

Transitieplan duurzame mobiliteit 2020-2030 – bedrijfsvervoerplan UGent

1. ALGEMEEN KADER

Op 11 september 2020 greep de Raad van Bestuur de vraag om de klimaatnoodtoestand uit te roepen aan om de hoogdringendheid van de klimaatproblematiek te erkennen en hiernaar te handelen via bijkomende concrete en effectieve maatregelen. Ze ging akkoord om alle relevante beleidsplannen af te stemmen op de klimaatdoelstellingen en het geheel te bundelen in een klimaatplan met korte-, middellange- en langetermijnbeleidsdoelstellingen, waarvan de realisatie tussentijds zal worden gemonitord.

Duurzame mobiliteit is een belangrijk onderdeel van dit klimaatplan, aangezien uit de berekening van de CO₂-voetafdruk van de UGent (cfr. Bilan Carbone®)¹ blijkt dat 18% van de totale CO₂-uitstoot toegewezen wordt aan woon-werkverkeer. Bijkomend is er een aandeel van 1% voor dienstverplaatsingen met de wagen. Studentenverplaatsingen zitten hier nog niet in vevat.

Sinds 2004 legde de UGent met haar bedrijfsvervoerplan al de basis voor duurzaam woon-werkverkeer. In 2015 werd dit versterkt met een nieuwe aangepast versie voor 2015-2020. Met dit uitgesproken engagement van de UGent kwamen heel wat stimuli voor duurzaam woon-werkverkeer en dienstverplaatsingen, zoals een mobiele fietshersteldienst, een duurzame verplaatsingsvergoeding en een terugbetaling van de openbaarvervoerskosten, ruimte voor bakfietsen, fietskarren en elektrische fietsen, dienstfietsen en deelauto's, kennismakingsmomenten met andere duurzame vervoersmiddelen zoals de speed-pedelec, een shuttlebus tussen station Gent Sint-Pieters en campus Ardoyen en campus Eiland, ...

Ook werden gestaag instrumenten ingevoerd die de shift naar een meer duurzaam woon-werkverkeer inzetten. Zo werd sinds 2015 bij masterplanning en infrastructuurplanning rekening gehouden met de mobiliteitsdoelstelling voor 2020 voor de berekening van het aantal parkeerplaatsen en kwam de afspraak om niet bijkomend in parkeerinfrastructuur te investeren wanneer er nog voldoende parkeercapaciteit was op minder dan 15 min wandelafstand volgens deze 2020-doelstelling. Ook werden dienstverplaatsingen met de auto niet langer vergoed voor bestemmingen op minder dan 5 km. Sinds september 2021 is er een autoremmeend parkeerbeleid, waardoor mensen die op minder dan 5 km van het werk wonen, niet langer standaard parkeerrecht krijgen. Studenten hebben geen toegang tot een parking, m.u.v. campus Diergeneeskunde.

Daarnaast zorgde het mobiliteitsbeleid en het circulatieplan van de Stad Gent voor een kader dat ons dwong om anders om te gaan met mobiliteit. Ook de Fietsambassade draagt door fietsverhuur en -hersteldienst bij tot een groot aandeel studenten en personeel op de fiets.

De daling van parkingnoden laat toe om midden in de stad en de campus ruimte te creëren voor een vergroende en ontharde omgeving. Als statement werden reeds enkele kleinere parkings door personeel en studenten omgevormd tot groene zitruimte. Deze bottom-up projecten tonen aan dat een aantrekkelijke alternatieve invulling kan gegeven worden aan maaiveldparking als mensen iets verderop parkeren. Gaandeweg wordt dit nu ook opgenomen in het beleid. Zo wordt de parking Rectoraat gerenoveerd en omgevormd tot een grote fietsenparking met een tuin. Ook de omgeving tussen S9 en de nieuwbouw S11 wordt omgevormd tot een studentenplein i.p.v. een autoparking.

¹ [CO₂-footprint UGent](#), volgens Bilan Carbone®. Bilan Carbone® is een internationale rekenmethode volgens de 'Greenhouse Gas Protocol' en 'ISO14064'.

De [website woon-werkverkeer en dienstverplaatsingen](#) geeft een goed overzicht.

Als universiteit moeten we nu grondig werk maken van vervolgstappen, om minstens de reductiedoelen te halen die afgesproken werden in de Europese Green Deal, maar te streven naar die reductiedoelen die volgens de IPCC-wetenschappers noodzakelijk worden geacht. Bovendien is het de rol van een wetenschappelijke onderzoeks- en onderwijsinstelling om het goede voorbeeld te geven en een voortrekker te zijn in de transitie naar duurzame en leefbare steden.

Voor internationale mobiliteit wordt verwezen naar het transitieplan [duurzaam reisbeleid](#).

2. EVOLUTIE VAN DUURZAME MOBILITEIT AAN DE UGENT

2.1 Woon-werkverkeer personeel

De vervoerswijze voor woon-werkverkeer ([modal splits](#)) wordt jaarlijks in kaart gebracht. In 2019 kwam ca. 60% van de personeelsleden op een duurzame manier naar het werk (fig. 1). Dit is een stijging van 23% t.o.v. 2008 en 11% t.o.v. 2015, de start van het bedrijfsvervoerplan. In absolute cijfers gaat dit over een daling van ca. 5.500 naar 3.300 auto's van personeelsleden.

