

Beleidsplan Mobiliteit UHasselt

Inhoud

DEEL I. MOBILITEITSPROFIEL 4

1. SITUERING	4
1.1. TWEE-CAMPUSMODEL	4
1.2. UNIVERSITEIT IN GROEI EN IN BEWEGING	5
1.2.1. Groeiplan	5
1.2.2. Verhuisbewegingen	5
2. MOBILITEITSCIJFERS	6
2.1. MODAL SPLIT	6
2.1.1. Campus Diepenbeek	6
• Personeel	6
• Studenten	7
2.1.2. Campus Hasselt	9
• Personeel	9
• Studenten	10
2.2. AFSTAND EN VERVOERSKEUZE	11
2.2.1. Herkomst	11
• Personeel	11
• Studenten	12
2.2.2. Keuze vervoer in functie van afstand	13
2.3. CONCLUSIE	15

DEEL II. MOBILITEITSINVENTARIS 16

1. VERVOERSMIDDELEN	16
1.1. WAGENS	16
1.1. FIETSEN	16
2. PARKING	17
2.1. CAMPUS DIEPENBEEK	17
2.2. CAMPUS HASSELT	19
3. FIETSENSTALLINGEN	20
3.1. CAMPUS DIEPENBEEK	20
3.2. CAMPUS HASSELT	20
4. TUSSENKOMSTEN EN EXTRA VOORZIENINGEN	21
4.1. PERSONEEL	21
4.2. STUDENTEN	21

DEEL III. MOBILITEITSPLAN 23

1. MOBILITEITSVISIE	23
CIVIC UNIVERSITEIT	23
SMART UNIVERSITEIT	23
2. ANALYSE MOBILITEITSBELEID UHASSELT	24

3. STRATEGISCHE EN OPERATIONELE DOELSTELLINGEN	26
SD 1. HET BEVORDEREN VAN FIETSEN EN STAPPEN	26
SD 2. HET BEVORDEREN VAN COLLECTIEF, COMBINATIE- EN DEELVERVOER	27
SD 3. HET ONTMOEDIGEN VAN (NIET-ELEKTRISCH) AUTOGEBRUIK	28
SD 4. HET INZETTEN OP MOBILITEITSCOMMUNICATIE EN SENSIBILISERING	28
SD 5. HET REDUCEREN EN OPTIMALISEREN VAN VERPLAATSINGEN	29
4. MAATREGELENPAKKET	30
5. KRITISCHE PRESTATIE INDICATOREN	30
MODAL SPLIT	30
TUSSENKOMSTEN OPENBAAR VERVOER EN FIETSVERHUUR VOOR STUDENTEN	31
TUSSENKOMSTEN WOON-WERKVERKEER VOOR PERSONEELSLEDEN	32
DIENSTWAGENS	33
ELEKTRISCHE DIENSTFIETSEN	33
BIJLAGEN	1
BIJLAGE 1: DEFINITIEF MAATREGELENPAKKET	1

Lijst tabellen en Figuren

Figuur 1. Ligging campus Hasselt en campus Diepenbeek.	4
Figuur 2. (Verwachte) evolutie aantal studenten UHasselt.	5
Figuur 3. Modal split personeelsleden campus Diepenbeek (2017).	7
Figuur 4. Modal split pendelstudenten campus Diepenbeek (2017).	8
Figuur 5. Modal split kotstudenten campus Diepenbeek (2017).	8
Figuur 6. Modal split personeelsleden campus Hasselt (2017).	9
Figuur 7. Modal split pendelstudenten campus Hasselt (2018).	10
Figuur 8. Modal split kotstudenten campus Hasselt (2018).	11
Figuur 9. Herkomst personeelsleden (2019).	12
Figuur 10. Herkomst studenten (2019).	13
Figuur 11. Hoofdvervoerswijze in functie van afstand personeel (2018).	14
Figuur 12. Hoofdvervoerswijze in functie van afstand studenten (2018).	14
Figuur 13. Aantal reservaties van elektrische dienstfietsen in 2019 in campus Hasselt en Diepenbeek.	17
Figuur 14. Overzicht parkeermogelijkheden campus Diepenbeek (2019).	18
Figuur 15. Parkeergelegenheden (met het aantal plaatsen) omgeving gebouw D op campus Diepenbeek (2020).	19
Figuur 16. Overzicht openbare parkeervoorzieningen omgeving campus Hasselt (situatie 2020).	19
Figuur 17. Overzicht fietsenstallingen campus Diepenbeek (2018).	20
Figuur 18. Overzicht fietsenstallingen omgeving campus Hasselt (2020).	21
Figuur 19. Quick scan mobiliteit voor campus Hasselt en campus Diepenbeek. De kleur van de pijlen (resp. groen, oranje, rood) geven de score (resp. goed, matig, minder goed) op de verschillende pijlers weer.	24
Figuur 20. STOP-principe als leidraad voor de strategische en operationele doelstellingen.	26
Tabel 1. Modal split personeel campus Diepenbeek (2017).	7
Tabel 2. Modal split kot- en pendelstudenten campus Diepenbeek.	9
Tabel 3. Modal split personeelsleden campus Hasselt (2017).	9
Tabel 4. Modal split kot- en pendelstudenten campus Hasselt.	11
Tabel 5. Overzicht wagenpark (2020)	16
Tabel 6. Overzicht studenten- en personeelsfietsen (2020).	16
Tabel 7. Cijfers fietsverhuur studenten UHasselt.	22
Tabel 8. Cijfers campuspassen studenten UHasselt.	22

Deel I. Mobiliteitsprofiel

1. Situering

1.1. Twee-campusmodel

De Universiteit Hasselt (UHasselt) ontwikkelt zich volgens een twee-campusmodel. In dit model komen opleidingen in de humane wetenschappen en de centrale administratieve diensten van een universiteit tot ontwikkeling in een (bij voorkeur historische) binnenstad, waarbij die stad zich trefzeker profileert als een studentenstad en bewust investeert in dit imago. Exacte en toegepaste wetenschappen, evenals geneeskunde, vinden dan weer een plek op een groene campus, net buiten die stad, waar volop ruimte is voor laboratorium- en andere onderzoeksinfrastructuur. Daarenboven biedt zo'n groene campus buiten de stad ook mogelijkheden voor de uitbreiding naar spin-off- en incubatoractiviteiten, en Wetenschapsparken.

In 2004 werd dit twee-campus-model voor UHasselt uitgewerkt. Dit hield in dat de campus in Diepenbeek verder zou uitgebouwd worden tot een campus exacte wetenschappen, met de nodige onderzoeks- en laboratoriuminfrastructuur, alsmede een Wetenschapspark. Op de campus in Diepenbeek worden ondertussen niet enkel verschillende opleidingen van UHasselt ondergebracht maar ook andere onderwijsinstellingen (de hogescholen PXL en UCLL), hightech en new-tech bedrijven en onderzoeksinstituten zijn hier gevestigd. In 2004 werd ook vooropgesteld dat de nieuwe op te richten faculteit Rechten en de bestuursdiensten van UHasselt een plek moesten vinden in de Hasseltse binnenstad. Bij gebrek aan alternatief, bleven in deze fase het onderwijs en onderzoek in de Bedrijfseconomische Wetenschappen (BEW) voorlopig nog gevestigd op campus Diepenbeek. In oktober 2008 is UHasselt gestart met de faculteit Rechten (bachelor-master-opleiding Rechten), in samenwerking met de Universiteit Maastricht en de Katholieke Universiteit Leuven. Dat leidde tot de oprichting van een nieuwe campus in Hasselt, waar ook de bestuursdiensten van UHasselt, de transnationale Universiteit Limburg, de Associatie Universiteit-Hogescholen Limburg (AUHL) en de centrale administratie werden gehuisvest.



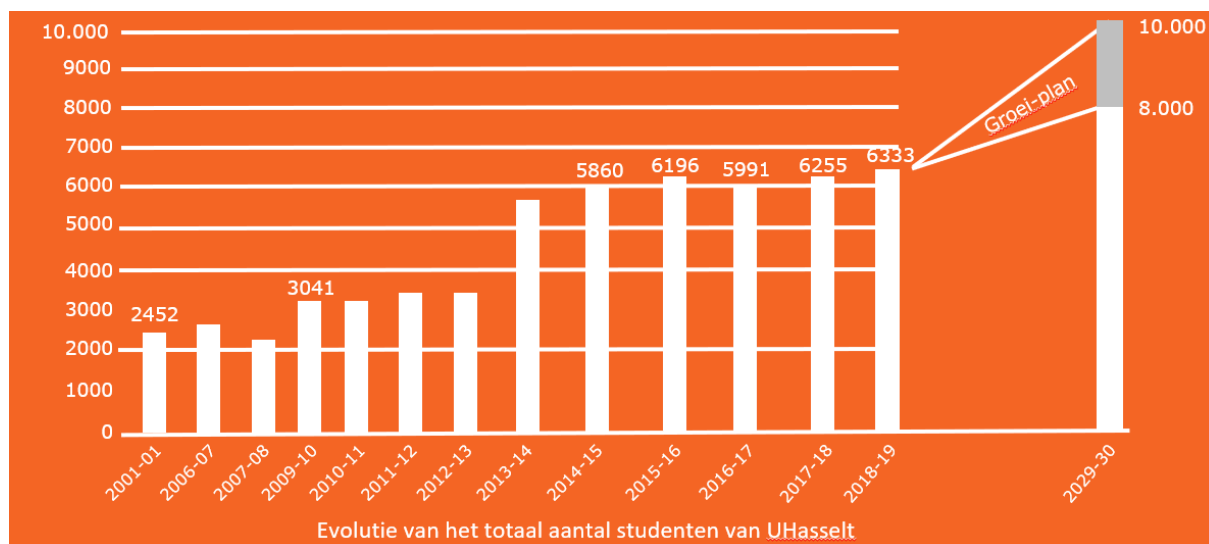
Figuur 1. Ligging campus Hasselt en campus Diepenbeek.

1.2. Universiteit in groei en in beweging

1.2.1. Groeiplan

In oktober 2020 zijn aan UHasselt in het totaal 1.300 personeelsleden werkzaam (ongeveer 1.000 in Diepenbeek en 300 in Hasselt). Daarnaast telt de universiteit in het totaal meer dan 6.500 studenten (ongeveer 5.800 in Diepenbeek en 700 in Hasselt).

UHasselt kende over de jaren heen reeds een aanzienlijke stijging in het aantal studenten en werknemers. Met haar nieuwe groeiplan dat in 2018 werd goedgekeurd benadrukte de universiteit haar ambitie om verder te willen groeien. De universiteit maakte kenbaar dat ze binnen de tien jaar 10.000 studenten wil aantrekken met 12 nieuwe opleidingen om enerzijds de braindrain tegen te gaan, waardoor heel wat beloftevolle studenten wegtrekken uit Limburg, en anderzijds in te spelen op de behoeften van de Limburgse arbeidsmarkt. De Vlaamse overheid keurde in 2019 reeds de opstart van 4 bijkomende richtingen (een bachelor in sociale wetenschappen, een master in materiaalkunde, een master in gezondheidszorg en een master in verpleegkunde en vroedkunde) goed.



Figuur 2. (Verwachte) evolutie aantal studenten UHasselt.

1.2.2. Verhuisbewegingen

In de nabije toekomst zijn er plannen om de opleidingen binnen de faculteit Bedrijfseconomische Wetenschappen (BEW) in de logica van het twee-campusmodel de overstap te laten maken van campus Diepenbeek naar campus Hasselt.

Ook de masters van de faculteit Architectuur & Kunst zullen verhuizen naar campus Hasselt (in de voormalige begijnhofhuisjes zullen de werkateliers van de masteropleiding Architectuur en Kunst ondergebracht worden). De faculteit Architectuur en Kunst is bij uitstek een opleiding die zoekt naar verwevenheid met het lokaal weefsel. Gebouwen en kunst moeten in vorm en functie bijdragen aan een verbondenheid van alle lokale actoren.

Het Instituut voor Mobiliteit van UHasselt zal verhuizen van het Wetenschapspark in Diepenbeek naar de voormalige 'Herkenrodekazerne' in de Hasseltse binnenstad. De zijvleugel (gekend als de 'witte kazerne') in de Meldertstraat zal het nieuwe onderkomen voor IMOB worden, evenals een administratieve dienst. Daarnaast zal UHasselt het voormalige vluchthuis (poortgebouw) renoveren om er het rectoraat in onder te brengen evenals ruimtes voorzien voor ceremoniële activiteiten (bv. doctoraatsverdedigingen,

bezoek notabelen,...). In de praktijk betekent dit enerzijds een verhuis binnen campus Hasselt (rectoraat en administratieve dienst) en anderzijds een toename van de activiteiten in Hasselt (ten gevolge van de verhuisbeweging van Diepenbeek naar Hasselt).

De Vlaamse regering heeft in het regeerakkoord voorzien dat UHasselt 4 nieuwe opleidingen zal mogen organiseren. Eén ervan is de bacheloropleiding 'sociale wetenschappen' die (als alfa-wetenschap) overeenkomstig het twee-campusmodel in Hasselt zal worden ingericht. UHasselt gaat daarenboven uit van de premisse dat ook de vervolgmasters 'sociale wetenschappen' goedkeuring zullen krijgen. De andere bijkomende opleidingen zullen op de campus in Diepenbeek georganiseerd worden. De vrijgekomen ruimte daar ten gevolge van de verhuisbewegingen naar de campus in Hasselt, zal snel ingenomen worden door de aantrek van extra studenten in de bestaande en nieuwe richtingen.

Deze verhuisplannen, samen met de reeds gerealiseerde en verwachte groei, hebben een grote impact op de huidige en toekomstige mobiliteitsituatie op en rondom beide campussen.

2. Mobiliteitscijfers

De cijfers voor het opstellen van het mobiliteitsprofiel komen voornamelijk uit volgende bronnen¹:

- (1) voor personeel: een bevraging in het kader van een driejaarlijkse enquête over het woon-werkverkeer door FOD Mobiliteit en Vervoer (situatie 2017);
- (2) voor studenten: mobiliteitsdata (via enquêtes) verzameld door IMOB, het Instituut voor mobiliteit van UHasselt (o.a. bevraging mobiliteit in 2017, project MOBER in het kader van de verhuis van de faculteit Bedrijfseconomische Wetenschappen naar de campus in Hasselt en een enquête afgenomen bij studenten en personeelsleden van de campus in Diepenbeek (UHasselt, UCLL, PXL en bedrijven gelegen op de campus) in het kader van een bachelorproef.

