Vlaams Parlement

1315 (2017-2018) – Nr. 2
ingediend op 26 februari 2018 (2017-2018)

Verslag

namens de Commissie voor Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering en Stedenbeleid
uitgebracht door Ingrid Pira

over het voorstel van resolutie

van Joris Vandenbroucke, Bruno Tobback en Johan Danen

betreffende het verduurzamen van buitenlandse dienstverplaatsingen bij de Vlaamse overheid

verzendcode: BIN

Samenstelling van de Commissie voor Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering en Stedenbeleid:

Voorzitter: Mercedes Van Volcem.

Vaste leden:
Sofie Joosen, Bert Maertens, Marius Meremans, Willy Segers, Nadia Sminate, Peter Wouters;
Bart Dochy, Michel Doomst, Ward Kennes, Koen Van den Heuvel;
Marnic De Meulemeester, Mercedes Van Volcem;
Kurt De Loor, Els Robeyns;
Ingrid Pira.

Plaatsvervangers:
Björn Anseeuw, Paul Cordy, Andries Gryffroy, Lies Jans, Kris Van Dijck, Karim Van Overmeire;
Jan Durnez, Martine Fournier, Katrien Partyka, Joris Poschet;
Lydia Peeters, Bart Somers;
Jan Bertels, Yasmine Kherbache;
Bart Caron.

Toegevoegde leden:
Chris Janssens;
Christian Van Eyken.

Documenten in het dossier:
1315 (2017-2018) – Nr. 1: Voorstel van resolutie

INHOUD

1. Toelichting door Joris Vandenbroucke 4
2. Toelichting door Johan Danen 5
3. Bespreking op 12 december 2017 6
4. Voortzetting van de bespreking op 20 februari 2018 6
5. Stemming 9

De Commissie voor Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering en Stedenbeleid besprak op 12 december 2017 en 20 februari 2018 het voorstel van resolutie betreffende het verduurzamen van buitenlandse dienstverplaatsingen bij de Vlaamse overheid.

1. Toelichting door Joris Vandenbroucke

Joris Vandenbroucke verwijst naar de resultaten van een recente bevraging bij 6000 Belgen door de dienst Klimaatverandering van de Federale Overheidsdienst Volksgezondheid. Daaruit bleek dat 85 percent van de respondenten vindt dat klimaatverandering een probleem is dat dringend moet worden aangepakt. Dezelfde enquête werd ook in 2005, 2009 en 2013 gehouden. De groep die vindt dat men prioritair werk moet maken van maatregelen tegen klimaatverandering, wordt steeds groter.

Op 23 november 2016 keurde de plenaire vergadering een resolutie betreffende een sterk Vlaams klimaatbeleid goed (*Parl.St.* Vl.Parl. 2016-17, nr. 992/2). Het parlement vraagt de Vlaamse Regering daarin een ambitieus beleid te voeren inzake wonen, mobiliteit, energie, landbouw enzovoort. De regering wordt opgeroepen de burgers daarin ook te ondersteunen. Bovendien wordt de regering gevraagd dat de Vlaamse overheid het goede voorbeeld zou geven aan burgers en bedrijven. Op dat vlak zijn er overigens al goede stappen gezet. Zo probeert de overheid zo veel mogelijk op het elektriciteitsverbruik te besparen. Ook inzake het afbouwen van het wagenpark en het introduceren van deelvoertuigen zijn er initiatieven.

In dit voorstel van resolutie wordt aan de Vlaamse Regering gevraagd om ook op een ander terrein stappen vooruit te zetten. Concreet gaat het over de internationale dienstverplaatsingen van de Vlaamse Regering en haar administraties. De internationale verplaatsingen van ministers en ambtenaren worden op zich niet in vraag gesteld. Internationale samenwerking is immers absoluut noodzakelijk.

De spreker heeft via een schriftelijke vraag aan de minister-president een overzicht opgevraagd van de internationale dienstverplaatsingen (*Schriftelijke vragen* Vl.Parl. 2016-17, nr. 431, aan minister Geert Bourgeois). Uit het antwoord blijkt dat er per werkdag gemiddeld vijf mensen van de Vlaamse overheid op een vliegtuig stappen, goed voor 1245 vliegtuigverplaatsingen in 2016. Er werd ook gevraagd naar de bestemmingen en dit deed af en toe de wenkbrauwen fronsen. Zo neemt men bijvoorbeeld het vliegtuig naar Parijs of Londen terwijl er per trein tal van hogesnelheidsverbindingen zijn naar die bestemmingen. Er wordt ook gevlogen naar Frankfurt, Düsseldorf of Rotterdam, met name steden die toch vrij dicht bij Brussel zijn gelegen en bereikbaar zijn per trein. Eenzelfde opmerking voor bestemmingen als Lyon, Marseille of Montpellier, allen Zuid-Franse steden langs een drukke TGV-as.