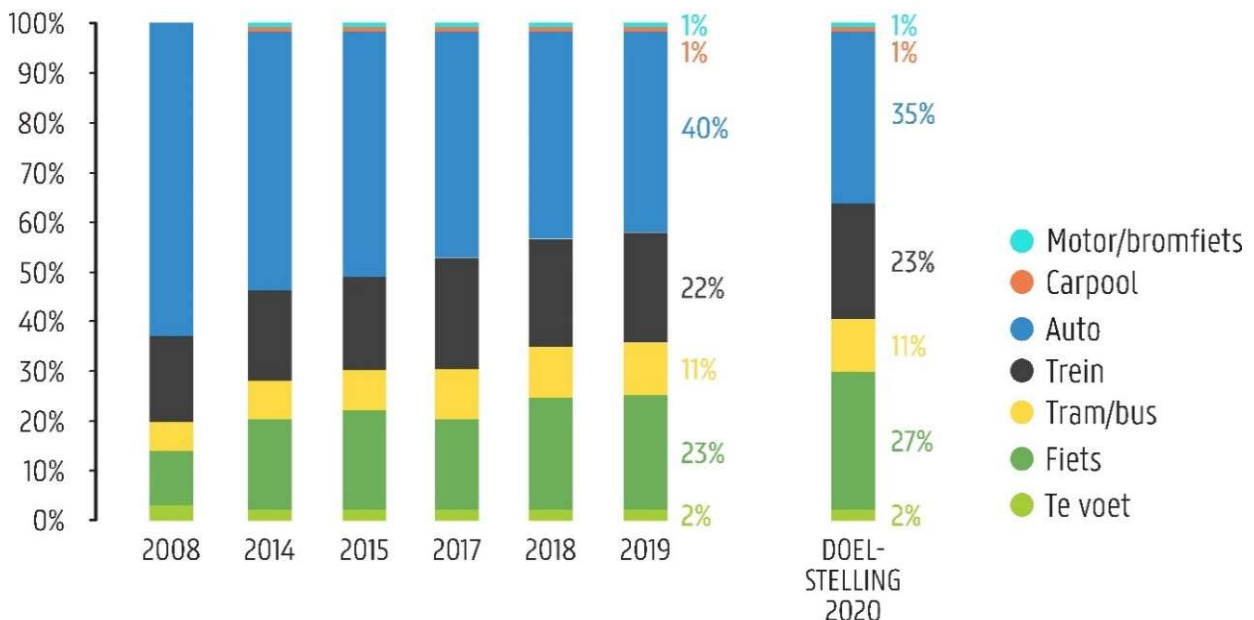


Fig. 1: Vervoerskeuze van personeel voor hoofdtraject van hun woon-werkverplaatsing van 2008 (begin van de telling) tot 2019. Ook de doelstelling voor 2020 wordt weergegeven. Cijfers voor 2020 en 2021 ontbreken door de coronamaatregelen.

Deze manier van opvolging is sinds maart 2020 niet meer representatief. Iemand die meer dan 60% van de gewerkte dagen een fietsvergoeding aanvraag, werd beschouwd als een fietser. Gezien het vele thuiswerk tijdens en na de coronapandemie, dat bovendien nog nauwelijks geregistreerd wordt, gaat deze vuistregel niet meer op en worden teveel mensen als automobilist beschouwd (3 dagen thuiswerk, 2 dagen met de fiets naar het werk => automobilist).

In het komende jaar zullen op geregelde tijdstippen tellingen gebeuren van het aantal gebruikte parkeerplaatsen op de campussen, om zo gaandeweg een beter zicht te krijgen op de bezettingsgraad en het autogebruik post-corona. Specifiek voor campus Ardoyen, waar toegangs-

controle geregeld wordt via nummerplaatherkenning en deze data ook bijgehouden wordt, zal een gedetailleerdere analyse gebeuren van het autogebruik op de campus. Daarnaast wordt verder gezocht naar een oplossing om ook bruikbaar cijfermateriaal te genereren van het huidige toegangscontrolesysteem op de overige campussen.

Figuur 2 geeft de evolutie weer van het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad.

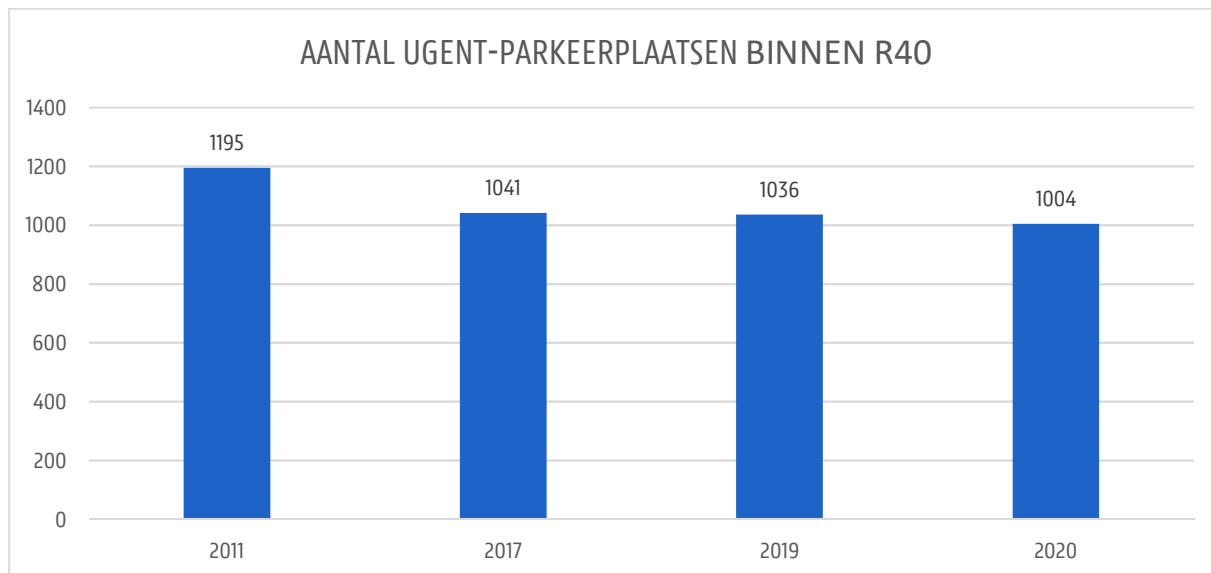


Fig. 2: Aantal parkeerplaatsen in de binnenstad

Het aantal ongevallen van en naar het werk wordt jaarlijks gerapporteerd in het integraal welzijnsverslag (tabel 1).

	Te voet	Fiets	Openbaar vervoer	Auto	Andere
2015	7 (1)	39 (275)	3 (61)	6 (18,5)	2 (10)
2016	7 (134)	46 (475)	1 (6)	7 (13)	-
2017	9 (55)	51 (400)	1 (0)	16 (108)	1 (0)
2018	14 (309)	42 (323)	-	7 (79)	2 (129)
2019	13 (53)	64 (790,5)	1 (0)	7 (11)	2 (0) (e-step / motor)
2020	5 (248)	43 (414,5)	1 (0)	1 (0)	1 (31) (e-step)
2021	8 (69)	30 (198)	0 (0)	3 (0)	1 (0)*** (step)

Tabel 1: Overzicht van de jaarlijkse ongevallen van en naar het werk, met het aantal dagen arbeidsongeschiktheid tussen haakjes

2.2 Studentenverplaatsingen

De vervoerswijze voor studentenverplaatsingen wordt gemonitord aan de hand van enquêtes, afgenomen in 2014 en 2019. De enquête maakt een onderscheid tussen drie verschillende bewegingen van studenten: (1) de verplaatsing van pendelstudenten van thuis naar hun campus, en de verplaatsingen van kotstudenten (2) naar hun kot en (3) van daar naar hun campus.

In figuur 3 wordt de modal split weergegeven van de pendelstudenten voor hun verplaatsing van thuis naar de campus. Het gebruik van de fiets is met 10% gestegen, terwijl het gebruik van de auto gedaald is van 17% naar 13%. Ook het gebruik van het openbaar vervoer is afgenomen van 54% naar 47%. Gezien 44% van de studentenpopulatie zich bijna dagelijks verplaatst naar Gent (idem als in 2014), heeft dit als gevolg dat in 2014 zich 7,5% van de studenten dagelijks met de wagen naar Gent verplaatst, terwijl dit in 2019 5,5% is. In absolute cijfers gaat dit over 3.100 resp. 2.500 auto's van studenten.

