

1. Inleiding

De afgelopen maanden is StuRa, in samenwerking met onder andere enkele studenten Mobiliteitswetenschappen, druk in de weer geweest om de mobiliteitsproblematiek op en rond de campussen in Hasselt en Diepenbeek in kaart te brengen. Want jawel, er is niet alleen een parkeerprobleem, er kan gesproken worden van een heus mobiliteitsprobleem.

Dit document is het resultaat van twee werkgroepen. Het stelt maatregelen voor op zowel korte, middellange als lange termijn, waarmee StuRa hoopt de problematiek te verzachten en op te lossen. Een belangrijke rol hierin speelt het Spartacusproject, dat de komende jaren het (mobiliteits-)landschap in en rond Hasselt en Diepenbeek ingrijpend zal veranderen.

StuRa wil benadrukken dat het de bedoeling is om constructief en motiverend te werk te gaan. Het is in geen geval de bedoeling personen, bedrijven of partners te bekritisieren of in een slecht daglicht te plaatsen. De huidige situatie is een gevolg van verschillende beslissingen die in het verleden gemaakt zijn en vandaag een uitdaging vormen, die alleen samen aangegaan kan worden.

2. Huidige situatie: Inventarisatie problemen

Verschiedende problemen werden geïdentificeerd, vooral met betrekking tot de campus in Diepenbeek. Het uitgangspunt was daarbij om duurzame vervoersmiddelen voorop te stellen. Daarom worden de probleempunten opgesomd volgens het in de mobiliteitssector gangbare STOP-principe (Stappers, Trappers, Openbaar vervoer, Privévervoer).

Stappers	<ul style="list-style-type: none"> • Er zijn geen degelijke wandelroutes tussen de verschillende parkings en de gebouwen van de Universiteit Hasselt. De routes zijn niet direct en zorgen voor een te grote omloopfactor. • Waar mogelijk, bewegen voetgangers zich voort langs de fietspaden. De conflicten tussen fietsers en voetgangers die hiervan het gevolg zijn, zijn uiteraard nadelig. Voetgangers en fietsers delen niet graag hun plaats op de weg.
Trappers	<ul style="list-style-type: none"> • Het fietspad tussen Hasselt en Diepenbeek, langs de Demer, is heel gevoelig voor wateroverlast. Dit zorgt ervoor dat studenten de fiets links laten liggen en zich zodoende niet op een duurzame manier naar de campus verplaatsen. • Mobit gooit zijn concept om. Tot op heden was het mogelijk om, als je een fiets huurde bij Mobit, die overal achter te laten in de studentenbuurt in Diepenbeek.

	Men zal in de toekomst alleen nog een fiets kunnen achterlaten in de zogenaamde parkeerzones (zie Bijlage 1 op p.5).
Openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> • De amplitude van de bussen van De Lijn is ondermaats. ‘s Avonds rijdt er nog wel een laatste bus tussen de Universitaire Campus en Hasselt maar omwille van de erg lage frequentie voldoet dit niet aan de vraag. • De dienstregeling, en daarmee de doorkomsttijden, zijn vaak ontregeld. Het gebeurt niet zelden dat studenten tot wel een half uur staan te wachten op een bus naar Hasselt, om dan op vijf minuten tijd drie bussen te zien passeren. Hierdoor zijn studenten nooit zeker of ze hun bus/trein aansluiting zullen halen in Hasselt. • Vroeger verbond de Campushopper de campus met Hasselt en Genk. Het verdwijnen van deze lijn werd tussen Hasselt en de campus deels opgevangen door lijn 45 met een kwartierfrequentie, maar dit bleek tot op heden nog niet voldoende, voornamelijk door de onbetrouwbaarheid. • Limburg, een onderbediende regio in Vlaanderen. Dit zorgt ervoor dat studenten die binnen de eigen provincie woonachtig zijn praktisch automatisch naar de auto grijpen. • Over de zondagavondtaxi is het voorbije academiejaar reeds veel gezegd en geschreven. Via de Raad voor Studentenvoorzieningen van de universiteit Hasselt werd er reeds een constructieve discussie gehouden, maar daar is niet op de gewenste manier op gereageerd. Momenteel is het nog steeds een probleem aangezien de concrete oplossingen vanuit de universiteit nog steeds niet gekend zijn. • Spartacus is nog niet van de grond gekomen. De realisatie hiervan zal een lang en intensief proces zijn. • De bereikbaarheid van vervoersmaatschappij De Lijn is ondermaats. Enkele gesprekken zijn nog steeds op niets uitgedraaid.
Privévervoer	<ul style="list-style-type: none"> • Enerzijds is er het tekort aan parkeerplaatsen en anderzijds het teveel aan studenten die met de auto komen. Dit is een onderscheid dat moeilijk te maken is, en daarom een lastig mobiliteitsvraagstuk blijft. • De ruimtelijke indeling van campus Diepenbeek, die vooral auto-georiënteerd is en daardoor gepaard gaat met grote afstanden, werkt wildparkeren in de hand. Iedereen wil zo dicht mogelijk bij zijn leslokaal staan. • De naar eigen zeggen auto-afhankelijkheid van zowel de Limburger als de niet-Limburger is een interprovinciaal onderwerp. Inzetten op alternatieve modi is een absolute must.

