

Transitieplan duurzaam reisbeleid 2020-2030

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.

Een duurzaam reisbeleid wordt als een belangrijk onderdeel van dit klimaatplan beschouwd, aangezien uit de berekening van de CO₂-voetafdruk van de UGent (cfr. Bilan Carbone®)¹ blijkt dat 30% van de totale CO₂-uitstoot toegewezen wordt aan vliegtuigreizen. Het aandeel van deze verplaatsingen is in werkelijkheid zelfs nog groter: studentenverplaatsingen of vliegtuigreizen die niet op UGent-budgetten worden geboekt (bv. reizen op uitnodiging) zitten hier nog niet in vevat.

Met de (verdere) uitbouw van een duurzaam reisbeleid proberen we te zoeken naar een evenwicht tussen twee belangrijke doelstellingen. Enerzijds is er de noodzaak van een academische instelling om internationaal actief te zijn en kennis, ervaringen en personen uit te wisselen. Anderzijds is er de noodzaak om, opnieuw volgens de academische wereld, rekening te houden met de hoogdringendheid van de klimaatproblematiek en hiernaar te handelen door bijkomende concrete en effectieve richtlijnen en maatregelen op te stellen.

De voorbije jaren legde de UGent al de basis van een [duurzaam reisbeleid](#). Deze eerste stappen, met duidelijke sturende richtlijnen en een brede communicatie, waren - en zijn nog steeds - een voorbeeld voor heel wat hogeronderwijsinstellingen, overheidsinstanties, organisaties en bedrijven.

Als universiteit moeten we nu grondig werk maken van vervolgstappen, zodat we minimaal de reductiedoelen van 55% (referentiejaar 1990) tegen 2030 en de EU-doelstelling van CO₂-neutraliteit tegen 2050 kunnen behalen.

2. EVOLUTIE VAN DIENSTREIZEN AAN DE UGENT

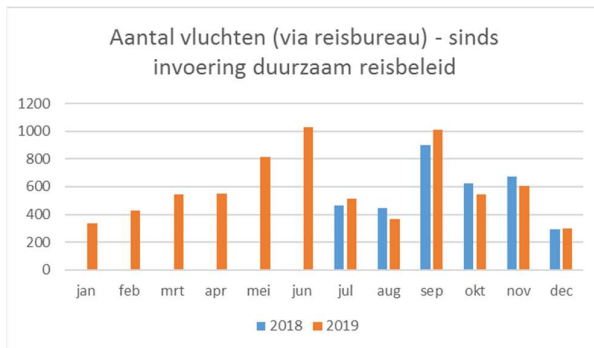
2.1 Vliegtuigreizen

Sinds het verplichtend karakter van het raamcontract met het reisbureau Uniglobe Smart Travel in juli 2018 wordt op een meer systematische wijze informatie bijgehouden over de bestemming, het traject, de duur van het verblijf, de CO₂-uitstoot en de CO₂-bijdrage van elke geregistreerde reisbeweging. Naast deze registraties werden in 2019 tevens nog minstens 1.020 vluchten buiten het raamcontract geboekt. Dit komt overeen met ongeveer 20% extra vluchten. De gegevens kunnen op basis hiervan worden geëxtrapoleerd.

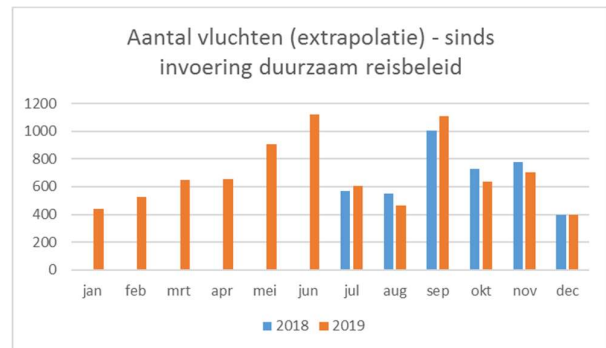
Het spreekt voor zich dat de gegevens vanaf maart 2020 wegens de corona-crisis niet representatief zijn. Tevens werden ze ook nog niet aangeleverd door het reisbureau (beperkte werking in reisbureau, vele annulaties, uitstel, vouchers, ...).

