Gemeente Amsterdam

Initiatiefvoorstel

Van	Krom
Datum	20 september 2024
Portefeuille	Personeel en Organisatie

Onderwerp

Instemmen met het initiatiefvoorstel 'Amsterdam op het juiste spoor' van het lid Krom.

De gemeenteraad van Amsterdam besluit

1 In te stemmen met genoemd initiatiefvoorstel
2 Het college van burgemeester en wethouders te verzoeken:
   1 Een nieuw beleid vast te stellen rondom dienstreizen waarbij duurzaamheid ten allen tijde leidend is;
   2 Een beoordelingskader te ontwikkelen en vast te stellen met daarbij in ieder geval de volgende uitgangspunten:
      1 Geen dienstreis, tenzij;
      2 Niet met het vliegtuig, tenzij;
   3 Alle gemeentelijke dienstreizen voortaan te publiceren in een openbaar register;
   4 Jaarlijks een evaluatie van het nieuwe beleid inclusief beoordelingskader te doen en dit met de raad te delen;

Wettelijke grondslag

Artikel 147a, lid 1 van de Gemeentewet

Initiatiefvoorstel

Inleiding

'*Duurzaamheid is geen ambitie meer; het is bittere noodzaak. In veel landen over de hele wereld is klimaatverandering al een zaak van leven of dood. Een humanitaire ramp die vaak de mensen treft die het minst aan de oorzaken hebben bijgedragen. Volgens het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) spelen steden een cruciale rol bij het behalen van de ambitieuze emissiereducties en het stimuleren van klimaatbestendige ontwikkeling. Amsterdam en Amsterdammers hebben in mondiale vergelijking een hele hoge uitstoot per persoon.*'

Zo luiden een aantal inleidende zinnen uit 'Onze stad van morgen'[1] waarin het Amsterdamse college van B&W schrijft over de aanpak om de klimaatcrisis te bestrijden. Het credo van deze visie is "Duurzaam, tenzij". Alleen wanneer er sprake is van financiële, wettelijke of andere beperkingen kan worden afgeweken van duurzaam beleid.

[1] https://openresearch.amsterdam/nl/media/inline/2023/10/24/onze_stad_van_morgen_met_handtekeningen.pdf

Op 25 juni j.l. publiceerde Amsterdam het langverwachte *Position Paper Schiphol*[2]. Hiermee geeft het college verdere invulling aan deze visie door te beschrijven welke doelstellingen het heeft ten aanzien van Schiphol. De belangrijkste inzet uit het Position Paper is minder vliegen. En laten we eerlijk zijn: dit kan niet langer op zich laten wachten. In 2022 stootte de Nederlandse luchtvaartsector 9,5 miljard kilo CO_2 uit[3]. Dit is nog exclusief de buitenlandse maatschappijen die op Nederland vliegen. Milieuorganisatie Natuur en Milieu rekent ons voor dat de luchtvaart verantwoordelijk is voor 15% van de klimaatimpact van de Nederlandse economie[4]. Het is daarmee een grote drijver van klimaatontwrichting. Amsterdammers hebben onder de rook van Schiphol echter met nog een aantal extra problemen te maken: geluidsoverlast en luchtvervuiling. Geluidsoverlast van vliegtuigen kan leiden tot een verstoring van de slaap, creëert stress en zorgt zelfs voor een verhoogde kans op hart- en vaatziektes[5]. En daarnaast veroorzaakt de uitstoot van vliegtuigen wereldwijd jaarlijks voor zo'n 16.000 vroegtijdige sterfgevallen, waarvan 3700 in Europa[6].

Helaas pleit het college in het Position Paper voor een minimale krimp van circa 20% naar 400.000 vluchten. Hierdoor zou de luchtvaart wederom, als het aan de gemeente ligt, een uitzonderingspositie krijgen ten opzichte van andere industrieën (die zich moeten houden aan de Parijs doelstellingen). De Partij voor de Dieren is het hier fundamenteel mee oneens. Desondanks zou je, gezien deze voorgestelde krimp van Schiphol, moeten kunnen verwachten dat Amsterdam ook binnen de eigen gemeentelijke organisatie het goede voorbeeld geeft. Niets is echter minder waar.