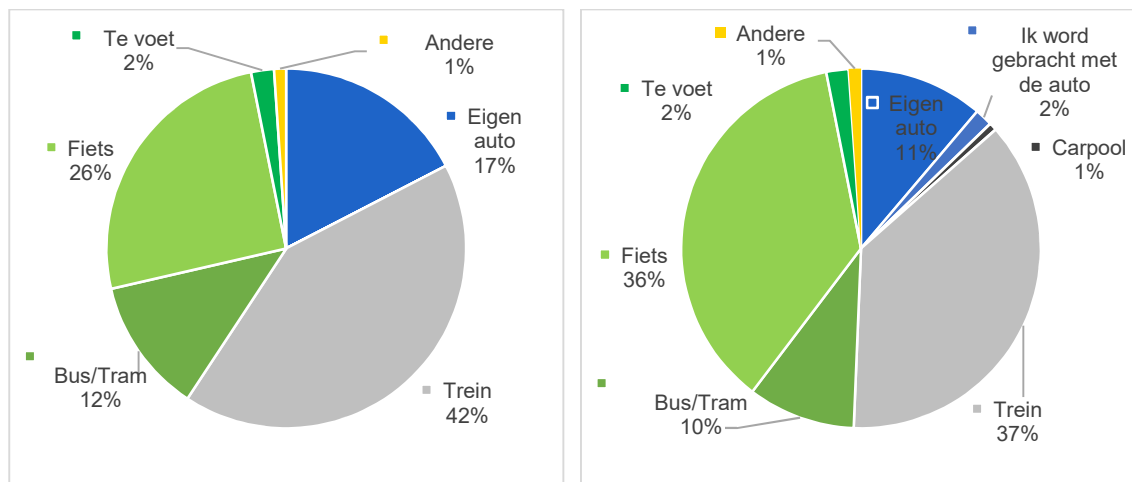


Fig. 3: Vervoerskeuze van pendelstudenten voor traject van hun woonplaats naar de campus in 2014 en 2019

De modal split van kotstudenten voor de verplaatsing van thuis naar hun kot wordt weergegeven in figuur 4. Het aantal fietsers is ook bij deze verplaatsingen sterk toegenomen, ten koste van het gebruik van het openbaar vervoer.

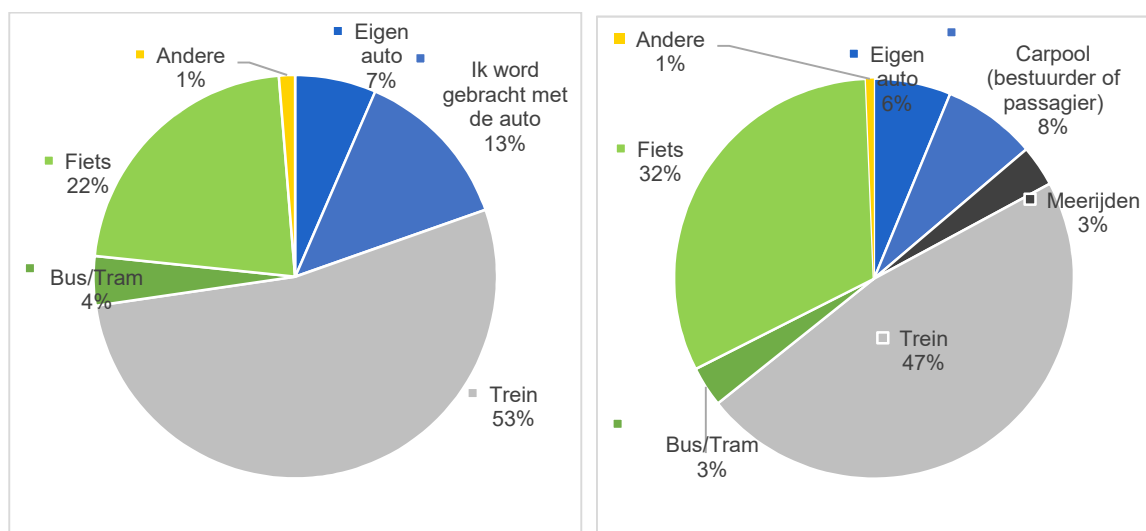


Fig. 4: Vervoerskeuze van kotstudenten voor traject van hun woonplaats naar de campus in 2014 en 2019

Er is geen verandering in de manier waarop kotstudenten zich verplaatsen van hun kot naar de campus. Deze verplaatsingen gebeuren nagenoeg allemaal op een duurzame wijze; het aandeel auto in deze verplaatsingen is minder dan 1%. 77% van deze verplaatsingen gebeurt met de fiets.

2.3 Dienstverplaatsingen

Data over het gebruik van fiets of openbaar vervoer voor dienstverplaatsingen zijn onvolledig en kunnen niet dienen als indicator. Met de overschakeling naar Olympus, een platform om dienstreizen met openbaar vervoer en fiets- en autodeelsystemen te boeken, zal de dataset op termijn vollediger en meer bruikbaar worden.

Tabel 2 geeft een overzicht van het gebruik van de eigen wagen en de cambiowagen voor dienstverplaatsingen < 350 km. De ritten van meer dan 350 km worden gezien als internationale mobiliteit en dit wordt behandeld in het transitieplan duurzaam reizen. Het overzicht toont een daling van het aantal ritten en aantal km met de eigen wagen, en een stijging van het aantal ritten en aantal gereden km met een deelwagen van cambio. Het totaal aantal gereden km is gedaald.

	Ritten (eigen wagen)	km	Ritten (Cambio)	km	Totaal (km)
2017	7.142	939.690	1.419	120.203	1.059.893
2018	6.731	864.781	1.695	137.621	1.002.402
2019	6.070	790.963	2.149	164.930	955.893
2020	2.843	344.971	1.384	106.522	451.493
2021	2.977	366.460	1.839	51.676	418.136

Tabel 2. Overzicht van het gebruik van de eigen wagen en de cambiowagen voor dienstverplaatsingen < 350 km. Cijfers voor 2020 en 2021 zijn niet representatief door de coronamaatregelen.

Voor personenwagens in eigendom van de UGent (dienstwagens) wordt vooral ingezet op het verbeteren van de ecoscore, door minimale ecoscores vast te leggen voor verschillende wagen categorieën. Voor grotere bestelwagens was het lang moeilijk om het verhogen van de ecoscore door te trekken. Recent worden deze nu wel vervangen door exemplaren op CNG. Het aantal wagens op elektriciteit is nog steeds vrij beperkt. In figuur 6 wordt een overzicht gegeven.