Het spreekt voor zich dat bovenstaande problemen sterk aan elkaar gerelateerd zijn. De afgelegen ligging van campus Diepenbeek is daarbij ook geen hulpmiddel, net zoals het aanslepen van het Spartacusproject, dat de mobiliteitsknoop in Limburg moet ontwarren.

3. Maatregelen op korte termijn (+/- 1 jaar)

- Het vervangen van de slagboom die de grote parking scheidt van de ingang van gebouw D (Diepenbeek) door een **fiets-** en **voetgangersvriendelijke** oplossing, waardoor fietsers vlot de fietsenstalling in en uit kunnen fietsen en voetgangers vlot de bushalte kunnen bereiken.
- Het wegwerken van de **wateroverlast** op het fietspad langs de Demer tussen Hasselt en Diepenbeek.
- De recent ingevoerde **Mobit-parkeerzones** uitbreiden. Tot voor kort konden studenten overal in de Diepenbeekse studentenbuurt hun Mobit-fiets achterlaten, nu kan dit enkel nog op een beperkt aantal parkeerzones. We voelen aan dat veel kotstudenten de auto gebruiken om naar de les te gaan en willen de alternatieven zo toegankelijk mogelijk maken. Zie ook Bijlage 1 op pagina 5.
- Busverbindingen moeten kunnen concurreren met de auto en de uitbouw van Hasselt als studentenstad ondersteunen. We zien graag op korte termijn een **hogere frequentie** en een **grotere amplitude**. Op piekmomenten minstens elke tien minuten een bus tussen Hasselt en campus Diepenbeek minimaliseert de wachttijd en de overbezetting. De amplitude moet groot genoeg zijn om enerzijds aan te sluiten op de laatste treinen in Hasselt, en anderzijds het uitgaansleven te vergemakkelijken.
- Ook moeten de **doorkomsten van de bussen** zodanig gespreid zijn dat de wachttijd ertussen gelijkmatig verdeeld wordt en nooit meer dan 10 minuten bedraagt. 10 minuten is namelijk de internationaal aanvaarde wachttijd waarbij reizigers niet meer naar de dienstregeling kijken, maar zorgeloos wachten op de eerstvolgende bus.
- Een **busverbinding** tussen campus Diepenbeek, de kotgebouwen **langs de Steenweg in Diepenbeek**, en Hasselt, biedt ook hier een alternatief voor de auto. Zie ook Bijlage 2 op pagina 7.
- Meer inzetten op **fietsenstallingen**. De fietsenstalling voor gebouw D in Diepenbeek is verstopt achter struiken en heel moeilijk toegankelijk. Bovendien zien we dat, ondanks de recente uitbreiding, de bezetting zeer hoog is. Het weghalen van de planten voor de stalling en het verharderen van de vrijgekomen ruimte, verhoogt de **toegankelijkheid en de zichtbaarheid** van de fietsenstalling. Een bijkomende fietsenstalling ter hoogte van de toegang tot de A-blok is ook gewenst. Ook in **Hasselt** moet de fietsenstalling uitgebreid en verbeterd worden, met een hogere capaciteit. Er moet eveneens een oplossing komen voor het vroege afsluiten van de fietsenstalling langs de kleine ring.
- Het introduceren van **deelsteps** op het grondgebied van de campus. Deze verkleinen de (subjectieve) afstand tussen de meest veraf gelegen campus en gebouw D. Op die manier hopen we het wildparkeren tegen te gaan, en het gebruik van alle parkings te optimaliseren. Ze kunnen ook gebruikt worden om zich tussen de verschillende gebouwen op de campus te verplaatsen.
- Het opwaarderen van de **voetgangersinfrastructuur** op de campus. We kijken uit naar volwaardige wandelroutes langs, tussen en op de parkings, zodat voetgangers niet meer op de rijbaan moeten wandelen. (Een gedetailleerde oplijsting en kaarten zullen toegevoegd worden).
- Het opwaarderen van de **bushalte Diepenbeek Universiteit**, zolang het Spartacusproject niet aanvangt. Deze bushalte kan het uithangbord van de universiteit zijn, maar is nu eerder een voorbeeld van hoe men in de vorige eeuw naar openbaar vervoer keek. Vooral de huidige **schuilhuisjes** zijn een doorn in het oog. Ook het voorzien van **realtime informatie** is een must.
- De implementatie van de **Kothopper**: een buslijn die op zondagavond de studentenkoten bedient. Nu is het openbaar vervoer in Hasselt en tussen Hasselt en Diepenbeek op zondagavond ondermaats. Dit dwingt kotstudenten in de auto. De Kothopper biedt hiervoor een efficiënte oplossing.