2.1. Modal split

2.1.1. Campus Diepenbeek

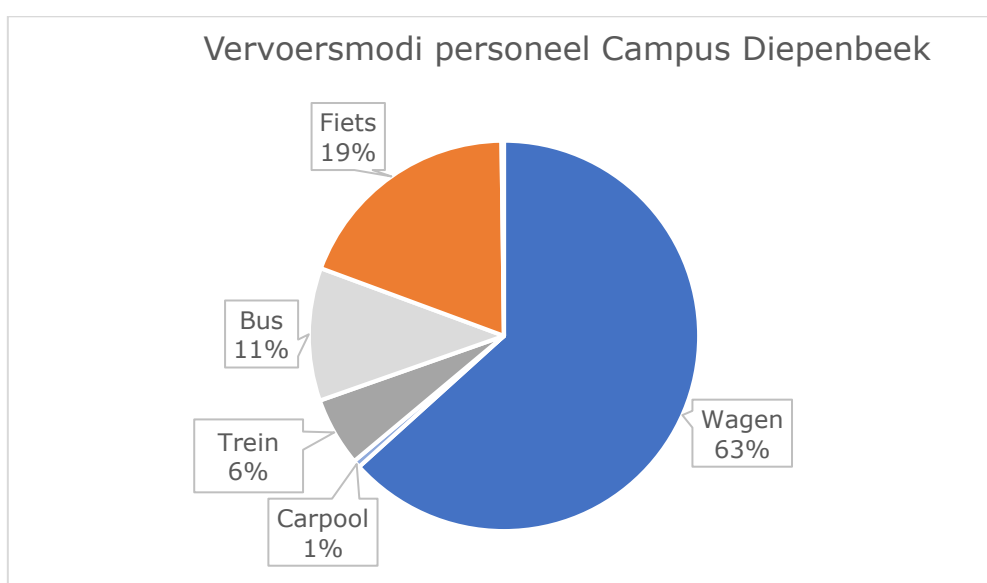
- *Personeel*

De interne bevraging bij personeelsleden (2017) wees uit dat op de campus in Diepenbeek de meeste personeelsleden met de wagen naar het werk komen (63%). Bijna 20% van de personeelsleden kiest als hoofdverplaatsingswijze de fiets, gevolgd door 11% en 6% van de personeelsleden die kiezen voor respectievelijk de bus of trein. Carpooling of de bromfiets worden niet vaak als hoofdvervoersmiddel opgegeven door de werknemers van UHasselt.

¹ Recentere mobiliteitsdata (2020) voor personeel en studenten zijn aanwezig maar gebruiken we hier niet als referentie gezien het verplicht telewerken en het volgen van lessen op afstand omwille van de uitbraak van COVID-19 met bijgevolg een grote impact op het woon-werkverkeer.

Hoofdverplaatsingswijze	2017 #	2017 %	2014 %
Wagen	621	63,3%	63%
Carpool	6	0,6%	1%
Trein	56	5,7%	7%
Bus	108	11,0%	6%
Fiets	188	19,2%	22%
Bromfiets	2	0,2%	1%
Te voet	0	0,0%	0%
Totaal	981		

Tabel 1. Modal split personeel campus Diepenbeek (2017).

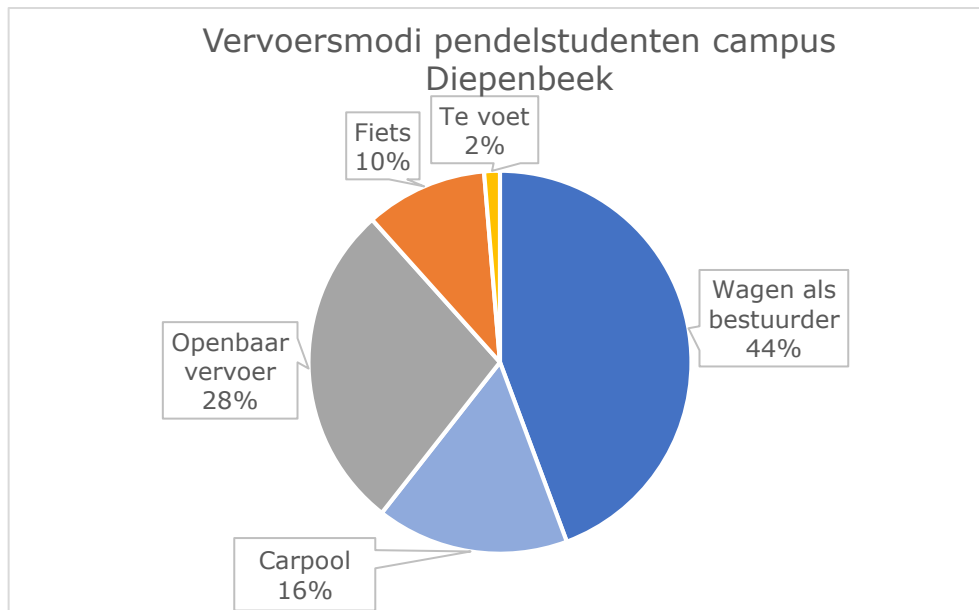


Figuur 3. Modal split personeelsleden campus Diepenbeek (2017).

- **Studenten**

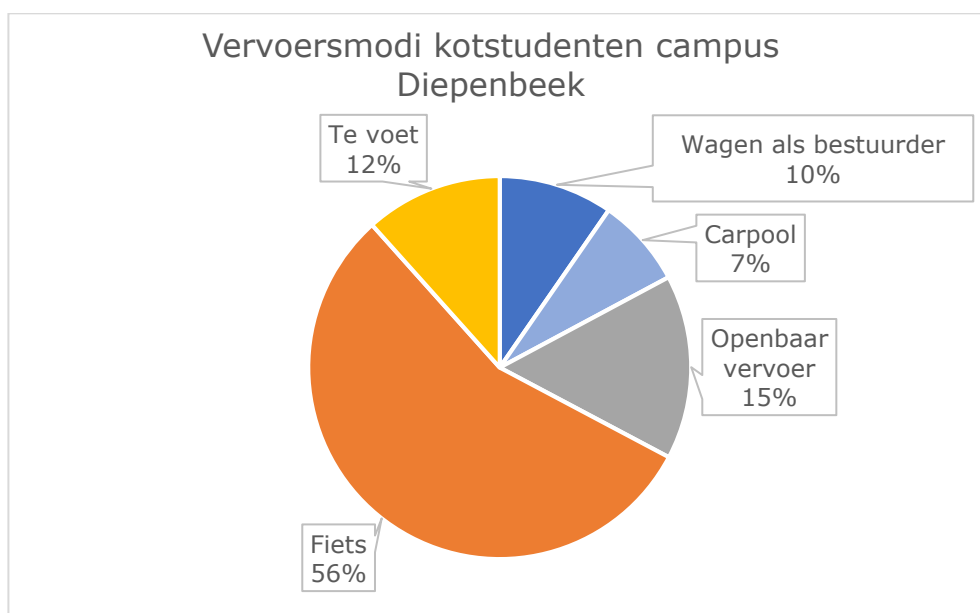
Voor studenten maken we een onderscheid tussen kot- en pendelstudenten, gezien dit een grote impact heeft op de wijze van verplaatsing naar de campus.

Uit een bevraging bij pendel- (n=2.028) en kotstudenten (n=604) op de campus in Diepenbeek bleek dat voor pendelstudenten 60% van de studenten naar de campus met de auto komt (44% als bestuurder en 16% als passagier). 28% van de pendelstudenten gebruikt het openbaar vervoer voor de woon-schoolverplaatsingen en 10% komt met de fiets naar de campus.



Figuur 4. Modal split pendelstudenten campus Diepenbeek (2017).

Kotstudenten verplaatsen zich voornamelijk naar en van de campus in Diepenbeek met de (brom)fiets (56%). Een kleiner percentage kotstudenten komt vooral met de wagen als bestuurder (10%) of als passagier (7%). 15% van de kotstudenten nemen het openbaar vervoer om tot de campus te komen. Het overige deel van de kotstudenten verplaatst zich hoofdzakelijk te voet (12%).



Figuur 5. Modal split kotstudenten campus Diepenbeek (2017).

Hoofdverplaatsingswijze	kot	pendel
Wagen als bestuurder	10%	44%
Wagen als passagier	8%	16%
Openbaar vervoer	16%	28%
(Brom)fiets	56%	10%
Te voet	12%	1%

Tabel 2. Modal split kot- en pendelstudenten campus Diepenbeek.

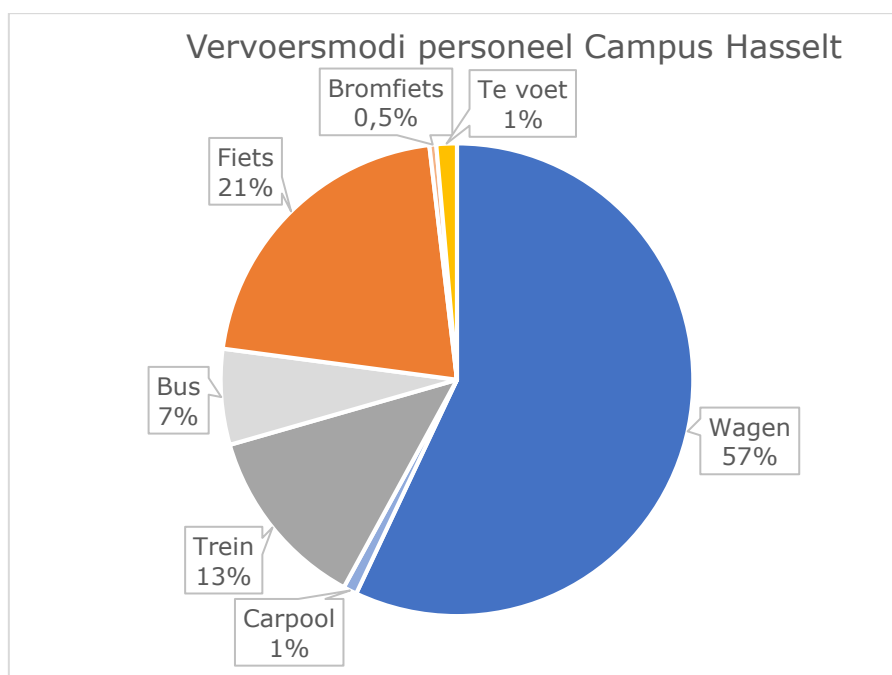
2.1.2. Campus Hasselt

- *Personeel*

Uit de enquête van FOD (2017) bleek dat personeelsleden van UHasselt zich naar de campus in Hasselt hoofdzakelijk met de auto (57%) verplaatsen. 22% van de personeelsleden komen met de fiets naar het werk. Een aanzienlijk deel kiest voor het openbaar vervoer met 13% en bijna 7% verplaatsingen via respectievelijk de trein en bus. Slechts enkelen carpoolen of komen met de bromfiets of te voet.

Hoofdverplaatsingswijze	2017 #	2017 %	2014 %
Wagen	122	57,0%	50%
Carpool	2	0,9%	1%
Trein	27	12,6%	14%
Bus	14	6,5%	9%
Fiets	45	21,0%	22%
Bromfiets	1	0,5%	0%
Te voet	3	1,4%	5%
Totaal	214		

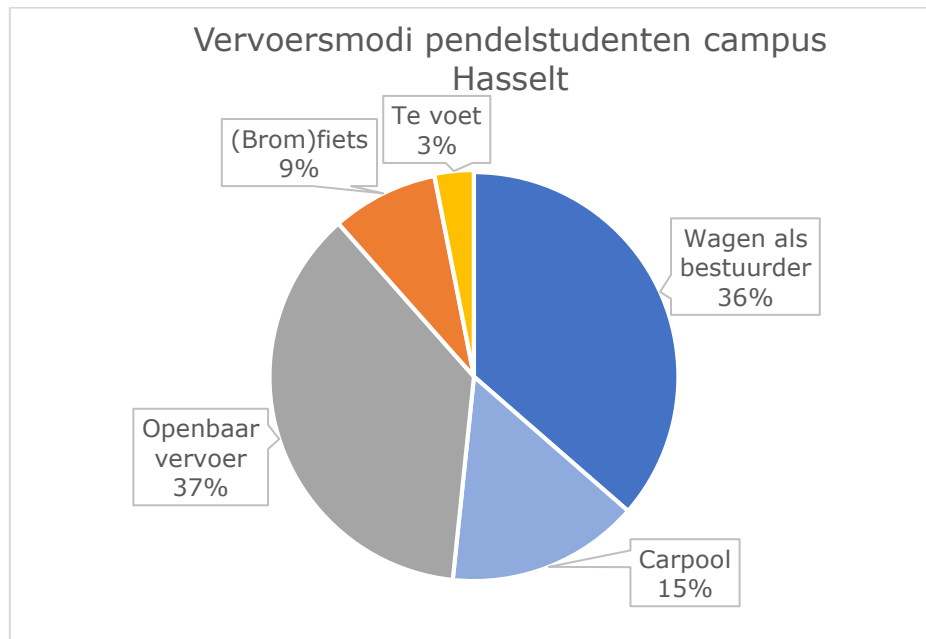
Tabel 3. Modal split personeelsleden campus Hasselt (2017).



Figuur 6. Modal split personeelsleden campus Hasselt (2017).

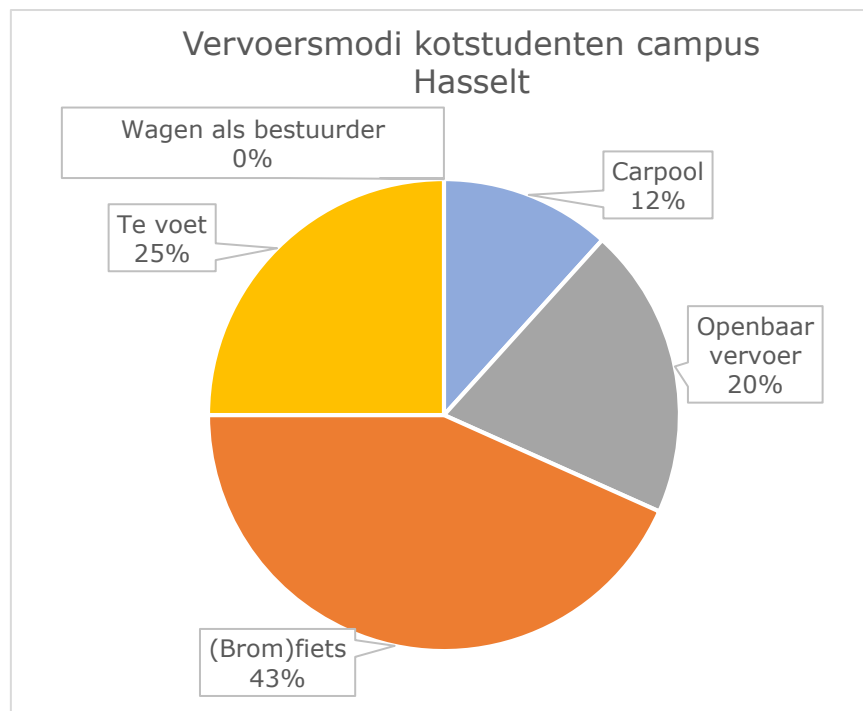
- *Studenten*

Het verplaatsingsgedrag van studenten naar de campus in Hasselt werd bevestigd in het kader van het project MOBER (n=385). Iets meer dan de helft van de studenten die niet over een kot beschikken verplaatsen zich naar de campus in Hasselt met de auto (36% als bestuurder en 15% als passagier). 37% van de pendelstudenten komt naar Hasselt met het openbaar vervoer, terwijl bijna 10 % met de (brom)fiets en 3% te voet komt.



Figuur 7. Modal split pendelstudenten campus Hasselt (2018).

Uit de bevestiging van het MOBER bleek dat kotstudenten veel minder de auto gebruiken om naar de campus in Hasselt te komen en zij zijn in dit geval vooral passagier (12%) en geen bestuurder. De meeste kotstudenten doen de verplaatsing naar campus Hasselt met de fiets (43%) of te voet (25%). Ook het openbaar wordt door een grote groep van de bevestigde studenten gebruikt (20%).