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

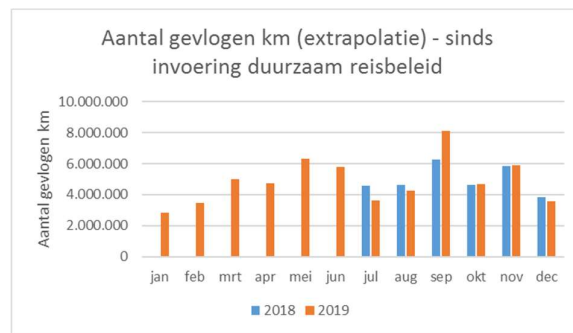
De beperkte dataset waarover we momenteel beschikken maakt het nog niet mogelijk om conclusies te trekken, maar onderstaande grafieken zullen wel de basis vormen voor interessante indicatoren bij de voortgangsmonitoring rond duurzaam reisbeleid.



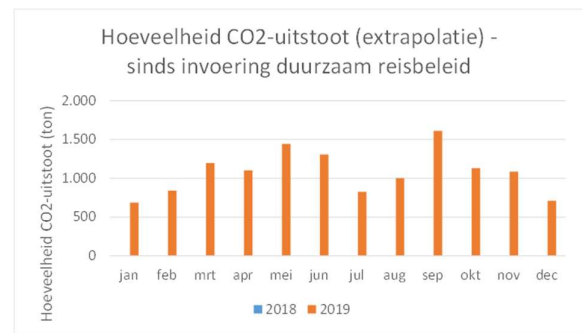
Aantal vluchten sinds de invoering van het duurzaam reisbeleid, geregistreerd via het raamcontract.



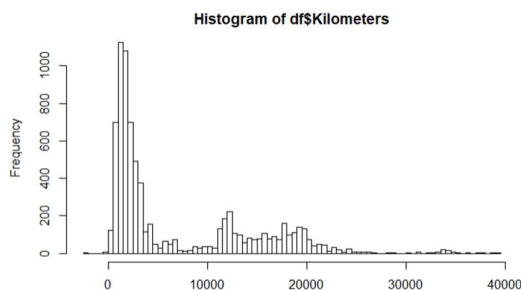
Aantal vluchten sinds de invoering van het duurzaam reisbeleid, geëxtrapolerd naar werkelijk aantal vluchten (+20%).



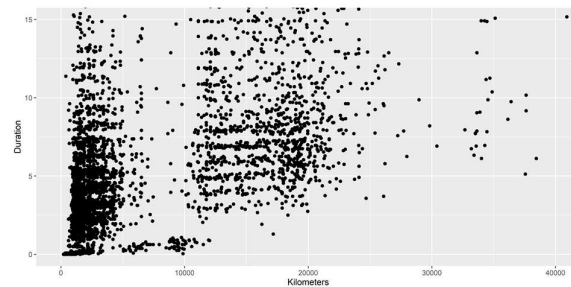
Totaal aantal gevlogen km sinds de invoering van het duurzaam reisbeleid.



Hoeveelheid CO₂-uitstoot sinds de invoering van het duurzaam reisbeleid.



Aantal vluchten t.o.v. aantal gevlogen km heen-en-terug in 2019 (thesis Sarah Van Acker)



Aantal dagen verblijf t.o.v. aantal gevlogen km heen-en-terug in 2019 (thesis Sarah Van Acker)

2.2 Treinreizen – autoreizen – busreizen

Dienstreizen zonder gebruik te maken van het vliegtuig, zorgen voor ongeveer 1,1% van de totale CO₂-uitstoot van de UGent. Ook deze reizen zullen gaandeweg beter geregistreerd worden. Dat deze informatie nu nog niet beschikbaar is, vormt echter geen struikelblok.

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 nodig. Europa stelt dat de uitstoot tegen 2030 minstens 55% lager moet liggen dan in referentiejaar 1990 om tegen 2050 klimaatneutraal te kunnen zijn.

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 met een evenredig stuk naar beneden te brengen.

Gezien vliegtuigreizen aan de UGent pas sinds juli 2018 volledig geregistreerd worden, wordt voor de UGent-berekeningen 2019 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 27,5% CO₂ nodig is t.o.v. 2019 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 46% CO₂ t.o.v. 2019 wenselijk.

