprijs, snelheid en veiligheid van belang zijn. Volgens de minister-president is de opsomming in de omzendbrief louter 'exemplarisch' bedoeld. "De autoriserende lijnmanager kan derhalve ook het criterium van de duurzaamheid mee in ogenschouw nemen bij de keuze van het meest verantwoorde vervoermiddel.", aldus de minister-president. Duurzaamheid is met andere woorden geen vast onderdeel van het afwegingskader voor het organiseren van buitenlandse dienstreizen. De minister-president geeft verder nog mee dat er op korte termijn geen initiatieven zullen worden genomen om de omzendbrief over buitenlandse dienstreizen te wijzigen.¹⁷

Het Facilitair Bedrijf heeft in september 2017 met een externe partner een nieuw raamcontract voor de organisatie van dienstreizen gesloten. In dat contract is de mogelijkheid ingebouwd om de CO₂-uitstoot van een vliegreis te compenseren, conform het principe 'de vervuiler betaalt'. Maar voor de entiteiten van de Vlaamse overheid is zowel het toepassen van die compensatiemogelijkheden als het gebruikmaken van dat raamcontract geheel vrijblijvend.¹⁸

De indieners van dit voorstel van resolutie menen dat de Vlaamse Regering (en bij uitbreiding de hele Vlaamse overheid) hier kansen laat liggen. In het Actieplan Mobiliteit, dat past in het Klimaatplan Vlaamse overheid, staat dat de Vlaamse overheid in haar mobiliteitsgedrag wil kiezen voor het meest duurzame vervoersmiddel en dat ze verplaatsingen ook wil voorkomen door zich anders te organiseren. Buitenlandse reizen met de trein of het vliegtuig vallen echter vreemd genoeg buiten het bereik van dat actieplan: "Op dit moment (voor periode 2016-2020) wordt de scope niet verder uitgebreid met andere voertuigen (...) of naar emissies die plaatsvinden in bronnen waarover de Vlaamse overheid geen rechtstreekse controle heeft zoals het woon-werkverkeer van het personeel of de dienstreizen die

¹⁵ Gecoördineerd antwoord van minister-president Geert Bourgeois op schriftelijke vraag nr. 155 van Vlaams volksvertegenwoordiger Chris Janssens van 27 januari 2017.

¹⁶ Het gaat om omzendbrief DVO/BZ/P&O/2009/12 van 22 december 2009 betreffende de vergoedingen voor buitenlandse dienstreizen. Die omzendbrief is raadpleegbaar op https://overheid.vlaanderen.be/OMZ_DVO_2009_12.

¹⁷ Gecoördineerd antwoord van minister-president Geert Bourgeois op schriftelijke vraag nr. 431 van Joris Vandenbroucke van 7 september 2017.

¹⁸ Gecoördineerd antwoord van minister-president Geert Bourgeois op schriftelijke vraag nr. 431 van Joris Vandenbroucke van 7 september 2017.

niet met dienstvoertuigen gebeuren (bijvoorbeeld dienstreizen met privéwagens personeel, buitenlandse reizen met trein of vliegtuig).". Een mogelijke uitbreiding van het bereik van het actieplan staat pas na 2020 op de agenda: "Om een mogelijke uitbreiding van de scope na 2020 voor te bereiden, zullen in het kader van dit actieplan eerste stappen gezet worden voor gegevensinzameling i.v.m. andere voertuigen dan dienstvoertuigen, met betrekking tot het woon-werkverkeer en met betrekking tot dienstreizen."¹⁹ Om de scope van het actieplan te verruimen is echter geen uitgebreide gegevensverzameling nodig. Er moet gewoon een helder kader komen dat duurzaamheid een volwaardige plaats geeft als criterium in de richtlijnen voor (buitenlandse) dienstreizen en dat bindend wordt voor alle entiteiten van de Vlaamse overheid.