4. Maatregelen op middellange termijn (+/- 4 jaar)

- Spartacus laat op zich wachten en remt alle vooruitgang betreffende mobiliteit op de campus af. We wensen hier dan ook vaart in te brengen. Naar analogie met de tram/bustunnel op het kruispunt R71-Universiteitslaan, streven we naar een **spoedige aanleg van de infrastructuur**. Het **aanleggen van de bedding** waar later de tram komt rijden, hoeft niet op de komst van de tram te wachten. Ook de huidige bussen kunnen hier gebruik van maken, wat de doorstroming verbetert. Spartacus, of op zijn minst de infrastructuur, kan tussen Hasselt en Campus Diepenbeek dus best als afzonderlijk project uitgewerkt worden. Op die manier loopt dit project geen vertraging op als gevolg van procedures of andere problemen op locaties waar de campussen niets mee te maken hebben.
- Om actieve mobiliteit zo goed mogelijk te faciliteren bij de kotstudenten, kijken we uit naar **volwaardige voetpaden** langs de Ginderoverstraat en Nierstraat in Diepenbeek. Op dit moment moeten voetgangers en fietsers het fietspad delen, wat te smal is om de fiets- en voetgangersstromen efficiënt en zonder conflicten af te wikkelen.
- Ook op middellange termijn blijft hoogwaardig openbaar vervoer noodzakelijk. De bustunnel onder de ring is af, waardoor de reistijd zal dalen. Samen met een **hoge frequentie en grote amplitude** maakt dit van de bus een evenwaardig alternatief voor de auto.
- Het openen van een **Park-and-ride** op de parking t.h.v. Versuz, die bediend wordt door een zeer frequente (5-10 min) shuttle tussen deze parking en de campussen in Hasselt en Diepenbeek. Zo wordt de parkeerdruk in Diepenbeek verlaagd, en het parkeertekort in Hasselt aangepakt.

