



UHASSELT

KNOWLEDGE IN ACTION

School voor Mobiliteitswetenschappen

master in de mobiliteitswetenschappen

Masterthesis

Inventariseren van parkeeroplossingen

Patrick Mol

Scriptie ingediend tot het behalen van de graad van master in de mobiliteitswetenschappen

PROMOTOR :

Prof. dr. Gerhard WETS

BEGELEIDER :

De heer Roeland PAUL



UHASSELT

KNOWLEDGE IN ACTION

www.uhasselt.be

Universiteit Hasselt

Campus Hasselt:

Martelarenlaan 42 | 3500 Hasselt

Campus Diepenbeek:

Agoralaan Gebouw D | 3590 Diepenbeek

2023
2024



School voor Mobiliteitswetenschappen

master in de mobiliteitswetenschappen

Masterthesis

Inventariseren van parkeeroplossingen

Patrick Mol

Scriptie ingediend tot het behalen van de graad van master in de mobiliteitswetenschappen

PROMOTOR :

Prof. dr. Gerhard WETS

BEGELEIDER :

De heer Roeland PAUL

Voorwoord

Voor u ligt de masterproef "Inventariseren van parkeeroplossingen". Deze masterproef is geschreven als afsluitend onderdeel van de master Mobiliteitswetenschappen aan de UHasselt.

In deze masterproef wordt bekeken welke best practices en praktijkvoorbeelden uit binnen- en buitenland kunnen aan het behalen van de doelstellingen in het Transitie-manager-project op het gebied van parkeren en parkeerbeleid. Het parkeerbeleid en het Transitie-manager-project zijn beide zeer actuele thema's die in de komende jaren voor grote veranderingen op campus Diepenbeek gaan zorgen. In dat kader was het zeer interessant om te bekijken hoe het parkeerbeleid op campus Diepenbeek toekomstgericht ingericht kan worden.

Via deze weg wil ik iedereen die mij bij het onderzoek en opstellen van dit rapport heeft ondersteund bedanken. In het bijzonder wil ik mijn promotor Prof. dr. Geert Wets en mijn begeleider de heer Roeland Paul bedanken die vanuit de Universiteit Hasselt voor een goede begeleiding en ondersteuning tijdens het schrijven van deze masterproef hebben gezorgd.

Ik wens u veel leesplezier toe.

Patrick Mol

Hasselt, 7 juni 2024

Samenvatting

Het autogebruik onder de studenten en personeelsleden van de campussen Hasselt en Diepenbeek is hoog. 44% van de pendelstudenten en 63% van het personeel gebruikt de auto als hoofdvervoermiddel naar de campus. Het hoge autogebruik leidt tot parkeerproblemen op de campussen en hoge verkeersstromen naar de campussen. De ligging van de campus Diepenbeek speelt hierin een rol, gezien dit een perifere campus is met een goede toegankelijkheid voor privaat gemotoriseerd vervoer. Tegelijkertijd is de campus niet goed ontsloten met hoogwaardig openbaar vervoer. De toekomstige plannen en visies die voor beide campussen zijn opgesteld hebben allemaal een gemeenschappelijk doel, namelijk het verminderen van het autogebruik, het stimuleren van duurzame vervoerswijzen en de ruimtelijke inrichting te ontharden en vergroenen.

De doelstelling van dit onderzoek is driedelig. De eerste doelstelling is het identificeren en analyseren van de best practices met betrekking tot parkeerproblematiek. De tweede doelstelling is het beoordelen van de toepasbaarheid van deze best practices op de campus Diepenbeek. De derde doelstelling is het bepalen van de voorkeursvariant voor het toepassen van een vorm van parkeerbeleid bij studenten en personeelsleden die naar de campus reizen.

De hoofdvraag van het onderzoek luidt als volgt: *'Welke best practices op het gebied van parkeerproblematiek uit binnen- en buitenland kunnen bijdragen aan het bereiken van de doelstellingen gesteld in het Transitieanager-project voor de campus Diepenbeek om te komen tot een duurzame modal shift en een veilige ontsluiting van de campus Diepenbeek?'*

Om deze hoofdvraag te kunnen beantwoorden zijn acht deelvragen opgesteld. Deze deelvragen hebben betrekking op het huidige aanbod aan parkeervoorzieningen, de betrokken stakeholders, de bijdrage die externe factoren kunnen leveren, de praktijkoplossingen in binnen- en buitenland, de willingness-to-pay van verschillende gebruikersgroepen, de optimale beprijzing van parkeervoorzieningen, de acceptabel geachte natransporttijd en de invloed van het faciliteren van huisvesting op de vraag naar parkeergelegenheid.

Om antwoord te kunnen geven op de hoofdvraag is literatuuronderzoek uitgevoerd naar de best practices en andere praktijkvoorbeelden op het gebied van campusmobiliteit. Zo zijn externe factoren geïdentificeerd, best practices bekeken en beoordeeld op toepasbaarheid en is het parkeerbeleid op veertien andere onderwijscampussen bekeken. Op basis van de bekeken literatuur kan geconcludeerd worden dat externe factoren een wisselende invloed hebben op parkeerbeleid en autogebruik. Ook laat het literatuuronderzoek zien dat een vorm van parkeerregulatie noodzaak is.

De parkeerregelingen van de onderzochte onderwijscampussen geven aan dat iedere onderwijsinstelling op basis van de karakteristieken van de campus en de omgeving daarvan kiest voor een individuele invulling van het parkeerbeleid.

Ook blijkt uit de ondervraging van onderwijsinstellingen dat de redenen om een parkeerbeleid in te stellen zeer divers zijn en dat de meest genoemde reden het reguleren van autogebruik op campussen is. Ook geven de onderwijsinstellingen aan dat externe factoren zoals huisvesting weinig invloed hebben op het al dan niet invoeren of wijzigen van het parkeerbeleid.

Om te onderzoeken wat de betalingsbereidheid, acceptabele natransporttijd en huisvestingsvoorkeuren (enkel bij pendelstudenten) zijn, zijn twee enquêtes afgenomen. Een enquête werd digitaal afgenomen bij personeel en studenten van UHasselt en een enquête werd schriftelijk afgenomen bij de bezoekers van de Seniorenuniversiteit van UHasselt. Uit de enquêteresultaten bleek het volgende:

- Personeel heeft de laagste betalingsbereidheid, gevolgd door pendelstudenten.
- Bezoekers van de Seniorenuniversiteit tonen de hoogste betalingsbereidheid.
- Zeer weinig respondenten vinden een natransporttijd van tien tot vijftien minuten acceptabel, zowel bij campusparkeren als randparkeren.
- De invloed van het faciliteren van huisvesting op campus is relatief beperkt omdat de meerderheid van de respondenten de voorkeur geeft aan huisvesting rondom campus Diepenbeek.

Ook is onderzocht welke beprijzing leidt tot een optimale parkeerdruk op campus Diepenbeek. De berekeningen die zijn gemaakt op basis van antwoorden uit de enquête voor de Seniorenuniversiteit geven aan dat een parkeertarief van minder dan €0,50 per uur voldoende is om deze optimale parkeerdruk te bereiken.

Als wordt uitgegaan van een scenario waarin het innen van zo veel mogelijk parkeergelden het uitgangspunt is, is een hoger parkeertarief (tussen €1,00 en €1,50 per uur of tussen €2,50 en €3,00, afhankelijk van welke enquêtevraag voor de berekeningen gebruikt wordt) noodzakelijk.

Op basis van de onderzoeksresultaten wordt aanbevolen om een parkeerbeleid in te voeren waarbij in de eerste fase met een relatief laag uurtarief wordt gewerkt. Dit uurtarief is in de eerste fase voldoende om de parkeerdruk op campus Diepenbeek op orde te krijgen, waarna bijgestuurd kan worden als extra maatregelen nodig blijken. Eventueel kan met abonnementsformules gewerkt worden, maar het is wel belangrijk dat elke gebruiker van de parkeergebouwen betaalt voor het parkeren om te voorkomen dat de verlaagde parkeerdruk door het invoeren van betaald parkeren voor een deel van de gebruikers teniet wordt gedaan door nieuwe gebruikers die de parkeerplaatsen gratis kunnen gebruiken.

Figuren- en tabellenlijst

Figuren

Figuur 1: STOP-principe als leidraad voor de strategische en operationele doelstellingen (Schevernels, 2021).....	9
Figuur 2: Illustratie van de campus Diepenbeek in 2050 volgens het masterplan (POM Limburg, 2021).....	11
Figuur 3: Situering plangebied RUP Elfde Linie (RUP 'Elfde linie', 2022; eigen werk, 2023)	12
Figuur 4: Situering van de campus Diepenbeek en campus Hasselt op macroniveau (Geopunt.be, 2022; eigen werk)	13
Figuur 5: Situering van de campus Diepenbeek en de campus Hasselt op Mesoniveau (Geopunt.be, 2022; eigen werk, 2023).....	14
Figuur 6: Situering van de campus Diepenbeek op microniveau (PXL, 2023; eigen werk)	15
Figuur 7: Situering van de campus Hasselt op microniveau (Pxl.be, 2023; eigen werk)	15
Figuur 8 Afbakening onderzoeksgebied (Maps & Directions & OpenStreetMap, z.d.; Eigen bewerking).....	16
Figuur 9: Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk op macroniveau (GIS Limburg - Geoloket, 2023)	23
Figuur 10: Aanbod van fietsen door fietsatelier VEDO (alternatiefvzw.be, 2023)24	
Figuur 11: Handleiding voor het gebruik van een Mobit-fiets (Leen een Mobit-fiets, 2023; Mobit – Slim en flexibel fietsdelen, 2023)	25
Figuur 12: Interactieve kaart met beschikbare Mobit-fietsen (Mobit app, 2023) 26	
Figuur 13: Illustratie Mobit "heen en weer"-fiets (Mobit, z.d.)	27
Figuur 14: Interactieve kaart met Hoppy-fietsen in Hasselt (Hoppy app, 2023) 28	
Figuur 15: Hoppy-fiets (Behoppy.eu, 2023).....	29
Figuur 16 De deelfietsen van Blue-bike. Beeld: (Blue-bike, 2023).	30
Figuur 17: Overzicht wegennet op en rond de campus Diepenbeek (Geopunt, 2023)	33
Figuur 18: Overzicht wegennet op en rond de campus Hasselt (Geopunt, 2023)34	
Figuur 19 Parkeerplaatsen op campus Diepenbeek. Beeld: (Warnants, 2022; eigen bewerking)	35
Figuur 20 Antwoorden personeelsleden op vraag ritafstand	52
Figuur 21 Antwoorden personeelsleden op vraag modaliteitskeuze.....	52

Figuur 22 Antwoorden personeelsleden bij vraag natransportmiddel.....	53
Figuur 23 Antwoorden personeelsleden bij vraag natransporttijd	54
Figuur 24 Antwoorden personeelsleden bij vraag wachttijd op openbaar vervoer	55
Figuur 25 Antwoorden personeelsleden bij vraag bekostiging van verplaatsingskosten	56
Figuur 26 Antwoorden kotstudenten op vraag ritafstand.....	57
Figuur 27 Antwoorden kotstudenten bij vraag bekostiging van verplaatsingskosten	58
Figuur 28 Antwoorden pendelstudenten op vraag ritafstand.....	59
Figuur 29 Antwoorden pendelstudenten op vraag modaliteitskeuze	60
Figuur 30 Antwoorden pendelstudenten op vraag veranderen modaliteitskeuze	60
Figuur 31 Antwoorden pendelstudenten bij vraag natransportmiddel	61
Figuur 32 Antwoorden pendelstudenten bij vraag natransporttijd.....	62
Figuur 33 Antwoorden pendelstudenten bij vraag wachttijd	63
Figuur 34 Antwoorden pendelstudenten bij vraag bekostiging van verplaatsingskosten	64
Figuur 35 Antwoorden pendelstudenten op vraag locatie huisvesting.....	64
Figuur 36 Antwoorden pendelstudenten over vraag huisvesting op campus	65
Figuur 37 Antwoorden pendelstudenten op vraag voorkeur huisvestingslocatie	66
Figuur 38 Antwoorden enquête Seniorenuniversiteit op vraag over reisafstand	69
Figuur 39 Antwoorden enquête Seniorenuniversiteit op vraag over modaliteitskeuze	69
Figuur 40 Antwoorden enquête Seniorenuniversiteit op vraag over parkeertarief waarbij modaliteitskeuze verandert voor gehele verplaatsing	70
Figuur 41 Antwoorden enquête Seniorenuniversiteit op vraag over parkeertarief waarbij uitgeweken wordt naar randparking	71
Figuur 42 Antwoorden enquête Seniorenuniversiteit op vraag over acceptabel geachte wachttijd	72
Figuur 43 Antwoorden enquête Seniorenuniversiteit op vraag over natransporttijd campusparkeren.....	73
Figuur 44 Antwoorden enquête Seniorenuniversiteit op vraag over natransporttijd randparking	74
Figuur 45 Antwoorden enquête Seniorenuniversiteit op vraag over voorkeur voor vervoermiddel voor natransport bij campusparkeren	75

Figuur 46 Antwoorden enquête Seniorenuniversiteit op vraag over voorkeur voor vervoermiddel voor natransport bij randparkeren.....	76
Figuur 47 Antwoorden enquête Seniorenuniversiteit op vraag over verandering modaliteitskeuze	77
Figuur 48 Antwoorden enquête Seniorenuniversiteit op vraag frequentie van bezoek.....	78

Tabellen

Tabel 1: Tarifiering Mobit-fietsen (Mobit – Slim en flexibel fietsdelen, 2023)	27
Tabel 2: Overzicht tarieven Hoppy (Behoppy.eu, 2023)	29
Tabel 3 Busverbindingen van Campus Hasselt (De Lijn, 2023)	31
Tabel 4 Busverbindingen van Campus Diepenbeek (De Lijn, 2023)	32
Tabel 5 Redenen invoeren parkeerbeleid	50
Tabel 6 Verschillen in beantwoording tussen personeelsleden en pendelstudenten	67
Tabel 7 Berekening optimaal parkeertarief voor uitgangspunt 1, bij gebruik respons op vraag 7 in de enquête Seniorenuniversiteit	80
Tabel 8 Berekening optimaal parkeertarief voor uitgangspunt 1, bij gebruik respons op vraag 8 in de enquête Seniorenuniversiteit	81
Tabel 9 Vergelijking modal split in Mobiliteitsplan en enquête voor personeel...	83
Tabel 10 Vergelijking modal split in Mobiliteitsplan en enquête voor pendelstudenten.....	84
Tabel 11 Verschillen in beantwoording tussen personeelsleden, pendelstudenten en bezoekers.....	84
Tabel 12 Redenen invoeren parkeerbeleid	85