Wanneer deze doelstellingen geprojecteerd worden op de beschikbare data, is duidelijk dat het niet volstaat om enkel te focussen op duurzamere alternatieven voor nabije reisbestemmingen; ook het aantal vluchten binnen en buiten Europa zal aanzienlijk moeten gereduceerd worden (bijlage 1).

Deze reductie dienen we evenwel te realiseren zonder de UGent-missie op het vlak van onderwijs, onderzoek en dienstverlening in het gedrang te brengen.

Daarom worden volgende doelstellingen voorgesteld:

De UGent engageert zich om minder, doordachter en duurzamer te vliegen en zo de CO₂-uitstoot van haar vlieguren tegen 2030 met minstens 1/3^{de} te reduceren t.o.v. referentiejaar 2019.

Hiertoe:

- werkt de UGent aan een evenwicht tussen de noodzaak om internationaal actief te zijn en de noodzaak om rekening te houden met de hoogdringendheid van de klimaatproblematiek; tevens weegt ze als instelling mee op het internationaal debat dat hieromtrent gaande is;
- verschuift de UGent 'de standaard' richting duurzame mobiliteit, door duurzame alternatieven te stimuleren en niet-noodzakelijke reizen af te remmen;

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

- wordt voor noodzakelijke vliegtuigreizen een bijdrage geïnd, om de uitgestoten CO₂ deels te compenseren;
- betreft de UGent expertise en engagement om mee te werken aan oplossingen rond duurzame mobiliteit.

Om met concrete acties deze doelstellingen te realiseren, worden 7 pijlers naar voor geschoven:

- Dataverzameling en monitoring
- Denkoefening over evenwicht internationalisering en duurzaamheid
- Gedragsverandering
- Duurzame alternatieven voor vliegen stimuleren en alternatieven aanbieden
- Sturende maatregelen om het aantal vliegtuigreizen te beperken
- CO₂-uitstoot van vliegtuigreizen compenseren
- Inzetten van UGent- expertise

Het onderstaande actieplan is een eerste aanzet. Gaandeweg kan het aangevuld en verfijnd worden, afhankelijk van de resultaten die geboekt worden.

4. ACTIEPLAN

4.1 Dataverzameling en monitoring

Met het nieuwe raamcontract dat de UGent afsloot met Uniglobe Smart travel, wordt sinds juli 2018 een database opgebouwd. Per maand worden aparte lijsten doorgegeven over het aantal geboekte vluchten en de hoeveelheid gecompenseerde CO₂. Bij elke vlucht wordt tevens info gegeven over de bestemming, het traject en de duur van het verblijf. In de toekomst is het nog de bedoeling om meer geaggregeerde data te verkrijgen waarbij treinreizen gekoppeld aan vluchten ook op die manier gerapporteerd worden, waarbij kg CO₂ per vlucht zichtbaar wordt, reden van reis wordt weergegeven, ... Ook een directe toegang tot de data zou eenvoudiger werken zijn.

In 2019 werden nog minstens 1.020 vluchten buiten het raamcontract geboekt. Dit komt overeen met ongeveer 20% extra vluchten. Dit maakt de database onvolledig en levert zeer zichtbare fouten op wanneer bv. gegevens opgesplitst worden per vakgroep (nodig voor actie 6). De database moet dus vollediger worden om als goede indicator te kunnen dienen.

Voor trein-, bus- of autoreizen is er geen verplichte registratie. Om de shift richting meer duurzame mobiliteit beter op te volgen, zullen ook deze gegevens bijgehouden worden.

Volgende acties worden voorgesteld:

Actie 1.	Streven naar een zo volledig mogelijke dataset door een hoger gebruik van het raamcontract (wegwerken van belemmeringen).
Actie 2.	Bij de nieuwe opzet van onkostennota's zal ook gevraagd worden om voor trein, auto- en busreizen de bestemming structureel te registreren.

4.2 Denkoefening over evenwicht internationalisering en duurzaamheid

Om internationaal actief te kunnen zijn (wat inherent is aan het academisch bedrijf) zijn ontmoeting, overleg en samenwerking essentieel op vlak van zowel onderzoek, onderwijs

en dienstverlening, als voor de universitaire bedrijfsvoering en samenwerking met instellingen in het globale zuiden. Dergelijke activiteiten berusten op wederzijds vertrouwen en onderlinge verstandhouding. Een zekere mate van fysiek contact is daarbij vaak belangrijk en soms zelfs essentieel (bv. in een opstartfase van de internationale samenwerking of voor veldwerk). Dit zorgt onvermijdelijk voor (vliegtuig)verplaatsingen en hier wordt niet aan voorbijgegaan. De doelstelling is om het aantal vliegtuigreizen te verminderen - niet om ze af te schaffen - zonder hierbij het belang van internationalisering uit de weg te gaan.

