

DUURZAAM REISBELEID

Deze nota werd opgesteld door de projectgroep 'De Groene Locomotief' en het duurzaamheidskantoor.

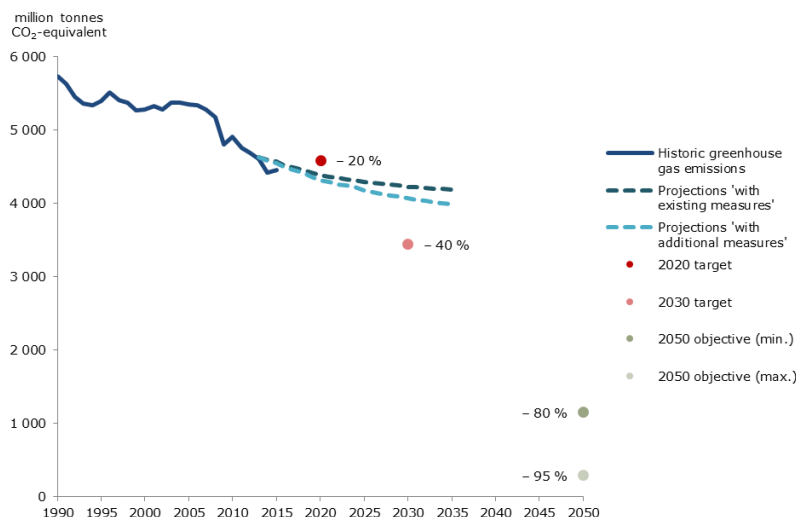
INHOUDSTAFEL

1.	Kader	2
1.1	Klimaatdoelstelling van de EU vereist minder vliegtuigreizen	2
1.2	De cruciale rol van de UGent	3
2.	Dienstreizen UGent: hoe, waar en waarom?	4
3.	Bottom-up initiatieven aan de UGent	5
3.1	Initiatieven binnen vakgroepen voor duurzame dienstreizen	5
3.2	Debat 'duurzaamheid en internationalisering: verzoenbaar?	6
3.3	Duurzame Erasmusmobiliteit	6
3.4	Project 'De Groene Locomotief'	7
4.	Voorbeelden buiten de UGent	9
4.1	KU Leuven	9
4.2	Universiteit Göteborg	9
4.3	Universiteit Leiden	10
4.4	Innovatieve conferenties	10
4.5	Nationale en internationale netwerken	10
5.	Voorstel van aanpak	11
5.1	Fase 1-maatregelen	11
5.1.1	<i>Faciliteren en sensibiliseren</i>	11
5.1.2	<i>Dataverzameling</i>	12
5.1.3	<i>Koolstofheffing</i>	13
5.2	Fase 2-maatregelen	13
5.2.1	<i>Uit de ivoeren toren</i>	13
5.2.2	<i>Beperken van vliegtuigreizen</i>	14

1. KADER

1.1 Klimaatdoelstelling van de EU vereist minder vliegtuigreizen

De EU heeft zich ertoe verbonden haar broeikasemissies tegen 2050 met 80-95% te verminderen ten opzichte van 1990 (fig. 1), als alle ontwikkelde landen zich hiertoe inspannen¹. Dit betekent niet alleen een quasi volledige transitie naar hernieuwbare energie, maar ook een zeer sterke reductie van de energievraag. Deze ambitie vindt zijn oorsprong in de doelstelling om de opwarming van de aarde te beperken tot maximaal 2 °C, zoals vastgelegd in het klimaatakkoord van Parijs.



Figuur 1: CO₂-uitstoot per jaar: trends, voorspellingen en doelstellingen in de EU².

Om deze 2°C-doelstelling te halen, moeten we ook vliegtuigreizen beperken. Zweeds onderzoek stelt dat minder vliegen één van de meest effectieve manieren is om je ecologische voetafdruk te verkleinen (fig. 2)³. Door de grote CO₂-uitstoot per kilometer en de vorming van cirruswolken heeft het vliegtuig in vergelijking met andere transportmiddelen met voorsprong de grootste impact op het klimaat⁴. De milieukost van een vliegtuigreis ligt met andere woorden veel hoger dan die van een trein-, bus- of autorit. Toch wordt deze milieukost niet doorgerekend in de prijs die de consument betaalt. Meer nog, de luchtvaartindustrie geniet van subsidies en vrijstellingen op belastingen⁵. Door de kunstmatig laag gehouden prijs is het vliegtuig een aantrekkelijke optie om te reizen. Zelfs mensen die bewust duurzamer leven kunnen vliegtuigreizen moeilijk laten⁶. Het aantal vluchten wereldwijd neemt bijgevolg sterk toe, terwijl klimaatdoelstellingen net de omgekeerde beweging vereisen⁷.