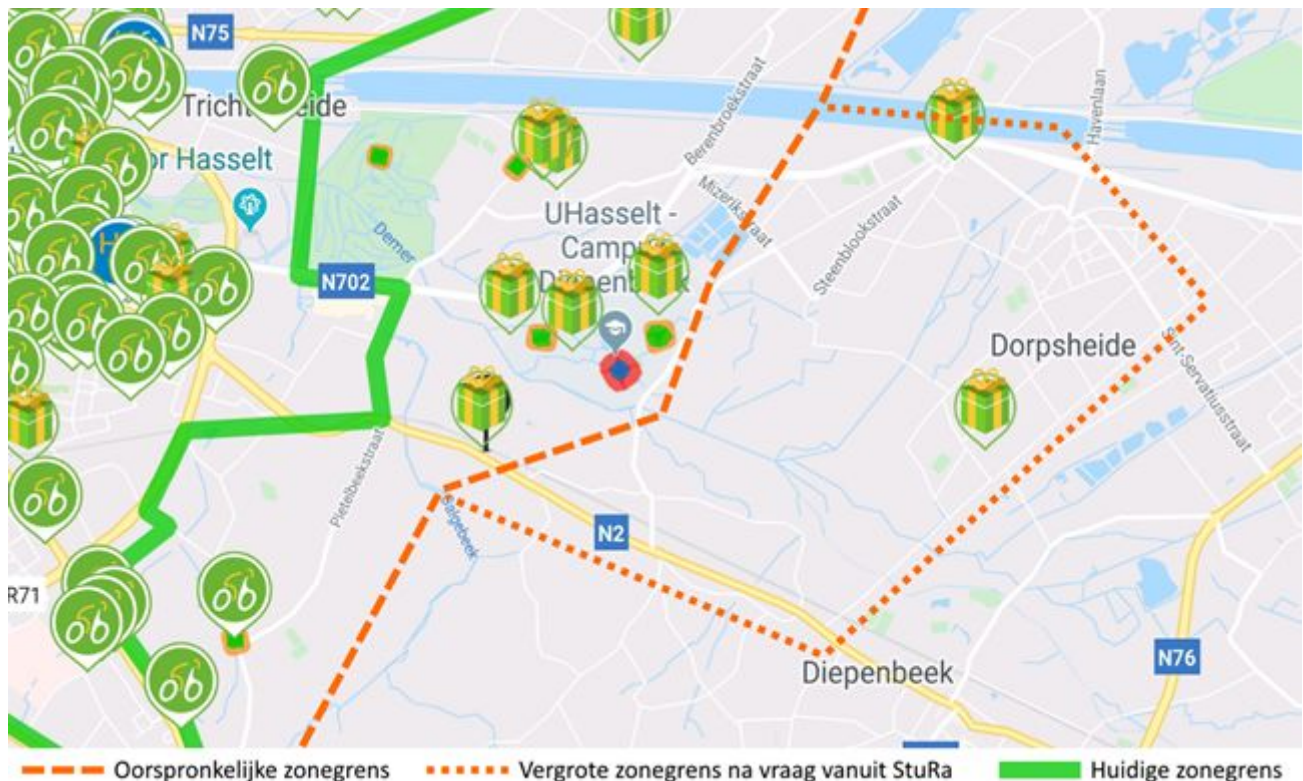
5. Maatregelen op lange termijn (na Spartacus)

- Spartacus lijn 1 is een sneltram op regionaal niveau, die typisch een lage frequentie kent (2/u). Ook na de invoering van Spartacus is een **hoge frequentie en grote amplitude** tussen de campus en Hasselt noodzakelijk, hetzij met bussen, hetzij met trams. Ook de **koten** moeten voldoende ontsluitingsmogelijkheden blijven hebben, en het aanbod op **zondagavond** kan nog steeds door de Kothopper verzorgd worden.
- Een volwaardige en hedendaagse **fietsenstalling**, met ook faciliteiten voor elektrische fietsen. De capaciteit hiervan moet de capaciteit van de huidige fietsenstalling ruim overstijgen.
- Aanleg van een **volwaardige bus/tramhalte**, met voldoende en comfortabele schuil- en wachtruimte en **realtime** informatie over de doorkomsten.
- Herinrichting van het openbaar domein op en rond campus Diepenbeek, met **aandacht voor voetgangers en fietsers**. Dit laat eveneens een **optimalisatie van het parkeeraanbod** toe, met indien nodig extra capaciteit. Deze heraanleg, samen met de volwaardige tramhalte en fietsenstalling, is onmiddellijk gekoppeld aan het uitvoeren van Spartacus tussen campus Diepenbeek en campus Hasselt.
- Op de Steenweg in Diepenbeek, aan de kant van de spoorweg en dus de kant van de universiteit, kan een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad komen. Dit wordt verderop richting Diepenbeek centrum al voorzien op de geplande omleidingsweg van de N2 met brug in het kader van Spartacus. Richting Hasselt is de aansluiting voor fietsers al een dubbelrichtingsfietspad (tunneltje onder de spoorweg). Het is dus logisch dat het met de aanleg van de bruggen verder wordt doorgetrokken over de gehele Steenweg. Nu wordt aan de kant van de spoorweg al heel frequent tegen de richting in gefietst door het heel grote aantal koten dat aan deze zijde van de Steenweg gelegen is. Het smalle fietsstrookje aan de zuidkant van de Steenweg kan dan weg.