Maar waar ligt het evenwicht? Het evenwicht tussen de noodzaak van een academische instelling om internationaal actief te zijn en de noodzaak om, opnieuw volgens de academische wereld, rekening te houden met de hoogdringendheid van de klimaatproblematiek en hiernaar te handelen met bijkomende concrete en effectieve maatregelen. Hiervoor moet de academische cultuur wereldwijd herdacht worden, waarbij buitenlandse verplaatsingen en dus (langeafstands-) vliegtuigreizen een weloverwogen plaats krijgen in het uitbouwen van een succesvol internationaal netwerk en een academische carrière en in het uitvoeren van activiteiten in het veld.

Volgende acties worden voorgesteld:

Actie 3.	Actieve deelname aan het internationaal debat rond internationalisering en duurzaamheid in een academische context (bv. Roundtable of Sustainable Academic Travel).
Actie 4.	Uitwerken van een UGent-specifiek kader voor duurzame mobiliteit dat wordt opgenomen in het geïntegreerd beleidsplan internationalisering.

4.3 Gedragsverandering

Communicatie en sensibilisering

In het kader van het duurzaamheidsbeleid van de UGent komt het duurzaam reisbeleid geregeld aan bod, o.a. op de onthaaldagen van nieuwe personeelsleden, op de faculteitsraden en duurzaamheids- en milieuc commissies, via het duurzaamheidspact, ... Op die manier wordt het personeel steeds opnieuw geïnformeerd over de [algemene richtlijnen](#). De huidige 'standaard' is duidelijk. Aan de UGent vliegen we niet als het niet nodig is, en al zeker niet naar bestemmingen die je op minder dan 6 uur reizen kunt bereiken met de trein ('setting the default'). Bovendien wordt bij elke vlucht een CO₂-bijdrage geïnd waarmee compensatieprojecten in het Zuiden worden gefinancierd.



Op de jaarlijkse prijsuitreiking van de strafste duurzaamheidsacties van vakgroepen, wordt tevens steeds een vakgroep in de bloemen gezet die een stap verder gaat in het duurzaam reisbeleid.

In de komende jaren zullen vakgroepen bijkomend geïnformeerd worden over de CO₂-impact van hun vliegtuigverplaatsingen via een CO₂-dashboad of mobiliteitsbarometer. Door de te behalen doelstelling specifiek te maken voor elke vakgroep, kan ook op dit niveau de voortgang opgevolgd worden. Dit kan binnen de onderzoeksgroepen leiden tot een debat over de essentie van vliegtuigreizen. Dit vereist evenwel representatieve data; de coronacrisis moet achter de rug zijn en het aandeel vliegtuigreizen via de raamcontracten moet hiervoor naar boven.

Voortouw nemen

De UGent zette zich met haar reisbeleid in de kijker als 'frontrunner'. Het reisbeleid en het proces hier naartoe diende tot voorbeeld van velen en er werd heel wat info en ervaring doorgegeven: AHS, HOGent, KULeuven, VUB, UA, UHasselt, FWO, Karel de Grote Hogeschool, Thomas More Hogeschool, HOWest, Universiteit Utrecht, Maastricht Universiteit, Rijksuniversiteit Groningen, Radboud Universiteit, Erasmus Universiteit, Stad Gent, Materialise HQ, ... Ook die rol kan de UGent verder spelen.

Daarnaast kunnen bij de start van internationale samenwerkingsverbanden engagementen worden genomen met de partnerinstellingen op vlak van groene mobiliteit (aantal fysieke ontmoetingen, afspraken rond afstanden en reisduur waarvoor verondersteld wordt de trein te nemen, CO₂-compensatie, ...). In bijlage 2 werd een voorstel uitgewerkt. De UGent kan hierbij het voortouw nemen.