¹ www.europa.eu/european-union/topics/climate-action_nl

² www.eea.europa.eu/themes/climate/trends-and-projections-in-europe

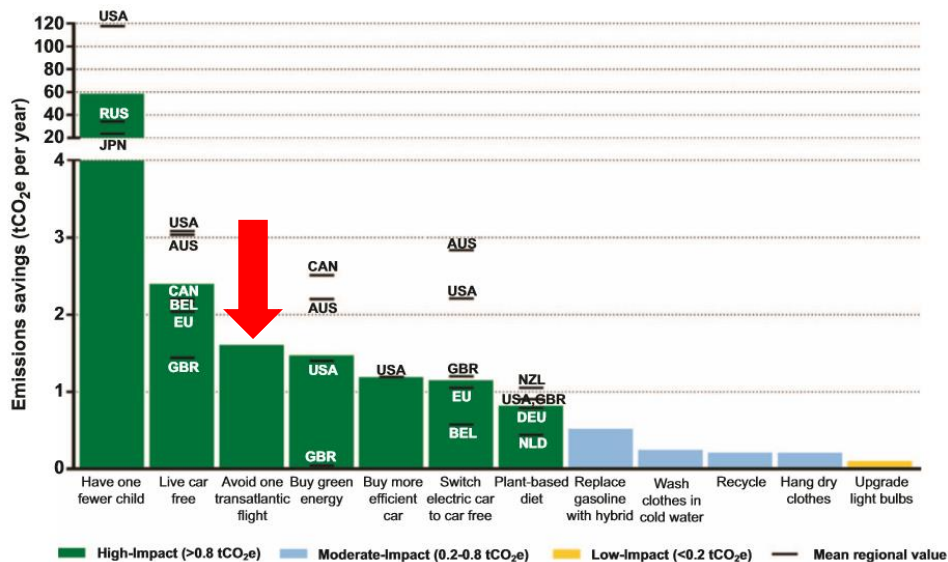
³ Wynes, S., Nicholas, K.A. (2017) The climate mitigation gap: education and government recommendations miss the most effective individual actions. *Environmental Research Letters*

⁴ Borken-Kleefeld, J., Fuglestvedt, J., Berntsen, T. (2013) Mode, load and specific climate impact from passenger trips. *Environmental Science and Technology*

⁵ van Beers, C., van den Bergh, J.C.J.M., de Moor, A., Oosterhuis, F. (2007) Determining the environmental effects of indirect subsidies: integrated method and application to the Netherlands. *Applied Economics*

⁶ Alcocka, I., Whitea, M.P., Taylora, T., Coldwellb, D.F., Gribblec, M.O., Evansb, K.L., Cornerd, A., Vardoulakis, S., Fleminga, L.E. (2017) 'Green' on the ground but not in the air: Pro-environmental attitudes are related to household behaviours but not discretionary air travel. *Global Environmental Change*

⁷ www.theconversation.com/its-time-to-wake-up-to-the-devastating-impact-flying-has-on-the-environment-70953



Figuur 2: Vermijden CO₂-uitstoot door mogelijke acties. Minder vliegen is het op twee na effectiefste².

1.2 De cruciale rol van de UGent

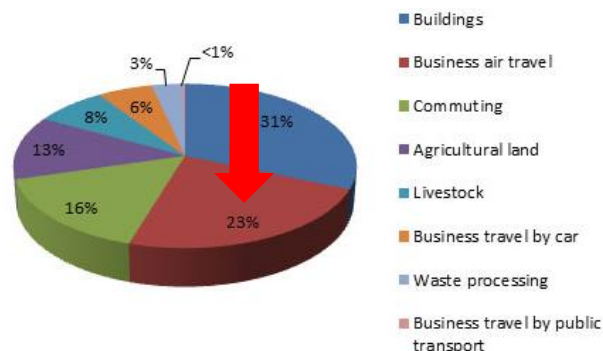
De UGent verwoordt haar strategische pijler duurzaamheid als volgt: “De UGent wil een toonaangevende kennisinstelling zijn voor een toekomst die ecologisch, sociaal en economisch duurzaam is, binnen een lokale en mondiale context”. Met het duurzaamheidsverslag wordt deze ambitie 2-jaarlijks in concrete engagementen vastgelegd die het bestuurscollege goedkeurt.

In het duurzaamheidsverslag werd voorgenomen om duurzame alternatieven voor vliegtuigreizen te stimuleren, alternatieven aan te bieden voor het vliegtuig en een voorstel uit te werken om de CO₂-uitstoot van vliegtuigreizen (deels) te compenseren in een UGent-duurzaamheidsfonds. De voorbije jaren waren er verschillende bottom-up initiatieven hieromtrent en werd geïnvesteerd in infrastructuur voor video-conferenties, maar concrete richtlijnen en een duidelijk standpunt over de klimaatimpact van dienstreizen ontbreken echter nog. Vaak wordt een duurzaam reisbeleid zelfs beschouwd als nefast voor een andere strategische doelstelling van de UGent, nl. internationalisering. Een vliegtuigreis wordt gezien als de logische optie voor internationale contacten. Het feit dat er een vliegtuigje als icoon verschijnt wanneer men op de personeelskalender een werkreis invult, spreekt voor zich.

Een duidelijke visie over dit thema en concrete acties om duurzame werkreizen te stimuleren, zou de UGent haar voorbeeldrol in de transitie naar een duurzame maatschappij en haar recente beslissing om niet langer in de fossiele brandstoffenindustrie te investeren niet enkel versterken, maar zou er bovenal voor zorgen dat een grote hoeveelheid emissies vermeden kan worden. De Universiteit van Wageningen berekende dat 23% van de CO₂-uitstoot afkomstig was van dienstreizen per vliegtuig, de 2^{de} grootste impact op de CO₂-uitstoot van de Universiteit (fig.3). Aan andere universiteiten zoals de Universiteit Groningen constateert men gelijkaardige verhoudingen. Voor de UGent zal deze becijfering in het voorjaar gebeuren.

Het is dus niet langer een optie om het thema ‘duurzame dienstreizen’ op de lange baan te schuiven. De denktank Transitie UGent formuleerde hierover al voorstellen in haar memorandum. Bovendien zijn

er met het toekennen van de duurzaamheidsaward 'De Groene Ruijter' aan 'De Groene Locomotief'⁸, de intentie van de U4 om in een gezamenlijk project te werken rond de CO₂-compensatie van vliegtuigreizen en het project van Ecocampus 'duurzame stafmobiliteit'⁹, al een aantal kapstokken om de bestaande bottom-up projecten naar het beleidsniveau te tillen.



Figuur 3: CO₂-uitstoot van de verschillende operationele activiteiten van de Universiteit Wageningen¹⁰.