Figuur 8. Modal split kotstudenten campus Hasselt (2018).

Hoofdverplaatsingswijze	kot	pendel
Wagen als bestuurder	0%	36%
Wagen als passagier	12%	15%
Openbaar vervoer	20%	37%
(Brom)fiets	43%	8%
Te voet	25%	3%

Tabel 4. Modal split kot- en pendelstudenten campus Hasselt.

2.2. Afstand en vervoerskeuze

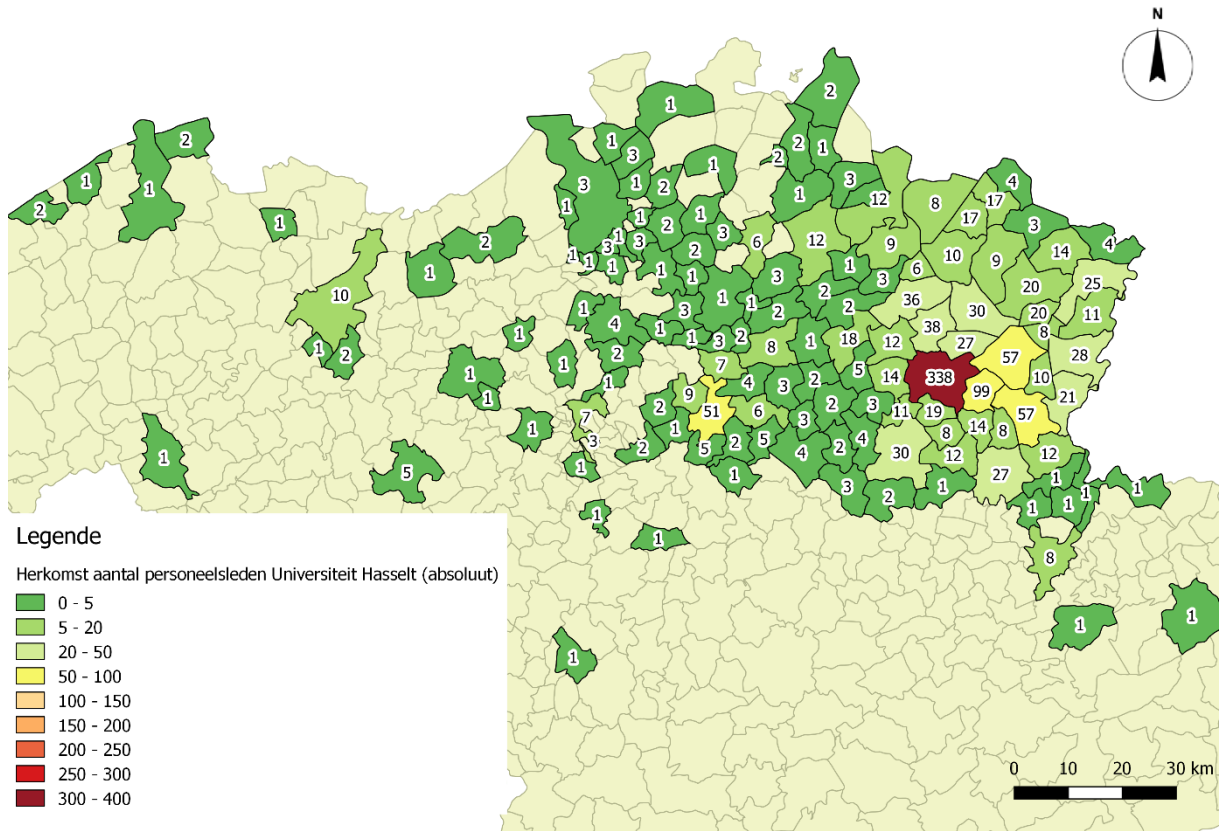
Dat afstand een belangrijke rol speelt in de keuze tussen de verschillende vervoersmodi, blijkt reeds uit de verschillende manieren van verplaatsingen voor kotstudenten enerzijds en pendelstudenten anderzijds. Daarom gaan we hieronder kort in op de woonplaats van de studenten en personeelsleden en de relatie met het type vervoer waarvoor men hoofdzakelijk kiest om zich naar de campus te verplaatsen.

2.2.1. Herkomst

- *Personeel*

In 2019 waren de meeste personeelsleden woonachtig in de provincie Limburg (75%), gevolgd door Vlaams-Brabant (11%) en Antwerpen (9%). Een kleiner percentage (minder dan respectievelijk 2%) komt uit Brussel, Luik, Oost-Vlaanderen, Waals-Brabant of West-Vlaanderen.

Van de werknemers afkomstig uit Limburg is 32% woonachtig te Hasselt en 9% te Diepenbeek. Ook komen veel personeelsleden uit de buurgemeenten, zoals Genk (5%), Bilzen (5%) en Heusden-Zolder (4%).

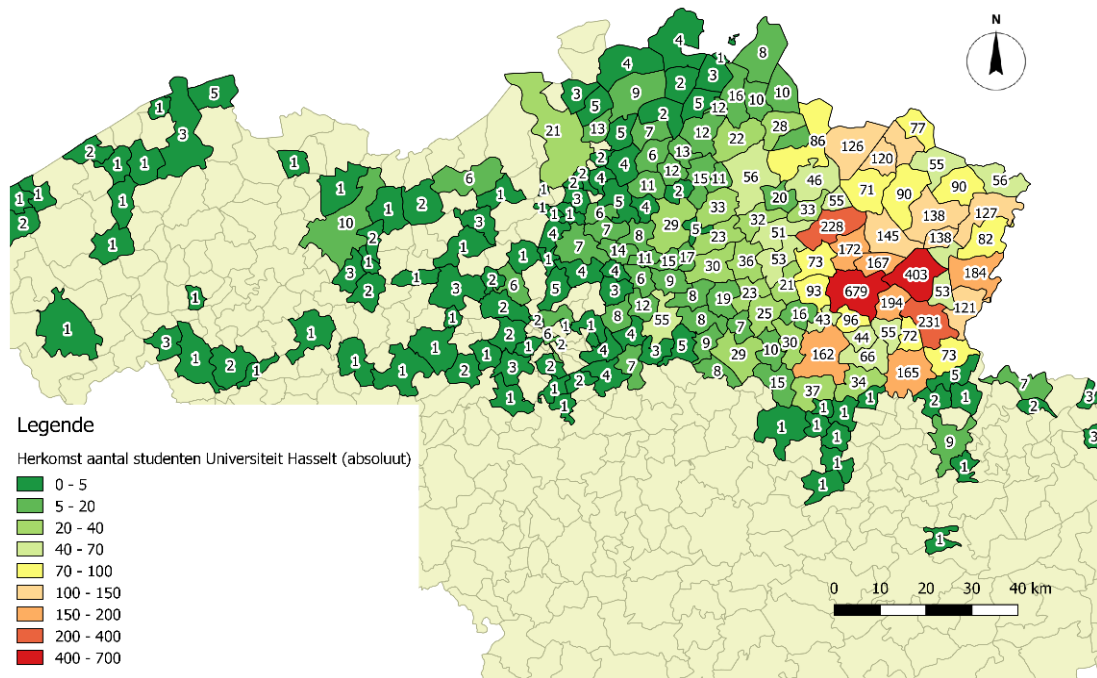


Figuur 9. Herkomst personeelsleden (2019).

- *Studenten*

Aan de universiteit Hasselt komen de meeste studenten uit Limburg (78%), gevolgd door een kleiner percentage uit Antwerpen (11%) en Vlaams-Brabant (8%).

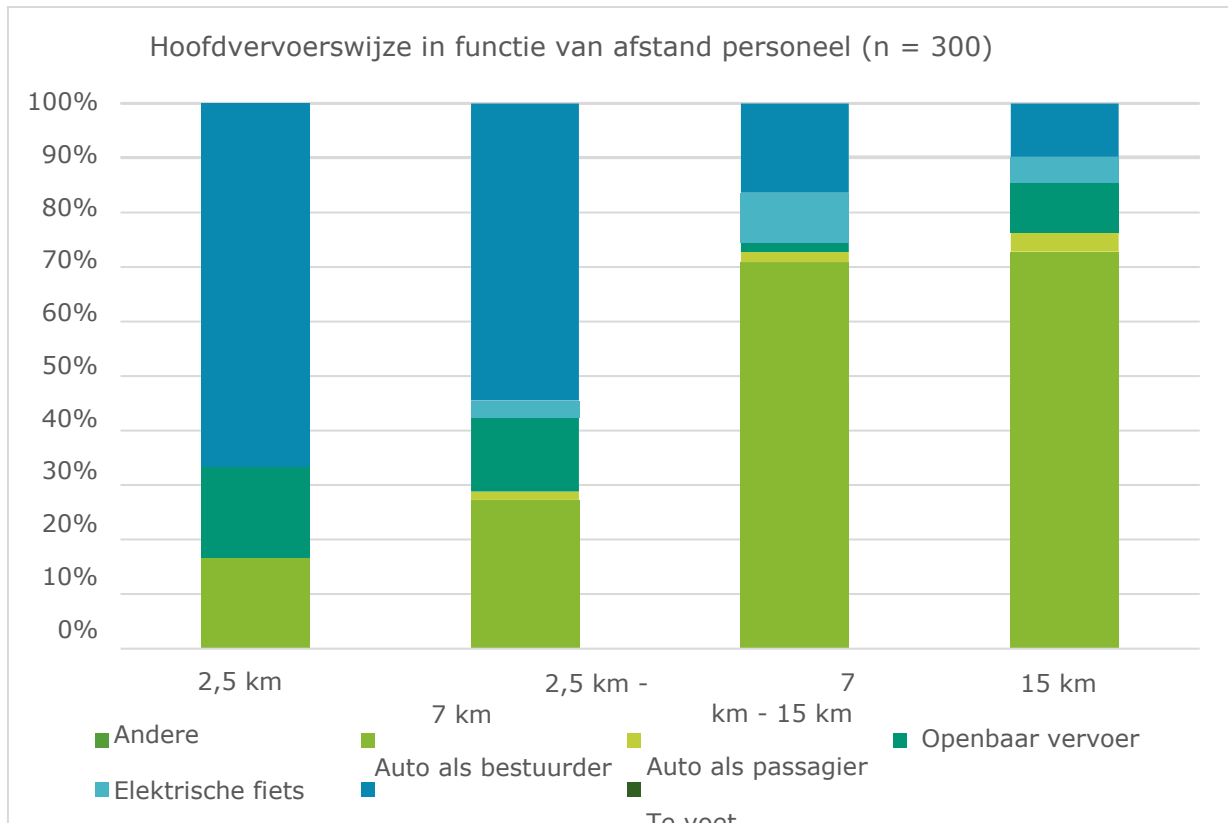
Als we kijken naar de studenten met herkomst Limburg, dan zijn de meesten afkomstig uit Hasselt (14%) en de naburige gemeenten zoals Genk (8%), Bilzen (5%), Beringen (4%) en Diepenbeek (4%). Uiteraard dienen deze gegevens voorzichtiger geïnterpreteerd te worden (in het kader van de relatie tussen afstand en vervoersmiddelenkeuze) aangezien we niet weten welke studenten er al dan niet op kot zitten dichterbij de campussen.



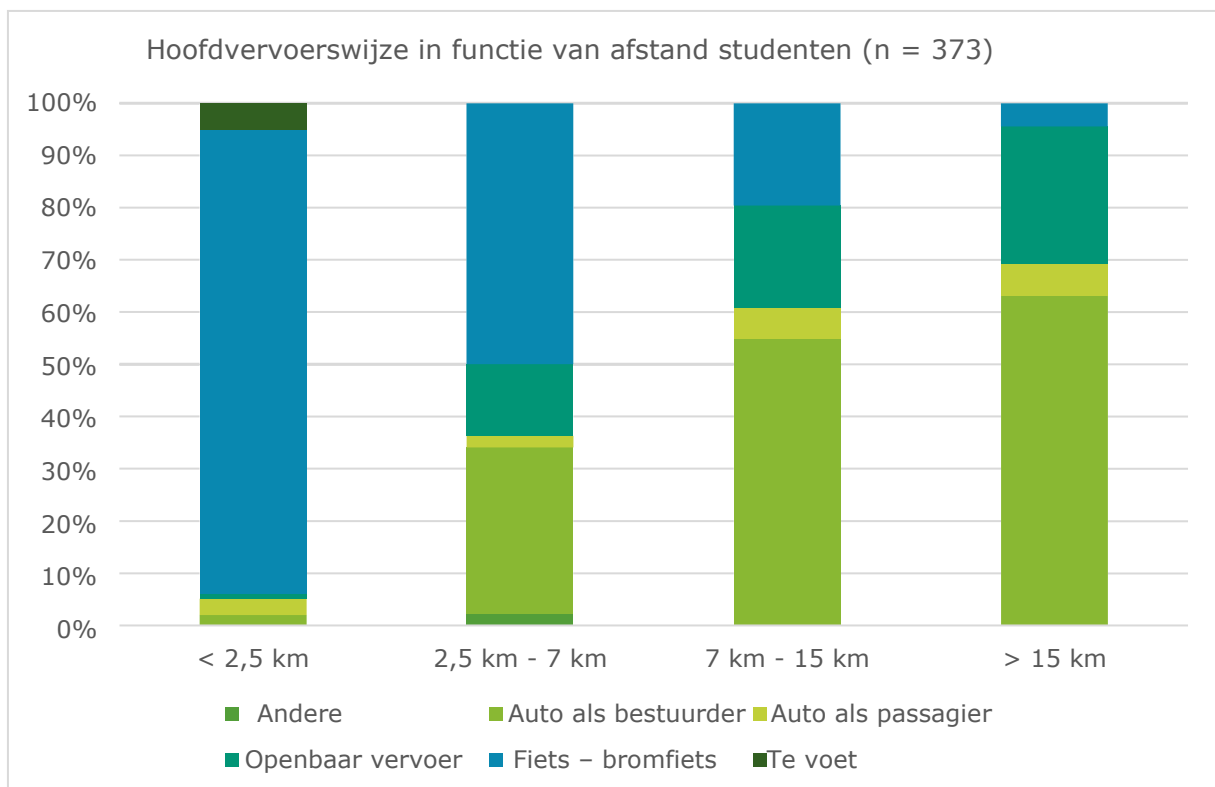
Figuur 10. Herkomst studenten (2019).

2.2.2. Keuze vervoer in functie van afstand

Niet verwonderlijk blijkt uit de enquête van FOD Mobiliteit en Vervoer dat hoe dichterbij de campus woont, hoe minder de auto wordt gebruikt ten voordele van de fiets. Ook de bevraging in het kader van een bachelorproef (schooljaar 2018-2019) dat de hoofdvervoerswijze naar de campus in Diepenbeek (voor zowel studenten als personeelsleden) verschilt naar gelang de verplaatsingsafstand tot de campus. Hoe verder iemand zich moet verplaatsen hoe minder er gebruik wordt gemaakt van de (brom)fiets en hoe meer men de wagen neemt.



Figuur 11. Hoofdvervoerswijze in functie van afstand personeel (2018).



Figuur 12. Hoofdvervoerswijze in functie van afstand studenten (2018).