Volgende acties worden voorgesteld:

Actie 5.	Platform en campagne uitwerken, om: <ul style="list-style-type: none"> - interne ambassadeurs van een duurzaam reisbeleid in de kijker te zetten; - te informeren over alternatieven (bv. goede websites om treinen te boeken) en nieuwe beleidsmaatregelen; - steden die binnen de 8u bereikbaar zijn per trein zichtbaar te maken (zie actie 13).
Actie 6.	Vakgroepen informeren over de CO ₂ -impact van hun vliegtuigverplaatsingen via een CO ₂ -dashboad of mobiliteitsbarometer met aanduiding van de WB2C en WB1.5C doelstelling en jaarlijkse opvolging.
Actie 7.	Voortouw nemen in internationale samenwerkingsverbanden; charter opmaken met daarin minimum engagementen (voorbeeldcharter in bijlage 2).
Actie 8.	Voortouw nemen bij externe financiers (cfr. VLIR, FWO) om ook die partners (die reisbudgetten toekennen aan UGent'ers) mee aan boord te krijgen (minstens zelfde richtlijnen als de UGent).

4.4 Duurzame alternatieven voor vliegreizen stimuleren en alternatieven aanbieden

Vergaderen op afstand

Er worden verschillende [tools](#) ondersteund door DICT om vergaderingen en onderwijsactiviteiten online te organiseren die door de coronacrisis nu alom bekend en gebruikt worden. De ervaringen die nu opgebouwd worden, mogen niet verloren gaan. Er moet tevens verder geïnvesteerd en gezocht worden naar nog meer geschikte tools, bv. voor het organiseren van online en hybride conferenties.

Treinreizen promoten

Om de mogelijkheden van de trein beter bekend te maken en uit te breiden, en deze optie financieel aantrekkelijker te maken, zijn bijkomende maatregelen nodig (zie ook actie 5).

Volgende acties worden voorgesteld:

Actie 9.	Uitbreiden van online conferentietools en netwerk mogelijkheden; organisatie van 'hybride' conferenties (deels fysiek, deels online); informatieverspreiding.
-----------------	---

Actie 10.	Voorzien van virtuele vergader-, onderwijs- en conferentietools voor partners en organisaties uit het globale zuiden waarmee langdurige samenwerkingsverbanden worden opgezet.
Actie 11.	Inzetten op het systeem van Greenpoints voor personeel en studenten, het getrouwheidsprogramma van NMBS Europe. Deze Greenpoints kunnen vervolgens ingezet worden om korting te krijgen op volgende treinreizen.
Actie 12.	Subsidiesysteem uitwerken waarbij deel van de CO ₂ -bijdrage (zie actie 17) dient voor: <ul style="list-style-type: none"> - subsidie van treinticket - evt. extra overnachting (mocht dit nodig zijn voor een treinaansluiting)

4.5 Sturende maatregelen om het aantal vliegtuigreizen te beperken

Sinds de invoering van het duurzaam reisbeleid in 2018 moet standaard met de trein gereisd worden naar bestemmingen die bereikbaar zijn met de trein op minder dan 6u ('groene steden') of waarbij de reistijd per trein minder lang of gelijk is aan de reistijd per vliegtuig¹. Bovendien is de treinrit de voorkeursoptie voor bestemmingen die bereikbaar zijn met de trein op minder dan 8u ('oranje steden') of waarbij de reistijd per trein minder lang of gelijk is aan de reistijd per vliegtuig.

Bij offline boekingen (via mail) houdt het reisbureau een boeking voor een vlucht naar een 'groene' stad tegen, tenzij een aanvaardbare reden opgegeven wordt (die wordt teruggekoppeld naar de mobiliteitscoördinator). Bij online boekingen is het echter technisch niet mogelijk om de vliegoptie niet te tonen. Deze bestemmingen kunnen immers ook gekozen worden voor trein- of busreizen of voor transfervluchten naar verdere bestemmingen. Wel worden onderzoekers via een pop-up geïnformeerd over de beleidskeuzes, en dienen ze een motivering op te geven wanneer ze het toch noodzakelijk vinden om te vliegen.

Er wordt voorgesteld om dit systeem te behouden, maar om 'de standaard' te verschuiven en niet langer het vliegtuig te nemen naar bestemmingen die bereikbaar zijn met de trein op minder dan 8u. Door hier eenduidig en enthousiast als UGent over te communiceren, zal een grote groep vanzelf volgen. Er wordt verwacht dat deze groep gaandeweg groter zal worden.