2. DIENSTREIZEN UGENT: HOE, WAAR EN WAAROM?

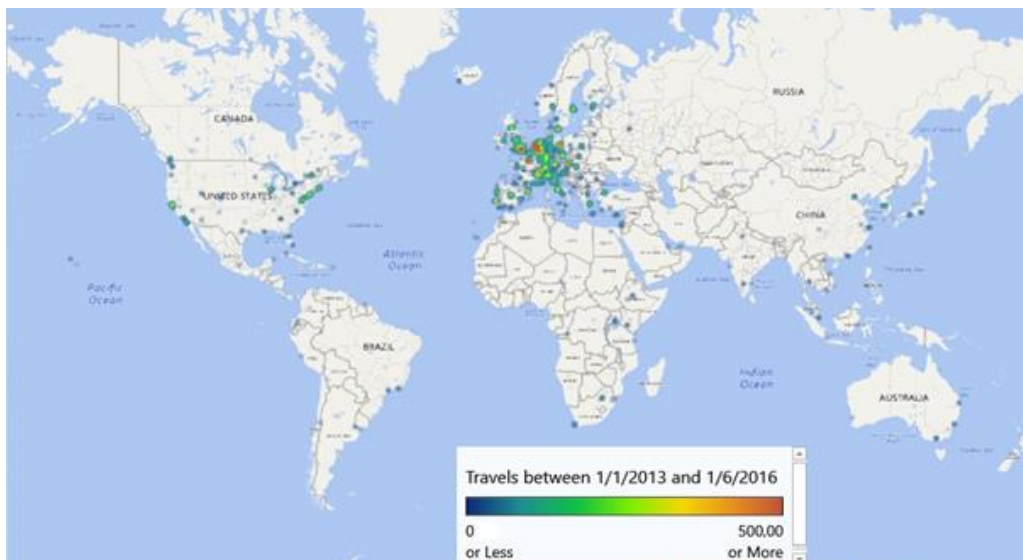
De UGent verzamelt informatie over de dienstreizen van haar personeel maar de gegevens zijn beperkt en van lage kwaliteit. De registratie in SAP gebeurt weinig gestructureerd. Het gebruikte transportmiddel wordt bijvoorbeeld niet opgevraagd. De reden en bestemming van de verplaatsingen worden wel bijgehouden, maar deze zijn 'vrij' in te vullen, met veel schrijffouten, cryptische omschrijvingen en ontbrekende gegevens als gevolg. Na handmatige verbetering van meer dan 40.000 dienstreizen in de SAP-database, werd toch een indicatie van de populariteit van verschillende bestemmingen bekomen (fig. 4). Uit deze gegevens wordt alvast duidelijk dat de meeste verplaatsingen binnen Europa gebeuren, wat substitutie van vlieg- door treinverkeer mogelijk maakt.

Met het nieuwe raamcontract dat de UGent afsloot met Uniglobe Smart Travel, wordt sinds augustus 2017 een database opgebouwd waar melding wordt gemaakt van het gekozen transportmiddel, de bestemming, etc. De volledigheid van de databank zal afhangen van de mate waarin het verplichtend karakter van het raamcontract wordt afgedwongen, iets waar voorlopig zeer vrijblijvend mee wordt omgesprongen.

⁸ www.ugent.be/nl/univgent/waarvoor-staat-ugent/duurzaamheidsbeleid/doemee/degroenelocomotief.htm

⁹ <https://www.vlaanderen.be/nl/publicaties/detail/project-ecocampus-grensoverschrijdende-duurzaamheid>

¹⁰ www.wur.nl/en/show/CO2-footprint-3.html



Figuur 4: Indicatie van de populariteit van bestemmingen voor dienstreizen in naam van de UGent

3. BOTTOM-UP INITIATIEVEN AAN DE UGENT

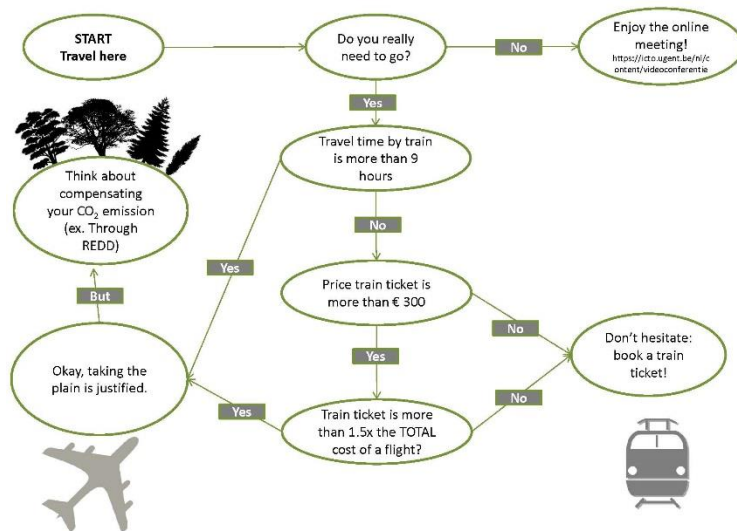
Met het ontbreken van een centraal beleid omtrent dienstreizen, zijn er in de loop van de jaren verschillende bottom-up initiatieven aan de UGent ontstaan die duurzame onderzoeks- en studiereizen centraal stellen. Dit toont aan dat er draagvlak ontstaat voor meer concrete en verregaande acties en een duidelijk standpunt van de UGent.