We merken hierbij wel op dat een relatief groot aantal personeelsleden en studenten die op korte afstand van de campus wonen toch regelmatig de auto gebruiken. Recente cijfers bevestigen dit: 42% van de personeelsleden wonende in Diepenbeek geeft aan de auto als hoofdvervoersmiddel te gebruiken om naar de campus in Diepenbeek te komen (2018), in Hasselt lijkt dat wel minder het geval (voor personeelsleden met herkomst 3500 Hasselt). Ook cijfers van 2020 geven aan dat nog respectievelijk 33% en 25% van de personeelsleden wonende op 5 km van de campus in Diepenbeek en Hasselt nog hoofdzakelijk met de auto naar het werk komt. In een zeer recente mobiliteitsenquête door POM Limburg (2021) op campus Diepenbeek werd dit bevestigd. Bovendien is het duidelijk dat kotstudenten nog te vaak met de auto naar de campus komen (vooral in Diepenbeek). De mobiliteitsenquête in 2021 wees uit dat 18% van de kotstudenten de auto als hoofdvervoersmiddel kiest om naar de campus in Diepenbeek te komen en zelfs 50% van de kotstudenten geeft aan enkele keren per maand met de auto naar de campus te komen.

2.3. Conclusie

Het meest gebruikte vervoersmiddel om zich naar de campussen te verplaatsen, voor zowel personeelsleden als studenten, is de auto. Op vlak van duurzame mobiliteit scoren de personeelsleden van UHasselt eigenlijk niet slecht. Op nationaal vlak maakt de auto 65% uit van het woon-werkverkeer, voor UHasselt was dat 57% voor campus Hasselt en 63% voor campus Diepenbeek. Ondanks het openbaar vervoer minder goed uitgebouwd is in de provincie, zien we toch dat zowel de bus als trein frequent gebruikt wordt door de personeelsleden (17% voor Diepenbeek en 19,5% voor Hasselt). Terwijl in Vlaanderen de fiets 17% uitmaakt van het woon-werkverkeer, ligt dit voor de universiteit hoger met 19% voor campus Diepenbeek en 21% voor campus Hasselt.

UHasselt kampt met een groter percentage autogebruik (vooral bij studenten) dan andere Vlaamse universiteiten. Verschillende factoren spelen hierin een rol. Zo zijn er minder kotstudenten (slechts 30%) en, zoals blijkt uit bovenstaande cijfers, gebruiken kotstudenten aanzienlijk minder de auto, terwijl zij meer met de fiets of te voet naar de campus gaan gezien de kortere verplaatsingsafstand. Daarnaast zijn ook bereikbaarheid en locatie belangrijke factoren. De campus in Diepenbeek is gesitueerd buiten de stadskern met beperkte ontsluiting per openbaar vervoer (C-locatie). Dit heeft uiteraard een grote impact op de huidige mobiliteitssituatie. Als we de resultaten van campus Diepenbeek en campus Hasselt vergelijken, zien we dat personeelsleden en pendelstudenten die naar de campus in Diepenbeek komen vaker gebruik maken van de auto (respectievelijk 63% vs. 57% voor personeel en 60% vs. 51% voor pendelstudenten). De minder goede bereikbaarheid van de campus in Diepenbeek in vergelijking met de campus in Hasselt, waar meer en betere trein- en busverbindingen zijn, kan ook verklaren waarom studenten die niet op kot zitten minder gebruik maken van het openbaar vervoer om te pendelen naar Diepenbeek (28%) dan naar de campus in Hasselt (37%). In Diepenbeek zien we ook dat de campus vooral is ingericht naar het autoverkeer (o.a. op vlak van weginfrastructuur en veel en gratis parkeerplaatsen) hetgeen meer wagens aantrekt. Bovendien zien we dat een groot aandeel van de UHasselt-studenten afkomstig is van het noorden en oosten van Limburg, een regio waar het openbaar vervoer momenteel onvoldoende uitgebouwd is. Hierdoor kiezen veel van deze studenten ervoor om met de auto naar de campus te komen.

Hoewel er relatief veel autoverkeer is (vooral wat campus Diepenbeek betreft), geven bovenstaande gegevens ook aan dat er nog veel potentieel is om een modal shift te realiseren naar meer duurzaam vervoer bij zowel personeelsleden als studenten. Dit zal versterkt worden door de komst van het Spartacus-traject dat de campussen nog beter zal ontsluiten per openbaar vervoer.

Deel II. Mobiliteitsinventaris

1. Vervoersmiddelen

UHasselt stelt een aantal dienstwagens en fietsen ter beschikking van het personeel en studenten. Hieronder volgt een inventarisatie van de verschillende vervoersmiddelen in eigendom van de universiteit.

1.1. Wagens

De universiteit heeft vijf auto's die gebruikt kunnen worden door het personeel voor dienstverplaatsingen. Er zal binnenkort ook één elektrische dienstwagen worden aangekocht.

Type	Aantal	Gebruiker	Staanplaats	Parking	Jaar
Diesel	5	Personeel	Diepenbeek	Beleidsparking	2008 – 2012 – 2014 – 2016 - 2018
Elektrisch	1	Personeel	Hasselt	Rectoraatsparking	2021

Tabel 5. Overzicht wagenpark (2020)

1.1. Fietsen

Studenten van UHasselt (maar ook van de PXL en UCLL) kunnen bij VEDO een opgemaakte tweedehandsfiets huren voor 25 euro (+70 euro waarborg) per academiejaar, inclusief onderhoud en een fietsslot. Het fietsproject VEDO heeft een driedelige doelstelling: sociale tewerkstelling, sociale dienstverlening en veiligheid op de campus.

Personeelsleden kunnen tijdens de werkuren gratis gebruik maken van elektrische dienstfietsen. In totaal zijn er acht elektrische fietsen beschikbaar, waarvan er vier op de campus in Diepenbeek en vier op de campus in Hasselt gestationeerd zijn. UHasselt beschikt ook over 75 pendelfietsen die verspreid worden onder het personeel voor hun woonwerkverplaatsing.

Type	Aantal	Gebruiker	Gebruikstype	Jaar	Versnellingen
Gerecycleerd niet-elektrisch	800	Studenten	Huurfiets	nvt	nee
Nieuw niet-elektrisch	75	Personeel	Pendelfiets	2013 & 2015	ja
Nieuw elektrisch	8	Personeel	Dienstverplaatsingen	2014	ja

Tabel 6. Overzicht studenten- en personeelsfietsen (2020).

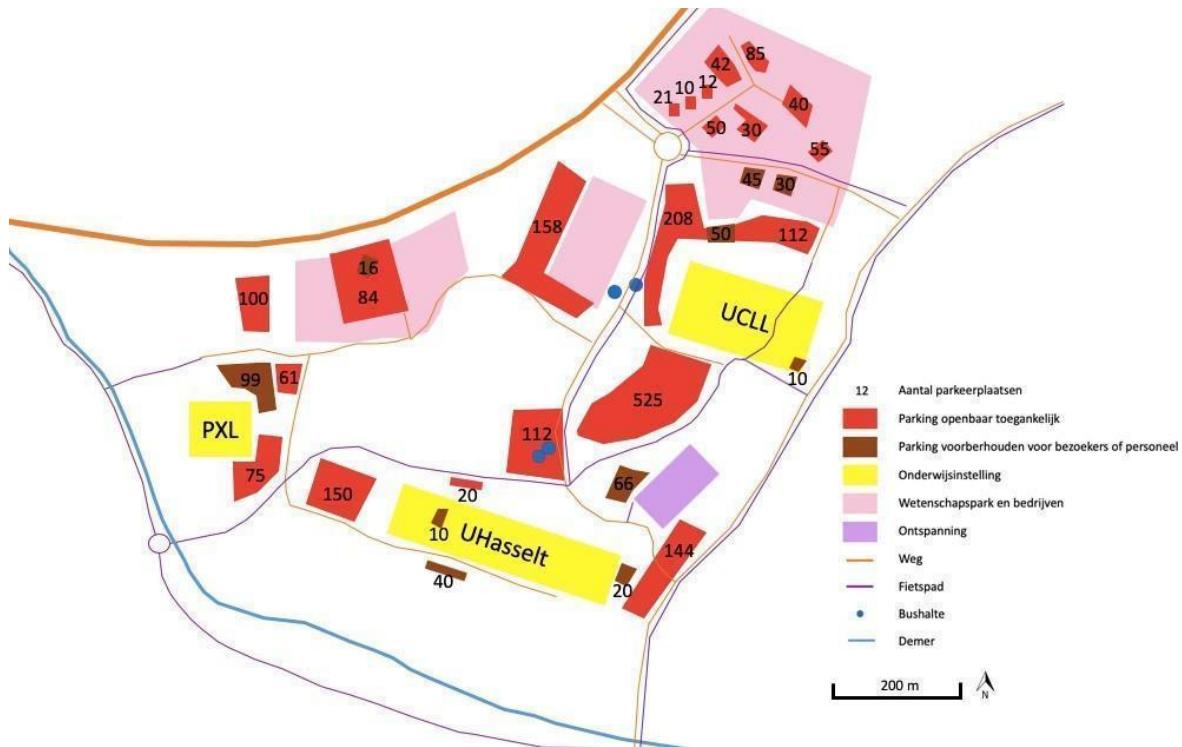
Aantal x /maand in 2019	Hasselt	Diepenbeek	Totaal/maand
Januari	46	24	70
Februari	68	43	111
Maart	64	57	121
April	71	68	139
Me	60	44	104
Juni	61	51	112
Juli	47	31	78
Augustus	34	35	69
September	62	53	115
Oktober	57	53	110
November	47	33	80
December	32	26	58
Totaal in 2019 / Campus:	649	518	

Figuur 13. Aantal reservaties van elektrische dienstfietsen in 2019 in campus Hasselt en Diepenbeek.

2. Parking

2.1. Campus Diepenbeek

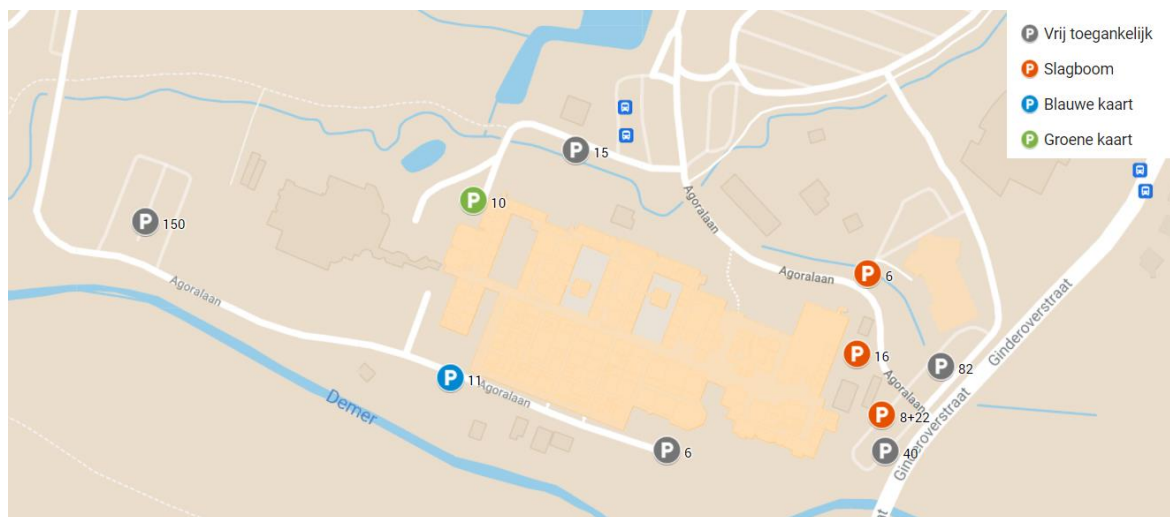
De volledige campussite in Diepenbeek, waar zowel enkele onderwijsinstellingen (UHasselt, PXL en UCLL) als bedrijven en wetenschappelijke instellingen gehuisvest zijn, beschikt over een groot aantal parkeerplaatsen (in het totaal bijna 2.500). Het personeel en de studenten van de universiteit hebben geen exclusief gebruiksrecht tot de meeste van deze parkeerplaatsen. De grootste parking is centraal gelegen en biedt plaats aan ongeveer 650 auto's. Vooral studenten, personeelsleden en bezoekers van UCLL en UHasselt gebruiken deze parking. Op figuur 14 worden de parkeergelegenheden op de campus weergegeven (situatie schooljaar 2018-2019). Ondanks de vele parkeerplaatsen op de site zijn er (zeker in de piekmomenten) parkeerproblemen met wildparkeren en veel 'zoekverkeer' (mensen die blijven rondrijden op zoek naar een parkeerplaats). Dit vooral op de centrale parking en rond de gebouwen van PXL en UHasselt.



Figuur 14. Overzicht parkeermogelijkheden campus Diepenbeek (2019).²

Voor studenten, personeelsleden en bezoekers van UHasselt zijn vooral, naast de centrale parking, de parkeergelegenheden rond gebouw D van belang (zie figuur 15). De meeste van deze parkeerplaatsen zijn voor iedereen beschikbaar (groen op de kaart) maar er zijn ook enkele plaatsen die worden voorbehouden voor personeelsleden of bezoekers. Deze worden aangeduid met een bordje en/of zijn voorzien van een fysieke afsluiting. Aan de oostkant van gebouw D van UHasselt zijn een aantal parkings van de universiteit afgesloten met een slagboom (rood op de kaart). Enerzijds is daar de beleidsparking met 20 gereserveerde plaatsen voor enkele personeelsleden (en de garage voor de dienstwagens). Daarnaast wordt op twee plaatsen een deel van de parking afgesloten en voorbehouden voor bezoekers (7 plaatsen aan de Fitlink en nog eens 8 plaatsen aan de Ginderoverstraat met op deze laatste locatie de mogelijkheid om het aantal bezoekersparkeerplaatsen uit te breiden). De andere parkings van de universiteit zijn vrij toegankelijk, maar sommige plaatsen zijn wel voorbehouden voor personeelsleden of bezoekers aan de hand van een bord. Deze borden geven duidelijk aan wie er mag parkeren op een bepaalde plaats. Dit kan zijn op basis van een specifieke functietitel maar er zijn ook bepaalde zones ingericht waar enkel personeelsleden met een parkeerkaart mogen staan (blauw op de kaart).

² Uit Bachelorproef Sofie Lemmens (2018-2019).

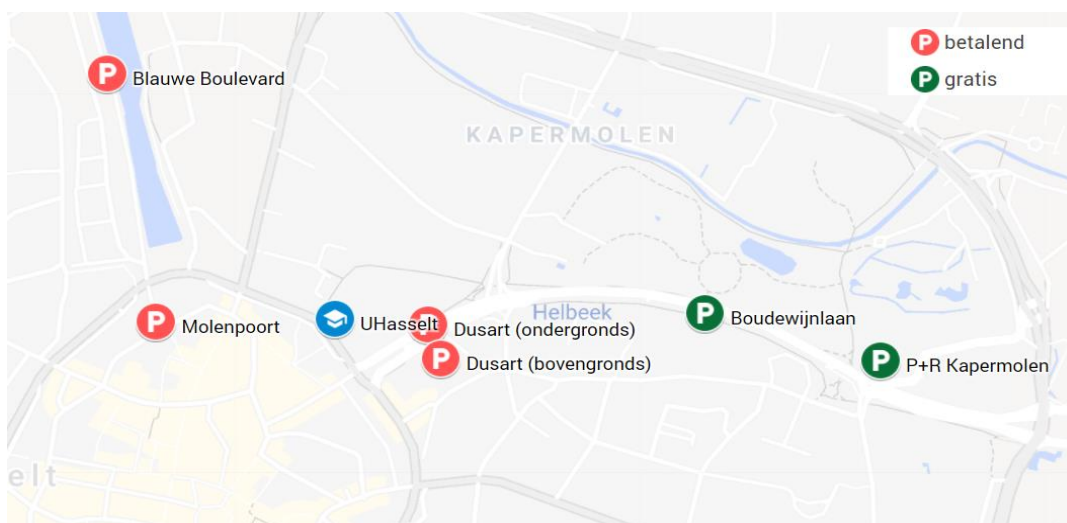


Figuur 15. Parkeergelegenheden (met het aantal plaatsen) omgeving gebouw D op campus Diepenbeek (2020).