Waarom kiest men voor een vliegtuig bij dergelijke relatief korte verplaatsingen? De minister-president heeft in dat kader verwezen naar een omzendbrief van 22 december 2009. Daarin staat dat criteria als kostprijs, snelheid en veiligheid van belang zijn bij de keuze voor de meest verantwoorde vervoersmodus, zonder dat daarbij a priori een vervoerswijze wordt uitgesloten. Als men enkel kijkt naar kostprijs en functionaliteit is het niet verwonderlijk dat men voor een goedkope vlucht bij een lowcostmaatschappij kiest in plaats van voor een hogesnelheidstrein. Mogelijk was dat een logica die verdedigbaar was toen de omzendbrief werd opgesteld, maar vandaag moet ook het criterium van de duurzaamheid worden opgenomen in het afwegingskader om te beslissen hoe men internationale dienstreizen organiseert.

Mobiliteit is een van dé sectoren waar mogelijkheden zitten om de CO_2-uitstoot te verminderen. De luchtvaart neemt inzake mobiliteit een bijzondere plaats in. Er is geen enkele vervoersmodus met een dusdanig snel groeiende impact op het klimaat dan de luchtvaart. De CO_2-uitstoot van de luchtvaart is op twintig jaar tijd verdubbeld en zal bij ongewijzigd beleid met 300 percent toenemen tegen 2050. Vandaag is de luchtvaart goed voor 3 percent van de uitstoot van broeikasgassen. De uitstoot per kilometer bedraagt ongeveer 285 gram als men vliegt, terwijl het per trein om slechts 14 gram gaat. Een kilometer vliegen heeft dus twintig keer meer impact op het klimaat dan een kilometer per trein.

Een klimaatbewuste overheid houdt rekening met die impact. Het is geen probleem dat men internationale dienstreizen maakt, maar men moet kiezen voor de meest duurzame vervoersmodus, zeker wanneer het gaat om eerder nabije bestemmingen waarvoor er perfecte alternatieven voor het vliegtuig bestaan. Bovendien moet de overheid een voorbeeldrol vertolken.

Wat zijn de praktijken in de omringende landen? In Nederland is het zo dat het vliegtuig uitgesloten is wanneer een bestemming op minder dan zes uur per trein bereikbaar is. Als men toch vliegt, dient de extra klimaatuitstoot te worden gecompenseerd door een bedrag te reserveren voor duurzame energieprojecten. In Duitsland hanteert men een beslissingsladder. Men kijkt eerst of men geen internationale verplaatsing kan vermijden. Als dat niet mogelijk is, kiest men zoveel mogelijk voor de trein. Kiest men toch voor het vliegtuig, dan wordt de uitstoot gecompenseerd door investering in klimaatprojecten van de Verenigde Naties. Noorwegen, het Verenigd Koninkrijk en ook het Europees Parlement compenseren consequent de klimaatgerelateerde uitstoot van internationale dienstreizen.

Joris Vandenbroucke stelt voor de internationale dienstreizen van de Vlaamse overheid duurzamer te maken. Daarvoor is een afwegingskader nodig waarin duurzaamheid een plaats krijgt naast functionaliteit en kostprijs als een bindend criterium. Men dient uit te gaan van het principe van de drie V's: in eerste instantie het vermijden van verplaatsingen, bijvoorbeeld door het gebruiken van moderne communicatiemiddelen zoals videostreaming; ten tweede de uitstoot van de verplaatsing verminderen door consequent voor de trein te kiezen voor bestemmingen die op minder dan zes uur per trein bereikt kunnen worden; en ten slotte de toepassing van 'de vervuiler betaalt' als men toch moet kiezen voor een vliegtuig, waarbij een compensatiebedrag moet worden betaald voor de niet-vermijdbare klimaatgerelateerde uitstoot, een bedrag dat wordt gestort in het Adaptation Fund en het Least Developed Countries Fund van de Verenigde Naties. Deze beide fondsen beantwoorden aan de internationaal hoogst mogelijke standaarden. Bovendien gaan de middelen op die manier naar landen die geconfronteerd worden met de gevolgen van klimaatverandering. De Vlaamse Regering werkt vandaag al samen met deze fondsen in het kader van haar klimaatbeleid. Voorgesteld wordt dat de Vlaamse Milieumaatschappij een methodiek zou vastleggen voor de compensatieberekening.

