

Duurzame Mobiliteit

Verduurzaming buitenlandse reisbewegingen

I. Inleiding

Hogeschool Utrecht (HU) zet zich in voor duurzaamheid en heeft een beweging ingezet waarbij gestreefd wordt naar duurzame mobiliteit¹. Dit streven krijgt op meerdere terreinen vorm, nationaal, internationaal en ook in de beweging naar het plaats- en tijdonafhankelijk werken. Het verduurzamen van buitenlandse reisbewegingen past binnen deze brede beweging, die tot op heden vooral gericht was op binnenlandse mobiliteit. Bijvoorbeeld middels het stimuleren van OV en fiets gebruik in plaats van de auto; het gebruik van elektrische HU-leenauto's; spreiding van werk- en reistijden; bewust kiezen voor reizen of thuiswerken en andere voorzieningen ten behoeve van verduurzaming van binnenlandse reisbewegingen.

Het verduurzamen van buitenlandse reisbewegingen heeft als doel om betrokkenen bij internationale reisbewegingen voor de HU te motiveren om de uitstoot van broeikasgassen door zaken-/studiereizen tot een minimum te beperken. Het doel is 'verantwoordelijk te reizen': om af te wegen of reizen werkelijk noodzakelijk is in het licht van de doelstellingen en op welke wijze reizen zo duurzaam mogelijk kan geschieden. Het verduurzamen van buitenlandse reisbewegingen is nadrukkelijk niet bedoeld om reizen te verbieden of af te raden wanneer deze belangrijk en relevant worden geacht, maar om alternatieven af te wegen in relatie tot de gewenste doelen. Alternatieven voor het reizen zélf, dan wel voor de wijze van reizen. We zoeken de balans tussen het verminderen van onze CO₂-uitstoot en het belang van internationale mobiliteit voor ons onderwijs en onderzoek.

Duurzaamheid en mobiliteit staan op gespannen voet met elkaar. Juist in samenwerking met onze internationale partners kunnen we positieve impact bereiken op dit gebied, anderzijds gaat internationale samenwerking vaak gepaard met mobiliteit. Zowel vanuit de HU naar het buitenland als omgekeerd. In dit document worden verschillende afwegingsfactoren uitgewerkt die ervoor moeten zorgen dat medewerkers en studenten voor elke voorgenomen reis voor de HU een weloverwogen beslissing nemen over de reis zelf en over de wijze van reizen. Sommige opties kunnen direct worden ingezet, voor andere alternatieven is verdere uitwerking nodig.

Dit document is leidraad. Het is een co-creatie die tot stand is gekomen in samenwerking met, en met input van, vele interne en externe collega's en studenten. Onder andere van: Green Office, International Office, betrokkenen uit het onderwijs en onderzoek, Onderwijs Logistiek, dienst OO&S, VCK Travel, Universiteit Utrecht en het Landelijk internationaliseringsnetwerk van Hogescholen – HIB.

II. Achtergrond

Hogeschool Utrecht en duurzaamheid

Hogeschool Utrecht ziet duurzaamheid als een belangrijke opgave². Geïnspireerd door de 17 duurzame ontwikkelingsdoelen (SDG's) van de Verenigde Naties staat duurzaamheid centraal in ons

¹ Duurzame HU – mobiliteit: <https://husite.nl/duurzaam/duurzame-hu/bedrijfsvoering/#mobiliteit>

² HU Duurzaam doen: <https://husite.nl/duurzaam/duurzame-hu/>

onderwijs, onderzoek en de bedrijfsvoering³. Een van de doelstellingen van de HU is de reductie van de CO₂-footprint tot nul in 2030. De mobiliteit van medewerkers vormt 75% van de totale CO₂-footprint van de HU en is al jaren de grootste uitstoter. Het aandeel hierin van centraal geboekte zakelijke vlieguren is 9,5% (zelf geboekte reizen zijn hierin niet meegenomen). Daarnaast nemen studenten vaak het vliegtuig naar hun studie of stage in het buitenland. De schadelijke effecten van vlieguren vragen van de HU om duurzaam reisgedrag te bevorderen en vliegen te ontmoedigen wanneer er geschikte alternatieven zijn.