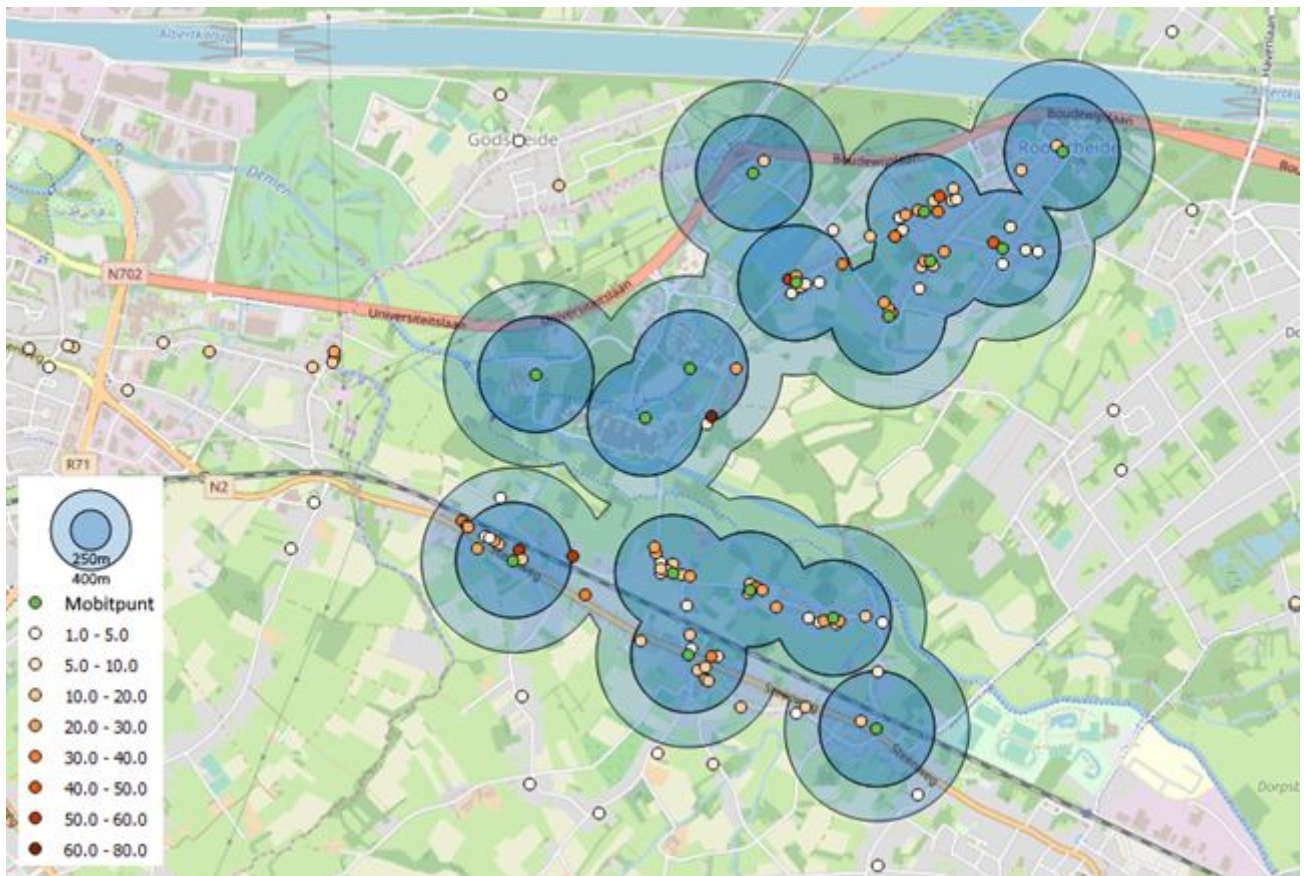
6. Bijlage 1: Uitbreiding parkeerzones deelfietsstelsel Mobit

Tot voor kort was het deelfietsstelsel Mobit ook beschikbaar in de Diepenbeekse studentenbuurt en konden studenten deze deelfietsen gebruiken om tussen Hasselt en Diepenbeek te fietsen. De studentenbuurt rond de universitaire campus lag oorspronkelijk deels binnen en deels buiten de zone waarbinnen Mobit gebruikt kon worden, maar op vraag van StuRa heeft Mobit de zone vergroot zodat de hele studentenbuurt erbinnen zou vallen. Het gevolg was dat steeds meer studenten hun weg vonden naar Mobit en dat op sommige locaties Mobit een echt succes was.