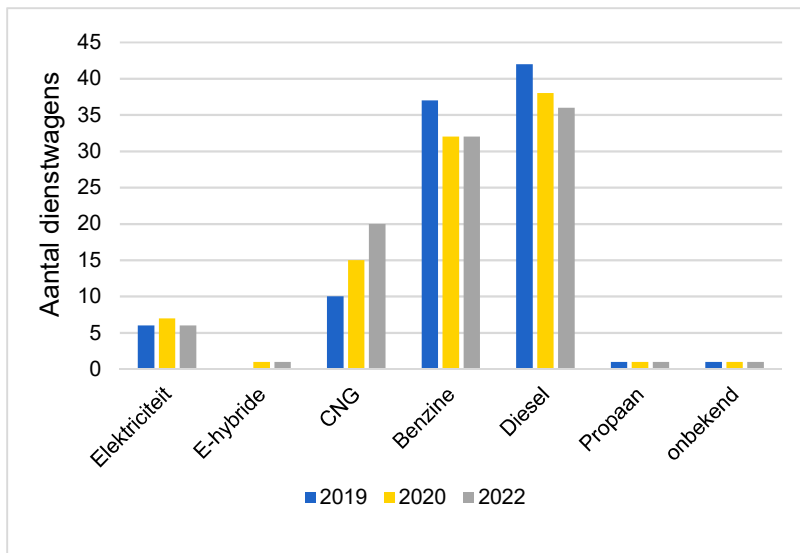


Fig 6. Aantal dienstwagens in functie van het type en de evolutie in de vergroening

3. DOELSTELLING

Om de klimaatdoelstellingen te behalen, in lijn met wat wetenschappelijk noodzakelijk wordt geacht om een desastreuze klimaatverandering te voorkomen, is een drastische reductie van de CO₂-uitstoot noodzakelijk.

Omdat de verschillende CO₂-stromen van de UGent (gebouwverwarming en elektriciteitsvoorziening, woon-werkverkeer, vliegtuigreizen, ...) elk voor enorme uitdagingen staan om de reductiedoelstellingen voor 2030 te bereiken, wordt voorgesteld om de CO₂-uitstoot van elke deelsector in eerste instantie met een evenredig stuk naar beneden te brengen. Later kan evt. bijsturing gebeuren.

Gezien woon-werkverkeer aan de UGent pas sinds 2014 volledig geregistreerd wordt, wordt voor de UGent-berekeningen 2014 i.p.v. 1990 als referentiejaar gebruikt. Bijgevolg moet een herrekening gebeuren om de reductiedoelstellingen te bepalen (science-based targetting). Dit gebeurde volgens ISO14064 door Climate Lab¹, met als resultaat dat in 2030 een reductie van ongeveer 40% CO₂ nodig is t.o.v. 2014 om de Europese klimaatdoelstellingen (WB2C 'well below 2°C'²) te bereiken. Als we als rijk land of kennisinstelling het voortouw willen nemen en de globale temperatuurstijging overeenkomstig de wetenschappelijke inzichten onder de 1,5°C³ willen houden, dan is tegen 2030 een reductie van ongeveer 67% CO₂ t.o.v. 2014 noodzakelijk (WB1.5).

Wanneer de WB1.5-doelstelling geprojecteerd wordt op de beschikbare data, dan moet -naast de prognose dat personeel 1 dag meer zal thuiswerken dan voor de corona-pandemie én de prognose voor de shift richting elektrische wagens- een bijkomende reductie van 12 miljoen autokilometers worden gerealiseerd. Dit komt overeen met een reductie tot 21% autoaandeel in de modal shift met het huidige aantal werknemers.

¹ [Klimaatdoelen UGent – target 2030](#), volgens Bilan Carbone®. Bilan Carbone® is een internationale rekenmethode volgens de 'Greenhouse Gas Protocol' en 'ISO14064'.

² WB2C: well below 2°C, grens overeenkomstig klimaatakkoord van Parijs

³ WB1.5C: well below 1.5°C, grens overeenkomstig wetenschappelijke inzichten om als rijk land en kennisinstelling het voortouw te nemen en sneller te gaan

Wanneer de WB2C-doelstelling volstaat, dan gaat het over een reductie van 4 miljoen autokilometers, met dezelfde prognoses voor thuiswerk en elektrische mobiliteit, of een reductie tot 35% autoaandeel in de modal shift met het huidige aantal werknemers.

Maar duurzame mobiliteit gaat over meer dan CO₂-reductie. Het gaat ook over verbetering nastreven op vlak van leefbaarheid in de stad (luchtverontreiniging, geluidshinder) en bereikbaarheid (file). Bovendien gaat het ook meer en meer over een antwoord bieden om een toenemende druk op ruimte. Er is op vele campussen geen ruimte meer voor een én-én verhaal: én parking voor iedereen die wil, én voldoende fietsenstalling, én voldoende brede voetpaden, én nieuwe infrastructuurontwikkeling, én ruimte vrijwaren en creëren voor groen, water, biodiversiteit, verpozen, ... Er moeten duidelijke keuzes gemaakt worden, die ook vervat werden in het masterplan 'UGent verbeeldt 2050', en in dit voorstel van doelstelling voor het transitieplan duurzame mobiliteit:

De UGent voert een geïntegreerd mobiliteitsbeleid waarbij de campussen vlot bereikbaar zijn, de verkeersveiligheid verhoogd wordt en de milieu-impact van de verplaatsingen door personeel en studenten gereduceerd wordt.

Hiertoe:

- streeft de UGent naar 80% duurzame mobiliteit tegen 2030; voor de resterende automobilititeit wordt voorrang gegeven aan deelwagens en elektrische wagens;
- wordt het STOP-principe toegepast op elke campus: fietsers kunnen hun fiets dichtbij stallen en het aantal parkeerplaatsen wordt gereduceerd tot het strikt noodzakelijke en geclusterd ; de (vrijgekomen) open ruimte wordt maximaal benut voor trage mobiliteit en ontharde ruimte;
- trekt de UGent mee aan de kar van duurzame stadsdistributie;
- werkt de UGent nauw en constructief samen met experts, studenten en beleidsmedewerkers, alsook met partners zoals de Stad Gent, De Lijn, ... rond duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid.

Om met concrete acties deze doelstellingen te realiseren, worden 4 pijlers naar voor geschoven:

- Meer duurzame verplaatsingen, minder autoverplaatsingen
- Duurzame mobiliteitsdoelstellingen geïntegreerd in masterplanning en infrastructuurontwikkeling
- Duurzame stadsdistributie
- Inzetten van engagement en expertise, intern en extern

Het onderstaande actieplan is een eerste aanzet. Gezien het hoge ambitieniveau van de doelstelling én de urgentie van de klimaatproblematiek, is het heel belangrijk om de vooropgestelde doelstellingen en de voortgang van de actiepunten goed te bewaken. Afhankelijk van het resultaat van de ondernomen acties zal moeten bijgestuurd worden.