2.2. Campus Hasselt

UHasselt beschikt over een eigen ondergrondse parking met in het totaal 47 plaatsen, gelegen onder het rectoraatsgebouw. Deze parking is afgesloten door een slagboom. De meeste plaatsen zijn voorbehouden voor bepaalde personeelsleden van de universiteit (bv. rector en vicerectoren, voorzitter en ondervoorzitter Raad van Bestuur, directeurs algemene diensten, decaan faculteit Rechten,...). 15 plaatsen zijn voorbehouden voor bezoekers aan de hand van een programmeerbaar LED-bord.

Daarnaast zijn er in en rondom het stadscentrum van Hasselt heel wat parkings gelegen waar personeelsleden en studenten terecht kunnen. Binnen een afstand van ongeveer 1 kilometer van het faculteitsgebouw Rechten liggen een aantal parkeervoorzieningen. Vooral de betalende parkeervoorzieningen liggen op korte wandelafstand: Parking Blauwe Boulevard, Parking Molenpoort, Parking Dusart (bovengronds en ondergronds). Iets verder liggen de gratis parkeervoorzieningen Parking Boudewijnlaan en Parking P+R Kapermolen. Hasselt heeft talrijke Park & Ride-locaties, waarbij busvervoer (aan een voordelig tarief) wordt aangeboden naar eender welke halte op of binnen de Groene Boulevard. Op deze manier kunnen ook grotere wandelafstanden van de gratis parkeervoorzieningen naar de campus worden overbrugd.



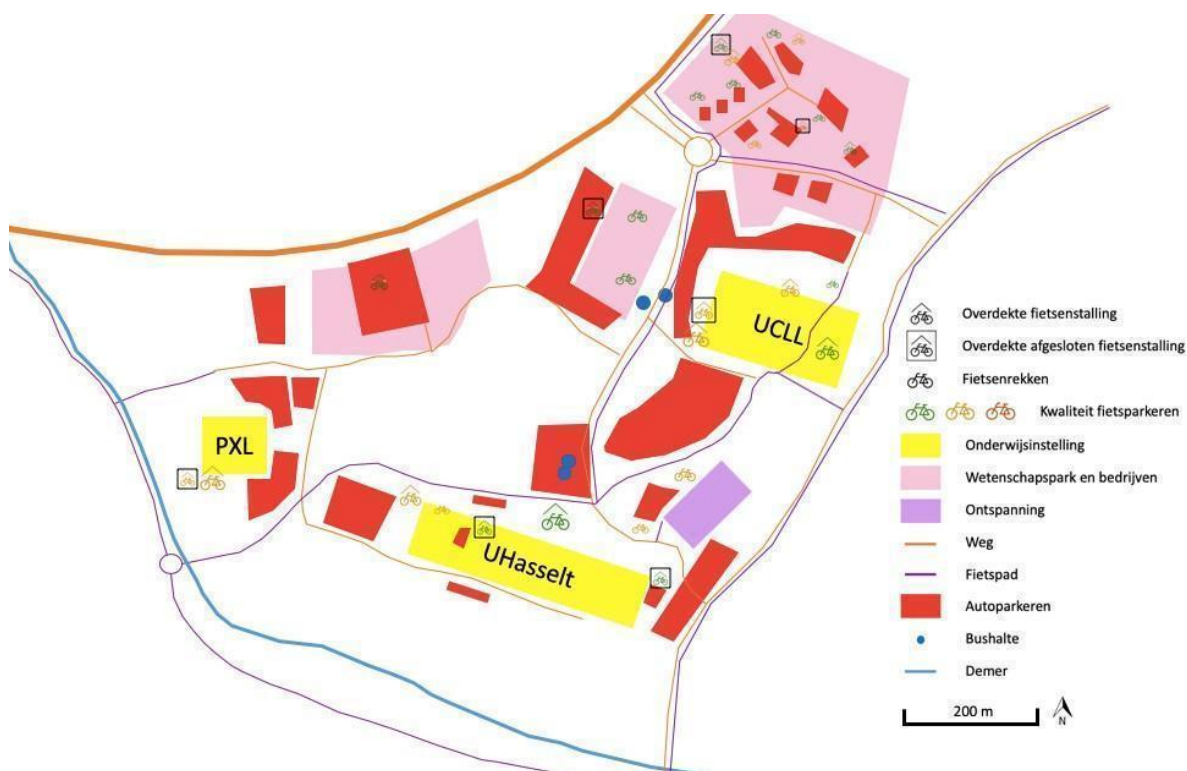
Figuur 16. Overzicht openbare parkeervoorzieningen omgeving campus Hasselt (situatie 2020).

3. Fietsenstallingen

3.1. Campus Diepenbeek

De campus in Diepenbeek telt tal van mogelijkheden om een fiets te stallen (zie figuur 17). Bij de meeste gebouwen is een overdekte fietsenstalling voorzien. Verder worden deze aangevuld door losse fietsenrekken. De gehele campus telt zeven afgesloten fietsenstallingen. Deze fietsenstallingen zijn voorbehouden voor personeelsleden en kunnen worden geopend aan de hand van een badge of een sleutel.

De universiteit bezit aan het hoofdgebouw twee afgesloten, overdekte fietsenstallingen voor fietsen van personeelsleden en de dienstfietsen (64 plaatsen aan gebouw D, 40 plaatsen aan de voorzijde van gebouw E en een 30-tal plaatsen aan de hoofdingang van gebouw E). Ook aan de gebouw A en C (Biomed) zijn afgesloten fietsenstallingen voor respectievelijk 20 en 10 fietsen. Ook op het wetenschapspark bevinden zich aan gebouw 1 (IMO) en gebouw 2 (EDM) van UHasselt afgesloten fietsenstallingen met plaats voor respectievelijk 32 en 18 fietsen. Daarnaast zijn er over de hele campus vrij toegankelijk fietsenstallingen en fietsenrekken. De grootste, overdekte fietsenstallingen voor studenten en bezoekers situeren zich aan de hoofdingang van gebouw D met 834 plaatsen en aan de ingang van gebouw E met 74 plaatsen.

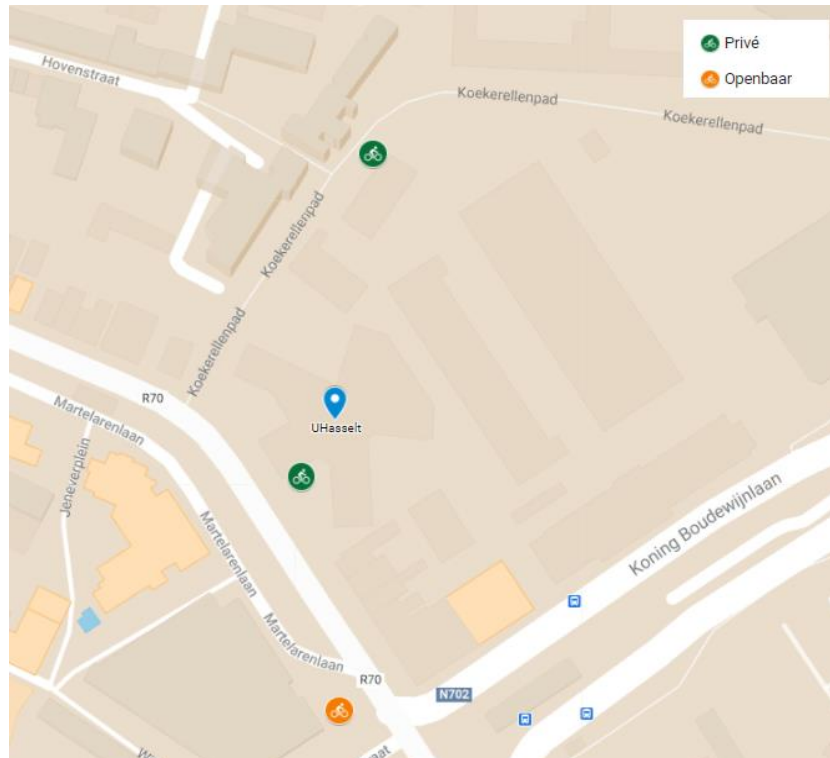


Figuur 17. Overzicht fietsenstallingen campus Diepenbeek (2018).

3.2. Campus Hasselt

Campus Hasselt heeft een onbewaakte fietsenstalling aan het Koekerellenpad. Deze stalling biedt plaats aan 94 fietsen. Daarnaast zijn er nog een 160-tal plaatsen voor fietsen op het binnenplein van de Oude Gevangenis. Voor personeel is er een fietsenstalling (30 plaatsen) in de ondergrondse garage van het rectoraatsgebouw.

Daarnaast is er vlakbij campus Hasselt ook een openbare fietsenstalling van de stad (met camerabewaking).



Figuur 18. Overzicht fietsenstallingen omgeving campus Hasselt (2020).

4. Tussenkomen en extra voorzieningen

4.1. Personeel

Voor de werknemers zijn er een aantal bijkomende voordelen op vlak van mobiliteit. Zo kan wie zijn of haar woonwerkverplaatsing met de fiets maakt, een fietsvergoeding van 24 eurocent per gefietste kilometer aanvragen (niet van toepassing voor doctoraatsbursalen en postdoc bursalen). Twee keer per jaar wordt fietsonderhoud aangeboden op de campus voor alle personeelsleden (en soms ook voor studenten). Kleine herstellingen zijn dan gratis, materiaalkosten worden aangerekend. Zowel in Diepenbeek als in Hasselt zijn stopcontacten voorzien voor elektrische fietsen in de afgesloten fietsenstallingen voor het personeel. Ook zijn er kleedruimtes en douches voor de personeelsleden.

Personeelsleden die met de trein of bus naar het werk komen krijgen hun abonnement volledig terugbetaald. Voor doctoraatsbursalen en postdoctoraatsbursalen is er geen terugbetaling via de personeelsdienst mogelijk. Doctoraatsbursalen krijgen een gedeeltelijke terugbetaling via de dienst Studentenvoorzieningen.

Wanneer personeelsleden met hun eigen wagen op dienstverplaatsing gaan, zijn ze bovendien automatisch omnium verzekerd door de universiteit.

4.2. Studenten

Ook studenten krijgen bepaalde tussenkomen vergoed voor het afleggen van het traject naar en van de campus.

Zoals hierboven reeds aangehaald kunnen studenten bij VEDO terecht voor het huren van een fiets voor 25 euro per academiejaar, na betaling van 70 euro waarborg. Dit is

inclusief een onderhoudscontract. In het onderhoudscontract zijn 2 grondige fietscontroles per jaar inbegrepen, inclusief de kostprijs voor herstelling van de veiligheidsitems (inclusief materiaal). In het fietsatelier kan men aan studententarieef zowel de gehuurde als eigen fiets laten herstellen. In het academiejaar 2018-2019 werden iets meer dan 650 fietsen gehuurd door studenten van de universiteit Hasselt (dit is ongeveer 10% van het totaal aantal ingeschreven studenten).

Fietsverhuur UH-studenten	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019
Aantal	451	600	540	542	662
Percentage	8%	10%	9%	9%	10%

Tabel 7. Cijfers fietsverhuur studenten UHasselt.

Een schoolabonnement voor de trein of een Buzzy Pazz van De Lijn geeft reeds een flinke reductie aan de studenten en de UHasselt doet hier nog een extra stimulans bovenop. De dienst studentenvoorzieningen betaalt elke student (pendel- en kotstudenten) 50% van zijn trimester- of jaarabonnement terug. In 2019 werd zo € 83,532.07 als tussenkomst voor 837 busabonnementen uitgekeerd (t.o.v. € 85.614,97 voor 900 abonnementen in 2018). Sinds 2015 heeft de UHasselt een derdebetalersovereenkomst met de NMBS zodat studenten hun treinabonnementen aan gereduceerd tarief rechtstreeks bij de NMBS kunnen aanschaffen. De tussenkomst van 50% vanwege de universiteit wordt door de NMBS rechtstreeks aan de UHasselt gefactureerd en bedroeg in 2019 € 62,465.84 voor 613 treinabonnementen (t.o.v. € 59.490,36 in 2018).

Een student kan ook voor 20 euro een campuspas van De Lijn aankopen. Hiermee kan hij of zij ongelimiteerd met de bus reizen in regio Hasselt en regio Diepenbeek.

Campuspas	2016	2017	2018	2019
Aantal verkochte campuspassen	1.070	1.172	1.237	1.171
Aantal geregistreerde ritten	79.956	87.674	91.846	86.253

Tabel 8. Cijfers campuspassen studenten UHasselt.

Om aan de behoeften van de kotstudenten tegemoet te komen, is er op zondagavond een speciale taxi van het station van Hasselt naar Hasselt centrum en Diepenbeek, waar de meeste studentenkamers gelegen zijn. Tussen 21u30 en 22u30 brengt de taxi studenten van het station Hasselt naar hun kotadres voor 2 euro per rit. In het kalenderjaar 2019 werden 417 taxitickets aan studenten verkocht (in 2018 488 tickets).

Deel III. Mobiliteitsplan

1. Mobiliteitsvisie

Binnen de mobiliteitsvisie van UHasselt stellen we een aantal ambities voorop. Deze ambities passen binnen de algemene missie, visie en waarden van de universiteit.

- **UHasselt gaat voor duurzame, veilige en efficiënte mobiliteit op duurzame en leefbare campussen**
- **UHasselt streeft naar slimme, innovatieve mobiliteitsoplossingen door verregaande digitalisering**
- **UHasselt wil een voorbeeldfunctie vervullen en samenwerken met (lokale) besturen om uitdagingen rond mobiliteit en CO2-uitstoot door autogebruik aan te pakken**

Civic universiteit

UHasselt profileert zich als **civic universiteit**, die het als haar plicht beschouwt om haar verantwoordelijkheid op te nemen, zich te engageren en haar kennis in te zetten in en voor de samenleving. Daarbij is een sterke lokale verankering van groot belang en tracht de universiteit via (vernieuwend) onderwijs, onderzoek en dienstverlening de wereld om haar heen slimmer, wendbaarder en beter maken. Deze lijn wil UHasselt doortrekken in haar keuzes over campusontwikkeling en intern beleid, zoals het mobiliteitsbeleid. Kennis en innovatieve technieken, o.a. komende van wetenschappelijke inzichten en ontwikkelingen uit de eigen instelling, worden daarbij zoveel mogelijk toegepast. Als UHasselt hebben we ook op het vlak van mobiliteit veel kennis in huis met de school voor mobiliteitswetenschappen en het Instituut voor Mobiliteit (IMOB). We doen dan ook zoveel mogelijk beroep op hun expertise voor het opstellen van het intern mobiliteitsbeleid en -plan en we werken samen om de verkeerssituatie op de campussen te verbeteren.