3.1 Initiatieven binnen vakgroepen voor duurzame dienstreizen

Met het duurzaamheidspact worden vakgroepen en diensten gestimuleerd om een duurzaam reisbeleid uit te werken¹¹. Op die manier kwamen een aantal mooie voorbeelden boven van de vakgroepen Politieke Wetenschappen (PW), Biologie (WE), Letterkunde (LW), Geschiedenis (LW), Innovatie, Ondernemerschap en Dienstenmanagement (EB), het duurzaamheidskantoor (CA) en de onderzoeksgroep INTEC (EA). Voorbeelden van richtlijnen zijn:

- Voor korte afstanden < 400 km of < 8 u reistijd wordt de trein aanbevolen.
- Naar een aantal steden die vlot met de trein bereikbaar zijn, wordt niet gevlogen.
- De toegevoegde waarde van een vliegtuigreis wordt overwogen.
- Het aantal internationale verplaatsingen per jaar wordt vastgelegd.
- De CO₂-uitstoot van vliegreizen wordt gecompenseerd.

¹¹ www.ugent.be/duurzaamheidspact



Figuur 5: Richtlijnen voor een duurzaam reisbeleid, opgemaakt door de vakgroep Biologie

3.2 Debat ‘duurzaamheid en internationalisering: verzoenbaar?’

In een debat¹² in oktober 2016 werd gediscussieerd over mogelijkheden om de (schijnbare) tegenstellingen tussen de 2 strategische doelstellingen ‘duurzaamheid’ en ‘internationalisering’ te verzoenen. Het debat werd georganiseerd door de Groene Locomotief. Uit de discussie bleek dat belanghebbenden uit alle geledingen van de universiteit zich bewust zijn van de problematiek en dat de wil bestaat om tot een verzoening van beide doelstellingen te komen.

3.3 Duurzame Erasmusmobiliteit

Jaarlijks kiezen ongeveer 270.000 studenten voor Erasmus. Deze doelgroep sensibiliseren om alternatieve vervoersmiddelen te gebruiken bij de verplaatsing naar de bestemming kan dus een grote impact hebben. De duurzame studentenvereniging D'URGENT (voormalige UGent1010) pleit ervoor dat de Universiteit Gent hierover een duidelijk standpunt inneemt om zo een voorbeeld te vormen voor andere universiteiten en bij uitbreiding voor de Europese Commissie. Concreet pleit D'URGENT voor:

- een verwijdering van vliegtuigsymbolen in de communicatie rond Erasmusmobiliteit;
- het uitdragen van info over de impact van vliegtuigreizen en het aanreiken van alternatieven;
- een online forum om samen reizen te stimuleren en duurzame reisverhalen te delen;
- de organisatie van een Erasmusbus die vanuit Gent vertrekt naar populaire bestemmingen;
- duurzame reizigers financieel bijstaan met geld dat wordt vrijgemaakt door een kleine vermindering van de beurs van vliegtuigreizigers (analoog aan de vettaks in de resto's);
- de NMBS overtuigen om kortingen te geven aan uitwisselingsstudenten, gelijkaardig aan de kortingen die de vliegtuigmaatschappij Brussels Airlines voorziet;
- statistieken bijhouden over de gebruikte vervoersmiddelen.

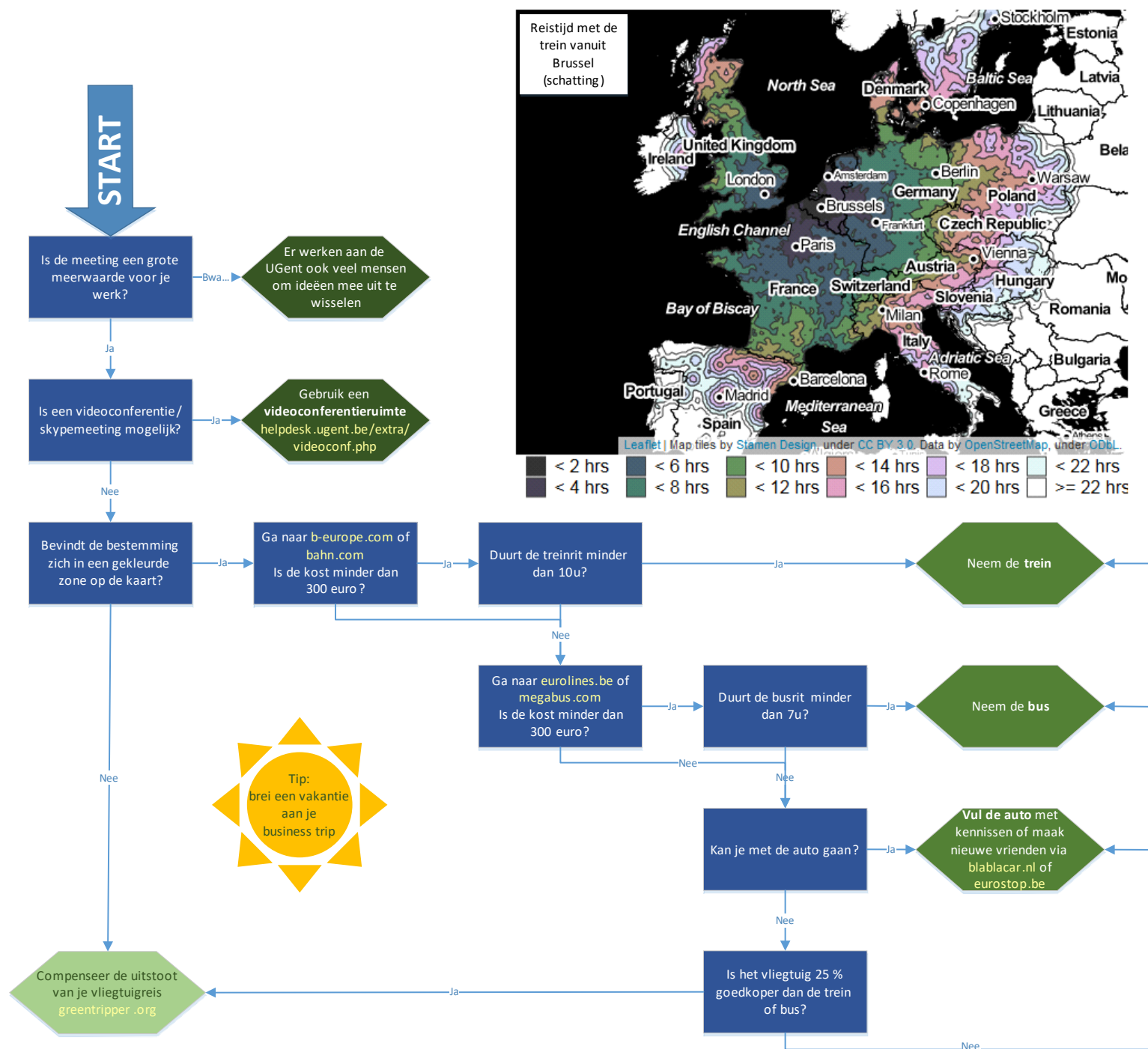
Deze eisen werden opgenomen in de publicatie “Grensoverschrijdende duurzaamheid. Duurzaamheid en internationalisering in hoger onderwijs” van Ecocampus (Vlaamse Overheid). Deze publicatie werd opgemaakt in nauwe samenwerking met de cel Internationalisering en het duurzaamheidskantoor van