Inhoudsopgave

Voorwoord.....	1
Samenvatting	2
Figuren- en tabellenlijst.....	4
1. Inleiding	9
1.1. Mobiliteitsvisie UHasselt.....	9
1.2. Masterplan campus Diepenbeek	9
1.3. RUP Elfde Linie campus.....	11
1.4. Transitimanager-project	12
1.5. Situering	13
1.6. Leeswijzer	16
2. Probleemstelling.....	18
3. Onderzoeksdoelstellingen.....	19
4. Onderzoeksvragen.....	20
5. Onderzoeksmethoden en verantwoording	21
6. Bereikbaarheidsprofiel.....	23
6.1. Trage vervoerswijzen.....	23
6.2. Openbaar vervoer	30
6.3. Privaat gemotoriseerd verkeer	32
6.4. Parkeervoorzieningen	34
6.5. Conclusie.....	36
7. Stakeholders	37
7.1. Groepen stakeholders.....	37
7.2. Wensen en randvoorwaarden stakeholders.....	38
8. Literatuurstudie.....	40
8.1. Externe factoren.....	40
8.2. Praktijkvoorbeelden parkeerbeleid	42
8.3. Parkeerbeleid andere universiteitscampussen	43

8.4. Effecten parkeerbeleid	47
9. Onderzoek studenten en personeel UHasselt	51
9.1. Uitkomsten	51
9.2. Conclusie.....	67
10. Onderzoek bezoekers	68
10.1. Uitkomsten	68
10.2. Effecten op parkeertarief	79
11. Discussie.....	83
12. Beperkingen, aanbevelingen en adviezen	87
13. Conclusie	90
Bibliografie	92
Bijlagen	100

1. Inleiding

1.1. Mobiliteitsvisie UHasselt

Uit de mobiliteitsvisie van de UHasselt, dat opgesteld werd in 2021, blijkt dat de Universiteit Hasselt zich ontwikkelt volgens een twee-campusmodel. In deze ontwikkeling staan de campus in Diepenbeek en de campus(sen) in het centrum van Hasselt centraal. De opleidingen in de humane wetenschappen en de centrale administratieve diensten worden ondergebracht in de voormalige oude gevangenis van Hasselt. In de nabije toekomst zal de faculteit Bedrijfseconomische Wetenschappen verhuizen van Diepenbeek naar een nieuwe campus langs de Boudewijnlaan in het centrum van Hasselt. De bouwwerken van de nieuwe campus zullen starten in de zomer van 2024. De campus Diepenbeek wordt verder uitgebouwd naar een campus met onderzoeks- en laboratoriuminfrastructuur en een wetenschapspark.

In de mobiliteitsvisie van de UHasselt wordt geopteerd om te streven naar een modal shift om duurzame, veilige en leefbare campussen te creëren. De doelstelling van de mobiliteitsvisie is dat tegen 2025 het autogebruik moet dalen met vijf procent, en tegen 2030 met tien procent. Voor het realiseren van deze doelstellingen wordt gewerkt volgens het STOP-principe. Bij dit principe wordt voornamelijk gefocust op wandelen, fietsen en openbaar vervoer. Het privaat gemotoriseerd wordt hierbij zoveel mogelijk geweerd (Schevernels, 2021). Het STOP-principe vormt de basis voor de strategische doelstellingen van de mobiliteitsvisie:

- Het bevorderen van fietsen en stappen;
- Het bevorderen van collectief, combinatie- en deelfervoer;
- Het ontmoedigen van (niet-elektrisch) autogebruik;
- Het inzetten op mobiliteitscommunicatie en sensibilisering;
- Het reduceren en optimaliseren van verplaatsingen.



Figuur 1: STOP-principe als leidraad voor de strategische en operationele doelstellingen (Schevernels, 2021).

1.2. Masterplan campus Diepenbeek

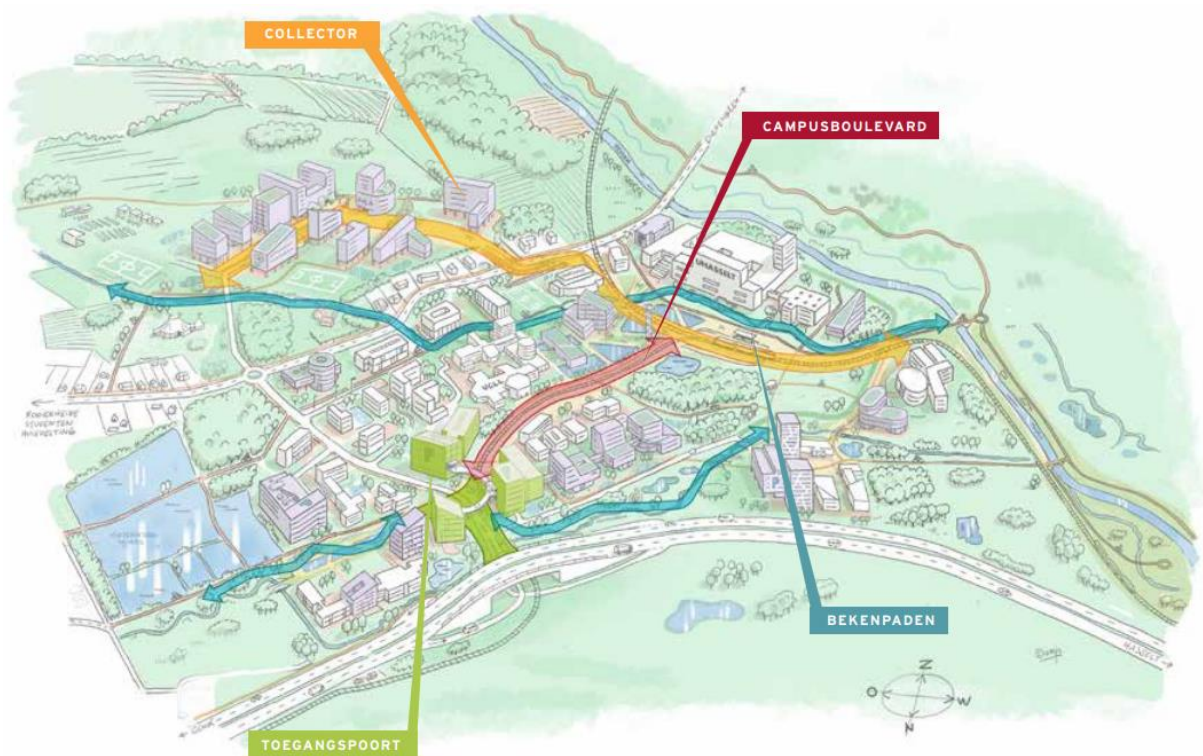
In april 2021 werd het masterplan voor de campus Diepenbeek voorgesteld door de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg (POM Limburg, 2021). Op vlak van mobiliteit is een duurzame mobiliteitsstrategie uitgewerkt waarin het privaat

gemotoriseerd verkeer wordt verminderd en geweerd op de campus Diepenbeek. De mobiliteitsstrategie van het masterplan is gebaseerd op vier doelstellingen, namelijk:

- Uitwerken van een duurzame parkeerstrategie;
- Verbeteren van bereikbaarheid/ intermodaliteit;
- Netwerk voor trage vervoerswijzen vervolledigen;
- Oprichten van een beheersstructuur.

Deze vier doelstellingen vormen de basis van het masterplan op gebied van bereikbaarheid op de campus en streven naar het duurzaam verplaatsen op, van en naar de campus waarbij een modal shift essentieel is. De doelstelling is dat de helft (50%) van de bezoekers zich in 2050 van en naar de campus verplaatst door collectief vervoer. 30% zal gebruik moeten maken van trage vervoerswijzen en het privaat gemotoriseerd vervoer zal een aandeel hebben van 20%.

Het masterplan opteert voor campusverbindingen op verschillende niveaus zoals geïllustreerd wordt op Figuur 2. De toegangspoort wordt gevormd door de toegangsweg met daarlangs multifunctionele parkeergebouwen. De Campusboulevard, de huidige Agoralaan, wordt een belangrijke vervoersas op de campus waar trage weggebruikers prioriteit hebben. Autoverkeer zal er verboden zijn, enkel dienstvoertuigen en trambussen mogen gebruikmaken van de Campusboulevard. De Collector wordt de ruggengraat van de campus Diepenbeek met een belangrijke verbindende en verblijvende functie tussen de gebouwen op de campus. Ook hier wordt autoverkeer geweerd. De Bekenpaden zijn een verwijzing naar de Stiemerbeek. Langs de Stiemerbeek worden paden voorzien welke een belangrijke noord-zuid verbinding zullen vormen voor voetgangers en fietsers op de campus (POM Limburg, 2021).



Figuur 2: Illustratie van de campus Diepenbeek in 2050 volgens het masterplan (POM Limburg, 2021)

1.3. RUP Elfde Linie campus

In juni 2022 werd het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) 'Elfde Linie' voorgesteld. Het plangebied van het RUP is weergegeven in Figuur 3. Het gebied wordt begrensd door de Grote Ring (R71) in het noorden en het oosten, de Koning Boudewijnlaan en de Kleine Ring (R70) in het zuiden, en de Kempische Steenweg in het westen. Centraal in het plangebied bevindt zich de Elfde-Liniestraat, die van noord naar zuid loopt. Langs de Elfde-Liniestraat bevindt zich de Elfde Linie campus, waar de campussen van de hogeschool PXL gevestigd zijn. Het gebied wordt voornamelijk gekenmerkt door verschillende onderwijsinstellingen voor middelbaar en hoger onderwijs, waaronder de campussen van PXL en UHasselt. Ook zijn er woonvoorzieningen voor studenten, waaronder een internaat en studentenkoten.

De Elfde-Liniestraat wordt gekenmerkt door een grijze betonvlakte, waarbij de auto een prominente plaats inneemt in het straatbeeld. Het RUP beschrijft de doelstellingen op het gebied van mobiliteit, waarbij verplaatsingen op duurzame wijze dienen plaats te vinden, waarbij moet worden afgestapt van de huidige 'koning auto'-mentaliteit. Het verdwijnen van talrijke parkeergelegenheden in het gebied dwingt de schoolinstellingen en studenten om op zoek te gaan naar andere, duurzamere alternatieven (RUP 'Elfde linie', 2022).

In het voorjaar van 2024 beginnen de werkzaamheden voor de aanleg van een verbindende fiets- en voetgangersbrug over het kruispunt van de Grote Ring (R71) en de Elfde-Liniestraat. In de huidige situatie is het een druk kruispunt waar gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer tegelijkertijd groentijden hebben. Dit

leidt tot een verminderde verkeersveiligheid. De nieuwe brug moet een veilige oplossing bieden voor fietsers en voetgangers en tevens bijdragen aan een geoptimaliseerde verkeersdoorstroming voor gemotoriseerd verkeer (*Agentschap wegen & verkeer*, 2023).



Figuur 3: Situering plangebied RUP Elfde Linie (RUP 'Elfde linie', 2022; eigen werk, 2023)

1.4. Transitie-manager-project

De onderwijsinstellingen en beleidsmakers erkennen dat er mobiliteitsproblemen zijn op en rond de campussen. Vlaams minister van Mobiliteit & Openbare Werken Lydia Peeters ondertekende in september 2023 namens de Vlaamse overheid samen met zes partners (de stad Hasselt, gemeente Diepenbeek, de onderwijsinstellingen UHasselt, PXL en UCLL en de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij Limburg (POM Limburg) een samenwerkingsovereenkomst rondom de duurzame ontsluiting en bereikbaarheid van de campussen in Hasselt en Diepenbeek. Het doel van deze samenwerking is om een modal shift richting duurzame vervoersmiddelen te bewerkstelligen. Hierdoor moet een verkeersinfarct rondom de campussen voorkomen worden. Uiteindelijk wordt toegewerkt naar een zogenaamde 'landschapscampus' waar de auto ondergeschikt is aan andere, duurzamere vervoersmodi (*IMOB*, 2023)

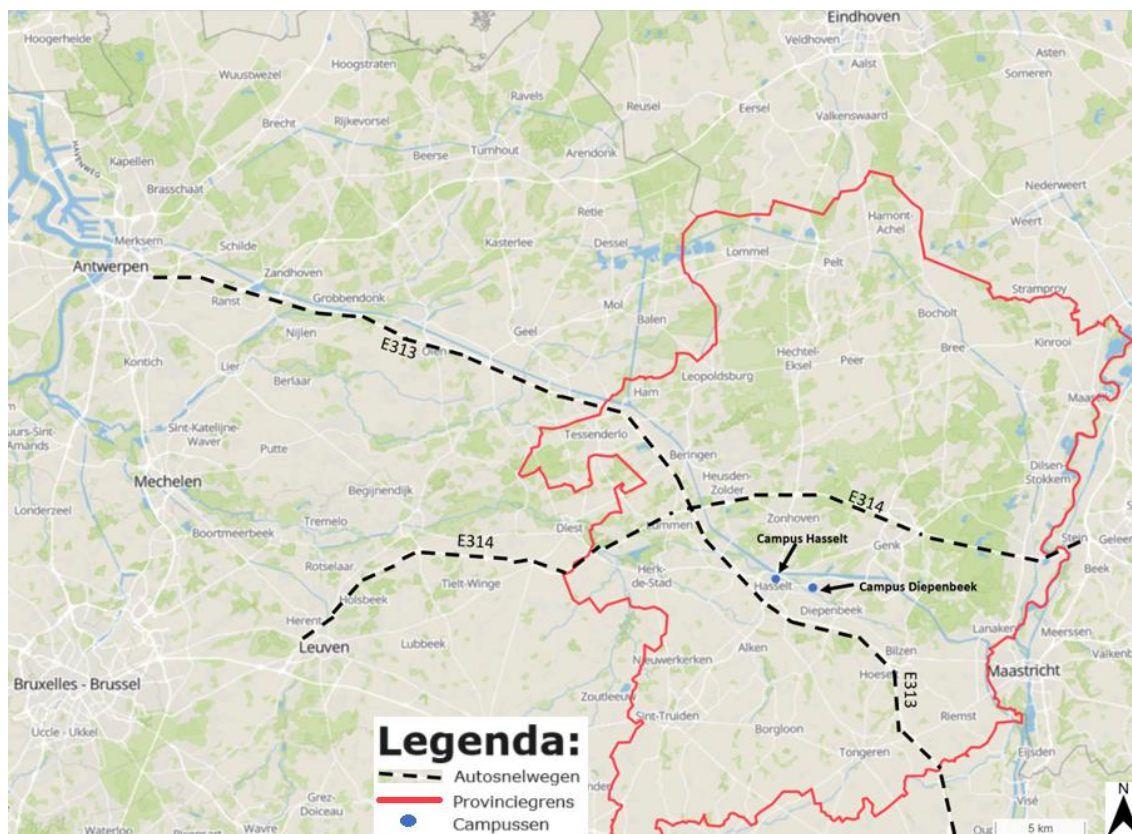
Naast de ambities van de onderwijsinstellingen spelen ook de ontwikkelingen in Hasselt en Diepenbeek zelf mee. In het kader van het HOV-project Hasselt-Maasmechelen wordt op het moment van schrijven een busbaan aangelegd op de Koning Boudewijnlaan in Hasselt. Voorheen waren op deze locatie honderden gratis parkeerplekken aanwezig. Voor de aanleg van de busbaan zullen alle plekken

permanent verdwijnen, waarbij de parking 'Park H' ter hoogte van het Provinciehuis als alternatief voor het gratis parkeren wordt genoemd (*Hasselt.be*, 2023). Deze parkeerplaatsen liggen (in tegenstelling tot de voormalige parking Koning Boudewijnlaan) echter niet op wandelafstand van de onderwijsinstellingen in Hasselt (de wandelafstand is tussen de 20 en 25 minuten), waardoor natransport noodzakelijk is. Voor de campus in Diepenbeek zijn ook plannen bekend om het parkeren op de campussen zelf te beperken en dit te verplaatsen naar de randen van de campussen, waar parkeertorens gebouwd zullen worden. De eerste parkeertoren langs de Universiteitslaan zou operationeel zijn in het voorjaar van 2024 (*Embuild Limburg*, 2023; Schevernels, 2021).