Als civic universiteit onderschrijft UHasselt ook de Sustainable Development Goals zoals geformuleerd door de Verenigde naties en trachten we aan de hand van dit kader concreet invulling te geven aan de eigen en maatschappelijke uitdagingen. In dit verband wil de universiteit een traject uitwerken om als **duurzame universiteit** gezien te worden. Daarbij zijn een duurzame mobiliteitsvisie en -beleid onontbeerlijk. In lijn met de civic-gedachtegang tracht de universiteit via haar duurzame mobiliteitsbeleid ook in de praktijk bij te dragen aan oplossingen voor belangrijke maatschappelijke problemen, zoals milieu en klimaat, en wil daarin een voorbeeldrol opnemen. Samenwerking met (lokale) besturen om uitdagingen rond mobiliteit en CO2-uitstoot door autogebruik aan te pakken is essentieel. Indien mogelijk en haalbaar gaat UHasselt partnerschappen aan om gedeelde mobiliteitsoplossingen met een grotere reikwijdte te implementeren.

Smart universiteit

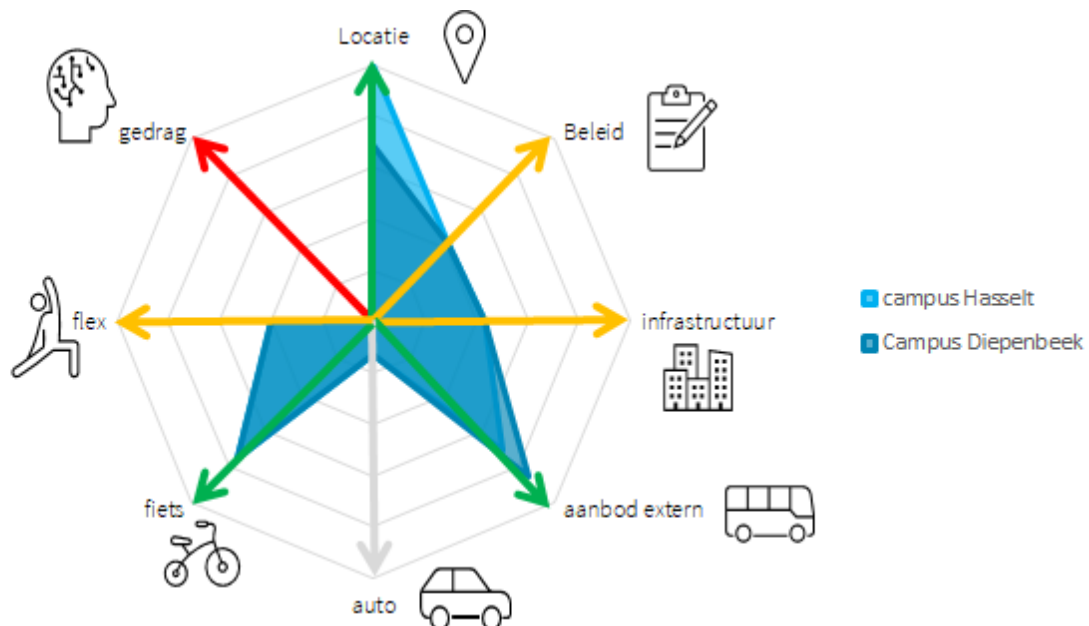
UHasselt wil tegelijk uitgroeien tot een **smart universiteit** (sustainable smart university) met twee levendige, goed geconnecteerde campussen volgens het twee-campusmodel. De campus in Diepenbeek wordt ontwikkeld tot een groene leefcampus met moderne en duurzame les- en kantoorgebouwen waarbij sociale en gemeenschappelijke functies centraal staan. In Hasselt bouwt de universiteit verder aan de stadscampus, die sterk verbonden is met de stad en verweven is met het stadsleven. Verharding wordt op beide campussen beperkt waardoor ruimte vrijkomt voor groene zones waarin men zowel tot rust kan komen als gestimuleerd wordt tot sociale interactie.

De campus wordt gezien als een attractieve plek van ontmoeting en beleving die inspirerend werkt voor haar bezoekers.

Beide campussen dienen op zichzelf vlot bereikbaar te zijn. Tussen de twee campussen streeft de universiteit naar een vlotte verbinding zodat het voelt alsof de campussen vlak bij elkaar liggen. Op vlak van mobiliteit gaan we op zoek naar innovatieve en slimme oplossingen die hand in hand gaan met duurzaamheid. Het welzijn van werknemers en studenten staat centraal. De universiteit beoogt tot een duidelijke mobiliteitssituatie te komen die oplossingen aanreikt en de verkeersveiligheid voor elke weggebruiker verhoogt. Op die manier draagt de universiteit bij aan de veiligheid, het gemak en comfort van alle gebruikers. UHasselt wil een gezonde leefomgeving en levenswijze stimuleren en kiest daarom voor duurzame mobiliteit waarbij het STO(E)P-principe als uitgangspunt wordt gehanteerd. Dit principe bepaalt de rangorde inzake de keuze voor een vervoermiddel: Stappen krijgt de voorkeur, daarna Trappen (fietsen), vervolgens het Openbaar vervoer, gevolgd door Elektrische voertuigen en tot slot het Privévervoer (individueel gemotoriseerd vervoer). Hoe meer mensen kiezen voor de eerste opties, hoe beter voor de eigen gezondheid en hoe minder groot de impact op het milieu. Om efficiënt gebruik te maken van ruimte en middelen wil UHasselt bovendien zoveel mogelijk inzetten op gedeelde mobiliteit.

2. Analyse mobiliteitsbeleid UHasselt

Om de nodige doelen en actieplannen te kunnen opmaken brengen we de sterke en minder sterke punten van het huidige mobiliteitsbeleid en -aanbod van UHasselt in kaart. Hiervoor werden twee quick scan³ uitgewerkt, één voor campus Diepenbeek en één voor campus Hasselt (zie figuur 19).



Figuur 19. Quick scan mobiliteit voor campus Hasselt en campus Diepenbeek. De kleur van de pijlen (resp. groen, oranje, rood) geven de score (resp. goed, matig, minder goed) op de verschillende pijlers weer.

³ In samenwerking met het advies- en projectbureau The New Drive.

➤ **Locatie**

De resultaten tonen aan dat campus Hasselt zeer goed bereikbaar is met alle vervoersmodi. De campus in Diepenbeek is minder goed gelegen en is vooral beperkt bereikbaar met het openbaar vervoer.

➤ **Aanbod extern**

UHasselt scoort hoog op de mate waarin het vergoedingen aanbiedt voor het openbaar vervoer en biedt voldoende flexibiliteit voor multimodaal vervoer. Maar het aanbod is niet altijd goed gekend en de procedures voor de terugbetaling zijn omslachtig. Bovendien is vooral de onbetrouwbaarheid en minder goede dienstregeling van het busvervoer een drempel voor het gebruik ervan.

➤ **Fiets**

Voor fietsers biedt de universiteit zeker voldoende mogelijkheden en tussenkomsten: voor personeel is er een maximale fietsvergoeding en de mogelijkheid tot het gebruik van pendel- en dienstfietsen, terwijl voor studenten er een fietsherstel- en huurdienst (VEDO) aanwezig is. Op vlak van aanbod is er wel nog wat ruimte voor verbetering zoals het voorzien van leasefietsen of elektrische pendelfietsen, en het vernieuwen en verbeteren van de huurfietsen en diensten van VEDO.

➤ **Beleid**

Hoewel UHasselt financieel tussenkomt in verschillende mobiliteitsoplossingen, was het huidige beleidsplan mobiliteit op het moment van de bevraging nog in opmaak. Dit plan zal het gebrek aan een strategische, overkoepelende aanpak op vlak van mobiliteit ondervangen. Ook op het vlak van administratieve verwerking (bv. terugbetalingen en aanvragen) is er nog ruimte voor verbetering.

➤ **Infrastructuur**

Op beide campussen van UHasselt zijn er verschillende fietsenstallingen aanwezig en is er de mogelijkheid om te douchen. Wel is er nog vraag naar bijkomende en vernieuwde voorzieningen voor het (veilig) stallen van fietsen (met elektrische oplaadpunten) en het verbeteren van de douche-infrastructuur. Elektrisch rijden met de wagen wordt op dit moment niet of beperkt gestimuleerd (geen oplaadpunten of andere voorzieningen).

➤ **Flex**

Om haar werknemers flexibiliteit te bieden past UHasselt glijdende werktijden toe. Op het moment van deze bevraging was het telewerkbeleid voor het ATP nog in voorbereiding. Er wordt bovendien ingezet op het gebruik van gedeelde elektrische dienstfietsen, maar deelmobiliteit en multimodaliteit wordt nog niet voldoende ondersteund (bv. geen terugbetaling of financiële tussenkomst bij het gebruik van bestaande deelinitiatieven en geen MaaS-oplossing).

➤ **Gedrag**

De analyse laat duidelijk zien dat de universiteit nog stappen moet ondernemen om bij studenten en werknemers een gedragsverandering te realiseren. Zo wordt er momenteel nog te weinig ingezet op sensibiliserende acties, campagnes, beloningssystemen en gamification. Ook moet nog meer geïnformeerd worden over alle aspecten die te maken hebben met mobiliteit en duurzaam (pendel)verkeer.

➤ **Auto**

Het aanbod en de vloot van UHasselt wat betreft de wagen is bijna onbestaande: er zijn geen bedrijfs- of leasewagens, er is geen kilometervergoeding voor woon-werkverkeer en er zijn slechts een beperkt aantal dienstwagens. Daarom is deze pijler minder belangrijk

voor de universiteit. We merken wel op dat er nood is aan een grondig uitgewerkt parkeerbeleid en ook carpoolen wordt momenteel niet systematisch gepromoot.

3. Strategische en Operationele doelstellingen

Hieronder worden de prioritaire strategische doelstellingen (SD) en operationele doelstellingen (OD) binnen het mobiliteitsplan van de universiteit verder uitgediept. Deze doelstellingen dienen als leidraad om meer concrete acties op korte en middellange termijn (2021-2025) op te stellen (zie [Maatregelenpakket](#)). Jaarlijks volgen we ook enkele mobiliteitscijfers op (zie [Kritische prestatie-indicatoren](#)) om het mobiliteitsgedrag te monitoren en de resultaten van de acties te evalueren.

Het realiseren van een modal shift volgens het STOP-principe werd voor het opstellen van de doelstellingen als leidraad gebruikt met de focus op wandelen, fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer in plaats van de wagen (zie figuur 20). Om de huidige parkeerproblematiek op te kunnen lossen, is het noodzakelijk dat studenten en personeelsleden aangezet worden om zich minder met de auto naar de campussen te verplaatsen.



Figuur 20. STOP-principe als leidraad voor de strategische en operationele doelstellingen.

SD 1. Het bevorderen van fietsen en stappen

Operationele Doelstellingen:

OD 1. Weginfrastructuur en inrichting op en nabij de campussen uitnodigend en veiliger maken voor zachte weggebruikers

OD 2. Aanbod en tussenkomsten voor fietsende studenten en personeelsleden uitbreiden, vernieuwen en optimaliseren

OD 3. Voorzieningen en weginfrastructuur voor (elektrische) fietsers verbeteren en vermeerderen

Fietsen en stappen zijn de meest gezonde en ecologische manieren om zich te verplaatsen. Als universiteit willen we personeelsleden en studenten daarom stimuleren om te voet of met de fiets naar de campus te komen.

We beogen een echte fietscultuur te installeren en leggen de nadruk op het gebruik van de fiets voor korte- en middellange afstanden. De huidige mobiliteitsdata leert ons dat hiervoor nog voldoende marge is. Zowel personeel als studenten gebruiken nog te veel de auto voor korte verplaatsingen naar en van de campus. Wat betreft de middellange afstanden kunnen elektrische vervoersmiddelen, zoals elektrische fietsen en steps, een interessante alternatief bieden voor de wagen. UHasselt wil het gebruik van deze meer duurzame vervoersmiddelen voor kortere verplaatsingen, waaronder ook dienstverplaatsingen (bv. tussen de campussen), verder aanmoedigen door onder andere het fietsaanbod en tussenkomsten te herbekijken. Ook de voorzieningen en infrastructuur dienen te worden geoptimaliseerd. Meer comfort en ruimte voor de zachte weggebruikers zijn belangrijke randvoorwaarden om verplaatsingen met de fiets en te voet te bevorderen en veiliger te maken.

SD 2. Het bevorderen van collectief, combinatie- en deelvervoer

Operationele Doelstellingen:

OD 1. Het openbaar vervoer aantrekkelijker maken en drempels voor het gebruik verlagen

OD 2. Het opvolgen van en informeren over het aanbod en dienstverlening van het openbaar vervoer van en naar de campussen

OD 3. Het gebruik van combinatie- en deelvervoer stimuleren en faciliteren en de terugbetaling ervan uitbreiden en optimaliseren

OD 4. Carpoolen voor studenten en werknemers faciliteren en stimuleren

Voor het faciliteren van het gebruik van het openbaar vervoer is de universiteit uiteraard afhankelijk van de openbare vervoersmaatschappijen (De Lijn en NMBS), maar indien nodig wordt overlegd of ondersteund. We willen bestaande drempels verlagen (o.a. door voldoende te informeren) en zorgen voor een optimale infrastructuur op de campus. Op het vlak van openbaar vervoer zal de uitrol van het Spartacus-project in de toekomst hopelijk zorgen voor een hoogfrequente verbinding tussen de twee campussen. De universiteit faciliteert de uitwerking van dit project waar mogelijk en zal het gebruik van dit type openbaar vervoer promoten bij haar personeelsleden en studenten.

De combinatie van verschillende duurzame vervoersmodi (waaronder bijvoorbeeld het openbaar vervoer en de fiets) dient te worden gefaciliteerd en de flexibiliteit in vervoerskeuze moet worden verhoogd. Deelvervoer zal een belangrijke rol spelen in het toekomstige mobiliteitslandschap en de universiteit zal daarom ook op dit vlak het aanbod en de tussenkomsten moeten herzien. Bovendien kunnen nieuwe, duurzame en gedeelde vervoersmodi (met standplaatsen vlakbij de gebouwen) bijdragen aan een goede connectie tussen de campus in Hasselt en de campus in Diepenbeek.

Door de ligging van de campus in Diepenbeek, buiten een stadskern, en het onvoldoende uitgebouwde openbaarvervoernetwerk in Limburg hebben een groot deel van de studenten en personeelsleden geen of beperkte keuze in hun vervoerswijze. Zij zien zich genoodzaakt om met de auto naar de campus te komen. Om toch het aantal wagens op de campus en de CO2-uitstoot te reduceren wil de universiteit hen aansporen om zoveel mogelijk te carpoolen.