¹² <https://www.youtube.com/watch?v=CPkurCC3nOc>

de UGent. De cel Internationalisering van de UGent had oren naar de oproep van D'URGENT en heeft ondertussen al heel wat acties ondernomen om duurzame Erasmusmobiliteit te stimuleren. Bijna alle vliegtuigafbeeldingen in hun communicatie naar studenten werden vervangen door andere symbolen. Het Erasmuscontract wordt steeds vergezeld van informatie over alternatieve reisvormen zoals liften, treinen en bussen. Ook de welkomstbrochure voor Erasmusstudenten die aan de UGent komen studeren, bevatten zulke tips. Bovendien vermeldt afdelingshoofd Frederik De Decker in al zijn presentaties de milieu-impact van vliegtuigreizen en wordt aan D'URGENT de kans gegeven om op de 'Welcome Days' studenten aan te spreken.

3.4 Project 'De Groene Locomotief'

'De Groene Locomotief', een project van vier doctoraatstudenten uit de faculteiten Bio-ingenieurswetenschappen, Economie en Bedrijfskunde en Letteren en Wijsbegeerte, ijvert voor een duurzame omgang met werkreizen die door heel de universiteit gedragen wordt en vastgelegd wordt in het beleid van de UGent. Om het draagvlak voor dit initiatief te onderzoeken, heeft de Groene Locomotief met enkele vakgroepen aan de UGent een pilootproject van één jaar op touw gezet. Hierbij kregen 7 vak- en onderzoeksgroepen een beslissingsboom die duurzaamheid en internationalisering verzoent (fig. 6). Nadien werd een enquête uitgevoerd onder de deelnemers (57 respondenten). Hieruit bleek dat 72% de beslissingsboom een handig instrument vond om op een duurzame manier werkreizen te plannen. Bovendien wil maar liefst 86% dat gelijkaardige richtlijnen op universitair niveau gepromoot worden. Geen enkele van de respondenten vond dit een slecht idee. Ondanks het gebrek aan externe *incentives* geeft 40% van de respondenten aan de richtlijnen van de beslissingsboom nu al gevolgd te hebben. Er is echter vraag naar meer concrete informatie; een overgrote meerderheid (93%) wil bv. een lijst met bestemmingen die per trein vlot bereikbaar zijn (zie 5.5 Stedenlijst).



Figuur 6: Richtlijnen voor duurzame internationalisering opgemaakt door de Groene Locomotief voor het pilootproject.

4. VOORBEELDEN BUITEN DE UGENT

Soortgelijke bottom-up initiatieven leven ook aan andere universiteiten en hebben in een aantal gevallen reeds gezorgd voor richtlijnen die in het universitair beleid zijn opgenomen. Een snelle en duidelijke reactie op deze problematiek is dus nodig vanuit het beleid van de UGent als we onze voortrekkersrol als duurzame universiteit willen behouden.

4.1 KU Leuven

Een groep onderzoekers aan de KU Leuven, genaamd Young Researchers' Society for Sustainability (YouRSS), schreef in februari 2017 een opiniestuk waarin ze pleitten voor een reductie van de koolstofvoetafdruk verbonden aan stafmobiliteit¹³. Ze stellen: "Elke vermeden vliegreis levert een driedubbel dividend op: tijdswinst, geldwinst én milieuwinst". De jonge onderzoekers doen concrete voorstellen om minder het vliegtuig te nemen:

- bewustmaking van het personeel door bijvoorbeeld de jaarlijkse koolstofdioxide-uitstoot per medewerker mee te delen en te vergelijken met het universiteitsgemiddelde;
- aanmoedigen van alternatieven voor vliegreizen zoals videoconferenties;
- afraden of verbieden van vliegreizen voor korte afstand door bv. een bestaande 'best practice' (pas vliegen vanaf 500 km) uit te breiden naar de hele universiteit;
- invoeren van een koolstofprijs op vliegreizen via een vast tarief per vlucht of per ton CO₂; dit bedrag kan dan gebruikt worden om interne duurzaamheidsprojecten mee te ondersteunen of om via een externe organisatie een compensatieproject te steunen.