3. Enkele Europese best practices in vogelvlucht

De regelgeving over de uitstoot van de internationale luchtvaart schiet vandaag nog schromelijk tekort. De externe kosten worden totaal niet geïnternaliseerd. Er zitten een aantal nieuwe mechanismen in de pijplijn, maar ook die zullen op zichzelf niet volstaan om de ambitie van het Akkoord van Parijs waar te maken. Tal van Europese landen hebben net om die reden zelf een kader uitgewerkt voor het verminderen van de uitstoot van de eigen (buitenlandse) dienstreizen. Ze verminderen de uitstoot door reizen te vermijden, door hun reizen op een andere manier te organiseren of door de CO₂-uitstoot te compenseren op basis van het principe 'de vervuiler betaalt'. De lijst van buitenlandse best practices hieronder is verre van exhaustief, maar ze bevat enkele illustratieve voorbeelden:

- in Nederland past het beleid rond duurzame dienstreizen in een meer algemene doelstelling om 100% duurzaam in te kopen. Specifiek voor buitenlandse dienstreizen geldt dat bestemmingen die op minder dan zes uur (enkele reis) per trein bereikbaar zijn, ook met de trein worden afgelegd. Als er toch gevlogen moet worden, dan compenseert de volledige Rijksoverheid haar dienstreizen via duurzame energieprojecten, ontwikkeld volgens de Gold Standard van de Climate Neutral Group;²⁰
- de Duitse federale overheid hanteert voor haar dienstreizen het principe 'vermijden – reduceren – compenseren'. Concreet wordt voor alle werkreizen dus eerst onderzocht of ze wel noodzakelijk zijn. Zo wordt meer gebruikgemaakt van videoconferenties en telefonische meetings. Als er toch gereisd moet worden, dan krijgt de trein de voorkeur. En als de bestemming echt alleen met de auto of met het vliegtuig bereikt kan worden, worden de emissies gecompenseerd. Emissies van autoreizen worden berekend op basis van brandstofverbruik en brandstofspectifieke emissie-eigenschappen. Bij vliegtuigreizen wordt ook de niet-CO₂-impact van onder meer waterdamp, stikstofdioxide en roetdeeltjes opgenomen. De Deutsche Emissionshandelsstelle, de Duitse emissiehandelautoriteit, berekent voor de overheid de emissies, selecteert de klimaatprojecten en koopt de certificaten via het Clean Development Mechanism van de Verenigde Naties. Daarbij wordt gekeken of de projecten additioneel zijn, alsook wat de toegevoegde waarde is voor de deelnemende landen (zoals lokale jobcreatie, biodiversiteitsbehoud, gezondheidszorg). Alle projecten zijn mitigatieprojecten;^{21 22}
- Noorwegen compenseert de uitstoot van broeikasgassen die zijn overheidspersoneel veroorzaakt bij buitenlandse vluchten. Het koopt daarvoor certificaten van projecten die bijdragen aan de vermindering van emissies. Het

¹⁹ http://www.vlaamseklimaatop.be/sites/default/files/atoms/files/VR_2016_1507_DOC.0887_1BIS_Klimaat_Actieplan_Mobiliteit%28inc.-bijlagen%29_0.pdf.

²⁰ <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2009/06/25/duurzaam-inkopen-overheid-kan-nu-echt-van-start> en <https://greenseat.nl/nieuws/page/27>.

²¹ Mitigatie is een klimaatbeleid dat erop gericht is de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen. Het gaat dus niet om zogenaamde adaptatieprojecten, die een aanpassing aan huidige of toekomstige klimaateffecten beogen.

²² <https://www.dehst.de/EN/carrying-out-climate-projects/carbon-offsetting/business-trips-of-the-german-government/business-trips-of-the-german-government-node.html>.