2. Toelichting door Johan Danen

Johan Danen vult aan dat dit voorstel van resolutie wil aantonen dat een beleid inzake dienstverplaatsingen mogelijk, logisch en betaalbaar is. In de omringende landen gebeuren dergelijke zaken al. Bovendien is het voorstel van resolutie een concrete uitdieping van de klimaatresolutie. De spreker is verwonderd dat er vandaag nog geen duurzaamheidscriteria spelen als het over dienstverplaatsingen gaat. Hij roept op om dit voorstel van resolutie aan te grijpen om dergelijke criteria alsnog uit te werken.

3. Bespreking op 12 december 2017

Bert Maertens vraagt in welke mate er bij de kortere vliegverplaatsingen sprake is van tussenlandingen. Hij heeft ook bedenkingen bij het voorstel om de Vlaamse Milieumaatschappij op te zadelen met een opdracht om een methodiek voor compensatieberekening vast te leggen. Dit kan Het Facilitair Bedrijf zelf uitwerken. Dat agentschap heeft een raamcontract waarbij de treinverplaatsing altijd tegenover die per vliegtuig wordt afgewogen. Er wordt bijvoorbeeld gedacht aan het principe van 'green seat', waarbij men zelf kan compenseren. Het zou nuttig zijn na te gaan hoe dat (vrij recente) principe vorm krijgt. Men moet immers oppassen dat men geen verplichtingen gaat opleggen in domeinen waar men in de praktijk al mee bezig is.

Joris Vandenbroucke zegt dat hij in zijn schriftelijke vraag over de dienstverplaatsingen gevraagd had naar de eindbestemmingen. Hij bevestigt dat er vandaag een raamcontract bestaat met een reisbureau, dat optioneel aan de entiteiten de mogelijkheid biedt om van het raamcontract gebruik te maken. Binnen het raamcontract bestaat inderdaad de optie om een soort calculator in te zetten om de CO_2-uitstoot te berekenen naargelang het gekozen vervoermiddel. Vervolgens bestaat de mogelijkheid om eventueel de CO_2-uitstoot via GreenSeat te compenseren.

De spreker heeft in dat kader problemen met het optionele karakter. Hij is van oordeel dat men consequent moet zijn met datgene wat in de klimaatresolutie werd goedgekeurd, met name dat men aan de Vlaamse Regering heeft gevraagd een voorbeeldrol op te nemen. Duidelijke richtlijnen zijn ook handiger voor de lijnmanagers die moeten beslissen over het vervoermiddel. Die moeten nu vaak kiezen tussen een duurder treinticket met minder uitstoot of een duurder vliegticket met meer uitstoot.

GreenSeat is een van de vele private aanbieders op de markt die een eigen berekeningsmechanisme hebben om vast te stellen hoe groot de uitstoot is en hoe die om te zetten in compenserende euro's. Op de private markt bestaat weliswaar veel goodwill maar weinig overeenstemming over de toegepaste berekeningswijzen. Vandaar het voorstel om de knowhow uit eigen huis te gebruiken.

4. Voortzetting van de bespreking op 20 februari 2018

Joris Vandenbroucke verwijst naar zijn toelichting en de bespreking op 12 december 2017. De meerderheidspartijen hebben toen een uitstel van de verdere bespreking gevraagd ten einde te kunnen overleggen over het voorstel van resolutie. De spreker is benieuwd naar de inzichten die dit overleg heeft opgeleverd.

Nadia Sminate is ervan overtuigd dat het nagestreefde doel zeer nobel is. Ook zij wil dat er op een rationele wijze wordt omgegaan met de buitenlandse dienstverplaatsingen. Om evidente redenen moeten de excessen eruit. Zo is het bijvoorbeeld niet nodig om vanuit Antwerpen het vliegtuig naar Rotterdam te nemen.

Het voorliggende voorstel van resolutie zorgt er echter voor dat alles in een strak kader wordt geregeld. Daardoor kan een administratieve last ontstaan en zal maatwerk minder mogelijk zijn. Men moet vertrouwen hebben in de Vlaamse ambtenaren en in het feit dat het gezond verstand zal zegevieren bij de verantwoordelijken voor het regelen van de buitenlandse dienstreizen. Dat neemt niet weg dat sensibilisering nodig is ten aanzien van die verantwoordelijken. Men

moet hen erop wijzen dat zij op rationele wijze moeten omgaan met de dienstverplaatsingen en dat de excessen moeten worden gestopt.