4.2 Universiteit Göteborg

De Universiteit van Göteborg heeft een 'Meeting and Travel Policy' met de volgende langetermijndoelstellingen voor dienstreizen¹⁴:

- Reis wanneer het nodig is. Reizen wordt zoveel mogelijk vervangen door video-, telefoon- en webconferenties.
- Milieuvriendelijk reizen. Het plannen en maken van werkreizen gebeurt op een manier die toelaat om de milieu-impact te reduceren.
- Een veilige werkomgeving. Werkreizen dienen gemaakt te worden met de hoogste mogelijke mate van verkeersveiligheid. Er wordt aandacht gegeven aan reizigers en andere weggebruikers.
- Kostenefficiënt reizen. Werkreizen dienen zo kostenefficiënt mogelijk te zijn. Hierbij houdt men rekening met werknemers hun individuele omstandigheden en behoeften en met de optimalisatie van werkeffectiviteit.

Een van de acties in dit kader is dat per vliegreis een forfaitair bedrag moet gestort worden in een intern klimaatfonds. Personeelsleden en studenten kunnen dan een aanvraag indienen voor de financiering van projecten die de uitstoot van de universiteit kunnen reduceren.

¹³ Opiniestuk YouRSS: <http://nieuws.kuleuven.be/nl/campuskrant/1617/06/opinie--hoe-lang-vliegen-we-nog-tegen-de-lamp>

¹⁴ Duurzaam reisbeleid Universiteit Göteborg: www.iis.gu.se/english/news-events/?contentId=1417531 en www.medarbetarportal.en.gu.se/styrdokument/miljo/?languageId=100001&skipSSOCheck=true

4.3 Universiteit Leiden

De universiteit Leiden stelt in haar milieubeleidsplan voor de periode 2016-2020 twee duidelijke doelstellingen voor haar dienstreizen voor¹⁵:

- Bij dienstreizen korter dan zes uur reistijd is reizen per trein de norm.
- In 2018 wordt minstens 90% van de CO₂-emissie van vliegtuigreizen gecompenseerd via bijvoorbeeld het Fair Climate Fund.

4.4 Innovatieve conferenties

Er duiken steeds vaker initiatieven op om congressen duurzamer te organiseren. Uit de volgende voorbeelden blijkt hoe op een innovatieve manier anders met internationalisering omgegaan kan worden en hoe vliegtuigkilometers uitgespaard kunnen worden:

- De University of California, Santa Barbara stelde een manifest alsook een praktische gids op om andere universiteiten te helpen om bijna CO₂-neutraal congressen te organiseren.¹⁶
- De plenaire sessies tijdens de 'Degrowth conferentie 2016' waren via livestream wereldwijd te volgen. Dit congres werd bijvoorbeeld uitgezonden aan de UGent en Universiteit Wageningen.
- Het 'Global Arts and Psychology Seminar', gehouden in april 2017, vond plaats in vijf hubs in universiteiten over de hele wereld: Oostenrijk, Argentinië, Australië, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten. Zo ontstond een mix van een persoonlijke en virtuele conferentie.¹⁷
- In september 2017 werd een volledig virtueel congres gehouden door de 'Feminist & Women's Studies Association' (UK & Ireland).¹⁸

4.5 Nationale en internationale netwerken

Momenteel wordt er samen met de werkgroep 'internationalisering en duurzaamheid' van Ecocampus gewerkt aan een overzicht van de reeds geleverde inspanningen op het vlak van duurzame stafmobiliteit (acties, studies,) in de Vlaamse onderwijs- en onderzoeksinstituten. Tevens wordt er een studiedag voorbereid om in het voorjaar van 2018 aan kruisbestuiving te doen met vertegenwoordigers van internationalisering en van duurzaamheid.

Op Europees niveau is er binnen het U4-netwerk van de universiteiten van Gent, Göttingen, Groningen en Uppsala de ambitie om gezamenlijk te werken aan een duurzaam reisbeleid. Ook op internationaal niveau bestaat een netwerk van academici, Flyingless.org, dat de CO₂-emissies van de academische wereld wil verkleinen door vlieggreizen te beperken. Hun petitie werd reeds ondertekend door 465 academici.

¹⁵ Duurzaam reisbeleid Universiteit Leiden: <https://www.universiteitleiden.nl/binaries/content/assets/algemeen/milieubeleidsplan-2016.pdf>

¹⁶ A Nearly Carbon Neutral Conference Model: <https://hiltner.english.ucsb.edu/index.php/ncnc-guide/>

¹⁷ <https://academicflyingblog.wordpress.com/2017/03/31/innovative-multi-hub-global-arts-and-psychology-seminar-gaps-april-28-29-at-universities-around-the-globe/>

¹⁸ <http://fwsablog.org.uk/conferences-and-events/fwsa-virtual-conference/>

5. VOORSTEL VAN AANPAK

Hieronder worden een aantal 'acties voor morgen', experimenten en icoonprojecten voorgesteld. Momenteel is het vliegtuig zo ingeburgerd dat veel personeelsleden de alternatieven niet eens overwegen. Aangezien het zeer gevoelig ligt om te raken aan de vrijheid om zelf een transportmiddel te kiezen, wordt een stapsgewijze verandering voorgesteld – zoals bij andere duurzame transitieën. We onderscheiden fase 1 maatregelen, die op korte termijn en met beperkte inspanningen haalbaar zijn, en fase 2 maatregelen, die meer verregaand zijn, maar op lange termijn essentieel zijn om een écht duurzaam reisbeleid te bekomen. Deze voorstellen kunnen de basis vormen voor een overkoepelend duurzaam reisbeleid.