SD 3. Het ontmoedigen van (niet-elektrisch) autogebruik

Operationele Doelstellingen:

- OD 1. Het verminderen van het aandeel korte (dienst)verplaatsingen met de wagen
- OD 2. Elektrisch rijden met de auto stimuleren (ten nadele van een auto op fossiele brandstof)
- OD 3. Gereguleerd parkeren op de campussen met voorrang voor carpoolers en mensen met beperkte alternatieve vervoerswijzen
- OD 4. Meer parkeren aan de rand of nabij de campus met voorzieningen voor de last-mile

Het aantal verplaatsingen dat gebeurt met de wagen moet naar beneden, zowel voor het pendelverkeer als dienstreizen. Daarbij richten we ons in eerste instantie op korte afstanden. Zo gebruiken onder andere nog te veel kotstudenten de wagen om naar campus Diepenbeek te gaan, maar ook personeelsleden kiezen nog te vaak de auto voor verplaatsingen van korte afstand (bv. tussen beide campussen). Via een ontradend beleid en campagnes willen dit aanpakken. Gereguleerd parkeren moet ervoor zorgen dat de wagen enkel gebruikt wordt indien er geen of weinig goede alternatieven zijn. Daarnaast kunnen goed bereikbare parkings aan de rand of in de omgeving van de campussen het autoverkeer vlotter doen verlopen.

Elk vervoersmiddel heeft een impact op het milieu en daarom willen we in eerste instantie gaan voor minder wagens. Wel zorgen voertuigen die rijden op elektriciteit op korte termijn voor een betere luchtkwaliteit, minder CO₂-uitstoot en minder geluidsoverlast dan wagens op fossiele brandstof. Gezien dit past binnen de Europese en Vlaamse klimaatdoelstellingen wordt elektrisch rijden gepromoot door de overheid. De universiteit wil niet achterblijven en elektrisch rijden eveneens gaan faciliteren.

SD 4. Het inzetten op mobiliteitscommunicatie en sensibilisering

Operationele Doelstellingen:

- OD 1. Het meer kenbaar maken van het mobiliteitsbeleid, aanbod en tussenkomsten voor zowel nieuwe als huidige studenten en personeelsleden
- OD 2. Het beter informeren van studenten, werknemers en bezoekers over hoe ze (op een duurzame manier) op de campussen kunnen geraken
- OD 3. Het actief verspreiden van actuele informatie over wegenwerken, omleidingen en andere mobiliteitswijzigingen voor zowel gebruikers van de auto, fiets als openbaar vervoer
- OD 4. Het opzetten van initiatieven en campagnes om het gebruik van duurzame vervoersmiddelen van en naar de campussen te stimuleren en veiliger te maken

Naast ondersteunende maatregelen, zijn gedragenheid en communicatie onontbeerlijk om te komen tot een gedragsverandering. Allereerst is het belangrijk dat men voldoende geïnformeerd wordt. De bestaande mogelijkheden en het aanbod zijn op dit moment nog onvoldoende gekend door personeelsleden en studenten. Het is belangrijk dat we het mobiliteitsbeleid en -gebeuren zoveel mogelijk in de aandacht brengen en mensen bewust maken van en sturen in hun keuzes. Uit de quick scan blijkt dat we nog veel meer moeten inzetten op sensibilisering, het opzetten van campagnes en het creëren van

een community om tot een gedragsverandering op vlak van mobiliteit te komen. Bovendien moeten we ook ondersteunend werken met opleidingen over verkeersveiligheid (met name voor zachte weggebruikers).

SD 5. Het reduceren en optimaliseren van verplaatsingen

Operationele Doelstellingen:

OD 1. Het aantal verplaatsingen naar de campussen verminderen en beter verspreiden

OD 2. Het verminderen van zoekverkeer en vergemakkelijken van het vinden van de weg op de campussen door duidelijke bewegwijzering en plattegronden

OD 3. Dienstverplaatsingen met het vliegtuig verminderen en/of de CO2-uitstoot compenseren

OD 4. Aandacht voor mobiliteit en bereikbaarheid bij nieuwbouw- en renovatieplannen

De beste mobiliteit is die mobiliteit die niet hoeft plaats te vinden. Door de uitbraak van COVID-19 is werken en het volgen van opleidingen op afstand versneld ingevoerd. De universiteit wil (ook na COVID-19) aan studenten en werknemers de mogelijkheid bieden om regelmatig te werken en leren op afstand waardoor het aantal verplaatsingen naar de campus verminderd. Ook verre dienstreizen, vooral met het vliegtuig, moeten waar mogelijk vermeden worden. Naast het reduceren van het aantal verplaatsingen beogen we om het verkeer zo goed mogelijk te verspreiden om zo de infrastructuur te ontlasten en de parkeerdruk te verlagen.

Bereikbaarheid is van strategisch belang voor de universiteit. De campussen in Hasselt en Diepenbeek dienen vlot bereikbaar en onderling goed geconnecteerd te zijn om studenten en personeelsleden te blijven aantrekken. De universiteit tracht, eventueel in samenspraak met de verschillende partners (zoals Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, gemeente Diepenbeek, Stad Hasselt, Provincie Limburg,...), ervoor te zorgen dat werknemers, studenten en bezoekers op een gemakkelijke en comfortabele wijze op hun bestemming kunnen geraken. Daarbij ligt de focus op goede, veilige infrastructuur voor zachte weggebruikers en toegankelijk openbaar vervoer. Op de campus in Diepenbeek, die momenteel vooral is (in)gericht naar het autoverkeer, streeft UHasselt naar meer ruimte voor de zachte weggebruikers. Om het autozoekverkeer en de parkeerstress op beide campussen te reduceren en de bereikbaarheid voor iedereen te verhogen is het bovendien belangrijk om optimale routes en (duurzame) mobiliteitsoplossingen voor alle weggebruikers aan te bieden. Zones die conflicten veroorzaken tussen verschillende vervoersmodi moeten we aanpakken en vermijden. Door de campus in te richten met meer aandacht voor zwakke weggebruikers en het ontwikkelen van een duidelijke verkeerssituatie worden de verplaatsingen niet alleen geoptimaliseerd maar ook veiliger.

4. Maatregelenpakket

Een definitief pakket met mobiliteitsmaatregelen werd opgesteld met de ondersteuning van het extern projectbureau The New Drive. Dit adviesbureau is gespecialiseerd in transitievraagstukken rond groene mobiliteit, energie en bereikbaarheid. Samen met hen organiseerden we werksessies bij personeel en studenten om feedback te verzamelen over een aantal mobiliteitsacties en draagvlak te creëren. Op basis hiervan werden de maatregelen beoordeeld volgens een aantal criteria (potentiële impact op modal shift, investering voor UHasselt, realisatietermijn, eigenaarschap, complexiteit realisatie op het terrein en draagvlak) en werd aan de hand van een coöperatief selectieproces een definitief pakket (zie [Bijlage 1](#)) opgesteld.

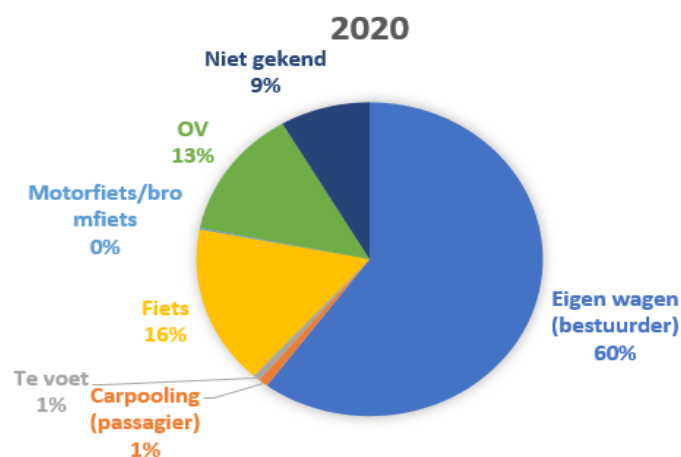
De acties uit het maatregelenpakket zullen stapsgewijs worden uitgevoerd. Hiervoor wordt intern een geprioriteerd actieplan opgesteld (op basis van dezelfde criteria). De focus zal eerst liggen op het vergroten en kenbaar maken van het aanbod van duurzame verplaatsingsalternatieven (te voet, fiets, openbaar vervoer, carpool, telewerk, e-learning, etc.), sensibilisering en actiecampagnes. We zullen naast deze ondersteunende maatregelen ook meer grootschalige, en vaak strengere, acties voorbereiden. Om het draagvlak voor deze sturende acties te creëren is het noodzakelijk dat duurzame mobiliteitsalternatieven aanwezig en gekend zijn.

5. Kritische Prestatie indicatoren

Om de evolutie en de impact van het maatregelenpakket te monitoren, zullen we een aantal cijfers (KPI's) opvolgen de komende jaren. We zullen veelal 2019 als referentiejaar gebruiken omwille van de uitbraak van COVID-19 en de verstrengde maatregelen in 2020 en 2021.

Modal split

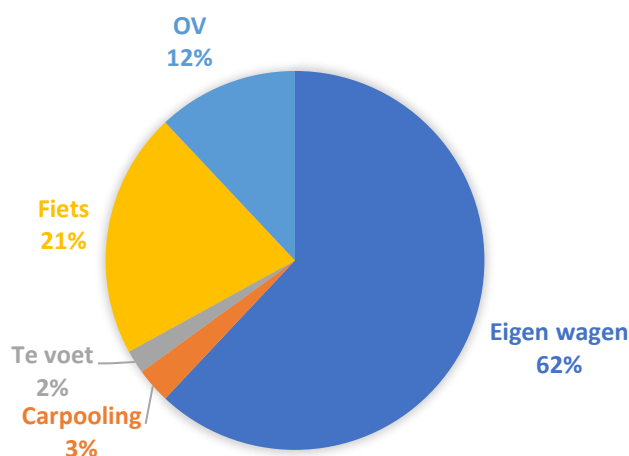
De modal split voor personeelsleden wordt jaarlijks bevraagd. In 2020 kwamen de meeste personeelsleden met de wagen naar de campus (60% - tot 65% als de 'niet gekenden' niet worden meegeteld). 16% kwam met de fiets terwijl 13% zich met het openbaar vervoer⁴ verplaatste.



⁴ Opgelet: in 2020 en begin 2021 zal het gebruik van het openbaar vervoer lager liggen dan in voorgaande jaren omwille van de Corona-pandemie. Vermoedelijke zal dit nog een nasleep kennen bij het verdwijnen van de maatregelen waardoor de cijfers voor het gebruik van het openbaar vervoer niet onmiddellijk weer naar het niveau van 2019 zullen terugkeren.

De modal split van studenten zullen we regelmatig nagaan aan de hand van een bevraging. In het voorjaar 2021 werd een mobiliteitsbevraging georganiseerd door de Provincie Limburg in het kader van de ontwikkelingsplannen voor campus Diepenbeek. Hieruit bleek dat op campus Diepenbeek 62% van de studenten hoofdzakelijk de auto gebruikt om naar de campus te komen, terwijl 21% en 12% zich respectievelijk met de fiets en het openbaar vervoer verplaatst.

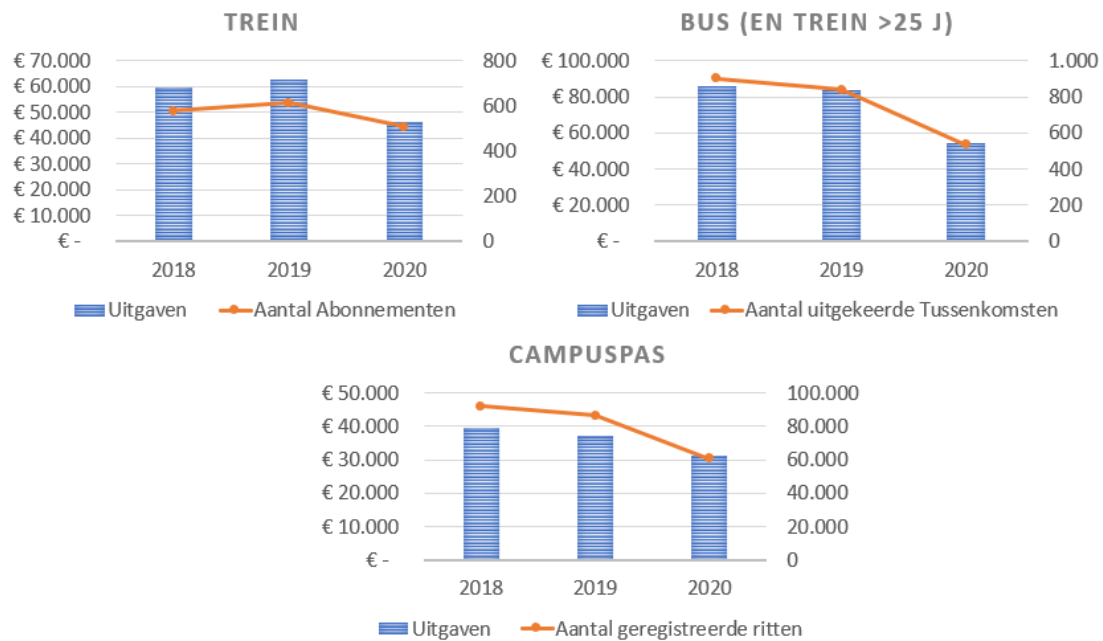
2021 STUDENTEN CAMPUS DIEPENBEEK



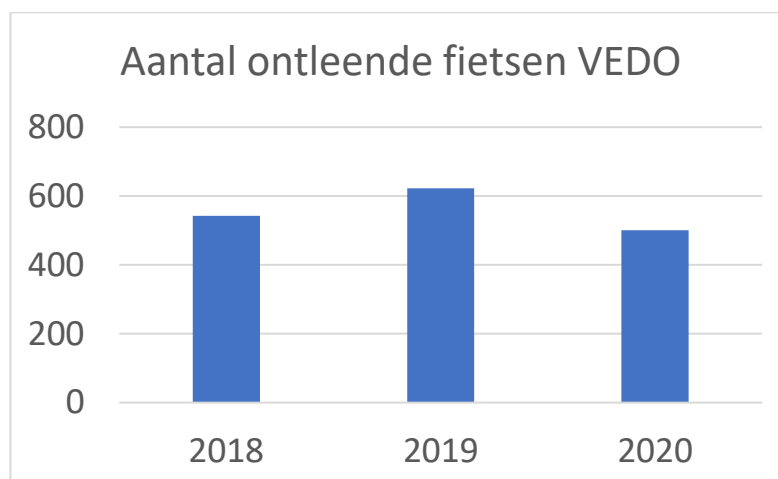
De doelstelling die we willen bereiken is een modal shift, meer bepaald 5% minder gebruik van de eigen wagen tegen 2025 en tot 10% minder tegen 2030 (ten voordele van de fiets, het openbaar vervoer en carpooling).

Tussenkomen openbaar vervoer en fietsverhuur voor studenten

Voor studenten worden de uitgaven en het aantal tussenkomsten voor abonnementen van het openbaar vervoer (trein en bus) jaarlijks bijgehouden. In 2019 werden 1.450 tussenkomsten voor de trein en bus aangevraagd. Daarnaast werden ongeveer 86.000 ritten geregistreerd met de campuspas in 2019. In de komende jaren zou het aantal abonnementen en ritten moeten stijgen (in vergelijking met het jaar 2019). Indien in de nabije toekomst eveneens het Spartacus-plan wordt gerealiseerd, waardoor er een goede connectie tussen de provincie en de campus met het openbaar vervoer wordt gerealiseerd, verwachten we dat de populariteit van het openbaar vervoer een sterke(re) toename zal kennen.