Recent is er echter een nieuw beleid bij Mobit dat de zone waarbinnen de fietsen gebruikt kunnen worden verkleind heeft tot het centrumgebied van Hasselt, en waarbij buiten deze zone de fietsen enkel nog op specifieke droplocaties achtergelaten mogen worden. Het achterlaten van een fiets buiten zo'n locatie resulteert in een toeslag van 5 euro. Op de universitaire campus zijn 3 droplocaties ter hoogte van de hoofdingang van de UHasselt, de PXL en de UCLL, maar de studentenbuurt rondom de campus met zijn vele koten heeft geen droplocaties gekregen. Op onderstaand kaartje is de huidige situatie te zien, alsook de vroegere zonegrenzen.

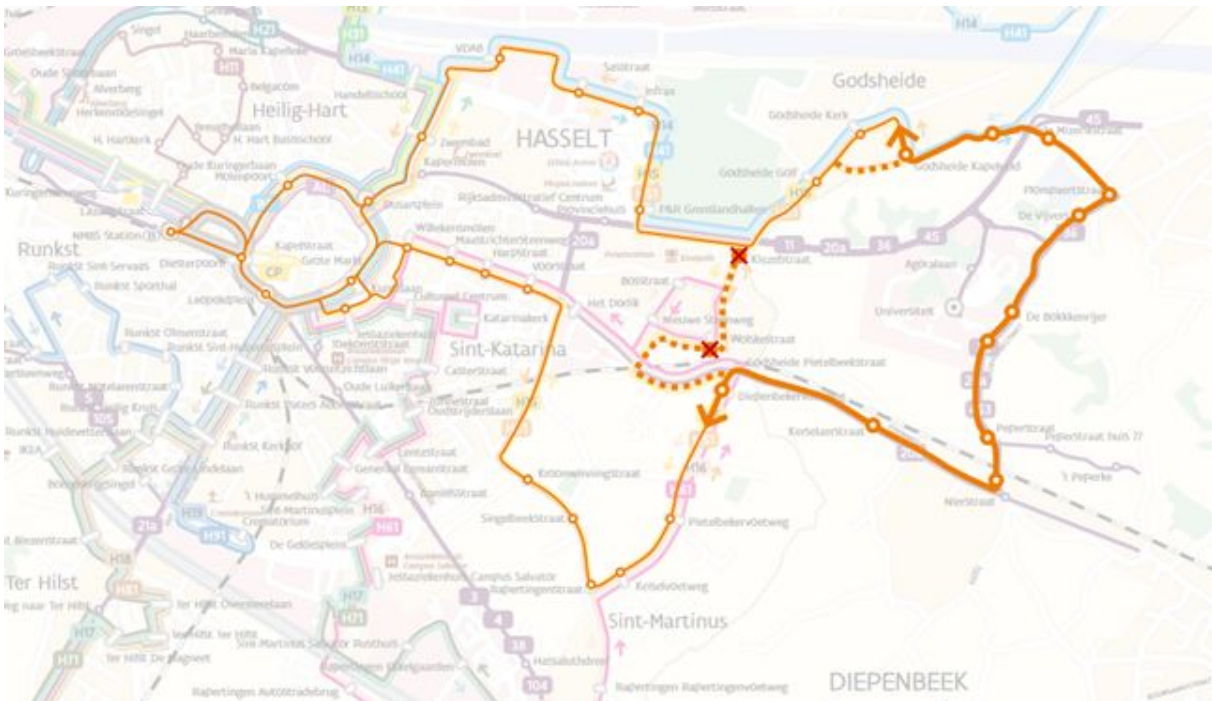


Om de koten in de Diepenbeekse studentenbuurt terug toegang te geven tot de deelfietsen van Mobit wordt voorgesteld om ter hoogte van hoge concentraties studentenkoten extra dropzones toe te voegen, naast de 3 dropzones op de campus. Op die manier kunnen de kotstudenten die vroeger gebruik maakten van Mobit deze opnieuw gebruiken, waarbij nu de deelfietsen beter geconcentreerd worden achtergelaten op virtueel afgebakende dropzones daar waar vroeger iedereen zijn fiets overal mocht achterlaten. Onderstaand kaartje geeft de concentraties studentenkoten weer alsook de 3 huidige Mobit-dropzones op de campus. Daarnaast zijn ook 13 nieuwe dropzones voorgesteld, die in de nabijheid liggen van hoge concentraties studentenkoten of van belangrijke bestemmingen voor studenten zoals het Patersplein of de Aldi in Diepenbeek.