5.1 Fase 1-maatregelen

5.1.1 Faciliteren en sensibiliseren

Uit de enquête en de vele bijkomende gesprekken blijkt dat er een grote groep UGent'ers uit alle geledingen bestaat die hun dienstreizen wel willen verduurzamen, maar niet weten hoe. Het komt erop aan de drempel voor duurzame dienstreizen te verlagen door beter te informeren en de omslachtige administratie te beperken. Volgende acties worden voorgesteld:

- **Organisatie van workshops om videoconferentie-ruimtes te leren gebruiken** op zowel technisch (hoe?) als organisatorisch vlak (waarvoor?). Zo wordt de bestaande infrastructuur beter benut.
- **Organisatie van workshops en opstellen van een draaiboek om congressen met een lage milieu-impact te leren organiseren.** Er zijn reeds goede voorbeelden beschikbaar om inspiratie uit te putten (zie sectie 4.3). Deze maatregel kan de UGent als duurzame universiteit internationaal in de schijnwerpers plaatsen.
- **Informeren van nieuwe werknemers van bij de start van hun carrière** over duurzame alternatieven voor vliegvlagen. Het huidige welkomspakket kan bijvoorbeeld verrijkt worden met onze beslissingsboom (fig. 6). Deze informatie kan ook via de website van de UGent verspreid worden aan zowel personeel als studenten.
- **Voorstelling van een trein- of busrit als eerste optie voor vlot bereikbare steden.** Via het verplichte raamcontract kunnen nu al internationale treinen geboekt worden, wat de administratieve last vermindert. Het is echter ook een uitgelezen kans om een verandering van mind-set te verwezenlijken. De keuze ligt nog steeds 100% bij de werknemer, maar zo moet men 'nee' zeggen tegen de duurzame optie in plaats van tegen het vliegtuig.
- **Vervanging van afbeeldingen van vliegtuigen door afbeeldingen die meer duurzame vormen van reizen promoten.** In nieuwsbrieven, op Apollo en op de website van de UGent zijn nog regelmatig vliegtuigen te vinden die eenvoudig door een neutralere koffer of meer sturende trein kunnen vervangen worden.
- **Sensibiliserende info wanneer een reis geboekt wordt.** Wanneer een dienstreis online geboekt wordt, kan bijvoorbeeld vermeld worden '75% van het ZAP-personeel gaat naar stad y met de trein.' of '80% van jouw collega's kiest er voor om de emissies van hun dienstreis te compenseren'.
- **Een logo in de UGent-stijl om op conferenties te tonen dat je op een alternatieve manier reisde.** Als meer en meer onderzoekers een logo in hun slides verwerken om te tonen dat je

met trein, bus, boot of carpool naar een conferentie bent gereisd, kan de UGent zich profileren als vooruitstrevende universiteit én kan er een positieve sociale dynamiek ontstaan rond dit, voorlopig nog, gevoelig onderwerp.

- **Een interne sensibiliseringsactie.** Niet al het UGent-personeel is zich bewust van de grote CO₂-uitstoot van vliegtuigreizen. Hiervoor dient informatie verspreid te worden op een visueel aantrekkelijke manier.

Stedenlijst

De onderstaande lijst met slechts 50 steden is goed voor 28% van alle dienstreizen aan onze universiteit en bevat enkel locaties die binnen de 12 uur met de trein bereikbaar zijn. Stel dat de UGent via een sturend beleid de vliegtuigreizen naar enkel deze steden kan vervangen door treinreizen, dan bespaart dit maar liefst 1000 ton CO₂-eq per jaar*. Dit komt overeen met 10.500 personen die het hele jaar door aan donderdag veggie-dag meedoen, m.a.w. al het personeel van de UGent en meer!

Barcelona, Basel, Berlijn, Bern, Birmingham, Bonn, Bordeaux, Bremen, Bristol, Cambridge, Dresden, Durham, Edinburgh, Frankfurt, Genève, Glasgow, Göttingen, Grenoble, Hamburg, Hannover, Heidelberg, Karlsruhe, Lausanne, Leeds, Leipzig, London, Lyon, Mainz, Manchester, Marseille, Milaan, Montpellier, München, Nancy, Nantes, Newcastle, Nice, Nottingham, Oxford, Parijs, Potsdam, Rennes, Sheffield, Southampton, Strasbourg, Toulouse, Turijn, Vienna, York, Zürich

**De klimaatimpact en reistijd van het vliegtuig en de trein tussen Gent en de steden werd berekend via <http://ecopassenger.hafas.de>. Radiative forcing en vervoer naar en van de vlieghaven werden meegerekend. Data van SAP tussen 01/01/2013 en 01/06/2016 werden gebruikt. Er werd aangenomen dat al de verplaatsingen met het vliegtuig gebeuren, bij gebrek aan informatie over de gebruikte vervoersmiddelen. Nederlandse steden werden niet opgenomen in deze lijst of de berekening van de CO₂-eq omdat we ervan uitgaan dat hier nu al met de trein naar wordt gereisd.*

5.1.2 Dataverzameling

Om een duurzaam reisbeleid te implementeren en regelmatig bij te sturen is goede data nodig, maar dit ontbreekt momenteel (zie paragraaf 2). Er wordt voorgesteld om:

- **Bij het boeken van reizen de volgende gegevens op een gestructureerde en gestandaardiseerde manier (niet vrij in te vullen) op te vragen en bij te houden** zodat analyse van de data vlot en correct kan verlopen:
 - de reisbestemming
 - het personeelsstatuut: ATP, PhD, postdoc of professor (bij uitbreiding evt. student)
 - het vervoermiddel
 - de vluchtklasse waarin men reist (economy, business, eerste klasse)
 - de reisduur van het traject
 - de reden van de reis: presentatie op conferentie, conferentie zonder presentatie, onderzoeksverblijf, studiereis (cursus/workshop), geven van les/workshop, vergadering, stage of andere
 - de duur van het verblijf
 - of er een vakantie gekoppeld werd aan de werkreis

- **Deze data jaarlijks te laten analyseren** door bijvoorbeeld een masterstudent. De gemiddelde CO₂-uitstoot per dienstreis is een interessante indicator voor de effectiviteit van het duurzaam reisbeleid.
- **Het raamcontract verplicht te maken.** In principe is het al verplicht om via het raamcontract reizen te boeken, maar in de praktijk wordt hier nog vaak tegen gezondigd. Om sluitende cijfers te bekomen, moet iedereen via hetzelfde kanaal boeken.
- **Kwantitatief te evalueren hoe vaak de videoconferentie ruimtes momenteel worden gebruikt.** Hierover zijn geen cijfers gekend, maar het is essentieel om te achterhalen hoe en waar de technologie beter kan ingezet worden.