- gaat voornamelijk om projecten voor de aanplanting van bossen en investeringen in groene technologie;²³
- het Verenigd Koninkrijk compenseert vliegtuigreizen van de overheid sinds 2006 via het Government Carbon Offsetting Fund (GCOF);²⁴
 - bij het Europees Parlement past het beleid rond dienstreizen in de doelstelling om 100% klimaatneutraal te zijn. Sinds 2011 wordt de uitstoot van officiële dienstreizen van medewerkers gecompenseerd. Sinds 2015 wordt ook de uitstoot van vliegtuigreizen van parlementsleden tussen hun woonplaats en Brussel of Straatsburg gecompenseerd.²⁵

4. De drie V's – naar een getrappt kader voor het organiseren van buitenlandse dienstreizen: vermijden, verminderen of de vervuiler betaalt

In de Vlaamse Klimaatresolutie wordt de meerwaarde van het opnemen van een internationale voortrekkersrol benadrukt en het Klimaatplan Vlaamse overheid bevat de duidelijke ambitie van de Vlaamse overheid om ook zelf een voorbeeldrol te spelen. Dat duurzaamheid geen vast onderdeel vormt van het afwegingskader voor het organiseren van (buitenlandse) dienstreizen, staat in schril contrast daarmee.

Met dit voorstel van resolutie schuiven de indieners een getrappt afwegingskader naar voren. Alle entiteiten van de Vlaamse overheid zijn verplicht om dat kader toe te passen bij het plannen van dienstreizen. Het bestaat uit drie stappen, de drie V's: vermijden, verminderen, de vervuiler betaalt.

Het voorstel gaat dus verder dan het louter compenseren van de uitstoot van (buitenlandse) dienstreizen. Compensatie is immers geen zaligmakend mechanisme. Het is niet eenvoudig om de precieze impact van een compensatieproject te berekenen, noch om de juiste CO₂-prijs te bepalen.²⁶ De Vlaamse overheid moet dan ook verder gaan dan louter te betalen voor projecten die op andere plaatsen de uitstoot verminderen. De overheid moet ook echt haar verantwoordelijkheid nemen en het eigen gedrag aanpassen zodat ook haar uitstoot kleiner wordt.

Het getrapte kader voor (buitenlandse) dienstreizen kan er als volgt uitzien:

- 1) Vermijden van de uitstoot
In eerste instantie moet telkens de analyse worden gemaakt of een dienstreis wel noodzakelijk is. Biedt de reis wel degelijk een meerwaarde die in verhouding staat tot de uitstoot die de reis veroorzaakt? Het advies is om maximaal in te zetten op de moderne communicatietechnologieën (zoals livestreaming, conference calls enzovoort)
- 2) Verminderen van de uitstoot
Heel wat bestemmingen in Europa zijn vlot en comfortabel bereikbaar met de trein. Steeds meer hogesnelheidstreinen bieden vandaag wifi aan, waardoor reistijd ook werktijd kan zijn. De indieners van dit voorstel van resolutie stellen dan ook voor om, zoals in Nederland, een tijds criterium in te voeren voor buitenlandse dienstreizen. Als de bestemming op minder dan zes uur (enkele reis) per trein kan worden bereikt, dan moet de dienstreis ook per trein worden afgelegd.
- 3) Vervuiler betaalt voor de niet-vermijdbare uitstoot
Als de dienstreis noodzakelijk is en de bestemming op meer dan zes uur reizen met de trein ligt, dan moet de uitstoot van die niet-vermijdbare vliegtuigreis gecompenseerd worden. Daarbij moeten we opletten dat het principe van

²³ <http://news.bbc.co.uk/2/hi/europe/6225677.stm>.

²⁴ <http://www.nytimes.com/2007/01/02/business/worldbusiness/02iht-green.4081683.html?mcubz=0>.

²⁵ <http://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20160725IPR37803/european-parliament-to-offset-its-2015-carbon-emissions>.

²⁶ http://dev.ulb.ac.be/ceese/ABC_Impacts/documents_abc/workshop_6_May_minutes.pdf.