Volgende acties worden voorgesteld:

Actie 13.	Verleggen van de 'standaard': 'de medewerker reist per trein bij een reistijd van 8u of minder'. Afwijkingen zijn in bepaalde gevallen gerechtvaardigd, bv. omdat er teveel overstappen zijn, de overstaptijd te kort is, er een extra overnachting nodig is, je tijdig thuis wilt zijn voor jonge kinderen, ...
Actie 14.	Reisbudgetten van de UGent of van andere financiers (CWO, BOF, MSCA-ITN, Global Minds, Europese financiering, ...) voor een deel heroriënteren of met de financier de mogelijkheid onderzoeken om deze (of het resterend bedrag) te kunnen besteden aan andere onderzoekskosten (personeel, infrastructuur).
Actie 15.	Duidelijke richtlijnen opleggen aan reisbureau (raamcontract), bv.: <ul style="list-style-type: none"> - goede ondersteuning voorzien bij boeking van trein en bus; - gebruik maken van de luchtvaartmaatschappijen die het minst uitstoten op het gekozen traject (atmosfair airline index);

¹ Reistijd vliegtuig = duur van vlucht + 2 uur (rit naar luchthaven + inchecktijd + transfertijd)

	- vermijden van <i>creative ticketing</i> (soms is het goedkoper om 2 tickets te boeken waardoor 1 stoel onnodig bezet blijft en daardoor de uitstoot per passagierkilometer stijgt).
Actie 16.	M.b.t. studentenmobiliteit worden een aantal sturende maatregelen ingevoerd (naast de sensibilisering), o.m.: <ul style="list-style-type: none"> - voorzien van 'top-up-beurzen' voor studenten die zich duurzaam willen verplaatsen, in eerste fase binnen Erasmus+, in een volgende fase voor alle reisbeurzen voor studenten; - studiereizen volgen de richtlijnen van de UGent (geen vliegtuig als de bestemming met bus/trein/carpooling kan bereikt worden op minder dan 8u, CO₂-bijdrage overeenkomstig de CO₂-prijs op de internationale markt; - geen beurzen meer voor studenten die zich voor minder dan één maand verplaatsen naar een bestemming buiten Europa.

4.6 CO₂-uitstoot van vliegtuigreizen deels compenseren

Uniglobe Smart Travel werkt voor de compensatie van CO₂-uitstoot samen met CO₂Logic. Deze organisatie rekent 15 EUR/ton CO₂. Klimaatprojecten die de organisatie met het opgehaalde budget financiert, worden gecontroleerd door Forum Ethibel, een onafhankelijk en internationaal erkend bureau dat door de Verenigde Naties hiervoor werd aangewezen.

Daarnaast werd voor vluchten die buiten het raamcontract worden geboekt (bijv. met de professionele visakaart) een forfaitair bedrag van 50 EUR aangerekend voor CO₂-compensatie. Ook deze bedragen dienen voor CO₂-compensatie.

Er werd sinds juli 2018 80.064,94 EUR geïnd voor CO₂Logic (t.e.m. februari 2020). Daarnaast werd nog bijkomend 108.000 EUR (t.e.m. mei 2020) via het intern boetesysteem geïnd (nog niet besteed). Voor een volledig 'normaal' jaar 2019 ging het over 43.000 EUR geïnd door CO₂-Logic en 53.000 EUR geïnd via het intern boetesysteem.

	Gemiddelde CO ₂ -bijdrage (EUR)	Meerprijs t.o.v. ticketprijs (%)
Alle vluchten	21,99	3,83
Vluchten < 10.000 km	7,69	3,13
Vluchten > 10.000 km	47,42	5,01

Gemiddelde compensatiebedragen aan de UGent in 2019 (thesisonderzoek Sarah Van Acker)

Onderzoek¹ toont aan dat de werkelijke CO₂-impact enkele keren hoger ligt dan 15 EUR/ton CO₂ en dat deze bijdrage te beperkt is om tot een gedragswijziging te leiden. In dit transitieplan wordt voorgesteld om de CO₂-bijdrage gelijk te stellen met de prijs van CO₂ op de internationale markt (bijlage 3).