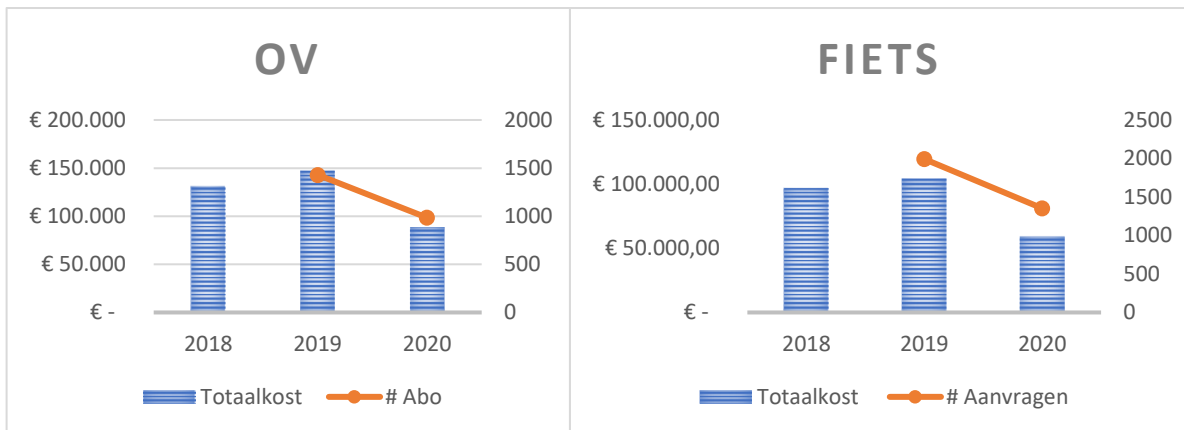


Naast het openbaar vervoer willen we ook de verhuur van fietsen sterk gaan promoten waardoor het aantal verhuurde fietsen bij VEDO hopelijk zal toenemen in de toekomst. In 2019 werden iets meer dan 600 fietsen aan UHasselt-studenten verhuurd.



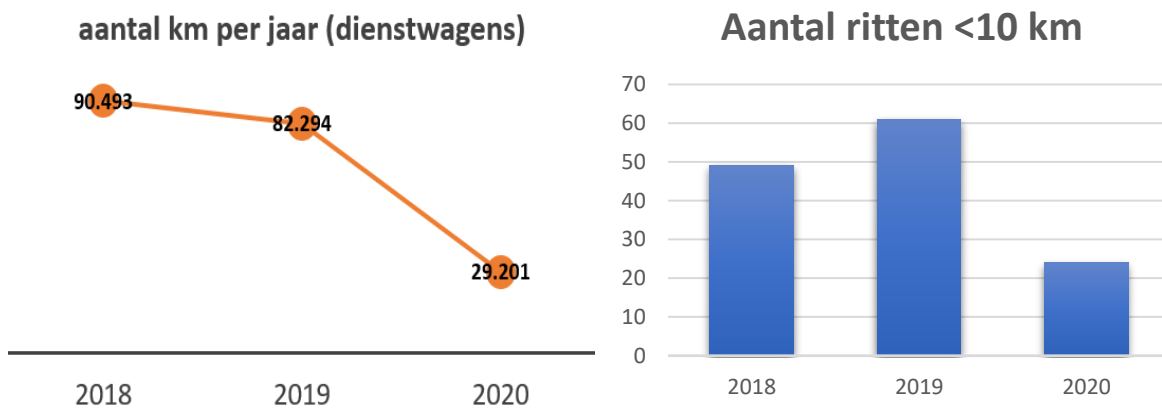
Tussenkomsten woon-werkverkeer voor personeelsleden

Personeelsleden ontvangen een volledige terugbetaling voor hun bus- en treinabonnementen. In 2019 voorzag UHasselt hiervoor een financiële tussenkomst van €140.000. In het totaal werd er in 2019 1.430 keer een aanvraag tot tussenkomst voor het openbaar vervoer ingediend (voor 199 unieke aanvragers). In 2019 vroegen 298 unieke personen een aanvraag in voor de maximale fietsvergoeding. De totale kost voor UHasselt hiervoor bedroeg afgerond €104.5000. We volgen de tussenkomsten op wat betreft de abonnementen voor het openbaar vervoer. Aangezien het telewerkbeleid voor het administratief en technisch personeel (ATP) structureel werd ingevoerd op 1 september 2021 zullen we nog verder moeten bepalen hoe we zullen omgaan met maand- en jaarabonnementen voor het openbaar vervoer. Veel personeelsleden komen immers niet meer elke werkdag naar de campus. Voor de fiets willen we een echte fietscultuur installeren aan de universiteit en we verwachten dus ook dat fietsvergoedingen de komende jaren steeds meer zullen worden aangevraagd.



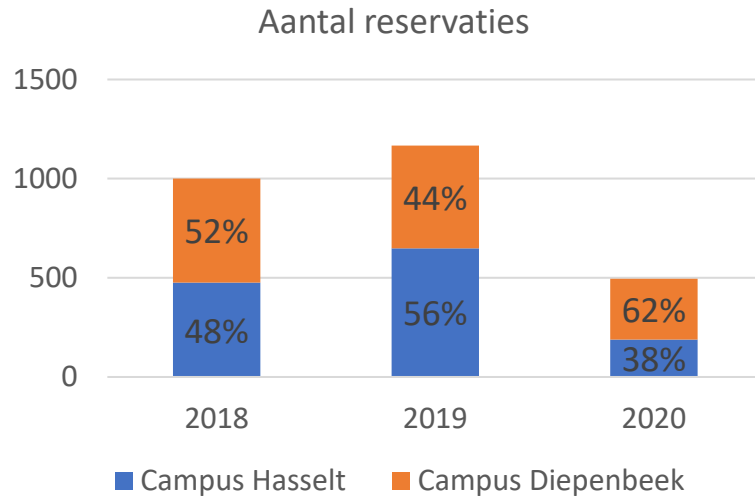
Dienstwagens

Het gebruik van de dienstwagens door personeelsleden, met name het aantal reservaties en gereden kilometers, zullen we blijven opvolgen. We hopen door de geplande acties het gebruik van de wagens op fossiele brandstof te verminderen, vooral wat betreft korte afstanden (<10 km). In 2019 werden 60 ritten van minder dan 10 kilometer (heen en terug) afgelegd met de wagen (excl. wagens van de dienst MAT die vaak gebruikt worden voor het vervoeren van materialen). Door het verminderen van verplaatsingen (met de wagen) maar ook de vervanging van de oudere wagens door elektrische wagens en het gebruik van deze elektrische dienstwagens zoveel mogelijk te promoten, kunnen we de CO2-uitstoot verminderen.



Elektrische dienstfietsen

Personeelsleden kunnen tijdens de werkuren gebruik maken van een elektrische dienstfiets. De reservaties en het aantal kilometers van deze fietsen worden bijgehouden en opgevolgd. In 2019 werden de 8 elektrische fietsen in het totaal 1.167 keer uitgeleend. De fietsen worden niet verwonderlijk het meest gebruikt in de lente (maart tot en met juni) en juist na de zomervakantie (september en oktober).






Bijlagen

Bijlage 1: Definitief maatregelenpakket







































LEGENDE

Selectiekader

Potentiële impact op modal shift*	Investering voor UH	Realisatietermijn	Eigenaarschap	Complexiteit van realisatie op het terrein	Uitdaging draagvlakcreatie	STOP, communicatie, beleid	Quick scan
1 = impact op 0-99 mensen 2 = 100-199 3 = 200-299 ... 10 = 899-999 10+ = > 1000	Hoe meer tekens, hoe duurder		 	1 stukje = makkelijk Puzzel = moeilijk	1 pijl = veel draagvlak 2 pijlen = gemiddeld draagvlak Veel pijlen = geen/amper draagvlak	 S = stapper T = trapper O = Openbaar vervoer P = personenwagen C = communicatie B = Beleid	B = beleid FI = Flex OV = Openbaar vervoer A = Auto Fi = Fiets L = Locatie G = gedrag I = infrastructuur

Maatregelenpakket UHassel

Geselecteerde maatregelen										
SD	O	Maatregel	Potentiële impact op modal shift	Investing voor UH	Realisatie-termijn	Eigenaarschap	Complexiteit van realisatie op het terrein	Uitdaging draagvlak-creatie	Quick Scan	
1	1	Aangenamere fietspaden op campus Diepenbeek en campus Hasselt	7	€ €		▶▶ UHASSELT ASSOCIATIE UNIVERSITEIT-HOGESCHOLEN LIMBURG				
		Verbeterde (zelflerende) straatverlichting op de campussen	8	€ €		 ▶▶ UHASSELT				
		Verbeterde wandelinfra op campus Diepenbeek	8	€ €		 ▶▶ UHASSELT				
		Bordjes wandelafstand vanop parkings	1	€		▶▶ UHASSELT				
2		(Elektrische) poolfietsen optimaliseren en uitbreiden (event. Bakfiets)	2	€		▶▶ UHASSELT			Fi	
		Dagfietsen voor studenten	3	€		▶▶ UHASSELT <i>Alternatief</i> <small>Omdat werken ook anders kan</small>			Fi	
		Dienstverlening VEDO verbeteren (openingsuren, reservatiesysteem (app), regelgeving en controle)	6	€		▶▶ UHASSELT <i>Alternatief</i> <small>Omdat werken ook anders kan</small>			Fi	
		Elektrische (huur)fietsen voor studenten	3	€ €		▶▶ UHASSELT			Fi	

						 Alternatief <i>Omdat werken ook anders kan</i>			
		Fietsuitrusting (met gamification)	1	€		▶▶ UHASSELT			Fi, G
		Fietsvergoeding: aanvraag vergemakkelijken (via maas-app?)	2	€		▶▶ UHASSELT			Fi, Fi
		Leasefiets/pendelfietsen/groepsaankoop/huur fiets personeel	3	€		▶▶ UHASSELT			Fi
		Reservatiesysteem poolfietsen (app) en/of slim fietsslot	2	€		▶▶ UHASSELT			Fi
		Stadsfietsen voor studenten	5	€ €		▶▶ UHASSELT			Fi
		Verouderde pendelfietsen herinzetten	1			▶▶ UHASSELT			Fi
		Elektrische steps	2	€ €		▶▶ UHASSELT			Fi
3		Doucheruimtes optimaliseren (eventueel met drooglockers)	3	€ €		▶▶ UHASSELT			I
		Nieuw gebouw op zichtlocatie VEDO	7	€ € €		▶▶ UHASSELT			I
		Laadinfra voor fietsers (studenten/bezoekers en personeel)	3	€ €		▶▶ UHASSELT			I
		Nieuwe en verbetering fietsenstallingen (ook voor buitenmaatse fietsen; afgesloten fietsenstallingen studenten; verlichting)	4	€ €		▶▶ UHASSELT			I
2	1	Betrouwbaarheid en aanbod OV verhogen door onderhandelingen en/of meldpunt	6						OV

		▶▶ UHASSELT						
	Derdebetalersregeling OV	2	€		▶▶ UHASSELT			OV
	Lesrooster aansluiten op OV	7			▶▶ UHASSELT			OV
	Verbeteren infra OV/Hoppin campus Diepenbeek	7	€ €		 ▶▶ UHASSELT			I, OV
2	Meldpunt problemen OV	6	€		▶▶ UHASSELT ▶▶ UHASSELT 			OV
	Kothopper/nieuwe OV-plan informatie delen	5			▶▶ UHASSELT			OV
3	(Elektrische) deelwagens (Zencars/poolwagens voor privégebruik personeel)	1	€		▶▶ UHASSELT			A
	Deelfietsen vanaf station	4	€		▶▶ UHASSELT 			FI, Fi
	MAAS-app	5	€		▶▶ UHASSELT			FI
4	Carpoolapp	6	€		▶▶ UHASSELT			A
	Parkeerplaatsen voor carpoolers	6	€		▶▶ UHASSELT			A, I
3 1	Binnenlandse dienstreispolicy	4			▶▶ UHASSELT			B

	Campagne kotstudenten afraden autogebruik	3	€		▶▶ UHASSELT			G
2	Laadinfra voor auto's	2	€		▶▶ UHASSELT			I
	Vergoening poolwagens	2	€ €		▶▶ UHASSELT			A
3	Betalend parkeren	10+	€		▶▶ UHASSELT 			B, A
	Parkeerbeleid	10+	€		▶▶ UHASSELT 			A, B
	Slimme parkeerapp	10+	€ €		▶▶ UHASSELT			A
	Personeelsparking campus Diepenbeek	6	€ €		▶▶ UHASSELT			I
4	Deelmobiliteit randparkings	5	€ €		▶▶ UHASSELT 			Fi, Fi, OV
	Randparkeren op campus Diepenbeek	10+	€ €		▶▶ UHASSELT 			I

		Randparking Kinepolis	3	€ €		▶▶ UHASSELT			I
		Randparking Park H	5	€ €		▶▶ UHASSELT 			I
4	1	Meer reclame bestaande initiatieven (nieuwsbrief, week van de mobiliteit,...)	7			▶▶ UHASSELT			G
		Mobiliteitsaanbod studenten op website UH optimaliseren	8			▶▶ UHASSELT			G
		Mobiliteitsbeleid UHasselt opstellen en communiceren	7			▶▶ UHASSELT			B
		Mobiliteitsaanbod personeel op intranet optimaliseren	5			▶▶ UHASSELT			G
	2	infostand/folder voor nieuwe personeelsleden en studenten	4	€		▶▶ UHASSELT			G
		Bereikbaarheid campussen op website UH optimaliseren	9			▶▶ UHASSELT			G
		Mobiliteitsfiche	4	€		▶▶ UHASSELT			G
		Actuele bereikbaarheidsinfo (bv. wegenwerken, omleidingen)	3	€		▶▶ UHASSELT			G
	3	(Strava)community met challenges (wandelen)	2	€		▶▶ UHASSELT			G
		Stravacommunity met challenges (fietsen)	2	€		▶▶ UHASSELT			G, Fi
	4	Campagnes en artikels ter promotie duurzaam vervoer	4	€		▶▶ UHASSELT			G

	Fietsles voor internationale studenten en personeelsleden	1	€		▶▶ UHASSELT			Fi
	Gamificatie/beloningssysteem fietsers (bv. bike2work, togethr,...)	4	€		▶▶ UHASSELT			Fi, G
	Nieuwsbrief met stap-, trap- en ov ambassadeur	3			▶▶ UHASSELT			G
5	1 Gedragen thuiswerkpolicy	7			▶▶ UHASSELT			B, FI
	Hybride en clustering lesmomenten	10+			▶▶ UHASSELT			FI
	Inrichten flexplekken	2	€		▶▶ UHASSELT			FI
	Op kot gaan in Hasselt promoten	3	€		▶▶ UHASSELT			G
	Verplaatsen seniorenuniversiteit naar campus Hasselt	1			▶▶ UHASSELT			B, G
2	Bewegwijzering op campus Diepenbeek	10+	€		▶▶ UHASSELT 			G
	Plattegrond autoparkings	8	€		▶▶ UHASSELT			A
	Plattegrond fietsenstallingen en voorzieningen	5	€		▶▶ UHASSELT			Fi
3	Buitenlandse dienstreispolicy	7			▶▶ UHASSELT			B
4	Aandacht voor mobiliteit bij renovatie en nieuwbouwprojecten	7	€		▶▶ UHASSELT			B

VEDO locatie campus Hasselt nieuw gebouw
BEW



I, Fi