4. ACTIEPLAN

3.1 Pijler 1: Meer duurzame verplaatsingen, minder autoverplaatsingen

Communicatie en sensibilisering

Het blijft noodzakelijk om goed en wervend te communiceren over het mobiliteitsbeleid van de UGent en de duurzame alternatieven. Dit gebeurt via de portaalpagina www.UGent.be/mobiliteit, de facultaire duurzaamheids- en milieucmissies, social media en de onthaalgesprekken met nieuwe personeelsleden. Vooral op dit laatste moet sterk ingezet worden.

Nieuwe studenten worden bereikt via de informatiebrochures, de Green Guide, ...

Volgende acties worden verdergezet en waar mogelijk versterkt:

Actie 1.	Mobiliteitsinfo verstrekken tijdens de intakegesprekken van nieuwe personeelsleden.
Evaluatie	Dit gebeurt tijdens het persoonlijk gesprek. Daarnaast wordt mobiliteitsinfo meegegeven via de kaart ' Wat beweegt u? '.
Bijsturing en planning	Verderzetten van de inspanningen.

Actie 2.	Mobiliteitsinfo verstrekken tijdens het onthaal en in informatiebrochures voor nieuwe studenten.
Evaluatie	Op de infopagina 'Wegwijs voor nieuwe studenten' wordt verwezen naar mobiliteitsinfo en de Fietsambassade. Internationale studenten ontvangen bijkomend een Green Guide met o.m. mobiliteitsinfo.
Bijsturing en planning	Verderzetten van de inspanningen. Mobiliteitsinformatie voorzien tijdens infomoment voor nieuwe studenten.

Actie 3.	De website www.UGent.be/mobiliteit actueel houden en geregeld onder de aandacht brengen wanneer mobiliteitsnieuws wordt gebracht. Infomomenten en wervende sensibiliseringscampagnes organiseren rond duurzame mobiliteit.
Evaluatie	Met de invoering van het centraal gestuurd autoremmend parkeerbeleid kwam er een nieuwbericht en werden infokaarten verspreid (' Wat beweegt u? ', ' What moves you? '). Er werd 4 jaar lang samengewerkt met SPITS , een team van mobiliteitsexperten dat duurzame mobiliteitsoplossingen in de zuidelijke rand van Gent coördineerde. Dit was een initiatief van Stad Gent onder leiding van adviesbureau Traject, maar werd nu door het stadsbestuur stopgezet. N.a.v. de verhuis van personeelsleden van campus Coupure naar Capture werd een bevraging naar het mobiliteitsgedrag georganiseerd, werd specifiek info verspreid over hoe campus Eilandje te bereiken met de fiets en het openbaar vervoer en kregen mensen persoonlijk mobiliteitsadvies. Met de fietskaravaan van SPITS (pool van verschillende types fietsen die gedurende enkele weken kunnen uitgestest worden) konden mensen van Capture alternatieven uittesten.

	<p>De fietskaravaan kwam ook op campus Diergeneeskunde, Ardoyen, Farmacie en Sterre.</p> <p>Om een antwoord te kunnen geven op de bevraging van de FOD mobiliteit over het woon-werkverkeer werd een mobiliteitsenquête georganiseerd onder personeelsleden.</p> <p>In 2021 organiseerden de Green Office en het Gents Milieufrent een lezing met Leo Van Broeck en in 2022 met Kris Peeters over ruimtelijke ordening en mobiliteit.</p>
Bijsturing en planning	N.a.v. de (evt.) goedkeuring van voorliggend transitieplan, kan een nieuwe mobiliteitscampagne georganiseerd worden. In dit kader kan de huidige maatregel, waarbij e-fietsen gratis kunnen ontleend worden voor 1 maand, uitgebreid / versterkt worden (uitbreiding van fietsaanbod) en opnieuw onder de aandacht gebracht worden.

Goede infrastructuur

Het is belangrijk om mensen te verleiden tot duurzame mobiliteitsmodi door goede infrastructuur te voorzien. Het gaat hierbij om goede en veilige fietspaden, vrije tram- en busbanen voor een vlotte doorstroming, comfortabele fietsenstallingen, laadpalen, ...

Volgende acties kan de UGent aanpakken:

Actie 4.	Voorzien van voldoende afgesloten en overdekte fietsenstallingen voor personeel, met ruimte voor fietskarren en bakfietsen, stopcontacten en douchefaciliteit. Door toegangscontrole te voorzien, kan ook gebruik gemaakt worden van fietsenstallingen op andere campussen tijdens dienstverplaatsingen.
Evaluatie	<p>Hier zijn mooie stappen gezet, maar er is verdere verbetering nodig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nog niet alle personeelsstallingen beschikken over oplaadpunten; - op verschillende campussen zijn de douchefaciliteiten nog niet in orde; - op de meeste campussen is er geen geschikte ruimte om natte kleren te hangen drogen; - slechts enkele personeelsstallingen hebben toegang via badge (een systeem dat toelaat dat de fiets ook veilig kan gestald worden op andere locaties).
Bijsturing en planning	Verdere verbetering van fietsenstallingen (met oplaadpunten, douchefaciliteiten, ruimte voor natte kledij, toegangscontrole...).

Actie 5.	Voorzien van voldoende fietsenstallingen voor studenten, bij voorkeur in pandig of overdekt, met stopcontacten en in beperkte mate afgesloten.
Evaluatie	Studenten hebben op onze campussen geen toegang tot laadpalen, of kunnen (een dure) fiets niet veilig stallen.
Bijsturing en planning	Overwegen of studenten ook toegang kunnen krijgen tot de afgesloten fietsenstalling, bv. tegen betaling van een waarborg. Experiment opstarten op campus Diergeneeskunde.

Actie 6.	Voorzien van voldoende laadpalen voor auto's, binnen de krijtlijnen van het gereduceerd en geclusterd parkingaanbod.
Evaluatie	Hier een overzicht van de laadpalen aan de UGent . Er loopt een eerste raamcontract met MobilityPlus voor de installatie van laadpalen. Hiervan kunnen UGent-dienstwagens gratis gebruik maken (white list laadpassen); personeelsleden of bezoekers gebruiken hun eigen laadpas, waardoor het verbruik kan gefactureerd worden. Dit raamcontract ging over een totaal bedrag van max 30.000 EUR en heeft zijn financiële limiet bijna bereikt.
Bijsturing en planning	Opmaak van een nieuw raamcontract waarbij ook laadpalen moeten kunnen voorzien worden in de ondergrondse parkeergarages (de preferentiële parkeerzones aan de UGent).