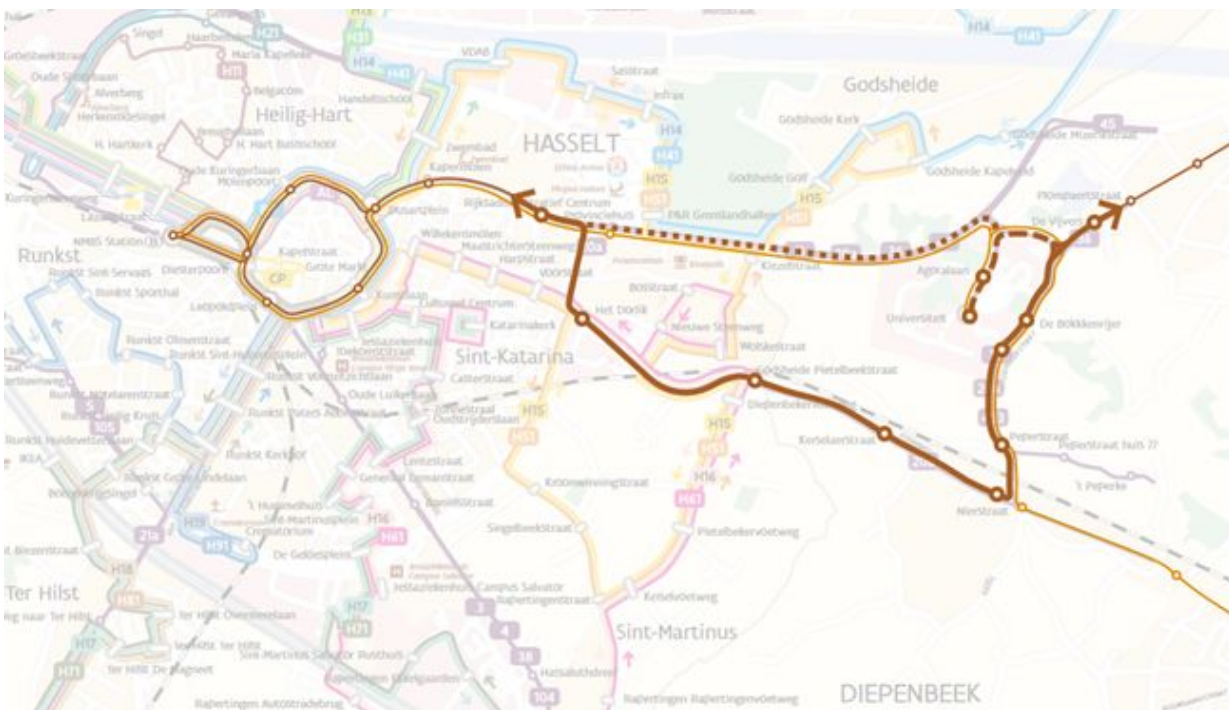


StuRa heeft al contact opgenomen met Mobit en heeft van hen te horen gekregen dat voor hen een uitbreiding van de dropzones naar de Diepenbeekse studentenbuurt geen probleem is, maar dat ze van de gemeenten willen weten of dat ook voor hen in orde is.

7. Bijlage 2: Idee busverbinding Steenweg



Idee 1: uitbreiding en omleiding H15/H51. De huidige route wordt weergegeven met een dunne lijn, het nieuwe traject met een dikke lijn en het traject dat komt te vervallen met een stippellijn.



Idee 2: omleiding 36 Patersplein via Steenweg. De dunne lichtbruine lijn is de ongewijzigde buslijn '36 via Diepenbeek Station', de dunne donkerbruine lijn het ongewijzigde deel van buslijn '36 via Patersplein', de dikke donkerbruine lijn is de nieuwe reisroute, de dikke lange stippellijn is de optionele bediening van de halte Universiteit en de dikke korte stippellijn is het vervallen traject via de Universiteitslaan.



Studentenraad Universiteit Hasselt
Martelarenlaan 42
3500 Hasselt