<u>Vaart maken</u>
Uit antwoorden op schriftelijke vragen van ondergetekende blijkt dat door de gemeentelijke organisatie nog flink gevlogen wordt: in totaal werden er vorig jaar 600 vluchten gemaakt. En werden er regelmatig bestemmingen bezocht met het vliegtuig die gemakkelijk met de trein te bereizen zijn. Zo werd er in 2022 en 2023 zeven keer gebruik gemaakt van een vlucht naar Berlijn (zes uur met de trein), vier keer van een vlucht naar Londen (iets meer dan vier uur met de trein) en werd er zelfs een keer naar Brussel (1,5 uur met de trein) gevlogen. De antwoorden laten bovendien nog niet het hele verhaal zien. Er worden ook veel vluchten gemaakt naar bestemmingen buiten Europa. Naar schatting gaat dit om 486 vluchten in 2023, ruim 80 procent van het totaal aan vluchten. In de eerste helft van 2023 werd maar liefst 6 keer naar Toronto gevlogen, 11 keer naar Paramaribo en 16 keer naar New York. Dit alles gaat gepaard met grote emissies van CO_2, naar schatting gelijk aan 263 ton CO_2eq in 2023, circa 14% van de totale uitstoot van de gemeentelijke organisatie in scope 1[7]. Gezien de grote impact die de luchtvaart heeft op het klimaat en de gezondheid van mensen kan dit zo niet langer

Verantwoordelijk wethouder Van Buren gaf in de beantwoording ook meteen aan dat er in het tweede kwartaal van 2024 aangescherpte richtlijnen voor dienstreizen zouden volgen. Inmiddels is het derde kwartaal van 2024 bijna voorbij en is de raad nog steeds niet geïnformeerd over nieuw

---

[2] https://amsterdam.raadsinformatie.nl/document/14327838/1

3 https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/uitstoot-en-brandstofafzet/uitstoot-luchtvaart#:~:text=In%202022%20stootte%20de%20Nederlandse,vliegen%2C%20is%20juist%20niet%20meegeteld.

[4] https://natuurenmilieu.nl/project/luchtvaart/

5 https://www.vliegtuiggeluid.nl/effecten-vliegtuiggeluid-op-mensen

6 https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1748-9326/10/3/034001/pdf

7 https://amsterdam.raadsinformatie.nl/document/14475194/1/4_+bijlage+3+bij+brief_+Eindrapport+klimaatvoetafdruk+gem_+Amsterdam

beleid. Wat de Partij voor de Dieren betreft wordt er vaart gemaakt met de aanscherping van regels, zodat er niet meer onnodig gevlogen wordt.

Duurzame Dienstreizen
Met dit voorstel zet de Partij voor de Dieren in op gedragsverandering binnen de eigen organisatie ten aanzien van dienstreizen. Het individu is gemaakt uit het collectief en het collectief is gemaakt uit het individu. Als wij als individuen ons gedrag aanpassen, weten we ook de maatschappij in beweging te brengen. Kortom: kleine stappen kunnen leiden tot grote veranderingen. Het is daarom aan ons allen om verantwoordelijkheid te nemen en ons reisgedrag aan te passen. De gemeente kan hierin een handje helpen door het dienstreizenbeleid aan te scherpen.

Graag ziet de Partij voor de Dieren dat er een tweetrapsraket (no pun intended) komt voor beslissingen over dienstreizen. Er moet ten eerste beter worden nagedacht over de nut en noodzaak van een dienstreis, en wat ons betreft wordt daarbij een "nee, tenzij" beleid gevoerd. Daarnaast moeten er strakkere regels gelden als er wordt overgegaan tot het maken van een dienstreis. Het moet voor iedereen binnen het gemeentelijk apparaat duidelijk zijn wanneer je kiest voor welk vervoersmiddel. Tot slot stelt de Partij voor de Dieren voor om een openbaar dienstreizen register te maken, waarin er voor elke reis een deugdelijke onderbouwing te vinden is. Hier pleit de Partij voor de Dieren al sinds 2020 voor[8]. Zo is het mogelijk voor de gemeentelijke organisatie om zichzelf accountable te houden en te werken aan de nodige gedragsverandering.

Duurzame dienstreizen: een tweetrapsraket

1. Geen dienstreis, tenzij

Onze fractie ziet graag dat er een "nee, tenzij" beleid komt ten aanzien van dienstreizen. Treinreizen zijn immers ook niet zonder uitstoot. Enkel wanneer het noodzakelijke belang van een dienstreis (versus een online of telefonische afspraak) kan worden aangetoond, verleent de gemeente toestemming voor een dienstreis. Dit gebeurt door middel van een beoordelingskader. Dit kader omvat meerdere SMART geformuleerde doelstellingen en criteria die ervoor zorgen dat reizen alleen gemaakt kunnen worden wanneer deze duidelijk niet telefonisch of online kunnen worden afgehandeld.

Medewerkers van de afdeling Ruimte & Duurzaamheid bewaken het juiste gebruik van dit beoordelingskader en sturen bij wanneer nodig. Daarnaast vindt er een jaarlijkse evaluatie plaats op het kader. Ter beoordeling worden vragen gesteld over de nut en noodzaak van de dienstreis. Bijvoorbeeld; Wat draagt dit werkbezoek bij aan het welzijn van de gemeentelijke organisatie of van Amsterdammers? Wat is de meerwaarde van een fysieke afspraak versus een online of telefonische vergadering? Rechtvaardigt het doel van de dienstreis de (grote) uitstoot? Aan dit soort vragen wordt wat de Partij voor de Dieren nog veel te weinig aandacht besteed. Dat blijkt wel uit de vele intercontinentale reizen die nog steeds gemaakt worden. Feit is dat een niet gemaakte reis altijd de meest duurzame optie is.