Actie 7.	Initiatieven om fietsnelwegen en groen-klimaatassen aan te leggen mee bepleiten en integreren in de masterplannen van een campus (zie pijler 2), zoals groenklimateas langs de De Pintelaan en langs de Muinkschelde.
Evaluatie	Deze groenklimateassen worden mee opgenomen in de masterplannen van campus Sterre en campus UFO-Tweekerken. Om een veilige fietsverbinding met de Campus Ardoyen te bewerkstelligen, werd samen met de stedelijke overheid en met het Vlaams gewest een traject gestart om een fietsverbinding, inclusief fietsbrug, te realiseren. Momenteel wordt het ontwerp en tracé van de brug besproken.
Bijsturing en planning	Overleg met betrokken partners (lokale overheden en Agentschap Wegen en Verkeer) intensifiëren.

Verdere uitbouw van duurzame alternatieven

Er zijn heel wat stimuli voor duurzaam woon-werkverkeer en dienstverplaatsingen, zoals een mobiele fietshersteldienst, een duurzame verplaatsingsvergoeding en een terugbetaling van de openbaarvervoerskosten, ruimte voor bakfietsen, fietskarren en elektrische fietsen, dienstfietsen en deelauto's, kennismakingsmomenten met andere duurzame vervoersmiddelen zoals de speedpedelec, een shuttlebus tussen Sint-Pietersstation en campus Ardoyen en campus Eiland, ...

In bepaalde gevallen kunnen die verder geoptimaliseerd worden, beter aangepast worden aan de context van de UGent, beter op elkaar afgestemd worden, ...

Volgende bijkomende acties worden voorgesteld:

Actie 8.	IJveren voor beter openbaar vervoer, combineerbaar met andere vervoersmodi.
Evaluatie	Door intens overleg is De Lijn nu overtuigd om de bus over de campus Ardoyen te laten rijden (wellicht vanaf zomer 2023); de infrastructuur – wegenis en halte – werd voorzien door de UGent. De flexibiliteit tussen gebruik van auto en openbaar vervoer is beperkt door de rigide omgang met abonnementstarieven. Het is mogelijk om 3-maandelijkse abonnementen af te wisselen met periodes van fietsgebruik. Hierover wordt maar beperkt gecommuniceerd door DPO om dit aan te moedigen gezien er een

	<p>manuele tussenkomst vereist is om te switchen en er manueel moet opgevolgd worden of het abonnement 'effectief' afgelopen is.</p> <p>De huidige post-corona situatie maakt duidelijk dat er een nood is aan grotere flexibiliteit. De aanwezigheid op de werkvloer is gedaald, waardoor de beschikbare abonnementsformules voor veel personeelsleden niet in overeenstemming zijn met het werkelijk gebruik van het openbaar vervoer. Er worden steeds vaker tienrittenkaarten gebruikt.</p>
Bijsturing en planning	<p>De langetermijnsvisie van UGent Verbeeldt biedt de kans om de mobiliteit van en tussen de campusclusters met De Lijn te bespreken. Dit moet hen toelaten om hun dienstregeling op maat van de UGent aan te passen en investeringsbeslissingen te nemen (bv. de vertramping van de buslijn naar Campus Ardoyen).</p> <p>Verder onderzoek naar mogelijkheden om de flexibiliteit in het woon-werkverkeer te verhogen. Het derdebetalersysteem van Olympus, waar de UGent instapte voor de bestelling en facturatie van dienstverplaatsingen, kan mogelijks een oplossing bieden. Olympus helpt ook woon-werkverkeer faciliteren en stimuleert de grotere flexibiliteit in het schakelen tussen duurzame verplaatsingswijzen. Ook fietsdagregistratie is mogelijk via Olympus.</p>

Actie 9.	Invoeren van een lease-systeem voor fietsen, waardoor het mogelijk wordt om de aankoop van een dure fiets (o.a. elektrische fiets, speed-pedelec, ...) beter te spreiden in de tijd en de drempel voor aankoop te verlagen.
Evaluatie	Het lease-systeem van UZGent werd samen met DPO onderzocht. De implementatie zal evenwel mankracht kosten.
Bijsturing en planning	Verdere uitwerking van een lease-systeem, in samenwerking met DPO.

Actie 10.	Mogelijkheid bieden om -naast eigen fiets- ook deelfietsen te gebruiken voor het natraject vanaf of naar stations.
Evaluatie	Personeelsleden kunnen gebruik maken van Blue-bike bij dienstverplaatsingen met de trein.
Bijsturing en planning	Overwegen van de opportuniteit om ook deelfietsen ter beschikking te stellen voor het voor- of natraject van en naar een station in woon-werkverkeer, nu het beheer van de afgesloten fietsenstalling aan station Gent-Dampoort werd overgenomen door NMBS (i.p.v. de Fietsambassade). Hierdoor is het niet langer mogelijk om een eigen fiets in een afgesloten fietsenstalling te stallen.

Actie 11.	Gebruik van dienstfietsen verder faciliteren en vereenvoudigen door over te schakelen op digitale sloten met reservatietool op website en smartphone.
Evaluatie	Er liep een pilootproject met digitale sloten en een online reservatietool voor dienstfietsen op campus Coupure. Dit was niet succesvol. In stallingen waar geen zonlichtinval is, kon de batterij van het fietsslot niet opladen (dan moet dit manueel opgeladen worden). Bovendien blijft een verantwoordelijke nodig om erop toe te zien dat de batterijen van de elektrische fietsen tijdig worden opgeladen.

Bijsturing en planning	Onderzoek naar de opportuniteit om over te schakelen op een externe deelfietsensysteem.
Actie 12.	Gebruik van (elektrische) deelwagens voor dienstverplaatsingen, en deze ook ter beschikking stellen van buurtbewoners of personeelsleden voor privéverplaatsingen.
Evaluatie	<p>Personeelsleden kunnen gebruik maken van het autodeelsysteem cambio (ca. 150 ritten/maand).</p> <p>Van de 107 dienstwagens bij de UGent (inclusief grote bestelwagens, vrachtwagens, speciale voertuigen en ook 10 speciale aanhangwagens) zijn intussen 7 elektrisch en 20 rijden op CNG.</p>
Bijsturing en planning	Bij de nieuwe elektrische dienstwagens samenwerken met een autodeelorganisatie.

Autoremmende maatregelen

Naast de belonende maatregelen zijn ook sturende maatregelen nodig. In 2021 werd een centraal gestuurd autoremmend parkeerbeleid ingevoerd, waarbij personeelsleden met een woon-werkafstand minder dan 5 km geen standaard parkeerrecht hebben. Tijdens de intake-gesprekken van nieuwe personeelsleden komt hier geen negatieve reactie op. Het effect op bestaande medewerkers met parkeerrecht kan nog niet ingeschat worden.

Daarnaast worden dienstverplaatsingen met de eigen wagen voor bestemmingen op minder dan 5 km niet meer vergoed en hebben studenten geen parkeerrecht op de campussen, m.u.v. campus Diergeneeskunde.