Marnic De Meulemeester sluit zich aan bij het betoog van Nadia Sminate. Ook hij is geen voorstander van een te strak keurslijf voor de regeling van de dienstverplaatsingen. Men moet eerder sensibiliserend optreden en excessen moeten uiteraard worden aangepakt.

Ward Kennes onderschrijft de doelstellingen van het voorstel van resolutie maar meent dat het iets te veel een keurslijf oplegt. De spreker heeft genoteerd dat de minister heeft aangekondigd dat in het nieuwe raamcontract voor dienstreizen een tool zal worden opgenomen om de CO_2-uitstoot van de reis te berekenen. Op die manier kan worden geholpen bij het kiezen van de reisopties op basis van de CO_2-uitstoot. De spreker is ervan overtuigd dat die tool nuttig is en ook zal worden gebruikt. Op basis hiervan zal men, met minder administratieve rompslomp, stappen kunnen zetten in de richting van het doel dat in het voorstel van resolutie wordt vooropgesteld.

Peter Wouters is ook eerder geneigd om te sensibiliseren. Verder verwijst hij naar de voorgenomen reis van de commissie naar Bordeaux die eigenlijk perfect met de trein zou kunnen worden gedaan. Het parlement zou het goede voorbeeld moeten geven en verplaatsingen doen met een zo laag mogelijke ecologische afdruk.

Joris Vandenbroucke vindt dat men consequent moet zijn ten opzichte van datgene dat het Vlaams Parlement zelf in klimaatresoluties heeft goedgekeurd. Klimaatvriendelijke dienstverplaatsingen van Vlaamse ambtenaren zijn een van de concrete stappen die men kan zetten. Vijf keer per werkdag stapt iemand van de Vlaamse overheid op een vliegtuig. 82 keer stapte iemand op een vliegtuig naar een bestemming die op minder dan zes uur per trein bereikbaar is. Tien keer werd er naar Parijs gevlogen, zeven keer naar London en zes keer naar Frankfurt. Het gaat om bestemmingen die aan concurrentiële prijzen op minder dan drie uur per trein te bereiken zijn. Soms werd er voor de vliegtuigtickets zelfs meer betaald dan dat men voor de trein zou moeten betalen.

Als men met dat in het achterhoofd oproept tot sensibilisering, dan getuigt dat volgens de spreker van weinig verantwoordelijkheidszin. Hij wenst geen keurslijf op te leggen noch een ingewikkelde administratieve rompslomp te veroorzaken. Wel vraagt hij concreet om in het afwegingskader voor de organisatie van een dienstreis, naast kostprijs, snelheid en veiligheid, ook het aspect duurzaamheid op te nemen. Verder vraagt hij wat vandaag al kan in Nederland, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Noorwegen, namelijk dat men als vuistregel de trein neemt voor bestemmingen die op minder dan zes uur gelegen zijn. Op die manier is men consequent met wat het parlement heeft gestemd in de klimaatresolutie. Het gaat dus niet om administratieve rompslomp maar om heldere regels die eenvoudig kunnen worden toegepast en die op geen enkele manier de bewegingsvrijheid van de Vlaamse overheid en haar entiteiten inperkt. Tot slot vraagt de spreker dat de Vlaamse Milieumaatschappij een tool zou uitwerken om, in de gevallen dat het vliegtuig de beste optie is, de uitstoot te compenseren door een beperkte bijdrage te storten in één van de fondsen van de Verenigde Naties waar de Vlaamse overheid al steun aan heeft verleend.

De spreker besluit dat hij ontgoocheld is dat de meerderheid na weken bedenktijd nog altijd de problematiek niet erkent, namelijk dat ambtenaren nog altijd regelmatig het vliegtuig nemen, met een CO_2-uitstoot die 22 keer hoger ligt dan de trein, naar bestemmingen waarvoor er perfecte alternatieven beschikbaar zijn.

Johan Danen vraagt zich af of de meerderheid het voorstel van resolutie wel gelezen heeft. Er wordt geenszins een keurslijf opgelegd. Er wordt enkel gepleit om een afwegingskader op te stellen. Ondanks het vertrouwen dat men stelt in de lijnmanagers, is het zo dat in de praktijk toch niet gebeurt wat in het voorstel van resolutie staat en wat de beleidsmakers willen. Vandaar dit voorstel van resolutie dat overigens veel vrijheidsgraden openlaat. De Vlaamse overheid zou het goede voorbeeld moeten geven en bijkomende inspanningen doen. Het is een gemiste kans dat de meerderheid dit niet wil steunen.