1.5. Situering

1.5.1. Macroniveau

Figuur 4 illustreert de campussen Diepenbeek en Hasselt op macroniveau. Beide campussen zijn centraal gelegen in de Belgische provincie Limburg en bevinden zich tussen de autosnelwegen E313 en E314. Op macroniveau is duidelijk zichtbaar dat beide campussen goed bereikbaar zijn voor gemotoriseerd verkeer, maar dit geldt niet voor alle vervoersmiddelen. De bereikbaarheid van beide campussen wordt verder besproken in het rapport.



Figuur 4: Situering van de campus Diepenbeek en campus Hasselt op macroniveau (Geopunt.be, 2022; eigen werk)

1.5.2. Mesoniveau

Figuur 5 geeft de situering van de campus Diepenbeek en campus Hasselt weer. De afstand tussen beide campussen bedraagt hemelsbreed 3,5 kilometer. De campus Diepenbeek is gelegen in een gebied met een lage verstedelijkingsgraad. De omgeving op en rond de campus kent een landelijk karakter met een groene omgeving van bossen en weilanden. De campus Hasselt/Elfde Linie ligt aan de rand van Hasselt, een gebied dat wordt gekenmerkt door een hoge verstedelijkingsgraad.



Figuur 5: Situering van de campus Diepenbeek en de campus Hasselt op Mesoniveau (Geopunt.be, 2022; eigen werk, 2023)

1.5.3. Microniveau

Op microniveau omvat het onderzoeksgebied de campus Diepenbeek en de campus Hasselt.

Op de campus Diepenbeek zijn de onderwijsinstellingen UHasselt, PXL en UCLL gevestigd. De gebouwen van UHasselt zijn voornamelijk geconcentreerd aan de zuidzijde van de campus. PXL heeft aan de westzijde van de campus één gebouw en de gebouwen van UCLL zijn geconcentreerd in het noordoostelijke deel van de campus. Naast de onderwijsinstellingen hebben zich ook verschillende bedrijven gevestigd op de campus, voornamelijk op het noordelijke deel. De Agoralaan is de belangrijkste invalsweg van de campus. Alle buslijnen die de campus aandoen maken gebruik van deze weg. Voor fietsers tussen Hasselt en campus Diepenbeek is daarnaast een fietspad langs de Demer aanwezig. In Figuur 6 zijn de gebouwen en voorzieningen op campus Diepenbeek weergegeven.

Op campus Hasselt zijn naast enkele middelbare scholen PXL en UHasselt gevestigd. De meeste gebouwen zijn geconcentreerd rond de Elfde Liniestraat (die ook een belangrijke invalsweg vanaf de Grote Ring is) en het Koekerellenpad. Daarnaast zijn een aantal gebouwen van onderwijsinstellingen verspreid door de

stad gelegen, zoals de campussen Quartier Canal en Guffenslaan van PXL. In Figuur 7 zijn de gebouwen en voorzieningen op campus Hasselt weergegeven.



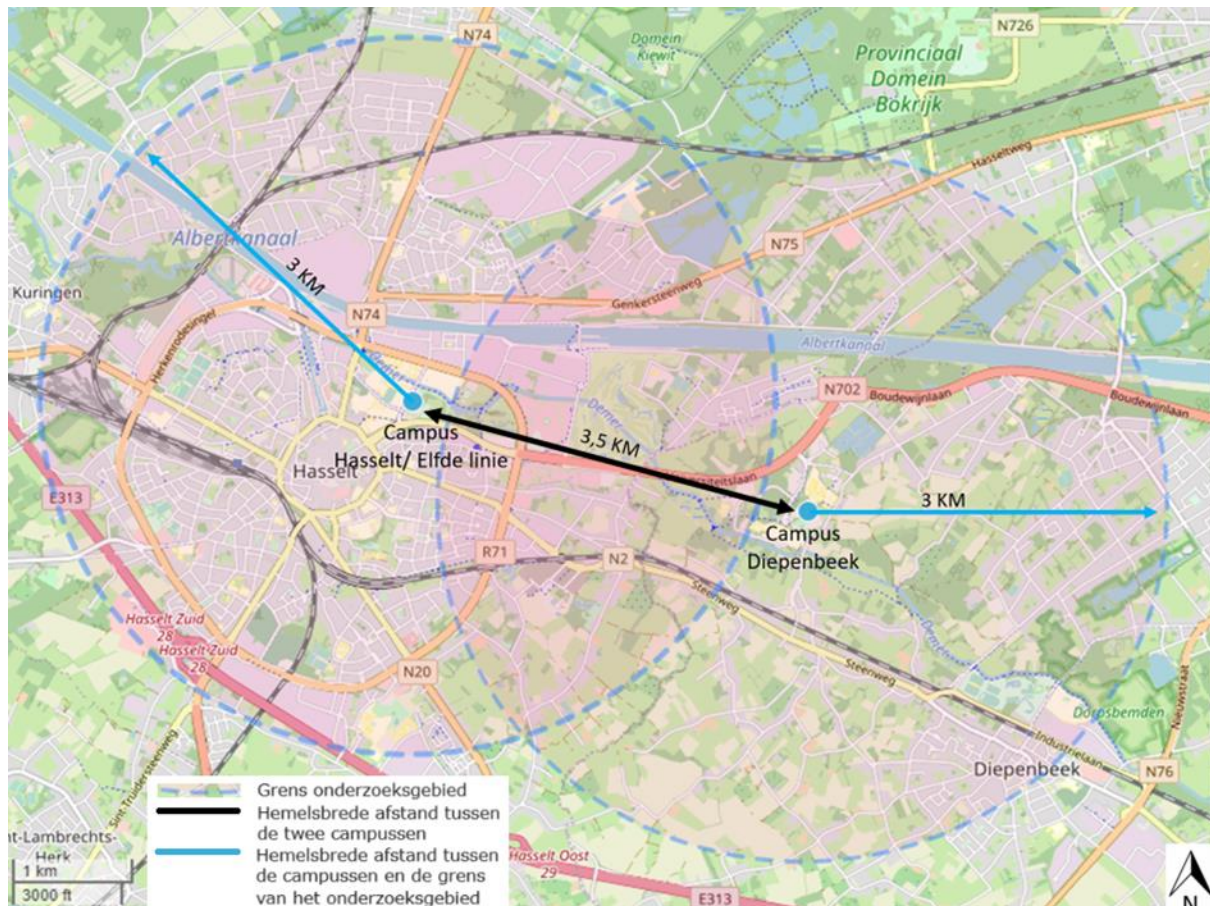
Figuur 6: Situering van de campus Diepenbeek op microniveau (PXL, 2023; eigen werk)



Figuur 7: Situering van de campus Hasselt op microniveau (Pxl.be, 2023; eigen werk)

1.5.4. Afbakening onderzoeksgebied

In dit onderzoek wordt gekozen voor een straal van drie kilometer rond de campus Diepenbeek om het zoekgebied voor parkeeralternatieven af te bakenen. Door voor deze afstand te kiezen kunnen zowel dichterbij gelegen locaties (zoals de te bouwen parkeertorens op campus Diepenbeek) als verder weg gelegen locaties (zoals Park H) onderzocht worden als alternatief voor het parkeren op de huidige locaties. De locaties binnen dit zoekgebied worden in de masterproef-fase van dit onderzoek onderzocht op haalbaarheid. In Figuur 8 is de afbakening van het onderzoeksgebied weergegeven.



Figuur 8 Afbakening onderzoeksgebied (Maps & Directions & OpenStreetMap, z.d.; Eigen bewerking)

1.6. Leeswijzer

In Hoofdstuk 1 wordt ingegaan op de verschillende visies en masterplannen voor de campussen in Hasselt en Diepenbeek, wordt de situering van de campussen toegelicht en wordt het onderzoeksgebied afgebakend. In hoofdstuk 2 wordt de probleemstelling gedefinieerd. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de onderzoeksdoelstellingen en in Hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de onderzoeksvragen. In Hoofdstuk 5 worden de onderzoeksmethoden beschreven en verantwoord. In Hoofdstuk 6 wordt het bereikbaarheidsprofiel van de campussen opgesteld. In Hoofdstuk 7 wordt gekeken naar de stakeholders binnen dit project. In Hoofdstuk 8 wordt de literatuurstudie voor dit onderzoek uitgewerkt. In Hoofdstuk 9 worden de enquêteresultaten van de enquête onder studenten en

personeel van UHasselt geanalyseerd en in Hoofdstuk 10 worden de enquêteresultaten van de enquête onder bezoekers van de Seniorenuniversiteit geanalyseerd. In hoofdstuk 11 komt de discussie voor dit onderzoek aan bod, in Hoofdstuk 12 worden de beperkingen, aanbevelingen en adviezen behandeld en in Hoofdstuk 13 komt de conclusie aan bod.

2. Probleemstelling

Het autogebruik bij studenten en personeelsleden naar de onderwijscampussen in Hasselt en Diepenbeek is hoog. Uit het mobiliteitsprofiel van de campus Diepenbeek (Polders, 2021) blijkt dat 44% van de pendelstudenten de auto gebruikt als hoofdvervoersmiddel naar de campus. Bij personeelsleden van de UHasselt bedraagt dit zelfs 63%. Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken stelt dat Limburg de meest auto-afhankelijke provincie van Vlaanderen is, waar duizenden studenten dagelijks de auto gebruiken om zich naar de campussen in Hasselt en Diepenbeek te verplaatsen (Lydia Peeters, 2023).

Het hoge autogebruik bij studenten en personeelsleden leidt tot parkeerproblemen op de campussen en hoge verkeersstromen naar de campussen. Bovendien heeft het autoverkeer ook een negatieve impact op de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de omgeving. Specifiek voor de campus Diepenbeek speelt de ligging van de campus hierin een rol. De campus is gelegen op een C-locatie die goed toegankelijk is met privaat gemotoriseerd verkeer. Bovendien is de ruimtelijke inrichting van de campus gericht op autoverkeer, met ongeveer 2.500 parkeerplaatsen op het grondgebied van de campus (Schevernels, 2021).

De campus is echter niet goed ontsloten met hoogwaardig openbaar vervoer. In de huidige situatie wordt de campus bediend door enkele reguliere buslijnen. Hoewel zich op wandelafstand van de campus een spoorlijn bevindt, is er geen station. In het kader van het decreet basisbereikbaarheid en het Spartacusproject wordt echter gewerkt aan verbeteringen van het openbaar vervoer in Limburg, inclusief naar de campussen in Hasselt en Diepenbeek. Zo is in het kader van het decreet basisbereikbaarheid de verbinding Hasselt-Bilzen-Lanaken/Maastricht verbeterd. De dienstregeling is hier duidelijker gemaakt door het aantal routevarianten te beperken en de frequentie is verhoogd, wat heeft geresulteerd in een vereenvoudigd ov-aanbod. Op de verbinding Hasselt-Genk-Maastricht/Maasmechelen is eenzelfde verbetering gepland (Vervoerregio Limburg, 2021). Met deze verbeteringen in het vooruitzicht is op dit gebied mogelijk ook winst te behalen.

De toekomstige plannen en visies, zoals de mobiliteitsvisie van de UHasselt, het Masterplan van de campus Diepenbeek en het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Elfde Linie,' hebben allemaal een gemeenschappelijk doel, namelijk het verminderen van het autogebruik, het stimuleren van duurzame vervoerswijzen en de ruimtelijke inrichting te ontharden en vergroenen.

3. Onderzoeksdoelstellingen

De specifieke doelstelling van dit onderzoek is het onderzoeken, evalueren en bepalen van de best practices met betrekking tot parkeerproblematiek rond campussen in het binnen- en buitenland, en in hoeverre deze kunnen worden toegepast in het gebied rond de campus Diepenbeek. Campussen hoeven hierbij niet per se onderwijscampussen te zijn, maar ook grote bedrijventerreinen (bv. ASML) en gezondheidscampussen behoren tot het onderzoekgebied. Een belangrijk aspect hierbij is de haalbaarheid van parkeeroplossingen. De context van dit onderzoek valt binnen het bredere kader van het transitie-manager-project, dat als doelstelling heeft om een duurzame modal shift te bereiken en een vlotte en veilige ontsluiting van de campus Diepenbeek te bewerkstelligen.

Dit onderzoek zal niet enkel de best practices in kaart brengen en evalueren die in het binnen- en buitenland zijn toegepast, maar zal ook aantonen hoe deze kunnen worden toegepast rond de campus Diepenbeek. Ook wordt bekeken welke delen van deze best practices de voorkeur genieten onder de gebruikers van de campussen. De bevindingen van dit onderzoek zullen dienen als waardevolle input voor beleidsmakers om effectieve en duurzame parkeeroplossingen te ontwikkelen en te implementeren op en rond de campus Diepenbeek.

Dit onderzoek is maatschappelijk relevant omdat het zich richt op het aanpakken van een dringende en groeiende uitdaging: het verminderen van autogebruik en het bevorderen van duurzame mobiliteit, in een tijd waarin klimaatverandering een prominent vraagstuk is.

De belangrijkste doelstellingen van dit onderzoek zijn drieledig:

- Het identificeren en analyseren van de best practices met betrekking tot parkeerproblematiek.
- Het beoordelen van de toepasbaarheid van deze best practices op en rond het gebied van de campus Diepenbeek.
- Het bepalen van de voorkeursvariant voor het toepassen van een vorm van parkeerbeleid bij studenten en personeelsleden die naar de campus reizen.

4. Onderzoeksvragen

De hoofdvraag van dit onderzoek luidt: 'Welke best practices op het gebied van parkeerproblematiek uit binnen- en buitenland kunnen bijdragen aan het bereiken van de doelstellingen gesteld in het Transitie-manager-project voor de campus Diepenbeek om te komen tot een duurzame modal shift en een veilige ontsluiting van de campus Diepenbeek?'.