'de vervuiler betaalt' in de praktijk niet neerkomt op 'de betaler vervuilt'. Het is immers niet zo dat projecten voor de compensatie van de CO₂-uitstoot, die uitstoot 100% 'neutraliseren'.²⁷ Betalen om te compenseren mag geen vrijgeleide worden om te vervuilen.

Er is een waaier aan aanbieders op de markt van compensatiemechanismen en projecten. Die aanbieders houden er diverse berekeningswijzen op na, al dan niet gevalideerd op basis van verschillende standaarden, om het bedrag voor de te compenseren klimaatschade te bepalen en om de projecten te kiezen die met het compensatiebedrag ondersteund moeten worden.

De indieners stellen voor dat de Vlaamse Regering aan de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) de opdracht geeft om een methode vast te leggen voor een correcte compensatieberekening. Verder vragen de indieners dat de bedragen voor de compensatie van de uitstoot van niet-vermijdbare dienstreizen per vliegtuig bij voorkeur gestort worden in het Adaptation Fund²⁸ of in het Least Developed Country Fund²⁹ van de Verenigde Naties. Via die fondsen ondersteunt de Vlaamse overheid adaptatieprojecten in de landen die vandaag al geconfronteerd worden met klimaatverandering, maar daar onvoldoende tegen opgewassen zijn, terwijl ze zelf maar een beperkt aandeel hebben in de uitstoot die schade aan het klimaat toebrengt.³⁰ Op de klimaatop van Kopenhagen in 2009 hebben de geïndustrialiseerde landen voor het eerst beloofd dat ze vanaf 2020 jaarlijks 100 miljard dollar zouden uittrekken voor steun aan de landen in ontwikkeling. Overheden spelen een cruciale rol in de verwezenlijking van de ambitie van die landen. Vlaanderen erkende dat vorig jaar al door 6,25 miljoen euro te beloven aan het Adaptation Fund.

Joris VANDENBROUCKE
Bruno TOBBACK
Johan DANEN

²⁷ Een recente studie van de Europese Commissie (https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/ets/docs/clean_dev_mechanism_en.pdf) toonde bijvoorbeeld aan dat 85% van de compensatieprojecten in het Clean Development Mechanism van de Verenigde Naties hun geambieerde emissiereductiedoelstelling niet waarmaken. Meestal ging het om foutieve veronderstellingen over alternatieve scenario's of projecten die niet additioneel waren.

²⁸ Op de website van het Adaptation Fund zijn heel wat voorbeeldprojecten te vinden: <https://www.adaptation-fund.org/news-and-events/project-stories/>. Het gaat dan om projecten voor de bescherming van kustzones (bijvoorbeeld het aanplanten van mangroves), waterbeheer (irrigatiesystemen, drinkwatervoorzieningen, bescherming tegen hevige regenval ...), voedselzekerheid enzovoort.

²⁹ Ook het Least Developed Country Fund is een fonds dat bestemd is voor aanpassingsprojecten, maar dan met een focus op de meest kwetsbare landen. Concreet betekent dat bijvoorbeeld de aanpassing van landbouwtechnieken om gewassen te kunnen telen bij grote droogte of de aanleg van afvoersystemen om overstromingen tegen te gaan.