¹ <https://lib.ugent.be/nl/catalog/rug01:002785259>, <https://gwagner.com/true-carbon-price/>; *The economics of climate change door Nicolas Stern; Revisiting the social cost of carbon door Nordhaus; The social cost of carbon with economic and climate risks door Cai en Lontzek; The social cost of carbon revisited door Pindyck, ...*

Volgende acties worden voorgesteld:

Actie 17.	<p>Gelijkstellen van de CO₂-bijdrage met de prijs van CO₂ op de internationale markt (nu: 50 EUR/ton CO₂), waarbij een deel dient voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - directe CO₂-compensatie via gecertificeerde (of goed gemonitorde) bebossingsprojecten of natuurherstelprojecten (van de UGent), via BOS+ (CO₂-compensatietool 'Treecological') of via CO₂-Logic (CO₂-compensatietool 'greentripper') <p>en waarbij het resterende deel gaat naar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het subsidiëren van internationale trein- of bustickets (via facultaire reisbudgetten van CWO), bv. 30 EUR voor ticketprijs tussen 100 en 200 EUR, 100 EUR subsidie voor ticketprijs > 200 EUR - de provisie 'living labs', die samen met UGent-academici en beleidsmedewerkers worden opgezet aan de UGent i.k.v. het klimaatplan (toewijs gebeurt op advies van de commissie duurzaamheid) <p>Voor vluchten die buiten het raamcontract geboekt worden, zal de CO₂-bijdrage bijkomend geïnd worden door de UGent, met forfaitaire bedragen (gebaseerd op de gemiddelde CO₂-uitstoot bij een vlucht naar een bepaald continent).</p>
------------------	--

4.7 Inzetten van UGent-expertise en engagement

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

Onze eigen experts kunnen helpen in de concrete vertaalslag van voorliggend plan, o.m. door mee te werken aan oplossingen om het internationaal treinverkeer te verbeteren, om de luchtvaart te vergroenen, om CO₂ te compenseren, om internationalisering en duurzaamheid in onderwijs- en onderzoekinstellingen met elkaar te verzoenen, ... We moeten de beschikbare expertise met elkaar verbinden zodat een krachtige samenwerking ontstaat.

Volgende samenwerkingen werden al of worden opgezet:

Ontwikkelen van een dynamische platform die voor verschillende reisbestemmingen de mogelijkheden met duurzamere vervoersmodi weergeeft, met extra informatie over reistijd, CO ₂ -impact, comfort, ervaringen van UGent'ers, ...
<i>Samenwerking met fac. WE, vakgroep Geografie</i>
Zoeken naar mogelijkheden voor directe CO ₂ -compensatie via gecertificeerde (of goed gemonitorde) bebossingsprojecten of natuurherstelprojecten van de UGent.
<i>Samenwerking met fac. BW en BOS+</i>
Verbeteringsvoorstellen formuleren aan NMBS om het internationale treinverkeer uit te breiden.
<i>Samenwerking met Green Offices van Vlaamse Universiteiten en fac. WE, vakgroep Geografie</i>
Masterproef How to reduce the carbon cost of academic air travel? A quantitative analysis of the air travel behavior at Ghent University.
<i>Sarah Van Acker, 2020, Master in Economics, promotor: Brent Bleys</i>

Masterproef Evaluatie van de CO₂-bijdrage van vliegreizen aan Universiteit Gent.
<i>Irene Govaert, 2019, Master of Science in de Milieusanering en het milieubeheer, promotor: Brent Bleys</i>
Masterproef Reizen in een institutionele leemte: Kan de UGent het voortouw nemen in een duurzaam reisbeleid?
<i>Mieke Burrick, 2018, Master of Science in de Bedrijfseconomie, promotor: Brent Bleys</i>

Met input van: Internationalisering, DOZA, Afdeling Milieu, Commissie Duurzaamheid, facultaire onderzoeksdirecteurs, Interfacultaire Resonantiegroep Internationalisering (IFRI), Commissie Ontwikkelingssamenwerking, faculteiten, Transitie UGent, experts Sil Lanckriet (vakgroep Geografie, klimaatverandering), Frank Witlox, Tom Storme en Freke Caset (vakgroep Geografie, transportgeografie), Thijs Vandenbroecke (vakgroep Geologie), Adinda Van Gaalen (vakgroep Sociale Wetenschappen), Brent Bleys, Marten Ovaere en Jonas Van der Slycken (vakgroep Economie, milieu-economie), Climate Lab, BOS+