Ward Kennes herhaalt dat de minister heeft toegezegd dat er een afwegingskader zou komen in het nieuwe raamcontract. Het onderwerp staat dus op de agenda van de Vlaamse Regering. De minister heeft ook aangekondigd dat ze dit punt nog eens onder de aandacht van het voorzitterscollege zou brengen. De spreker gaat er dan ook van uit dat de leidend ambtenaren dit ernstig zullen nemen en het in hun beleid zullen inpassen.

Joris Vandenbroucke repliceert dat er geen verplichting is om van het raamcontract gebruik te maken. Het gaat om een contract dat de entiteiten al dan niet met een externe partner kunnen afsluiten. Van de tool om de CO_2-uitstoot te berekenen, moet men zich niet te veel voorstellen. Het gaat om exact dezelfde tool als degene die men bijvoorbeeld vindt op cheaptickets.nl of cheaptickets.be. De uitstoot wordt tegenwoordig automatisch vermeld op de websites waar men vliegtickets kan bestellen.

Dé vraag is of men consequent de duurzaamheidsafweging maakt in lijn met het beleid dat men beweert uit te stippelen, in lijn ook met datgene wat men van de burger verlangt. Om dat te bereiken moet men in de omzendbrief, waarin kostprijs, snelheid en veiligheid als criterium zijn opgenomen, ook duurzaamheid als verplicht criterium toevoegen. De verwijzing naar een raamcontract, dat niet eens verplicht is voor de entiteiten, kan daarvoor geen alternatief zijn. Grote entiteiten hebben al jaren een traditie om de dienstreizen zelf te organiseren, al dan niet met een externe partner. Er is dus geen enkele garantie dat er op die manier vooruitgang wordt geboekt. Daarom moet het afwegingskader dat voldoende vrijheid biedt, worden opgelegd. Bovendien moet de heldere regel worden toegepast zoals dat al het geval is in Nederland, Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Noorwegen, namelijk dat men de trein neemt en niet het vliegtuig voor bestemmingen die op minder dan zes uur liggen. Dit laatste zit niet in het raamcontract maar wel in het voorstel van resolutie.

Johan Danen vraagt zich af waarom men het voorstel van resolutie niet zou goedkeuren als men beweert dat er in de praktijk toch al rekening wordt gehouden met duurzaamheidsargumenten.

Mercedes Van Volcem begrijpt de overwegingen van de indieners, maar er is ook het budgettaire kader. Moet de duurzame keuze altijd voorgaan, ook als die duurder en minder praktisch is?

Joris Vandenbroucke antwoordt dat men tien jaar geleden uitsluitend dacht in termen van prijs en functionaliteit. Maar intussen zijn er een aantal klimaatakkoorden en klimaatresoluties goedgekeurd. De kost van de impact van ons reisgedrag op het klimaat wordt op de samenleving afgeschoven, al is die kostprijs niet direct zichtbaar. Bij bestemmingen die op minder dan zes uur met de trein bereikbaar zijn, zijn de prijsverschillen tussen vliegtuig en hogesnelheidstrein zeer beperkt. Uit marktonderzoek is gebleken dat mensen zes uur nog een aanvaardbare reistijd vinden. Een vliegreis naar Zuid-Frankrijk bijvoorbeeld betekent 1,5 uur vliegen, maar men moet minstens een uur op voorhand op de luchthaven zijn en luchthavens liggen in tegenstelling tot treinstations niet in het centrum van een stad. In tijd scheelt dat dan niet zoveel en in ticketprijs

evenmin. Uit het antwoord van de minister-president op een schriftelijke vraag blijkt dat het Departement Onderwijs 330 euro heeft uitgegeven aan een vliegtuigticket naar Parijs. Nochtans is men met de trein veel goedkoper en sneller in Parijs.

De spreker betreurt dat de meerderheid, niettegenstaande de positieve signalen van de minister bevoegd voor het klimaat, niet in staat is dit eenvoudige voorstel van resolutie te steunen.

5. Stemming

Het voorstel van resolutie betreffende het verduurzamen van buitenlandse dienstverplaatsingen bij de Vlaamse overheid wordt verworpen met 10 stemmen tegen 3.

Mercedes VAN VOLCEM,
voorzitter

Ingrid PIRA,
verslaggever