Deze maatregelen zijn mooie eerste stappen, maar zullen gaandeweg ook gealigneerd moeten worden met de klimaatdoelstellingen.

Volgende acties worden voorgesteld:

Actie 13.	Gelet op het inefficiënt gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen worden voorbehouden plaatsen tot een minimum beperkt (cfr. parkeerreglement). Standaard worden geen voorbehouden plaatsen op naam / functie toegekend.
Evaluatie	<p>Het aantal voorbehouden parkeerplaatsen op naam / functie werd verlaagd.</p> <p>Voor vergaderingen van de RVB en het BC worden niet langer parkeerplaatsen voorbehouden voor de leden. Voor enkele adviesraden en -commissies gebeurt dit wel nog steeds.</p> <p>Op campus Diergeneeskunde en campus Heymans, Farmacie worden nog steeds parkeerplaatsen voorbehouden op naam van professoren.</p>
Bijsturing en planning	Schrappen van voorbehouden parkeerplaatsen op campus Diergeneeskunde en campus Heymans, Farmacie.

Actie 14.	Het effect van het huidige centraal gestuurd autoremmend parkeerbeleid wordt geëvalueerd. Wanneer zou blijken dat de doelstellingen niet bereikt worden (of van het pad wordt afgeweken) zal het huidig beleid moeten bijgesteld worden.
Evaluatie	<p>Het in lijn brengen van de parkeerrechten met het nieuwe parkeerreglement werd gezamenlijk uitgevoerd met de migratie naar het nieuwe toegangscontrolesysteem. Bedoeling is om dit in 2023 te hebben voltooid.</p> <p>Tijdens de intake-gesprekken van nieuwe personeelsleden komt geen negatieve reactie op het parkeerbeleid. Het effect op bestaande medewerkers met parkeerrecht kan nog niet ingeschat worden.</p> <p>Uit analyse blijkt dat een modal shift naar 21% autogebruik mogelijk is, wanneer 80% van de autogebruikers die op minder dan 15 km van het werk wonen, overschakelen naar een (elektrische) fiets.</p>
Bijsturing en planning	<p>De inspanningen worden verdergezet.</p> <p>Op basis van de huidige cijfers is er geen noodzaak voor een verstrenging. Gezien evenwel op basis van literatuur en eigen analyse verwacht wordt dat de huidige maatregelen ontoereikend zullen zijn, wordt een discussie over het uitwerken van mogelijke vervolgmaatregelen opgestart. Dit betreft een discussie over het aanscherpen van het volledige plan, en wordt opgenomen in een bijkomende actie 19.</p>
Actie 15.	Parking in de binnenstad wordt afgebouwd en maaiveldparkings worden geclusterd en vrijgemaakt als er nog restcapaciteit in naburige (ondergrondse) parkings op minder dan 15 min wandelafstand is. Hiervoor moet ingespeeld worden op opportuniteiten maar moet ook systematisch en proactief gereageerd worden, bv. voor parking Coupure (kan voor een groot deel opgevangen worden door parking Dunant), Centerparking (kan opgevangen worden door parking campus UFO of park&rides).
Evaluatie	<p>De autoparking aan de Muinschelde werd vrijgemaakt en vergroend.</p> <p>De overbodige autoparking rond de stookzaal op campus Coupure en aan campus Dunant werd vrijgemaakt en vergroend, samen met studenten en personeel.</p> <p>De autoparking Rectoraat zal worden omgevormd tot fietsenstalling en tuin. De auto's kunnen parkeren in in parking UFO, parking Economie en/of parking Kantienberg.</p> <p>Er werd subsidie (groenblauwe parel) verkregen voor de ontharding en vergroening van de voorzijde van campus Coupure.</p>
Bijsturing en planning	<p>In voorbereiding van de werken aan parking Rectoraat en de omvorming tot een fietsenparking, moet bepaald worden wie gebruik kan maken van welke parking (UFO (vlakbij), Economie (8 min wandelafstand), Kantienberg (12 min wandelafstand)). De werf tijdens de werkzaamheden zelf zal er bovendien voor zorgen dat een deel van de personeelsleden overschakelt van de auto naar een ander vervoersmiddel. Het is belangrijk om dit te consolideren.</p> <p>Samen met de faculteit BW wordt de ontharding en vergroening van de voorzijde van campus Coupure voorbereid.</p>

3.2 Pijler 2: Duurzame mobiliteitsdoelstellingen integreren in masterplanning en infrastructuurontwikkelingen

Per campus zijn geactualiseerde mobiliteitsplannen nodig, als onderdeel van een inrichtings- of masterplan van een campus. Hierbij moet het STOP-principe toegepast worden: parkeerplaatsen worden gereduceerd tot het strikt noodzakelijke en geclusterd en fietsers kunnen hun fiets aan de 'voordeur' stallen; de (vrijgekomen) open ruimte wordt maximaal benut voor trage mobiliteit en groen (cfr. UGent verbeeldt 2050). Vervolgens moet deze kaartlaag afgestemd worden met deze voor nieuwe ruimtenoden, energie, biodiversiteit en circulair waterbeheer. Voor campus Sterre werd deze oefening intussen afgerond.

Volgende acties worden voorgesteld:

Actie 16.	Actualisatie van de mobiliteitsplannen, als onderdeel van master- en inrichtingsplannen, waarbij rekening gehouden wordt met de mobiliteitsdoelstellingen voor 2030 en afstemming gebeurt met verdere ruimtenoden, energie- en watertransitie, biodiversiteit, ...
Evaluatie	Masterplan is afgerond voor campus Sterre.
Bijsturing en planning	Opstart opmaak van masterplan voor campus Ardoyen (zie ook actie 14).

Actie 17.	Optimalisatie en hertekening van mobiliteitsinfrastructuur op en rond campus Ardoyen.
Evaluatie	<p>De parking en de toegangscontrole werd in gebruik genomen.</p> <p>Er werd budget voorzien in de begroting van de Vlaamse Overheid voor de bouw van een veilige fietsverbinding tussen de Sterre en campus Ardoyen, inclusief een fietsersbrug parallel aan de N60; de ontwerpstudie is lopende.</p> <p>Het park wordt heraangelegd, waarbij volgende zaken zijn voorzien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - een nieuwe centrale ontmoetingsplek; - de aanleg van een nieuwe ringweg in functie van meer verkeersveiligheid; - verbeteringswerken aan de groenzones, met picknickeilanden en een sportveld; - de aanleg van een netwerk voor fietsers en voetgangers. <p>Na de inrichtingswerken zullen bussen van De Lijn ook op het park zelf rijden.</p> <p>De aanpassing van de ovonde op de N60 wordt onderzocht. Er wordt gezocht naar een geïntegreerde oplossing waardoor het verkeer voor alle vervoersmodi vlotter en veiliger kan afgewikkeld worden. UGent is hierin, samen met Stad Gent, Agentschap Wegen en Verkeer en De Lijn, nauw betrokken. De UGent streeft naar een oplossing waarbinnen alle vervoersmodi zoveel als mogelijk van elkaar gescheiden worden; essentieel onderdeel hierin is het mogelijk maken van een noordelijke ontsluitingsweg op de campus zodat wagens meteen naar het parkeergebouw en het oostelijk deel van de campus worden geleid én het</p>

	westelijke deel volledig kan worden voorbehouden voor duurzame vervoersmodi (voetganger, fietser, bus/tram).
Bijsturing en planning	Verdere concretisering van de plannen.