BIJLAGE 1: ANALYSE VAN VliegREISDATA 2019 EN PROJECTIE VAN DOELSTELLINGEN

	TOTAAL (op basis van data Uniglobe Smart Travel 2019)			FRACIE BINNEN EU			PROJECTIE: stel geen vluchten meer binnen EU				
	Aantal vluchten	CO2-emission (ton) met RF	Afstand (km)	Aantal vluchten	CO2-emissies (ton) met RF	Afstand (km)	CO2-emissies (ton) (CO2-emissies van vluchten binnen EU = 0)	WB2C: verdere daling nodig tot:	WB1.5C: verdere daling nodig tot:		
				<i>% van totaal</i>	<i>% van totaal</i>						
totaal	12.668	9.003	38.350.239	7.381	58	1.568	17	6.030.184	7.435	6.527	4.862

BIJLAGE 2 : VOORBEELD VAN CHARTER VOOR INTERNATIONALE SAMENWERKINGSVERBANDEN

As research institutions, we are well aware about the urgency of the climate crisis and are motivated to act on it with specific and effective measures that reduce our CO₂-emissions, to eventually be CO₂-neutral as soon as possible. However, due to the strong international focus of universities, the CO₂-footprint is strongly determined by air travel. Therefore, we should take immediate action to reduce the amount of flights, especially because no groundbreaking technological advancements for sustainable flying are to be expected in the upcoming decade.

With this sustainable travel charter, we are seeking a balance between sustaining a dynamic, effective, and international platform on the one hand and acting on the urgency of the climate crisis additional concrete and effective measures on the other hand.

We commit ourselves to:

Reducing physical meetings

Every taskforce meet physically maximum once a year. Other meetings will be held online.

Traveling by train/bus/car to places that are accessible with an eight hour train/bus ride

The travel time is calculated on the basis of the distance from the employee's place of employment to their destination.

Specific for our project, it means that following trips can be done by train:

- Ghent University – University of Groningen: travel time 4h 45min, 2 transfers (train)
- Ghent University – University of Bordeaux: travel time 5h 30min, 3 transfers (train)
- University of the Basque Country – University of Bordeaux: travel time 5h 30min, 3 transfers (train, bus)
- University of Groningen – University of Göttingen: travel time 5h 12 min, 2 transfers (train)
- University of Ghent – University of Göttingen: travel time 6h 26 min, 4 transfers (train)

If the travel time by train/bus is more than eight hours, the participant may also opt to travel by train/bus and will be reimbursed.

Compensating the price of CO₂ of our travel by air

Every business trip by plane will be compensated for at least the price of CO₂ on the international market.

Every institution can choose out of these options:

- Direct CO₂-compensation by a certified organization
- Subsidies for train- or bustickets
- Living labs at the own university in the framework of the Climate Lab

BIJLAGE 3: RAMING CO2-BIJDRAGE EN TOEWIJS

Voor een volledig 'normaal' jaar 2019 werd 43.000 EUR geïnd door CO₂-Logic (15 EUR/ton) en 53.000 EUR via het intern boetesysteem (50 EUR/vlucht).

Geschat wordt dat het geïnde bedrag ca. 180.000 EUR zal bedragen (50 EUR i.p.v. 15 EUR, maar minder boetes door een beter gebruik van het raamcontract).

Hiervan vloeit een gelijkaardig deel (ca. 60.000 EUR) naar projecten voor directe en zeer effectieve CO₂-compensatie.

Een deel gaat naar de subsidie van treintickets (op basis van de data van 2018 en 2019 zou dit gaan over ca. 50.000 EUR (zie tabel).

	2018	2019
Totaal # treinreizen	17.232	17.841
# treinreizen met kostprijs 100-200 EUR	756	723
# treinreizen met kostprijs > 200 EUR	275	265
Stel: 30 EUR subsidie tussen 100 en 200 EUR en 100 EUR subsidie vanaf 200 EUR	50.180 EUR	48.190 EUR

Het resterend bedrag vloeit naar een provisie voor living labs in het kader van het klimaatplan.