Naast de hoofdvraag zijn ook acht deelvragen opgesteld. Deze deelvragen luiden als volgt:

- Wat is het huidige aanbod aan mobiliteits- en parkeervoorzieningen rondom de campus Diepenbeek?
- Welke stakeholders zijn betrokken bij het parkeerbeleid voor campus Diepenbeek?
- Welke externe factoren op het gebied van mobiliteit kunnen bijdragen aan het verminderen van de vraag naar parkeergelegenheid?
- Welke oplossingen worden in vergelijkbare situaties in binnen- en buitenland toegepast en hoe effectief zijn deze gebleken?
- Zijn er verschillen te onderscheiden in de willingness-to-pay van verschillende gebruikersgroepen?
- Welke beprijzing van parkeergelegenheid leidt tot een optimale parkeerdruk op de beschikbare parkeerplaatsen op en rond de campus?
- Welke natransporttijd van parkeergelegenheid naar bestemming wordt acceptabel gevonden?
- Wat is de invloed van het faciliteren van huisvesting op de campus op de vraag naar parkeergelegenheid?

5. Onderzoeksmethoden en verantwoording

Het onderzoek zal uit verschillende fasen bestaan. In eerste instantie wordt deskresearch uitgevoerd waarin het huidige aanbod aan parkeervoorzieningen rond en op de campussen van Hasselt en Diepenbeek wordt geïnventariseerd. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar het bestaande aanbod, maar ook naar toekomstige ontwikkelingen op het gebied van parkeren. Daarnaast zal een literatuurstudie worden uitgevoerd naar praktijkvoorbeelden op het gebied van parkeerbeleid op nationaal en internationaal niveau. Het doel hiervan is om te leren van succesvolle en minder succesvolle oplossingen die zijn toegepast. Verder wordt verkend welke stakeholders betrokken zijn bij het parkeerbeleid, om zo te bekijken welke partijen belang hebben bij het parkeerbeleid en welke invloed zij hierop kunnen uitoefenen. Verder wordt onderzocht of externe factoren (dat wil zeggen: maatregelen of factoren die niet direct raakvlak hebben met parkeren of parkeerbeleid, maar die wel invloed hebben op de vraag naar parkeervoorzieningen) bij kunnen dragen aan het verminderen van de vraag naar parkeergelegenheid.

In de tweede fase van het onderzoek wordt een enquête uitgevoerd bij studenten en personeel van UHasselt om data te kunnen verzamelen onder de studenten en personeelsleden van de campussen. Het doel van deze enquête is om informatie te verzamelen over onder andere modaliteitskeuze, willingness-to-pay en acceptabel geachte natransporttijd. Daarnaast wordt de enquête gebruikt om een beeld te vormen van de effecten van externe factoren zoals huisvesting op de campussen op de parkeerdruk. De enquête bestaat op twee vragen na (een vraag over de leeftijd van de respondenten en een algemeen veld voor eventuele opmerkingen) enkel uit gesloten vragen. De enquêtevragen voor dit onderzoek maken deel uit van een grote enquête waarin voor meerdere Masterproeven die kaderen in het project Transitie-manager vragen zijn opgenomen.

Een belangrijk aspect is de diversiteit aan doelgroepen die op de campussen in Hasselt en Diepenbeek verblijven en bezoeken. Enerzijds zijn er personeelsleden en studenten die bijna dagelijks naar de campus komen, anderzijds zijn er de occasionele bezoekers die sporadisch naar een campus komen en bezoekers die de campus op regelmatige basis bezoeken, zoals de bezoekers van de Seniorenuniversiteit. Om ook de bezoekers in dit onderzoek te betrekken is besloten om ook een enquête af te nemen bij de bezoekers van de Seniorenuniversiteit. In de enquête worden allereerst enkele basisvragen over de frequentie van bezoek, reisafstand en modaliteitskeuze gesteld. Na deze basisvragen wordt gevraagd of de respondent een ander vervoermiddel zou kiezen indien betaald parkeren werd ingevoerd en de parkeervoorzieningen naar de rand van het campusterrein werden verplaatst. Daarna wordt gevraagd naar het parkeertarief waarbij respondenten zouden veranderen van vervoerswijze (in zijn geheel of enkel voor de last mile). Verder wordt gevraagd naar de voorkeur voor een natransportmiddel voor zowel de campusparking als de randparking en de acceptabel geachte natransporttijd voor zowel de campusparking als de randparking gevraagd. Tenslotte wordt gevraagd of het invoeren van betaald

parkeren en het verplaatsen van de parkeervoorzieningen naar de rand van het campusterrein invloed zouden hebben op de frequentie van bezoek. De enquête bestaat op een vragen na (over de leeftijd van de respondenten) enkel uit gesloten vragen.

Naast de twee enquêtes worden twee vragenlijsten opgesteld. De eerste vragenlijst wordt verstuurd naar de onderwijsinstellingen waarvan het parkeerbeleid is onderzocht om zo meer informatie te verkrijgen over het parkeerbeleid en de beweegredenen om het parkeerbeleid in te voeren, de effecten van het parkeerbeleid en eventuele externe factoren die invloed hebben op het parkeerbeleid. De tweede vragenlijst wordt verstuurd naar de stakeholders die gedefinieerd worden in het onderzoek om zo de voorkeuren en randvoorwaarden van stakeholders te kunnen bepalen. Beide vragenlijsten bestaan volledig uit open vragen. Beide vragenlijsten zijn schriftelijk verstuurd en door de meeste respondenten schriftelijk beantwoord. Enkele respondenten hebben de voorkeur gegeven aan een telefonische beantwoording van de gestelde vragen, waardoor voor deze respondenten is gekozen voor een semigestructureerd interview.

De onderzoeksresultaten worden kwalitatief benaderd en geanalyseerd. De steekproeven in dit onderzoek zijn aselekt.

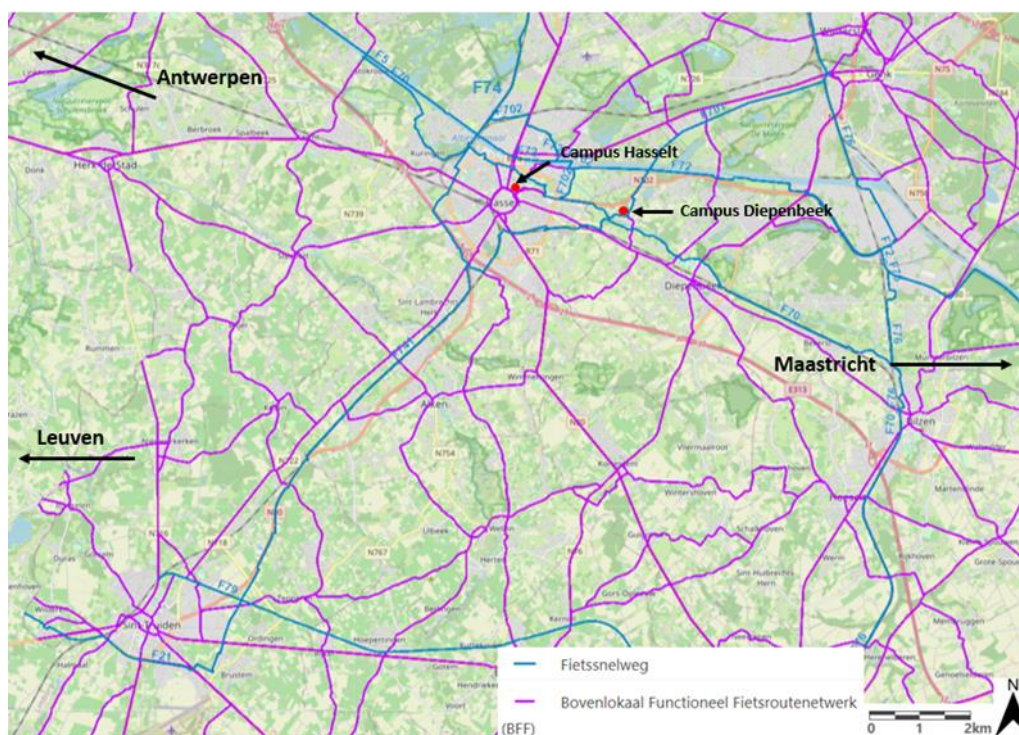
6. Bereikbaarheidsprofiel

In dit hoofdstuk wordt een bereikbaarheidsprofiel voor de campussen in Hasselt en Diepenbeek opgesteld. Per vervoersmodus (trage vervoerswijzen, openbaar vervoer en auto) wordt het aanbod (infrastructuur, aanbieders van collectief vervoer, parkeervoorzieningen, etc.) bekeken.

6.1. Trage vervoerswijzen

6.1.1. Infrastructuur

In Figuur 9 wordt het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) op macroniveau weergegeven. Het BFF is het fietsnetwerk dat gemeentegrensoverschrijdend is, en woonkernen verbindt met attractiepolen. De ruggengraat van het BFF wordt gevormd door een netwerk van fietssnelwegen. Deze fietssnelwegen zijn voorzien van hoogwaardige infrastructuur waardoor fietsers zich over langere afstanden snel en veilig kunnen verplaatsen. Alle fietssnelwegen in Vlaanderen worden aangeduid met de letter F, gevolgd door een nummer (*Fietssnelwegen in Vlaanderen*, 2020). Binnen het onderzoeksgebied liggen de fietssnelwegen F5 Antwerpen – Hasselt, F70 Hasselt - Bilzen, F72 Hasselt – Maastricht, F74 Hasselt – Pelt – Eindhoven, F701 Hasselt - Genk, F702 Hasselt – Corda Campus en F741 Hasselt - Sint-Truiden (Fietssnelwegen, z.d.).



Figuur 9: Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk op macroniveau (GIS Limburg - Geoloket, 2023)

Op de campussen zijn parkeervoorzieningen voor fietsen aanwezig. Op campus Hasselt en campus Diepenbeek zijn bij alle onderwijslocaties (onbewaakte) fietsparkeerplekken beschikbaar nabij de ingangen van de gebouwen. Voor personeel zijn op beide campussen voorbehouden en afgesloten fietsenstallingen beschikbaar (UHasselt, 2023a).

6.1.2. Aanbod trage vervoerswijzen

6.1.2.1. Aanbod door de onderwijsinstellingen

Studenten van de UHasselt, UCLL en PXL hebben de mogelijkheid om bij het fietsatelier VEDO een fiets te huren voor een volledig academiejaar. Voor €25 en een waarborg van €75 kunnen studenten een opgeknapte tweedehandsfiets huren. Voor €50 en een waarborg van €130 kunnen studenten een nieuwe studentenfiets huren. De opgeknapte tweedehandsfietsen hebben doorgaans geen of enkele versnellingen en zijn rood van kleur. De nieuwe huurfietsen bieden meerdere versnellingen en meer comfort. De nieuwe huurfietsen zijn geel van kleur. In de huurprijs is ook één jaarlijkse inspectie inbegrepen, exclusief te vervangen onderdelen. Studenten kunnen eveneens bij VEDO terecht voor herstellingen. VEDO heeft twee ateliers waar studenten terecht kunnen: een in Gebouw D van de UHasselt in Diepenbeek en een in Gebouw F van de PXL in Hasselt (*alternatiefvzw.be*, 2023).



Figuur 10: Aanbod van fietsen door fietsatelier VEDO (alternatiefvzw.be, 2023)

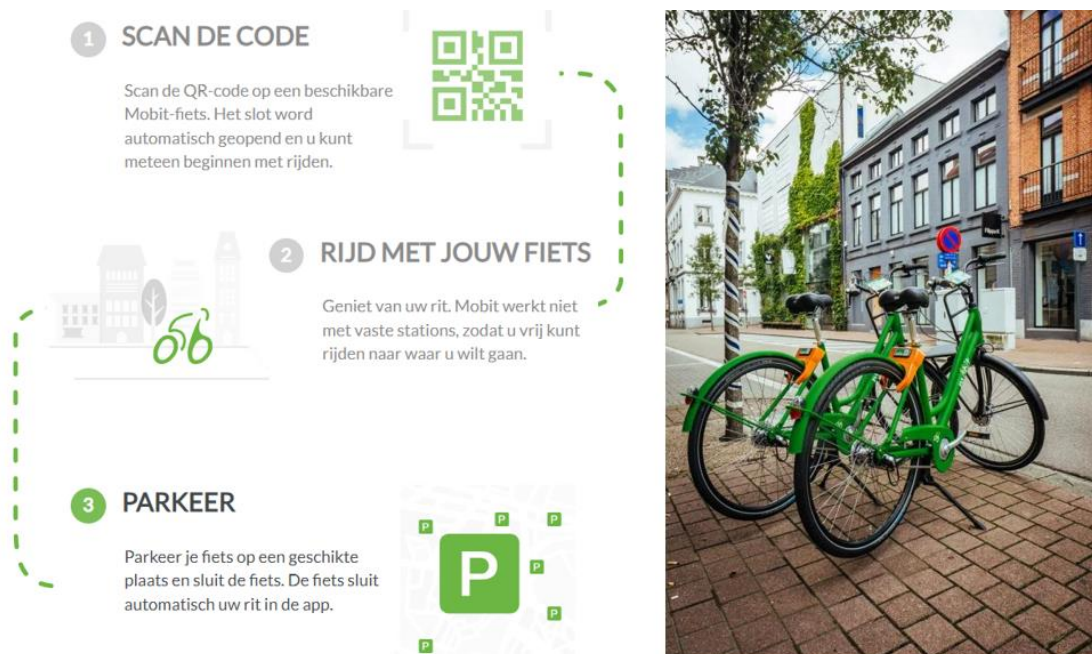
Personeelsleden van de UHasselt kunnen tijdens de werkuren gratis gebruikmaken van elektrische dienstfietsen. In totaal zijn er acht elektrische dienstfietsen beschikbaar, waarvan vier op de campus Diepenbeek en vier op de campus Hasselt. UHasselt beschikt ook over 75 niet-elektrische pendelfietsen die personeelsleden kunnen gebruiken voor woon-werkverplaatsingen. De bovenstaande cijfers dateren van 2020, het is niet bekend of het aanbod van dienstfietsen en pendelfietsen nog actueel is (Schevernels, 2021). De PXL en UCLL voorziet geen eigen dienst- of pendelfietsen voor personeelsleden.