Om de totale CO₂-uitstoot van de HU (in 2019 is 4.705 ton) terug te brengen, staan we de komende jaren voor enorme uitdagingen op het gebied van mobiliteit, warmte en afval. Hier kunnen we onder andere met een verduurzaming van de buitenlandse reizen een bijdrage aan leveren, met name in relatie tot vliegen. Op de HU zijn twee opties om een buitenlandse dienstreis te boeken: zelf boeken en declareren of boeken via reispartner VCK Travel, dat de kosten bij de HU in rekening brengt⁴. Voor vlieguren die centraal geboekt worden doet de HU sinds 2016 een bijdrage in de CO₂-compensatie van circa €5 per ton CO₂. Vlieguren worden in de CO₂-footprint vermeld met een netto uitstoot van nul. Er is in de wetenschap echter nog veel discussie⁵ over de werkelijke prijs van een ton CO₂.

Nederland en EU

Het kabinet onderschrijft de toegevoegde waarde van en sterke inzet op grensoverschrijdende samenwerking en leermobiliteit in het hoger onderwijs⁶, inkomende en uitgaande mobiliteit maken daar onderdeel van uit. Nederland steunt ook de inzet op inclusie, onderzoek en innovatie en de digitale⁷ en groene⁸ transitie uit de Europese agenda's. De verschillende thema's zijn allen van belang en vragen om zorgvuldige afweging, om zodoende bij grensoverschrijdende samenwerking tot een goede balans te komen tussen duurzaamheid en mobiliteit.

HU onderwijs en onderzoek

Ook binnen de HU vormen internationale oriëntatie, internationale samenwerking en mobiliteit een belangrijk onderdeel van ons onderwijs en onderzoek. Via projecten rond de SDG's, onderzoeks- en beroepsnetwerken en subsidieprogramma's als Horizon en Erasmus+ staan we nauw in verbinding met internationale partners en benaderen we de beroepspraktijk vanuit internationaal perspectief. Daarnaast zijn we via actuele en urgente *global challenges* als klimaatverandering en de coronacrisis op mondiaal niveau op elkaar aangewezen. Dit vraagt om internationale samenwerking en kennisdeling: *think global, act local*. In veel gevallen doen we dit digitaal, daarnaast leveren fysieke ontmoetingen en locatiebezoeken een belangrijke bijdrage aan het bereiken van onze doelstellingen.

Kortom: Internationale samenwerking en mobiliteit zijn onderdeel van ons onderwijs en onderzoek en het verduurzamen van reisbewegingen betreft zowel het bewust en verantwoordelijk omgaan met reizen zelf (is de reis nodig), als met de wijze van reizen (hoe reis ik zo 'groen' mogelijk).

³ Duurzame initiatieven: <https://husite.nl/duurzaam/duurzameprojecten/>

⁴ Lijst max tarieven - verblijfskosten: <https://www.sso3w.nl/travelpoint/documenten/regelingen/2021/06/07/tarieflijst-verblijfskosten-buitenlandse-dienstreizen-per-juli-2021>

⁵ <https://news.stanford.edu/2015/01/12/emissions-social-costs-011215/>

⁶ Uit: Raadsconclusies over het Europese Universiteiten-initiatief (OJCS-Raad, 17&18 mei '21)

⁷ https://ec.europa.eu/education/education-in-the-eu/digital-education-action-plan_en

⁸ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

III. Duurzaam reisgedrag

Verantwoordelijk reizen

Of een reis noodzakelijk is, is ter beoordeling van de betreffende reiziger en de direct betrokkenen (zoals de leidinggevende, begeleider van een studiereis en/of de organiserende partij waarvoor de medewerker een bijdrage gaat leveren/het bezoek gaat afleggen). Het vraagt om een bewuste afweging van de situatie en eventuele alternatieven. Vragen die beantwoord dienen te worden bij het maken van bewuste keuzes zijn bijvoorbeeld:

- Moet ik op locatie aanwezig zijn of kan het digitaal?
- Indien er meerdere personen afreizen: kan het ook met minder?
- Hoe reis ik naar mijn bestemming: trein, (elektrische) auto, vliegtuig?
- Indien vliegen noodzakelijk is: is er een directe vlucht, is CO₂-compensatie mogelijk?
- Hoeveel dagen kan/moet ik weg zijn en zijn er reizen/bestemmingen te combineren?
- Hoe benut ik mijn reis zo efficiënt mogelijk en kan ik voor collega's iets betekenen?