³⁰ Adaptatieprojecten zijn projecten die erkennen dat klimaatverandering nu al een impact heeft en die lokale gemeenschappen in staat stellen zich aan die klimaatverandering aan te passen.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- overwegende dat:
 - 1° de luchtvaartsector verantwoordelijk is voor 4,9% van de door de mens veroorzaakte klimaatverandering en de uitstoot door de luchtvaart de afgelopen twintig jaar meer dan verdubbeld is;
 - 2° de luchtvaart op dit moment voor korte- en langeafstandsvluchten respectievelijk maar 8% en 2% van haar externe kosten internaliseert;
 - 3° de luchtvaart tot nog toe grotendeels werd ontzien in zowel de Europese als internationale engagementen over de reductie van de CO₂-uitstoot;
 - 4° de lidstaten van de Europese Unie momenteel nog onderhandelen over een meer stringente ETS-regelgeving (emissions trading scheme) en dat die regelgeving op zijn vroegst vanaf 2021 van kracht zal worden;
 - 5° een internationaal marktmechanisme dat het uitstootniveau op dat van 2020 moet stabiliseren, nog in de maak is en pas in 2027 voor iedereen bindend zou worden;
 - 6° de Europese en internationale regelgeving die in de pijplijn zit, op zichzelf niet zal volstaan om de ambities van het Klimaatakkoord van Parijs waar te kunnen maken;
 - 7° de Vlaamse overheid, met een gemiddelde van vijf vluchten per werkdag, relatief vaak gebruikmaakt van het vliegtuig voor buitenlandse dienstreizen;
 - 8° de Vlaamse overheid daarbij ook regelmatig steden per vliegtuig aandoet die perfect met de (hogesnelheids)trein bereikbaar zijn;
 - 9° duurzaamheid geen vast deel uitmaakt van het afwegingskader, opgenomen in omzendbrief DVO/BZ/P&O/2009/12 van 22 december 2009 betreffende de vergoedingen voor buitenlandse dienstreizen, dat de meest verantwoorde vervoersmodus moet bepalen, en dat er volgens de minister-president ook geen plannen op tafel liggen om die omzendbrief aan te passen;
 - 10° de Vlaamse overheid op dit moment geen regelingen of initiatieven heeft waardoor kan worden geparticipeerd aan projecten die de CO₂-uitstoot van haar vliegtuigreizen compenseren;
 - 11° het nieuwe raamcontract dat het Facilitair Bedrijf heeft gesloten voor de organisatie van dienstreizen, alleen de mogelijkheid biedt om de CO₂-uitstoot van de vliegreis te compenseren en geen enkele verplichting inhoudt;
 - 12° in het Actieplan Mobiliteit van de Vlaamse Regering staat dat de Vlaamse overheid in haar mobiliteitsgedrag wil kiezen voor het meest duurzame vervoersmiddel en ze verplaatsingen ook wil voorkomen door zich anders te organiseren, maar dat buitenlandse dienstreizen met de trein of het vliegtuig buiten de scope van dat actieplan vallen en een mogelijke uitbreiding pas na 2020 is gepland;
 - 13° de Vlaamse Klimaatresolutie de meerwaarde van het opnemen van een internationale voortrekkersrol benadrukt en dat de Vlaamse overheid met haar Klimaatplan ambieert om ook zelf een voorbeeldrol te spelen;
 - 14° tal van Europese landen al een duidelijk en bindend kader hebben uitgewerkt voor het verminderen en compenseren van de uitstoot van (buitenlandse) dienstreizen;

- vraagt de Vlaamse Regering om:
 - 1° haar voortrekkers- en voorbeeldrol, die ze zowel in de Vlaamse Klimaat-resolutie als in het Klimaatplan Vlaanderen heeft geformuleerd, maximaal te vervullen;
 - 2° een afwegingskader voor het organiseren van buitenlandse dienstreizen uit te werken dat alle entiteiten van de Vlaamse overheid moeten toepassen en dat erop gericht is:
 - a) uitstoot te vermijden door maximaal in te zetten op moderne communicatietechnologieën die verplaatsingen overbodig maken;
 - b) uitstoot te verminderen door systematisch te kiezen voor de (hogesnelheids)trein voor bestemmingen die op die manier in minder dan zes uur bereikt kunnen worden;
 - c) het principe 'de vervuiler betaalt' toe te passen door een compensatiebedrag te betalen voor de niet-vermijdbare klimaatgerelateerde uitstoot;
 - 3° de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) een methodiek te laten vastleggen voor de compensatieberekening;
 - 4° de compensatiebedragen bij voorkeur aan te wenden voor steun aan het Adaptation Fund en het Least Developed Countries Fund van de Verenigde Naties.

Joris VANDENBROUCKE
Bruno TOBBACK
Johan DANEN