6.1.2.2. Mobit-fietsen

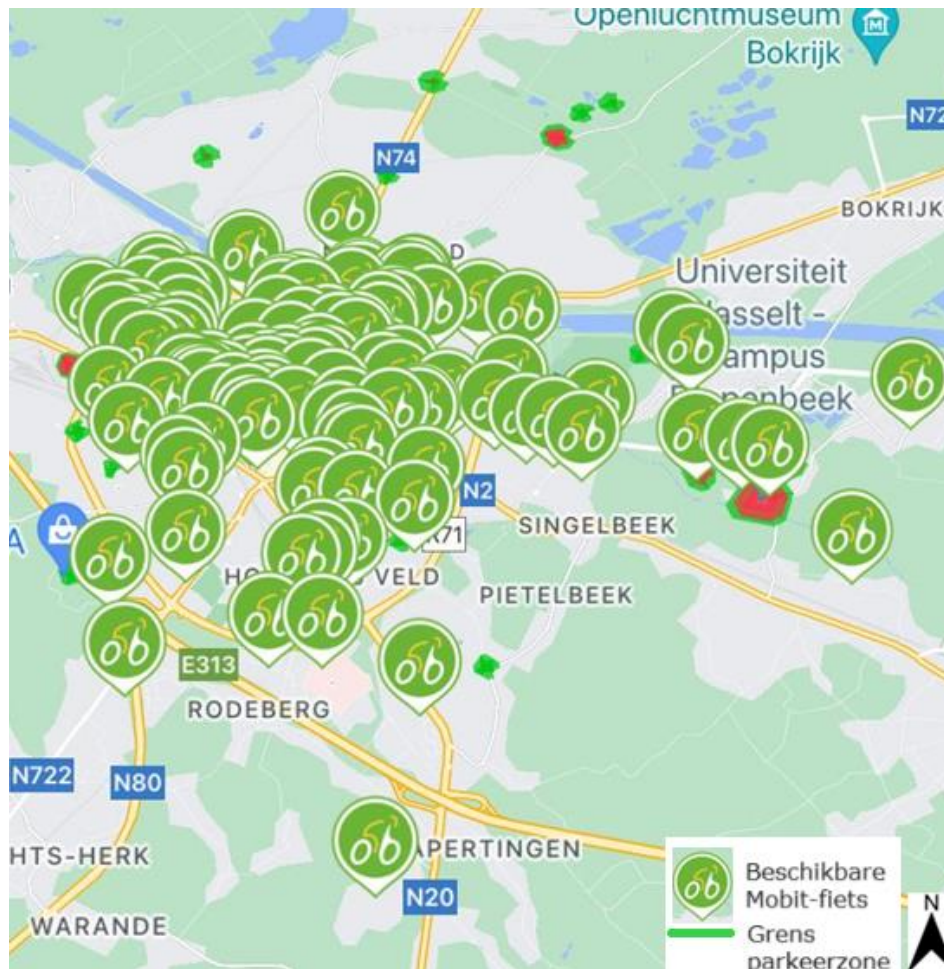
Op het grondgebied rond de campussen in Diepenbeek en Hasselt zijn er enkele aanbieders van fietsdeelsystemen. Een eerste aanbieder is Mobit. Mobit is een fietsdeelsysteem waarbij er gebruik wordt gemaakt van het free-floating systeem. Dit is een systeem waarbij de fietsen binnen een bepaalde zone gebruikt kunnen worden zonder een vast eindpunt. De Mobit-fietsen dienen geparkeerd te worden op publiek domein waarbij er geen hinder wordt veroorzaakt en de fiets bereikbaar is voor andere Mobit-gebruikers. De aangeboden Mobit-fietsen zijn gewone, niet-

elektrische fietsen, en hebben een kenmerkende groene kleur (*Mobit – Slim en flexibel fietsdelen, 2023*).

Het gebruik van een Mobit-fiets is relatief eenvoudig. Via een applicatie op een smartphone kan de gebruiker zich registreren waarbij er eenmalig een waarborg van €29 betaald moet worden. Via de applicatie kan de gebruiker de fiets ontgrendelen en vergrendelen door de QR-code op de fiets te scannen. Bij het scannen van de QR-code op de fiets wordt ook de start- en eindtijd van de fiets geregistreerd. Op de applicatie kan de gebruiker een real-time kaart raadplegen waarop de locatie van de beschikbare fietsen weergegeven wordt. Een voorbeeld van de interactieve kaart wordt weergegeven in Figuur 12. De Mobit-fietsen kunnen gebruikt worden op het grondgebied van Hasselt en Diepenbeek. In totaal staan er ongeveer 200 Mobit-fietsen verspreid. (*Mobit – Slim en flexibel fietsdelen, 2023*).



Figuur 11: Handleiding voor het gebruik van een Mobit-fiets (Leen een Mobit-fiets, 2023; Mobit – Slim en flexibel fietsdelen, 2023)



Figuur 12: Interactieve kaart met beschikbare Mobit-fietsen (Mobit app, 2023)

Er wordt een tarifiering gehanteerd per begonnen blok van 20 minuten, waarbij de gebruiker voor het eerste uur € 0,45 per 20 minuten betaalt, voor het tweede uur € 0,65 per 20 minuten, en voor het derde uur € 0,80 per 20 minuten. Als de gebruiker de fiets langer dan drie uur gebruikt, wordt een tarief van € 1,00 per 20 minuten gehanteerd. Voor ritten korter dan vier minuten geldt een voordeeltarief van € 0,29. Mobit biedt ook de zogenaamde 'Heen en Weer-fiets' aan. Deze fietsen zijn terug te vinden in de buurt van het station van Hasselt en zijn te herkennen aan de blauwe 'Heen en Weer-fiets' stickers op de fiets, zoals Figuur 13 illustreert. Voor een kostprijs van drie euro kan de gebruiker de fiets 24 uur lang persoonlijk gebruiken en moet deze teruggebracht worden naar de startlocatie. Tot slot kan de gebruiker ook een abonnement voor 3 maanden nemen voor een kostprijs van €45. Met dit abonnement kan de gebruiker 300 ritten doen van maximaal 60 minuten. Een overzicht van de tarieven wordt weergegeven in Tabel 1 (Mobit – Slim en flexibel fietsdelen, 2023).

Tabel 1: Tarifiering Mobit-fietsen (Mobit – Slim en flexibel fietsdelen, 2023)

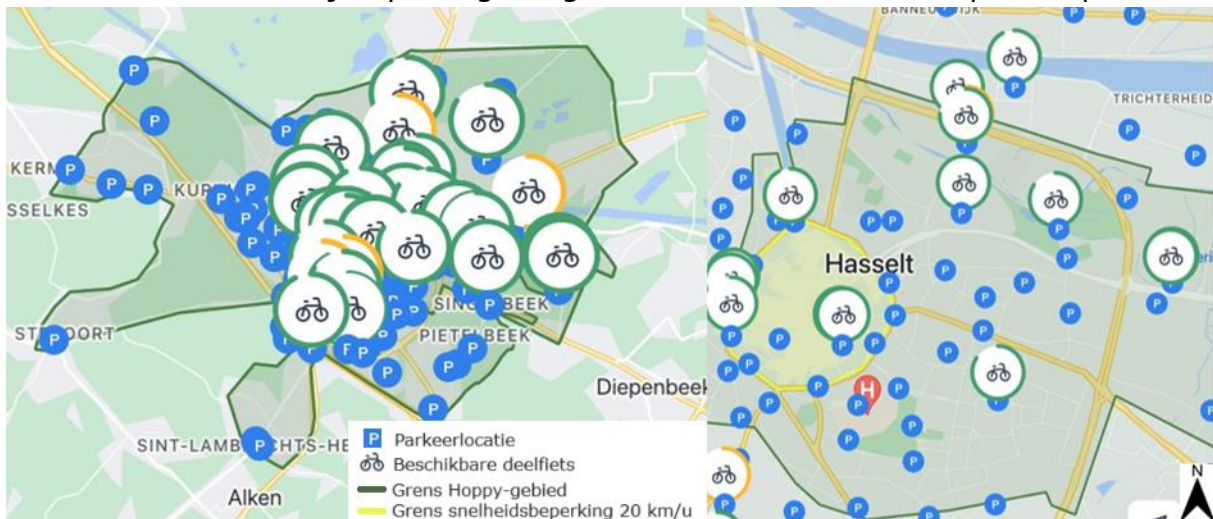
Periode	Tarief per begonnen blok van 20 min
1 ^{ste} uur	€0,45
2 ^{de} uur	€0,65
3 ^{de} uur	€0,80
Volgende uren	€1,00
Voordeeltarief van €0.29 i.p.v. €0.45 bij een rit korter van 4 min	
Dagpas voor 24 uur "heen en weer" -fiets: €3	
Abonnement 3 maanden: €45 (=300 coupons voor ritten van 60 minuten)	



Figuur 13: Illustratie Mobit "heen en weer"-fiets (Mobit, z.d.)

6.1.2.3. Hoppy-fietsen

Het Hoppy-fietsdeelsysteem biedt elektrische fietsen aan met ondersteuning tot een snelheid van 25 km/h en heeft een gemiddeld bereik van 90 kilometer. Hoppy is geen zuiver free-floating fietsdeelsysteem, wat betekent dat de fietsen niet overal gestationeerd mogen worden. Figuur 14 geeft een interactieve kaart weer uit de Hoppy-applicatie waarop de beschikbare fietsen en de parkeermogelijkheden worden weergegeven. De parkeermogelijkheden worden aangeduid met een blauw parkeericoontje. Er zijn veel parkeermogelijkheden beschikbaar, waardoor de gebruiker toch enige vrijheid heeft om de Hoppy-fiets dicht bij de eindbestemming te parkeren. Om rit met een Hoppy-fiets te beginnen en te beëindigen, moet de gebruiker de QR-code op de fiets scannen met de Hoppy-applicatie. De Hoppy-fietsen mogen alleen worden geparkeerd binnen de zone die op Figuur 14 groen gearceerd is. Deze Zone omvat voornamelijk Hasselt, tot aan de campus Diepenbeek. Uit eigen observatie blijkt dat er ongeveer 35 Hoppy-fietsen beschikbaar zijn op het grondgebied van Hasselt en Campus Diepenbeek.



Figuur 14: Interactieve kaart met Hoppy-fietsen in Hasselt (Hoppy app, 2023)

Bij het gebruik van een Hoppy-deelfiets betaalt de gebruiker €1,00 voor de eerste minuut plus €0,20 per daarna gestarte minuut. De gebruiker kan de rit ook pauzeren, waarbij de Hoppy-fiets niet door een andere gebruiker gebruikt kan worden. Het reserveren van een Hoppy-fiets heeft een kostprijs van €0,10 per minuut. De gebruiker kan ook een uurpas voor €6,95 of een dagpas voor €14,95 aankopen. Tot slot biedt Hoppy ook abonnementen aan. Voor een weekabonnement betaalt de gebruiker €14,95 en voor een maandabonnement €39,95. Zowel bij een week- als maandabonnement kan de gebruiker elke dag drie ritten doen van maximaal 20 minuten. Studenten krijgen 50% korting op deze tarieven. Een overzicht van de tarieven wordt weergegeven in Tabel 2 (Behappy.eu, 2023).

Tabel 2: Overzicht tarieven Hoppy (Behoppy.eu, 2023)

Tarieven
€1,00 voor de eerste minuut
€0,20 per volgende minuut
€0,10 per minuut pauze
Uurpas: €6,95
Dagpas: €14,95
Abonnementen (iedere dag ritten max. 20 minuten)
Week: €14,95
Maand: €39,95



Figuur 15: Hoppy-fiets (Behoppy.eu, 2023)

6.1.2.4. Blue-bike Station Hasselt

Het Blue-bike fietsdeelsysteem wordt aangeboden aan verschillende treinstations in België, waaronder ook aan het treinstation in Hasselt en Genk. Blue-bike werkt met een abonnementssysteem waarbij gebruikers jaarlijks een abonnement van €12,00 afsluiten. De fietsen kunnen dan voor een vast bedrag per 24 uur ontleend worden. In Hasselt is dit bedrag €3,50, in Genk €1,50. In tegenstelling tot de deelfietsen van Hoppy en Mobit moet de gebruiker de fiets terugbrengen op de verhuurlocatie waar de fiets ontleend is. Bij het terugbrengen van de fiets op een andere locatie wordt een toeslag van €20,00 aangerekend (Blue-bike, z.d.).



Figuur 16 De deelfietsen van Blue-bike. Beeld: (Blue-bike, 2023).

6.2. Openbaar vervoer

In deze paragraaf wordt het busnet rondom de campussen in Hasselt en Diepenbeek bekeken. Allereerst wordt het vervoer van en naar de campussen bekeken. Daarna wordt gekeken naar het vervoer tussen de campussen onderling en het vervoer tussen Park H en de campus Hasselt respectievelijk campus Diepenbeek.

In het kader van het decreet Basisbereikbaarheid wordt het busnet van De Lijn aangepast. Vanaf 6 januari 2024 worden daarom veel lijnen in de omgeving van Hasselt en Diepenbeek aangepast. In deze paragraaf wordt daarom uitgegaan van de situatie per 6 januari 2024.

6.2.1. Campus Hasselt

De campus Hasselt wordt bediend door twee bushaltes: enerzijds 'Hasselt Dusartplein' voor de UHasselt en anderzijds 'Hasselt Zwembad' voor de onderwijsinstellingen aan de Elfde-Liniestraat. Vanaf de halte Dusartplein worden richting Noord- en Oost-Limburg meerdere directe verbindingen geboden. Vanaf de halte Zwembad is het aanbod beperkter en passeren enkel de verbindingen naar het noorden van de provincie. Voor verbindingen naar het westen en zuiden van de provincie moet vanaf beide haltes worden overgestapt aan het station of aan het Leopoldplein (De Lijn, 2023). In Tabel 3 zijn de buslijnen opgenomen die vertrekken vanaf het Dusartplein en de Elfde-Liniestraat.

Tabel 3 Busverbindingen van Campus Hasselt (De Lijn, 2023)

Lijn	Verbinding	Frequentie	Dusartplein	Zwembad
2	Boulevardpendel	12x/u	Ja	Nee
4	Alken-Kiewit	2-4x/u	Ja	Nee
12	Hasselt-Genk	2x/u	Ja	Nee
20a/b	Hasselt-Bilzen-Maastricht/Lanaken	4x/u (tot Mopertingen) 2x/u (naar Maastricht) 2x/u (naar Lanaken)	Ja	Nee
29	Hasselt-Lommel	2x/u	Ja	Ja
36a/b	Hasselt-Diepenbeek-Genk	2x/u (elke routevariant 1x/u)	Ja	Nee
44/45	Hasselt-Diepenbeek-Genk-Maasmechelen/Maastricht	6x/u (tot Genk) 2x/u (naar Maasm.) 2x/u (naar Maastricht)	Ja	Nee
48	Hasselt-Peer	1x/u	Ja	Ja
X18	Hasselt-Lommel	2x/u	Ja	Ja
X19	Hasselt-Neerpelt	2-4x/u	Ja	Ja
Flex/FN	16 functionele lijnen (van/naar Kiewit, Bocholt, Bree, Bilzen, Lummen, Leopoldsburg, Tongeren, Heers, Wellen, Kortesseem en Zolder) en De Lijn Flex	FN: enkele vertrekkende per dag Flex: op afroep	Ja	Deels

6.2.2. Campus Diepenbeek

De campus Diepenbeek wordt ontsloten door twee haltes: 'Diepenbeek Universiteit' en 'Diepenbeek Agoralaan'. Alle lijnen die de campus Diepenbeek bedienen stoppen bij beide haltes. De campus Diepenbeek heeft met name frequente directe verbindingen naar het oostelijk deel van de provincie (Genk, Diepenbeek, Bilzen, Maastricht, Lanaken, Maasmechelen), maar ook naar Hasselt en Kortesseem (De Lijn, 2023). In Tabel 4 zijn de lijnen die de campus Diepenbeek bedienen weergegeven met bijbehorende frequenties.