3.1 Pijler 3: Duurzame stadsdistributie

UGent sloot een raamcontract met Cargo Velo voor de levering van pakjes in het Gentse.

Daarnaast wordt met het project 'LOOP' ingezet op optimalere en duurzamere bestel- en leveringsprocessen. In een eerste pilootproject leverde de leverancier van bureaumateriaal de bestelde artikelen af in een centrale hub aan de stadsrand en het verdere transport in de stad gebeurde met een fiets of een elektrische bestelwagen.

Volgende vervolgacties worden voorgesteld:

Actie 18.	Met het project 'LOOP' wordt ingezet op optimalere en duurzamere bestel- en leveringsprocessen, met minder (vervuilend) verkeer in de binnenstad.
Evaluatie	In een eerste pilootproject leverde de leverancier van bureaumateriaal 'Staples' de bestelde artikelen af in een centrale hub aan de stadsrand en het verdere transport in de stad gebeurde met een fiets of een elektrische bestelwagen. De UGent ging een inspanningsverbintenis aan i.k.v. de Green Deal 'Duurzame stedelijke logistiek' .
Bijsturing en planning	In 2022 werd met een 2 ^{de} pilootproject gestart. Dit is qua opzet gelijkaardig aan het eerste pilootproject, maar dan voor een uitgebreide groep van leveranciers (met 'Miko Coffee', kantoomateriaal van 'Manutan' en 'Staples', labomateriaal van 'Westburg', 'Chemlab' en 'Novolab' en computermateriaal van 'Lab9'). Met de hulp van BD Logistics zal de impact van deze aanpak gemeten worden op vlak van kostenefficiëntie, gereduceerde kilometers en CO ₂ -uitstoot. Daarnaast wordt nagegaan wat de impact van bundeling over verschillende leveranciers is op de efficiëntie aan ontvangtzijde en wordt de relatie volume versus kost voor de groene 'last mile' onderzocht. De resultaten van deze 2 ^{de} piloot zullen informatie opleveren om een voorstel van besluitvorming m.b.t. een toekomstige stadslogistiek voor UGent uit te werken.

3.1 Pijler 4: Inzetten van engagement en expertise, intern en extern voor verdere uitwerking en bijsturing van het transitieplan

De transitie vereist nog heel wat innovatie. Als universiteit kunnen wij onderzoeken welke technische, regelgevende, financiële en gevoelsmatige drempels innovatie belemmeren en hoe deze kunnen weggewerkt worden.

Onze eigen experts kunnen helpen in de concrete vertaalslag van voorliggend plan. We moeten de beschikbare expertise met elkaar en met het beleid verbinden zodat een krachtige samenwerking ontstaat.

Dit gebeurt binnen een werkgroep duurzame mobiliteit, die fungeert als een adviserend orgaan, en betrokken wordt bij de uitvoering van voorliggend plan en dit mee opvolgt. De werkgroep rapporteert over de voortgang en formuleert voorstellen tot bijsturing.

Actie 19.	Gezien het hoge ambitieniveau van het transitieplan woon-werkverkeer én de urgentie van de klimaatproblematiek, is het heel belangrijk om de vooropgestelde doelstellingen en de voortgang van de actiepunten goed te bewaken. Afhankelijk van het resultaat van de ondernomen acties zal al dan niet moeten bijgestuurd worden.
Evaluatie	In dit opvolgingsrapport wordt geen aanscherping van het actieplan gevraagd.
Bijsturing en planning	<p>Hoewel het effect van het centraal gestuurd autoremmend parkeerbeleid nog niet kan geëvalueerd worden, is het te verwachten dat er verregaandere maatregelen nodig zullen zijn om richting 21% auto in het woon-werkverkeer te evolueren. Deze worden verkend (bv. strengere beoordeling van de afwijkingaanvragen, uitbreiden van grens (15 km) waarop geen standaard parkkeerrecht geldt, invoeren van flexibel betaalsysteem (x aantal gratis parkeerbeurten, overtal is betalend), ...), maar het is te vroeg om hierover voorstellen voor goedkeuring voor te leggen.</p> <p>Daarnaast wordt een debat opgestart over hoe extra middelen om duurzame mobiliteit te stimuleren of om parking te clusteren en maaiveldparking te ontharden en te vergroenen kunnen bekomen worden door budgetten te herschikken van die kostenplaatsen die het autogebruik juist bemoedigen (stopzetting huur van externe parking, parking verkopen, betalend parkeerbeleid invoeren, ...).</p>

Daarnaast werden al of worden volgende samenwerkingen met academici, studenten en beleidsmedewerkers opgezet:

Studentenopdracht 'Optimization of the logistics flows on campus Sterre UGent'
<i>Sven Verstrepen van fac. WE, vakgroep Geografie en Geomatica i.k.v. opleiding EIT Urban Mobility Challenge Based Learning</i>
Horizon Europe onderzoeksvorstel naar verkeersveiligheid van zwakke weggebruikers (fiets- en stepgebruikers)
<i>Prof. Frederic Deconinck en prof. Greet Cardon van fac. GE, met medewerking van living lab Stad Mechelen</i>
Fietstrack in Gent. Analyses van fietsstromen en subjectieve fietsveiligheid in Gent.
<i>Sien Benoit, Prof Nico Van de Weghe en Delfien Van Dyck van fac. WE</i>
Naar een fietsveiliger Vlaanderen. Voorstelling van de Fietstrack op 10 juni 2022
<i>Prof. Frank Witlox, Prof Nico Van de Weghe, Sven Verstrepen van fac. WE</i>

Met input van: Commissie Duurzaamheid, Transitie UGent, experts Sil Lanckriet (fac. WE, vakgroep Geografie, klimaatverandering), Frank Witlox, Sven Verstrepen en Freke Caset (fac. WE,

vakgroep Geografie, transportgeografie) en Luuk Boelens (fac. EA, vakgroep Civiele techniek, ruimtelijke planning), Pieter Van Vooren en Riet Van de Velde (afdeling Milieu), Tristan Verleyen (DGFB, ruimtelijke planning), Tim Joosen (ACOD) en Tim De Roeck (vakbondsvrijwilliger VSOA), Michel Tison en Jan Roelandt (fac. RE), Tine De Decker (fac. EB), Sven Lippens (fac. EA)