Het doel is niet om bepaalde reizen bij voorbaat als noodzakelijk dan wel niet-noodzakelijk te beschouwen: de essentie is dat we ons realiseren en aanleren dat elke keer als een reis zich voordoet, we kritisch beschouwen of het echt nodig is of dat er een goed alternatief is om de doelstellingen te bereiken.

Drie maatregelen

Met het verduurzamen van de reisbewegingen sturen we op 'verantwoordelijk reizen' en zetten in op drie belangrijke maatregelen om duurzaam reisgedrag de norm te laten zijn:

- 1. Minder reizen**
- 2. Anders reizen**
- 3. Efficiënt reizen**

1. Minder reizen

Uiteraard is de meest duurzame oplossing voor het verminderen van uitstoot door vlieg reizen: minder vliegen. Zoals eerder benoemd zijn er tal van redenen waarom medewerkers/studenten kiezen voor vliegen. Vaak is het de snelste en/of goedkoopste optie en soms zelfs de enige manier om ergens te komen. Maar het is lang niet altijd noodzakelijk om te vliegen of zelfs te reizen, omdat er geschikte alternatieven zijn. Steeds vaker worden digitale middelen ingezet als alternatief voor reizen: online internationaal samenwerken heeft door Corona een enorme boost gekregen, daarnaast heeft het een belangrijke plek op (digitale) agenda's van de EU en (hoger) onderwijs instellingen. Een andere methode om minder te vliegen is het aanhouden van een maximaal aantal vliegkilometers, gebaseerd op je totale CO₂ uitstoot per jaar. Dat kan betekenen dat je het ene jaar kunt vliegen en vervolgens een jaar niet. Bewustwording van de alternatieven bij medewerkers is het belangrijkste speerpunt bij de verduurzaming van de reisbewegingen.

2. Anders reizen

Indien noodzakelijk wordt geacht om de reis te ondernemen, dan dient de reiziger een afweging te maken van het meest geschikte vervoermiddel. Vaak is voor een bestemming binnen Europa de trein een goed alternatief voor het vliegtuig. Ter ondersteuning maken we hierbij gebruik van de Treinzonekaart van de Universiteit Utrecht⁹ (zie tevens bijlage 1). Ook de kaart van Railteam¹⁰ High Speed Europe geeft mogelijkheden overzichtelijk weer.

⁹ Treinzonekaart Universiteit Utrecht <https://www.uu.nl/sites/default/files/treinzonekaart-nl-v2.pdf>

¹⁰ Railteam High Speed Europe: <https://www.railteam.eu/en/for-your-journey/network-map/>

De treinzone (bijlage 1) betreft een gebied rondom Utrecht die bestemmingen aanduidt waar de trein de voorkeur heeft boven het vliegtuig en bestaat uit drie cirkels:

- een zone van 200km hemelsbreed waar het vliegtuig geen optie is;
- een zone waar de trein altijd de voorkeur heeft;
- een zone met een hemelsbrede afstand van 700km.

Verder geeft de kaart met kleuren op basis van een aantal factoren de meer en minder gunstige treinbestemmingen aan.

Behalve de trein kunnen ook elektrische vervoermiddelen een goed alternatief zijn voor vliegen. Denk voor meer lokale reisbewegingen tevens aan de bus, tram en het delen van taxi's/auto's.

Ook bij de keuze voor het vervoermiddel staat het maken van een gefundeerde beslissing centraal. De essentie is dat we ons realiseren en aanleren dat indien de reis als noodzakelijk wordt beschouwd, we kritisch beschouwen wat het meest 'groene' vervoermiddel is en of er gegronde redenen zijn om daarvan af te wijken.