Tabel 4 Busverbindingen van Campus Diepenbeek (De Lijn, 2023)

Lijn	Verbinding	Frequentie
20a/b	Hasselt-Bilzen-Maastricht/Lanaken	4x/u (Hasselt-Mopertingen) 2x/u (naar Maastricht) 2x/u (naar Lanaken)
36a	Hasselt-Diepenbeek-Genk	1x/u
44/45	Hasselt-Diepenbeek-Genk-Maasmechelen/Maastricht	6x/u (Hasselt-Genk) 2x/u (naar Maasmechelen) 2x/u (naar Maastricht)
364	Diepenbeek-Kortesseem	1x/u
Flex/FN	2 functionele lijnen (richting Bilzen) en De Lijn Flex	FN: enkele vertrekken per dag Flex: op afroep

6.2.3. Verbinding Campus Hasselt-Campus Diepenbeek

Tussen de campussen van Hasselt en Diepenbeek wordt het vervoer verzorgd door de lijnen 20a/b, 36a en 44/45. Lijn 20a/b rijdt elk kwartier, lijn 36a rijdt elk uur en lijn 44/45 rijdt elke tien minuten. Samen bieden de lijnen 20a/b, 36a en 44/45 elf verbindingen per uur tussen de campussen Hasselt en Diepenbeek. In de praktijk wordt in een onregelmatig cadans gereden, waaruit af te leiden is dat de verdeling van de ritten over het uur niet ideaal afgestemd is (De Lijn, 2023).

6.2.4. Verbinding Park H – Campus Hasselt

Tussen Park H en de campus Hasselt wordt het vervoer verzorgd door de lijnen 4, 12, 20a/b en 44/45. In de spits verzorgen deze lijnen samen 16 keer per uur een verbinding tussen Park H en de campus Hasselt. Ook hier geldt dat de lijnen niet in optimaal cadans liggen, waardoor het bieden van 16 ritten per uur niet per sé betekent dat er om de 3 á 4 minuten een bus rijdt. Lijnen 4 en 12 vertrekken bij Park H van de halte 'P&R Grenslandhallen' aan de Trichterheideweg, terwijl de lijnen 20a/b en 44/45 vertrekken van de halte 'Provinciehuis' langs de busbaan onder de R71 (De Lijn, 2023). Naar de campus Diepenbeek kunnen enkel de lijnen 20a/b en 44/45 gebruikt worden.

6.3. Privaat gemotoriseerd verkeer

6.3.1. Campus Diepenbeek

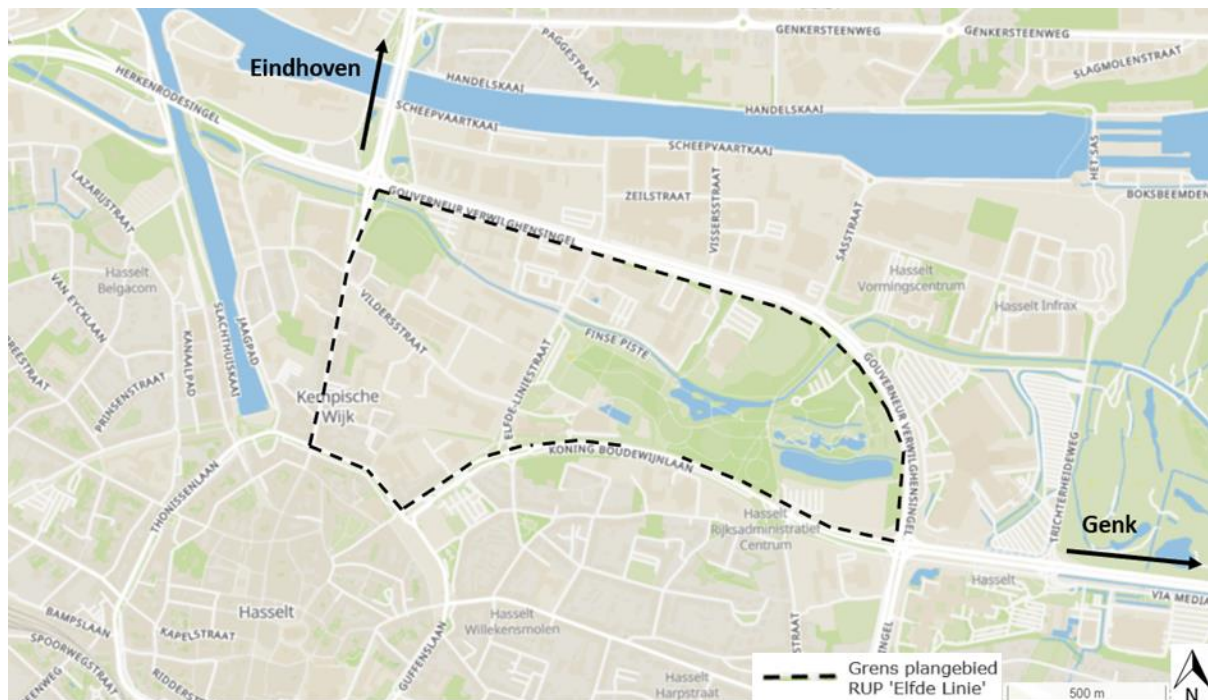
De campus Diepenbeek wordt voornamelijk ontsloten via de Universiteitslaan (N702). De N702 zorgt voor een verbinding vanuit Hasselt naar Genk-Zuid. Ten oosten op de campus is er een ontsluiting via de Ginderoverstraat naar de woonwijk Rooierheide. Naar het zuiden gaat de Ginderoverstraat over naar de Nierstraat die ontsloten wordt op de Steenweg (N2). Op het grondgebied van de campus zorgen de Agoralaan en de Campuslaan voor de ontsluiting van het grondgebied.



Figuur 17: Overzicht wegennet op en rond de campus Diepenbeek (Geopunt, 2023)

6.3.2. Campus Hasselt

De campus Hasselt ligt tussen de Grote Ring (Herkenrodesingel) en de Kleine Ring, waardoor de campus bereikbaar is vanuit verschillende invalshoeken. In het noorden is de N74 richting Eindhoven gesitueerd, en in het oosten de N702 richting Genk. De Grote Ring van Hasselt zorgt voor een indirecte verbinding doordat het verschillende verkeersassen met elkaar verbindt. Naar het oosten zorgt het voor een verbinding met Diepenbeek, richting het zuiden naar Sint-Truiden, Tongeren en de E313. In het westen zorgt de Grote Ring voor een verbinding naar de E313 richting Antwerpen en Luik. Op het grondgebied van de campus zelf is de Elfde-Liniestraat de belangrijkste ontsluitende en verbindende weg.



Figuur 18: Overzicht wegnnet op en rond de campus Hasselt (Geopunt, 2023)

6.4. Parkeervoorzieningen

6.4.1. Campus Hasselt

De stad Hasselt beperkt het aantal gratis parkeerplaatsen aan de rand van het centrum. Waar voorheen de dichtstbijzijnde gratis parkeerterreinen (Boudewijnlaan en Kapermolen) op vijfhonderd meter van het Dusartplein lagen, is dit tegenwoordig duizend meter. Deze parkeerplaatsen zijn voorbehouden voor studenten en personeel van PXL en bezoekers van het winkelcentrum langs de Grote Ring, maar onbekend is in hoeverre op deze regels gehandhaafd wordt. Verder is het in de blauwe zones (de dichtstbijzijnde zones bevinden zich rond de Kempische Steenweg en Maastrichtersteenweg) mogelijk om twee uur lang gratis te parkeren na het plaatsen van een blauwe parkeerschijf (Stad Hasselt, z.d.). De dichtstbijzijnde gratis parkeerterreinen zonder beperkingen voor studenten van UHasselt zijn Park H en IJzerweg, die beide op 1600 meter afstand van het Dusartplein zijn gelegen (Stad Hasselt, 2021).

Betalend parkeren is op zeer korte afstand van de campussen mogelijk. Voor straatparkeren geldt een tarief van €3,00 per uur (de eerste dertig minuten zijn gratis), voor het bovengrondse parkeerterrein Dusart geldt een tarief van €2,00 per uur (dertig minuten gratis, met een maximum van €15,- per dag). De ondergrondse parkeergarage Dusart kent een tarief van €2,67 per uur (met een maximum van €16,- per dag). De parkeergarage Blauwe Boulevard, die gelegen is op 650 meter van het Dusartplein geldt een parkeertarief van €1,50 per uur met een maximum van €10,- per dag (Stad Hasselt, 2021). Voor deze twee garages geldt een voordeeltarief voor UHasselt-studenten, namelijk €39,60 tot €88,10 per maand voor de ondergrondse Dusartparking en €50,- per maand voor de parking Blauwe Boulevard (UHasselt, z.d.). Voor het personeel is daarnaast een

parkeerplaats met een vijftigtal parkeerplekken onder het rectoraatsgebouw beschikbaar die door personeelsleden gereserveerd kan worden via een app (G. Wets, persoonlijke communicatie, 17 januari 2023).

6.4.2. Campus Diepenbeek

Het parkeerbeleid op de campus Diepenbeek kent zeer weinig beperkingen. Er zijn op de campus op meerdere locaties parkeerterreinen beschikbaar die zonder beperkingen (dat wil zeggen: gratis en zonder beperking van de parkeerduur) gebruikt kunnen worden. Ook wordt in bepaalde straten het parkeren in bermen toegestaan, net zoals dat het op enkele parkeerterreinen toegestaan is om in de bermen te staan zolang daarbij het verkeer niet gehinderd wordt. In de praktijk werd er echter ook op plaatsen geparkeerd waar dit niet toegestaan is, zoals in de bermen langs de Agoralaan. Sinds september 2022 wordt strenger op het parkeren gehandhaafd en is parkeren in bermen enkel nog mogelijk op een beperkt aantal plaatsen (Warnants, 2022). Daarnaast worden op beperkte schaal nog nieuwe parkeerplekken voorzien op de campus en worden ongeveer 50 parkeerplaatsen gereserveerd voor het personeel (UHasselt, 2023a). Op de kaart in Figuur 19 is in het groen weergegeven op welke plaatsen op de campus Diepenbeek geparkeerd kan worden.



Figuur 19 Parkeerplaatsen op campus Diepenbeek. Beeld: (Warnants, 2022; eigen bewerking)

Parkeren op locaties verder weg van de campus (zoals Park H) is op dit moment een weinig aantrekkelijk alternatief gezien de relatief lange natransporttijd ten opzichte van parkeren op de campus. Ook is er geen financieel voordeel gezien bij

het kiezen voor randparkeren gezien op beide parkings zonder beperkingen gratis geparkeerd kan worden (op Park H enkel overdag).

Op dit moment wordt gewerkt aan de bouw van een parkeertoren langs de rand van de campus Diepenbeek. Dit gebouw heeft in eerste instantie 350 parkeerplaatsen, maar dit kan later uitgebreid worden naar 500. In eerste instantie is het parkeren op deze locatie gratis, maar op lange termijn wordt mogelijk betaald parkeren ingevoerd (Cludts, 2023).

Recent heeft de Provincie Limburg de parking van de campus Diepenbeek gekocht van het Agentschap Wegen en Verkeer. Het doel hiervan is om het parkeerterrein om te vormen tot het hart van de campus Diepenbeek, zoals omschreven in het Masterplan campus Diepenbeek (POM Limburg, 2023). Op welke termijn de parking herbestemd wordt is onbekend.

6.5. Conclusie

Op basis van de analyse voor het bereikbaarheidsprofiel kan geconcludeerd worden dat voor de verschillende vervoerswijzen een breed netwerk aan reismogelijkheden beschikbaar is. Zo is het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk rond Hasselt en Diepenbeek goed uitgebouwd en zijn verschillende fietshuur en -deelsystemen beschikbaar. Voor het openbaar vervoer geldt dat campus Hasselt meerdere kernnetverbindingen naar voornamelijk het noorden en oosten van de provincie Limburg kent en daarnaast nog verschillende functionele busverbindingen naar andere plaatsen kent. Voor campus Diepenbeek geldt dat de campus voornamelijk richting het oosten van de provincie Limburg en Hasselt goed ontsloten wordt. Voor andere bestemmingen in Limburg moet in Hasselt overstapt worden. Voor de verbinding tussen de beide campussen en de verbinding tussen Park H en de campussen geldt dat het aantal vertrekken per uur met tien tot zestien vertrekken per uur relatief hoog is. Tenslotte worden de beide campussen voor het autoverkeer goed ontsloten. Op campus Diepenbeek zijn bovendien voldoende gratis parkeerplekken aanwezig, waar op campus Hasselt de parkeerplaatsen in de directe omgeving betalend zijn en de dichtstbijzijnde gratis parkeerplaatsen op een grotere afstand van de campus gelegen zijn.

7. Stakeholders

In dit hoofdstuk wordt bekeken welke groepen stakeholders betrokken zijn in dit project en welke rol deze stakeholders hierbinnen hebben.

7.1. Groepen stakeholders

De eerste groep stakeholders zijn de onderwijsinstellingen en bedrijven die op de campussen gevestigd zijn. Het gaat hierbij om de onderwijsinstellingen UHasselt, PXL en UCLL. Op de campus Diepenbeek zijn daarnaast een tiental bedrijven gevestigd (UHasselt, 2022). Deze bedrijven zijn hebben net zoals de onderwijsinstellingen een belang bij de uitvoering van het parkeerbeleid en de vorm waarin dat gebeurt, gezien het een directe invloed heeft op de bereikbaarheid van de onderwijsinstellingen en bedrijven.

De tweede groep stakeholders zijn de studenten, personeelsleden en bezoekers van deze onderwijsinstellingen en bedrijven. Deze gebruikers van de campus ondervinden ook de gevolgen van een aangepast parkeerbeleid, vaak op frequente, zo niet dagelijkse basis. Er zijn hierin verschillende groepen te onderscheiden. Zo zullen bezoekers eerder op incidentele basis naar de campus reizen en hebben daardoor mogelijk andere karakteristieken dan (voltijds)studenten en personeelsleden die op regelmatige basis naar de campus reizen. Het is daarom belangrijk om deze groepen te onderscheiden, omdat verschillende uitwerkingen en maatregelen mogelijk beter voldoen aan de noden en wensen van deze verschillende groepen dan één algemene maatregel.

De derde groep stakeholders bestaat uit de betrokken overheden. Dit zijn de Vlaamse overheid (Departement MOW), de Provincie Limburg (POM Limburg) en de gemeenten Hasselt en Diepenbeek. De POM Limburg en de gemeente Diepenbeek zijn betrokken in het kader van het transitimanager-project en in het kader van het Masterplan campus Diepenbeek. De Vlaamse overheid en de Stad Hasselt zijn betrokken in het kader van het transitimanager-project.

De vierde groep stakeholders bestaat uit de vervoersaanbieders. Dit zijn onder andere De Lijn, NMBS, Blue-Bike, Hoppy en Mobit. In het vervolgonderzoek kunnen ook andere, nieuwe vervoersaanbieders betrokken worden. De vervoersaanbieders zijn stakeholder omdat zij kunnen voorzien in (een deel van) het natransport wanneer randparkeren als optie voor het parkeerbeleid wordt aangemerkt. Daarnaast spelen de vervoersaanbieders een belangrijke rol wanneer ook gewerkt wordt aan het verminderen van de parkeerdruk door te voorzien in een modal shift voor een deel van de pendelaars naar de campussen.