2. Niet met het vliegtuig, tenzij

8 https://amsterdam.raadsinformatie.nl/document/9261251/1/09012f978318837c

Daarnaast moet vanaf nu als algemene regel gelden dat bestemmingen die te bereizen zijn met trein (of bus) ook met deze vervoersmiddelen gemaakt moeten worden. Het vliegtuig is echt het laatste redmiddel wanneer de reis als té noodzakelijk wordt geacht om niet te maken en er geen alternatief vervoer mogelijk is. Hierop gelden uitzonderingen. Bijvoorbeeld voor mensen die slecht ter been zijn of vanwege andere medische redenen niet in staat zijn om een (langere) reis te maken met de trein (of bus).

De gemeente moet daarnaast scherp onder de loep nemen welke bestemmingen inderdaad niet te bereizen zijn zonder het vliegtuig te nemen. Meerdere steden die door de gemeente zijn aangemerkt als "niet mogelijk" om te bereizen blijken in de praktijk absoluut bereikbaar met de trein. Te denken valt aan Madrid, Aalborg, Florence of Wroclaw. Dit kunnen inderdaad soms lange reizen zijn, maar gezien de noodtoestand waarin de aarde zich bevindt, dient Amsterdam dit als beleid te hanteren. Daarnaast zijn er ook nog steden die wellicht met de trein niet of nauwelijks te bereiken zijn, maar waar een combinatie van bussen en treinen zeker uitkomst kan bieden. Bussen hebben immers nog altijd een veel kleinere uitstoot dan het vliegtuig. Denk aan Bilbao, dat niet goed te bereiken is met de trein, maar wel een snelle busverbinding heeft met San Sebastian, dat weer wel goed te bereiken is met de trein.

<u>Openbaar dienstreizenregister</u>
De Partij voor de Dieren wil bovendien graag dat Amsterdam voortaan de dienstreizen die gemaakt worden binnen de gemeentelijke organisatie registreert in een dienstreizenregister, naar voorbeeld van Den Haag. In 2020 pleitte voormalig raadslid van de Partij voor de Dieren Johnas van Lammeren al voor een dergelijk register[9]. Dit register moet zowel voor collegeleden als ambtenaren gelden (eventueel voor de ambtenaren geanonimiseerd). In het register wordt vermeld met welk vervoersmiddel de reis gemaakt is, de gemaakte kosten, de complete afweging die volgde uit het beoordelingskader en de noodzaak van vliegen, de gemaakte kilometers en de door de dienstreis veroorzaakte uitstoot. Dit kan in de vorm van een verslagbrief naar voorbeeld van Den Haag[10]. Op deze manier ontstaat er in de gemeentelijke organisatie een gedeelde accountability over de veroorzaakte uitstoot die door dienstreizen ontstaat. Hierdoor wordt gedragsverandering vergemakkelijkt en zullen leden van de gemeentelijke organisatie er vaker voor kiezen om een reis niet te maken, wat ten goede komt aan het verminderen van de uitstoot van de organisatie. Bovendien is het voor het college en de rest van de gemeentelijke organisatie mogelijk om uit het dienstreizenregister lessen te trekken voor de toekomst. Onder andere over welke reizen beter vermeden kunnen worden en welke reizen wellicht toch mogelijk waren met de trein.

<u>Tot slot</u>
Amsterdam streeft ernaar om in 2030 een CO_2-neutrale gemeentelijke huishouding te hebben. Om dat voor elkaar te krijgen, moeten we snel stappen zetten. Het is onvermijdelijk om hierbij de vele honderden dienstreizen mee te nemen. Belijd duurzaamheid als gemeente niet enkel met de mond en breng het credo "Duurzaam, tenzij" in de praktijk. Maak onnodige dienstreizen met vervuilende vliegtuigen iets van het verleden.

Daarom ons voorstel;

9 https://amsterdam.raadsinformatie.nl/document/9261251/1/09012f978318837c

10 https://denhaag.raadsinformatie.nl/document/12442959/2

1. Een nieuw beleid vast te stellen rondom dienstreizen waarbij duurzaamheid te allen tijde leidend is;
2. Een beoordelingskader te ontwikkelen en vast te stellen met daarbij in ieder geval de volgende uitgangspunten:
    1. Geen dienstreis, tenzij;
    2. Niet met het vliegtuig, tenzij;
3. Alle gemeentelijke dienstreizen voortaan te publiceren in een openbaar register;
4. Jaarlijks een evaluatie van het nieuwe beleid inclusief beoordelingskader te doen en dit met de raad te delen;