3. Efficiënt reizen

Als een medewerker na de afwegingen onder 1. en 2. op langere afstanden toch kiest om te vliegen, is het nog mogelijk om de reis zo efficiënt mogelijk te maken. Kies bijvoorbeeld voor een directe vlucht zonder overstappen en een luchtvaartmaatschappij die CO₂-uitstoot compenseert. Stem reisbewegingen op elkaar af, combineer waar mogelijk bestemmingen en activiteiten en maak gebruik van eventuele collega's met soortgelijk reisplan; wellicht kunnen minder mensen dezelfde doelstellingen bereiken. Hoe minder reisbewegingen, hoe duurzamer.

Ook hier geldt weer dat een gefundeerde beslissing centraal staat. De essentie is dat we kritisch beschouwen wat de meest 'groene' reisplanning is m.b.t. moment, route en aantallen reizigers en of er gegronde redenen zijn om daarvan af te wijken.

IV. Voorbeeldfunctie

Deze leidraad voor het verduurzamen van de reisbewegingen is in eerste instantie gericht op medewerkers van de HU. Daarnaast zetten we in op voorlichting voor studenten, bijvoorbeeld in de voorbereidende fase van buitenlandactiviteiten (bewustwording). Daarbij verwijzen we tevens naar de mogelijkheden van Erasmus Green Mobility¹¹ en andere tips voor een duurzame buitenlandervaring¹². Bij activiteiten waar medewerkers samen met studenten reizen, zoals studiereizen, hebben we als organisatie een voorbeeldfunctie. Omdat duurzame keuzes van invloed kunnen zijn op kosten en tijd, dienen verschillende scenario's verder te worden uitwerkt tot concrete cases om zodoende geschikte, haalbare facilitering en ondersteuning te realiseren.

¹¹ <https://youthnetworks.net/green-transportation-will-be-supported-by-erasmus-from-2020/>

¹² Go Green: <https://www.erasmusplus.nl/green-erasmus>

V. Implementatie

In beginsel starten we direct met bewust reizen en het maken van de juiste afwegingen. Echter, om dit als gewenst gedrag (norm) in te bedden in de organisatiecultuur van de HU, zijn ook nog meerdere activiteiten en proceswijzigingen noodzakelijk. Onder andere de onderstaande acties zullen nodig zijn om de verduurzaming van reisbewegingen succesvol ten uitvoer te brengen en vragen om verdere uitwerking:

- Bewustwordingscampagne medewerkers en studenten > oa. door studenten
- Realistische CO₂-compensatie i.r.t. true pricing
- Afstemmen met declaratiebeleid: zelf geboekte reizen volgens hetzelfde principe
- Digitale faciliteiten online en hybride activiteiten > ICT faciliteiten ontwikkelen, verbeteren
- Afspraken VCK en inrichting portal: duurzaam alternatief eerst
- Treinaanbieder zichtbaar: vergemakkelijken treinreizen
- Elektrische auto: onderzoeken gebruikerswens i.r.t. internationaal reizen
- Uitwerking facilitering en ondersteuning studenten/combinatiereizen medewerker–student

Deze uitwerking zal verder worden opgepakt met betrokken collega's van verschillende HU-onderdelen en worden vertaald naar een concreet actieplan.

Bijlagen: UU Treinzone kaart

Bijlage 1 UU Treinzone kaart

Treinzone

De meeste bestemmingen in een straal van 700km rondom Utrecht zijn prima per trein bereikbaar, blijkt uit een eigen vergelijking van trein en vliegtuig voor een groot aantal Europese steden. De kaart hieronder toont de UU Treinzone. De cirkels rondom Utrecht betekenen, van binnen naar buiten:

1. een zone van 200km hemelsbreed waar het vliegtuig geen optie is;
2. een zone waar de trein altijd de voorkeur heeft;
3. een zone met een hemelsbrede afstand van 700km.



Omdat er grote verschillen bestaan in treinbereikbaarheid per stad, is op basis van reistijd, prijs, werktijd onderweg, aantal overstappen en uitstoot een indeling gemaakt in steden waarbij de trein altijd (groen) of meestal (oranje) de voorkeur verdient en minder gunstige treinbestemmingen (rood). Uiteraard kan iedere stad van enig formaat met de trein worden bereikt. Zie ook:

<https://www.uu.nl/sites/default/files/treinzonekaart-nl-v2.pdf>