De vijfde groep stakeholders bestaat uit de omwonenden van de campussen. De uitwerking van een nieuw parkeerbeleid kan invloed hebben op de parkeerdruk in de wijken net buiten de campusterreinen. Het waterbedeffect is volgens Jorritsma et al. (2023) een belangrijk aandachtspunt bij parkeerbeleid. Als gefocust wordt op een specifieke wijk (of in dit onderzoek: campus) en daarbij de omliggende wijken niet betrokken worden kan het verschil in parkeerbeleid (bijvoorbeeld door andere tarieven) ertoe leiden dat het parkeerprobleem zich

verplaatst naar andere gebieden. Het is daarom belangrijk om de omwonenden te informeren over of te betrekken in het onderzoek, om zo te voorkomen dat het parkeerprobleem zich naar de omliggende wijken verplaatst.

7.2. Wensen en randvoorwaarden stakeholders

Aan acht stakeholders van wie contactgegevens beschikbaar waren is een mail verstuurd om inzicht te krijgen in de wensen en randvoorwaarden die zij rondom het parkeerbeleid hebben. Deze mail is bijgevoegd als bijlage 1. Van vier stakeholders is een antwoord ontvangen. Deze antwoorden zijn hieronder weergegeven.

7.2.1. Overheden

Departement Mobiliteit en Openbare Werken

'Er is masterplan voor de campus Diepenbeek opgemaakt. De essentie van het Masterplan is dat de parkings naar de rand van de campus verplaatst worden, zodat er plaats is voor een landschapscampus waar zachte mobiliteit centraal staat. MOW staat volledig achter het masterplan en heeft meegewerkt aan de uitwerking van het plan.

Het is daarbij essentieel dat de Spartacus-halte en wandelpaden gerealiseerd worden op de campus. In het Regionaal mobiliteitsplan wordt als doel gesteld om een modal shift van 40/60 (alternatieve modi/auto) te realiseren. Uiteindelijk moet het aantal parkeerplaatsen gereduceerd worden en moet het parkeren op campus betalend worden. Het parkeertarief per uur hoeft niet per se een hoog bedrag te zijn, maar moet functioneren als een incentive om bijvoorbeeld voor een andere modaliteit te kiezen of om te carpoolen.

In algemene zin is er geen voorkeur voor een specifieke vorm van deelmobiliteit, maar indien gekozen wordt voor steps is een helmplicht wel gewenst. Voorlopig wordt er vanuit de vervoerregio nog niet met deelwagens maar wel deelfietsen, Er is dan ook een mogelijkheid voor deelfietsen vanuit de vervoerregio.

Daarnaast zouden de onderwijsinstellingen ook hun deel moeten faciliteren.'
(Persoonlijke communicatie, 27 mei 2024)

POM Limburg

'Algemeen gesteld is het voor ons belangrijk dat er één parkeerbeleid komt op de hele campus in Diepenbeek waarbij gezamenlijk afspraken gemaakt kunnen worden over tarieven (per doelgroep).

De parkeerdruk is hoog op de campus, maar ik ben ervan overtuigd dat niet iedereen die er nu staat ook echt met de wagen daar moet zijn.

Samen met een parkeerbeleid en tariefstructuur is het daarom belangrijk dat er wordt ingezet op betrouwbaar en snel openbaar vervoer of andere duurzame alternatieven om naar de campus te komen.

Door het organiseren van parkeren in parkeertorens denk ik wel dat we de kwaliteit van het publiek domein kunnen verhogen, wat dan weer een aangenamere campus creëert voor alle bezoekers.' (Persoonlijke communicatie, 14 mei 2024)

Gemeente Diepenbeek

'De gemeente Diepenbeek zit in de werkgroep parkeerbeleid. Daarin wordt op dit moment het parkeerbeleid op campus Diepenbeek besproken. Gratis parkeren levert verkeersveiligheidsproblemen op en is niet meer van deze tijd in het kader van een duurzame campus. Politiek gezien is er draagvlak voor het invoeren van betaald parkeren op de campus. In de plannen is een beperkt aantal parkeerplaatsen dicht bij de ingang van gebouw D voor onder meer mindervaliden. Daarna volgt een standaard zone met betaald parkeren en daarbuiten wordt er gratis randparkeren gefaciliteerd. Het parkeertarief voor de tweede zone is nog nader te bepalen. De opbrengsten uit parkeren worden terug geïnvesteerd in de betaald-parkerenzone. De mogelijkheden voor abonnementsvormen worden nog bekeken. Op het gebied van deelmobiliteit geldt dat er een voorkeur is voor invoering van hetzelfde systeem als in Hasselt en/of Genk. Op dit moment is er nog geen voorkeur voor of duidelijkheid over free-floating of station-based deelmobiliteit. Voor wat betreft het waterbedeffect in de Ginderoverstraat is duidelijk dat van een waterbedeffect sowieso sprake gaat zijn, mede gezien het feit dat dit zich nu al op enkele momenten voordoet. Op plekken waar parkeren ongewenst is wordt bekeken hoe dit fysiek onmogelijk gemaakt kan worden (bijvoorbeeld door paaltjes of grachten).' (Persoonlijke communicatie, 20 mei 2024)

7.2.2. Vervoersaanbieders

De Lijn

'De grootste sleutel om parkeerdruk op te lossen is de modal shift te creëren. Vanuit De Lijn kijken we dan eerder naar minder parkeeraanbod en betalend parkeeraanbod zodat mensen sneller geneigd zijn om gebruik te maken van het OV.

Cruciaal voor ons is een vlotte en hoge bediening van OV waarbij we snel en efficiënt kunnen werken en aldus concurrentieel kunnen zijn tegenover de wagen. Voor een deel dient dit gerealiseerd te worden op de campus zelf (vb. doorsteek tussen provinciehuis en de campus, prioritaire doorgang, parkeren ontmoedigen) en voor een ander deel ook buiten de campus. Hier gaat het zeer ruim:

- Vlotte overstapmogelijkheden in tijd en ruimte*
- Vlotte doorstroming op de rest van het traject én op aansluitende bussen*
- Voldoende OV'*

(Persoonlijke communicatie, 15 mei 2024)

8. Literatuurstudie

In deze literatuurstudie wordt bekeken welke informatie beschikbaar is omtrent parkeren en parkeerbeleid. Allereerst wordt bekeken welke externe factoren kunnen bijdragen aan het verminderen van de vraag naar parkeergelegenheid. Vervolgens wordt bekeken welke best practices in het buitenland zijn toegepast op parkeerbeleid rond campussen en in hoeverre deze toepasbaar zijn in Hasselt en Diepenbeek. Tenslotte wordt gekeken naar het parkeerbeleid op een selectie van universiteitscampussen in binnen- en buitenland en welke lessen hieruit getrokken kunnen worden om toe te passen in Hasselt en Diepenbeek.

8.1. Externe factoren

In de literatuurstudie wordt bekeken of externe factoren te onderscheiden zijn die kunnen bijdragen aan het verminderen van de vraag naar parkeergelegenheid. Externe factoren zijn factoren die niet direct betrekking hebben tot parkeren of parkeerbeleid, maar wel invloed hebben op de vraag naar parkeervoorzieningen.

8.1.1. Goedkoper of gratis ov

De eerste externe factor is het aanbieden van goedkoper of gratis openbaar vervoer voor verplaatsingen van het thuisadres naar de campussen. Het aanbieden van gratis openbaar vervoer wordt ingezet als maatregel om een modal shift te bewerkstelligen.

Onderzoek van De Haas et al. (2022) laat zien dat het verlagen van de ov-tarieven in Nederland voor jongeren jonger dan 25 jaar met 40%, afhankelijk van de vervoerwijze, een toename van 4% tot 7% in het aantal afgelegde kilometers teweeg zou brengen en daarbij voor een afname van het aantal afgelegde kilometers per auto, fiets of te voet van 0,1% tot 0,4% zou zorgen. De substitutie voor autobestuurders is het kleinst (0,1%), terwijl deze voor fietsers het hoogst is (0,4%). De substitutie van autoritten door de verlaging van de tarieven is dus beperkt, terwijl de CO₂-uitstoot met 0,02 Mton toeneemt. Volgens het onderzoek leiden pullmaatregelen er niet alleen toe dat automobilisten overstappen op het ov, maar vooral ook tot nieuwe verplaatsingen (die zonder de betreffende pullmaatregel niet waren gemaakt) en tot substitutie van actieve modi.

Gaus et al. (2023) deden onderzoek naar de effecten van het Duitse 9-Euro-Ticket op dagelijkse mobiliteit. Met het 9-Euro-Ticket kon in de zomer van 2022 voor een bedrag van €9,00 per maand gebruik gemaakt worden van al het regionale Duitse ov. De invoering van het ticket zorgde niet voor een modal shift van auto naar ov, maar ontlastte vooral de personen die al van het ov gebruik maakten en in het bijzonder huishoudens met een laag inkomen en personen jonger dan dertig jaar. Goedkope mobiliteitsaanbiedingen leiden volgens het onderzoek niet tot een modal shift voor dagelijkse mobiliteit. Bij het 9-Euro-Ticket werd dit effect versterkt doordat het ticket slechts voor een beperkte periode beschikbaar was. Het onderzoek geeft ook aan dat het de vraag blijft of het Deutschlandticket, de opvolger van het 9-Euro-Ticket, tot een noemenswaardige modal shift naar het ov zal leiden. Als redenen hiervoor worden gegeven dat de kostprijs door veel mensen

als te hoog wordt gezien en dat de lagere vervoersopbrengsten de investeringsruimte voor het ov verkleinen.

Cats et al. (2016) deden onderzoek naar de effecten van gratis ov in Tallinn. Het onderzoek laat zien dat een modal shift van auto naar ov is bereikt. Tegelijkertijd brengt het gratis ov een afname van 40% in het aantal verplaatsingen te voet, terwijl de gemiddelde afstand die te voet wordt afgelegd ongewijzigd blijft. Het aandeel autogebruikers nam met 5% af, terwijl het aantal voertuigkilometers toenam met 31% door een toename van de dagelijkse reisafstand van 7,98 naar 9,07 km per persoon. De modal shift van auto naar ov ging in Tallinn gepaard met een ongewenste verschuiving van lopen naar ov en een toename van het autoverkeer.

8.1.2. Stimuleren carpoolen

De tweede externe factor is het stimuleren van carpoolen. Door personeelsleden en studenten zo veel mogelijk gezamenlijk naar de campussen te laten reizen wordt de bezetting per voertuig verhoogd. Bij een gelijkblijvend aantal studenten en personeelsleden zijn dan minder parkeerplaatsen nodig.

Kaplowitz & Slabosky (2018) deden onderzoek naar de mogelijkheden om meer medewerkers van de universiteit van Michigan te laten carpoolen. In een enquête gehouden onder het personeel in 2009 werd gevraagd naar invloed van het verhogen van de prijs van een parkeervergunning op de interesse om te carpoolen. 9,4% van de respondenten die minstens drie dagen per week alleen naar de campus reden gaven aan dat de respondenten in het geval van een prijsverhoging van \$495 naar \$800 'zeer waarschijnlijk' zouden carpoolen. In een in 2012 gehouden enquête kwam naar voren dat het verhogen van het aantal dagen waarop houders van één carpoolvergunning met meerdere voertuigen naar de campus mogen reizen van een dag per maand naar twee dagen per maand de belangstelling van carpoolen aanzienlijk zou vergroten; Het percentage personen dat aangaf 'zeer geïnteresseerd' te zijn steeg van 3,9% bij één toestemmingsdag naar 8,5% bij twee toestemmingsdagen.

Del Carmen Rey-Merchan et al. (2022) deden onderzoek naar de incentives en barrières voor carpooling onder docenten. Op basis van de verkregen resultaten wordt geconcludeerd dat de barrières voor carpoolen zwaarder wegen dan de incentives. De besparing van brandstofkosten wordt als belangrijkste incentive genoemd, hoewel dit afneemt naar mate de verplaatsingen korter worden omdat de besparing te klein wordt. De vrouwelijke panelleden gaven aan dat het geslacht van collega's waarmee wordt gecarpoold meer relevant is dan de mannelijke panelleden. Deze barrière kan verkleind worden door bepaalde carpoolvoertuigen alleen voor vrouwen aan te bieden. Tenslotte wordt genoemd dat het vergroten van de schaal van een carpoolproject barrières zoals extra reistijd en het reizen naar specifieke meeting points weg kan nemen omdat het aantal combinaties van gebruikers groter wordt.

8.1.3. Conclusie

Op basis van de twee onderzochte externe factoren blijkt dat het aanbieden van goedkoper of gratis openbaar vervoer in de drie bekeken onderzoeken negatieve effecten met zich meebrengt. Zo genereert goedkoper of gratis ov meer nieuwe mobiliteit dan substitutie van autoritten. Hierdoor zijn maatregelen op dit gebied beperkt effectief. Op het gebied van carpools blijkt dat de ondervraagde docenten carpools overwegen wanneer kosten voor parkeren verhoogd worden en wanneer barrières die het carpoolen onaantrekkelijker maken worden weggenomen.

8.2. Praktijkvoorbeelden parkeerbeleid

In deze paragraaf wordt bekeken welke praktijkvoorbeelden in het buitenland zijn toegepast op het gebied van parkeerbeleid. Er wordt gekeken naar de gevolgen van het niet toepassen van een parkeerbeleid en naar de effecten van het implementeren van een nieuw parkeerbeleid op campussen.

Crotti, Grechi en Maggi (2022) onderzochten de gebruiken van studenten en personeelsleden van de universiteit van Varese. Deze middelgrote universiteit in noordwest-Italië is gelegen in perifeer gebied, ver weg van trein- en busstations. De resultaten van het uitgevoerde onderzoek bevestigen dat autoafhankelijkheid en de gewoonte om alleen naar de campus te reizen de overhand hebben op perifere campussen.

Dell'Olio et al. (2019) deden onderzoek naar een methodologie voor het implementeren van parkeer- en mobiliteitsbeleid op universiteitscampussen. Deze methodologie is in een casestudy toegepast op een universiteitscampus in Noord-Spanje. Het toegepaste model laat zien dat de optimale prijs voor parkeren €1,83 is. Bij een cruising time (de tijd die nodig is om buiten de campus een parkeerplaats te vinden) van minder dan 15 minuten is de parkeerplaats op de campus dan optimaal gevuld. Daarnaast laat het onderzoek zien dat de daling van de kans dat gekozen wordt voor parkeren op de campus bij het verhogen van het parkeertarief veel groter is dan die voor het verhogen van het bustarief of voor het tarief van deelfietsen. De financiële baten van het invoeren van parkeertarieven zouden vervolgens geïnvesteerd kunnen worden in duurzame mobiliteit.