5.1.3 Koolstofheffing

Aangezien de huidige prijs van vliegtuigreizen de externe kosten niet dekt, dient er een correctie uitgevoerd te worden. Idealiter gebeurt dit op internationaal vlak, bijvoorbeeld via een koostolheffing (zie paragraaf 5.2.1), maar hierop hoeven we niet te wachten. Een interne UGent koolstofheffing in de vorm van een forfaitair bedrag, lager dan de werkelijke externe kost van een vliegtuigreis, kan in fase 1 al toegepast worden voor zijn sensibiliserende werking. Daarom wordt voorgesteld om:

- **een UGent klimaatfonds op te richten waar per vlucht 15 euro in wordt gestort**, naar voorbeeld van Göteborg. Volgens de data van SAP wordt hiermee jaarlijks ongeveer €155.000 ingezameld.
- **een jaarlijkse wedstrijd te organiseren waarbij onderzoekers duurzame projectvoorstellen kunnen indienen om aanspraak te maken op (een deel van) het klimaatfonds.** Zo wordt het geld ten dienste van de universiteit gebruikt en krijgt duurzame internationalisering aandacht (agenda-setting).
- **de overeenkomsten waarin kortingen voor studenten worden bedongen bij Ryanair en Brussels Airlines aan te vullen met of zelfs te vervangen door kortingen op internationale bus- en treinreizen** aangezien vliegtuigreizen reeds rijkelijk gesubsidieerd worden. Met het UGent klimaatfonds zouden minder gegoede studenten een duurzaam mini-reiskrediet kunnen aanvragen.
- **in te zetten op het systeem van Greenpoints voor personeel en studenten.** Zo kan de gelijktrekking van prijzen tussen trein en vliegtuig ook op een positieve manier gebeuren. Met Greenpoints wil NMBS Europe bedrijven die op een groene manier reizen een voordeel bieden. Men krijgt een Greenpoint per euro die men spendeert aan een treinreis. Deze Greenpoints kunnen vervolgens ingezet worden om korting te krijgen op volgende treinreizen.

5.2 Fase 2-maatregelen

5.2.1 Uit de ivoeren toren

De universiteit is geen eiland, dus er moet ook verder gekeken worden dan de eigen werking. Interactie met overheden, industrie en de samenleving als geheel is ook essentieel op vlak van duurzame internationalisering. Er wordt voorgesteld om:

- **via de Vlaamse, Europese en internationale netwerken een voorbeeldrol op te nemen op vlak van duurzame internationalisering** (zie 4.5). Door een goed voorbeeld te vormen worden andere universiteiten, overheden en industrieën gestimuleerd te volgen.
- **via deze netwerken te pleiten voor de afschaffing van de subsidies en de invoering van een internationale heffing op CO₂ in de luchtvaart** (en andere producten en diensten bij

uitbreiding, zoals ook de Koninklijke Vlaamse Academie van België voor Wetenschappen en Kunsten bepleitte in de Standaard begin 2017¹⁹).

- **samen te werken met de EU om duurzaam reizen te integreren in Erasmus programma's**, zoals UGent1010 voorstelde (zie 3.3)

5.2.2 Beperken van vliegtuigreizen

Een enquête op een congres in de watersector bracht aan het licht dat 44% van de aanwezigen vond dat hun deelname geen significante impact had op hun onderzoek, programma of beleid²⁰. Een congres is dus zeker niet altijd goede besteding van de schaarse onderzoeksmiddelen. Het verbieden van bepaalde transportmiddelen of dienstreizen bleek echter nog taboe (zie de resultaten van de enquête in paragraaf 3.4). Gezien de zeer sterke reductie in broeikasgasemissies die nodig is tegen 2050 (zie paragraaf 1.1), zullen er op termijn toch een aantal restricties moeten opgelegd worden om 'overbodige' dienstreizen te vermijden. De fase 1-maatregelen zijn essentieel om het pad te effenen voor zulke maatregelen. Overleg met onderzoekers is ook belangrijk om tot een definitie te komen van een 'overbodige dienstreis'. Er worden hier voorzichtig toch al enkele potentiële restricties opgeworpen om het debat op gang te brengen:

- **Beperk het aantal vluchten voor conferenties waar geen presentatie wordt gegeven.**
- **Verbied vluchten van en naar de UGent voor een gesloten doctoraatsverdediging.** Hiervoor vormt video-conferencing een uitstekend alternatief (zie 5.1.1).
- **Stel een minimumduur in voor studentenstages in een ander continent van minstens twee à drie weken.**
- **Verbied vluchten naar gemakkelijk met de trein bereikbare steden in Europa, zoals Parijs, Lyon, Oxford, London, Frankfurt, Bazel, Nice, Berlijn, München, Düsseldorf, Straatsburg, Marseille.**

¹⁹ http://www.standaard.be/cnt/dmf20170125_02696039

²⁰ www.theguardian.com/higher-education-network/2017/aug/30/expensive-academic-conferences-give-us-old-ideas-and-no-new-faces?CMP=share_btn_tw