Yan, Levine en Marans (2019) ontwikkelden een model voor parkeerlocatie- en modaliteitskeuze op basis van pendelaars naar de Universiteit van Michigan. Met een gewogen gemiddelde prijselasticiteit van -0,78 heeft parkeren hier een fors hogere prijselasticiteit dan de -0,3 die volgens de onderzoekers vaak in studies gerapporteerd wordt. De onderzoekers verklaren dit doordat woon-werkverplaatsingen gevoeliger zijn voor veranderingen in prijs dan incidentele, kortere verplaatsingen. De studie laat ook zien dat gebruikers gevoeliger waren voor de natransporttijd dan de zoektijd. Ook liet de studie zien dat pendelaars op nieuw parkeerbeleid reageren door een andere parkeerlocatie te zoeken in plaats van het wisselen van modaliteit. Dit wordt verklaard door de lage autokosten, waardoor de auto alsnog aantrekkelijker is dan de (gratis) bus vanwege de reistijdwinst.

Barata, Cruz en Ferreira (2011) onderzochten het parkeerprobleem op de campus van de universiteit van Coimbra (UC). Een conclusie was dat het onderprijzen van parkeergelegenheid ervoor zorgt dat de parkeergelegenheid overvraagd wordt. Door parkeren niet meer te subsidiëren (in dit geval door de werkelijke kosten van parkeren niet door te berekenen aan de eindgebruiker) kan de grond die momenteel voor parkeren wordt gebruikt herbestemd worden voor andere gebruiksvormen die mogelijk meer opleveren.

Riggs & Kuo (2015) deden onderzoek naar de mogelijkheden van een marketingaanpak waarin op specifieke pendelaars afgestemde reisinformatie wordt verstrekt. De studie laat zien dat de aanpak heeft geleid tot gedragsverandering bij pendelaars. Tegelijkertijd laat het onderzoek zien dat een dergelijke aanpak tijds- en arbeidsintensief is. De onderzoekers concluderen dat de aanpak met persoonlijke reisinformatie een belangrijk onderdeel kan zijn van een marketingprogramma, maar dat het niet de drijfveer van een marketingprogramma moet zijn.

Op basis van de bekeken best practices kan geconcludeerd worden dat het beprijzen van parkeren noodzaak is om de vraag naar parkeergelegenheid te reguleren. Ook wordt het waterbedeffect, waarbij in plaats van het wisselen van modaliteit een nieuwe parkeerlocatie wordt gezocht bij het verhogen van parkeertarieven genoemd. In die zin zijn de best practices het best toepasbaar op de campus Diepenbeek omdat daar op dit moment geen parkeerbepalingen gelden.

8.3. Parkeerbeleid andere universiteitscampussen

Om te bekijken hoe andere universiteiten het parkeerbeleid inrichten, wordt bekeken hoe universiteiten met een vergelijkbare campus (perifere campus) het parkeerbeleid inrichten. Er wordt hierbij getracht een vergelijking te maken met de campus Diepenbeek. Voor een vergelijking met de campus Hasselt (die eerder randstedelijk is) wordt gekeken naar enkele andere vergelijkbare campussen. Voor beide campussen zijn zeven universiteitscampussen in West-Europa geselecteerd die qua ligging vergelijkbaar zijn en een vorm van parkeerbeleid hanteren.

8.3.1. Vergelijkbaar met campus Diepenbeek

Erasmus Universiteit Rotterdam

De Erasmus Universiteit in Rotterdam (verder: EUR) hanteert voor medewerkers en studenten van post-initiële- en commerciële opleidingen een vast tarief van €2,50 respectievelijk €3,50 per dag. Voltijdsstudenten betalen een hoger tarief van €1,50 per uur met een maximum van €10,00 per dag. Ook kunnen organisatie-onderdelen van de EUR uitrijkaarten kopen voor €3,50 per stuk om uit te delen aan gasten (Erasmus University Rotterdam, z.d.).

Naast het parkeren op de campus zelf is het mogelijk om gebruik te maken van de P+R-locatie 'Kralingse Zoom' die op ongeveer 10 minuten wandelafstand (750 meter) van de universiteitscampus ligt. Wanneer een retourreis met het openbaar vervoer gemaakt wordt kan hier gratis geparkeerd worden, anders geldt het

reguliere tarief van €0,50 per 14 minuten (met een maximum van €21,00 per dag) (Gemeente Rotterdam, z.d.).

Universiteit van Amsterdam

De Universiteit van Amsterdam (verder: UvA) heeft enkel op de onderwijslocatie Science Park over een parkeerterrein. Op de andere locaties (die overigens niet perifeer zijn en daarom beter vergelijkbaar met de campus Hasselt) geldt dat gebruik gemaakt wordt van de openbare parkeerplekken in de directe omgeving. De UvA ziet bereikbaarheid per auto slechts als een beperkte aanvulling op het uitgangspunt dat alle gebouwen goed bereikbaar zijn per fiets en OV (Universiteit van Amsterdam, z.d.). Op het Science Park geldt vanaf 1 februari 2024 overdag een parkeertarief van €5,00 per uur met een maximum van €38,00 per dag (Gemeente Amsterdam, z.d.).

Universiteit Utrecht – Science Park

Het Science Park van de Universiteit Utrecht (verder: UU) heeft enkele parkeerterreinen waar studenten tegen dezelfde tarieven als bezoekers kunnen parkeren. Het parkeertarief is zowel bij de parkeergarages van de UU als het UMC Utrecht €0,90 per dertig minuten met een maximum van €18,00 per dag, waarbij het UMC Utrecht ook de mogelijkheid biedt om een weekkaart aan te schaffen voor €30,00 per week (Universiteit Utrecht, z.d.). Voor de nabijgelegen P+R Utrecht Science Park geldt een parkeertarief van €6,00 per vierentwintig uur, waarbij een ov-dagkaart voor vijf personen inbegrepen is (UMC Utrecht, z.d.).

Université de Luxembourg – Campus Belval

De campus Belval van de universiteit Luxemburg bevindt zich op achttien kilometer afstand van Luxemburg-Stad. Op de campus zijn meerdere parkeerterreinen en -garages beschikbaar, waarbij door de universiteit P+R Belval Université (die net buiten het campusterrein gelegen is) expliciet genoemd wordt. De tarieven voor deze P+R zijn doordeweeks overdag (van 06:00 tot 19:00) €0,60 per dertig minuten met een maximum van €15,00 per dag en €60,00 per week. Voor €85,00 per maand kan een abonnement worden afgesloten (CFL, z.d.). Voor studenten met een handicap is een abonnement voor een parkeergarage op het campusterrein beschikbaar voor €60,00 (Université de Luxembourg, z.d.). Het is niet bekend of voor personeel voordeligere tarieven beschikbaar zijn.

Università Vita-Salute San Raffaele Milano

De universiteit Vita-Salute San Raffaele hanteert een parkeerbeleid waar studenten tegen een gereduceerd tarief maand- en jaarkaarten kunnen aankopen. Een regulier dagticket voor deze parkeerplaats kost €5,00. Een maandkaart kost €35,00 en een jaarkaart kost €350,00. Een andere parkeerplaats in de buurt van de universiteit biedt parkeerplaatsen aan voor €1,00 per uur en €10,00 per dag. Abonnementen zijn beschikbaar voor €60,00 per maand, €157,95 per kwartaal of €600,00 per jaar (Università Vita-Salute San Raffaele, z.d.). Het parkeerbeleid dat gehanteerd wordt voor personeel is onbekend.

Technische universiteit Eindhoven

De TU Eindhoven hanteert een parkeerbeleid waarbij personeel en studenten voor €2,00 per dag gebruik kunnen maken van de parkeervoorzieningen op de campus. Personeel en studenten van derde partijen betalen €3,50 per dag. Bezoekers betalen €0,50 per kwartier met een maximum van €7,50 per dag. Faculteiten kunnen daarnaast uitrijkaarten aanschaffen voor bezoeker voor een bedrag van €7,50 per stuk (Eindhoven University of Technology, 2020).

Technische universiteit Delft

De TU Delft hanteert een parkeerbeleid waarbij studenten en personeel de eerste achtenveertig uur aaneengesloten gratis mogen parkeren. Na deze termijn geldt het reguliere parkeertarief van €2,00 per uur, met een maximum van €10,00 per dag. Bezoekers betalen van maandag tot vrijdag van 08:00 tot 18:00 het reguliere tarief. Uitrijkaarten worden alleen verstrekt aan bezoekers die aangewezen zijn op de auto (bijvoorbeeld doordat zij slecht ter been zijn of veel/zware spullen moeten vervoeren) of als de bezoeker geen redelijk vervoersalternatief heeft. Concreet betekent dit een Vf-factor van 1,5 of hoger ten opzichte van de fiets of het openbaar vervoer (TU Delft, z.d.).

Conclusie

Na de analyse van zeven universiteitscampussen valt op dat vier van de zeven universiteiten geen abonnementen verstrekken aan personeel of studenten, maar enkel dagkaarten aanbieden of het reguliere parkeertarief rekenen. De universiteiten die voor studenten en personeel een dagtarief aanbieden dat goedkoper is dan het reguliere uurtarief rekenen een tarief tussen de €2,50 en €5,00 per dag. De tarieven voor maandkaarten variëren van €35,00 tot €85,00. Drie van de zeven universiteiten rekenen aan voltijdsstudenten het reguliere parkeertarief, waardoor de parkeerkosten (bij dagelijks gebruik van de parkeervoorzieningen) oplopen tot €855,00 per maand (bij de Universiteit van Amsterdam).

8.3.2. Vergelijkbaar met campus Hasselt

Avans Noord-Brabant

Avans is een hogeschool met zeventien locaties in de Brabantse steden Breda, Den Bosch, Roosendaal en Tilburg. Voor de meeste locaties geldt vaak het parkeerbeleid dat parkeren op eigen terrein tot 17:00 alleen is toegestaan voor medewerkers en studenten met een ondersteuningsbehoefte. Daarna kunnen ook deeltijd- en duaalstudenten gebruik maken van de parking. Voltijdsstudenten zonder ondersteuningsbehoefte hebben dus geen toegang tot parkeren op eigen terrein van Avans. Twee locaties kennen geen parkeerbepalingen en twee locaties bieden slechts zeer beperkte of geen parkeermogelijkheden aan (Avans hogeschool, z.d.).

Universität zu Köln

De universiteit Keulen hanteert een parkeerbeleid waarbij de studenten en medewerkers tegen een vast maandelijks bedrag gebruik kunnen maken van de parkeerplaatsen bij de universiteit. Voor studenten geldt een vast bedrag van

€15,00 per maand, voor medewerkers geldt, afhankelijk van het bruto maandloon, een bedrag tussen de €10,00 en €32,50 per maand. Voor medewerkers die een ov-kaart van de universiteit gebruiken zijn parkeerbundels beschikbaar voor €20,00, waarmee op tien dagen geparkeerd mag worden (Universität zu Köln, 2021).

Universität Zürich

De universiteit Zürich hanteert een parkeerbeleid waarbij medewerkers en studenten een maandelijks abonnementsgeld betalen. De tarieven voor de locaties die qua ligging vergelijkbaar zijn met die van de campus Hasselt variëren van 150 tot 350 CHF (€158,93 tot €370,83, wisselkoers 18 januari 2024), afhankelijk van de locatie en de keuze voor een onpersoonlijke of persoonlijke parkeerplaats (Universität Zürich, z.d.-b). Daarnaast zijn voor enkele locaties uur-, dag- of weekkaarten beschikbaar. De prijs voor de uurkaarten is CHF 1,50 (€1,59). De dagkaarten kosten 150,00 CHF (€158,93) per twaalf, wat neerkomt op een prijs van CHF 12,50 (€13,24) per dag. De weekkaarten kosten CHF 45,00 (€47,68) per stuk. Voor andere locaties kan voor incidenteel gebruik betaald worden via de reguliere parkeermeters of betaalautomaten, waarvan de tarieven niet vermeld worden (Universität Zürich, z.d.-a).

Universität Salzburg

De universiteit Salzburg hanteert een parkeerbeleid waarbij personeel, studenten met een gehandicaptenparkeerkaart en personen die in opdracht van de universiteit werken (bijvoorbeeld gastdocenten) een abonnement bij de universiteit kunnen afsluiten voor de parkeerterreinen in beheer van de universiteit. Andere personen kunnen een parkeerabonnement afsluiten indien er nog plek beschikbaar is en er daarvoor geldige redenen zijn. Voor de verdeling van de parkeerplaatsen zijn enkele criteria opgesteld:

- Noodzakelijkheid om het voertuig te gebruiken voor de uitoefening van werkzaamheden aan de universiteit;
- Afstand tussen woon- en werklocatie en de mogelijkheid voor gebruik van het ov;
- Gezondheidsbeperkingen;
- Persoonlijke/familiale redenen;
- Carpoolers.

De vergunning wordt verleend voor een periode van drie jaar. Het parkeren op parkeerterreinen van de universiteit is betalend, maar het geldende parkeertarief is onbekend (Paris Lodron Universität Salzburg, 2021).

University of Galway

De university of Galway hanteert een parkeerbeleid waarbij zowel studenten als personeel een parkeervergunning aan kunnen vragen. Voor studenten geldt een tarief van €50,00 en voor personeel geldt een tarief van €55,00. Houders van een gehandicaptenparkeerkaart mogen gratis gebruik maken van de gehandicaptenparkeerplaatsen op het universiteitsterrein. Personen die tijdelijk aanspraak willen maken op het gebruik van gehandicaptenparkeerplaatsen kunnen

hiervoor een vergunning aanvragen via de universiteit. Als deze wordt toegekend kunnen ook deze personen gratis gebruik maken van de gehandicaptenparkeerplaatsen. Het reguliere uurtarief is €1,50 met een maximum van €10,00 per dag (behalve op de P&R-locatie, waar een tarief van €1,00 per uur met een maximum €6,00 per dag geldt). Het betaald parkeren geldt van maandag tot en met vrijdag van 08:30 tot 17:30 (University of Galway, z.d.).

University of Aberdeen

De universiteit van Aberdeen faciliteert op twee locaties parkeervoorzieningen. Het is mogelijk om een jaarabonnement af te sluiten en om per dag te betalen. Personeel betaalt £18,33 (€21,37, wisselkoers 19 januari 2024) per maand. De abonnementskosten worden ingehouden op het salaris. Studenten betalen £264,00 (€307,77) per jaar, waarbij een korting van 25% geldt wanneer het abonnement ten laatste in juni in het uitgiftejaar geretourneerd wordt. De universiteit stelt vijftig parkeerplaatsen beschikbaar aan studenten. De eerste vijftig studenten die aan de voorwaarden voldoen krijgen een vergunning toegewezen. Het reguliere dagtarief is £1,20 (€1,40) per dag. Bezoekers parkeren gratis op voorwaarde dat zij worden aangemeld door een personeelslid. Ook houders van een gehandicaptenparkeerkaart kunnen gratis parkeren (University of Aberdeen, z.d.).

Université catholique de Louvain

De universiteit in Louvain-la-Neuve hanteert een parkeerbeleid waarbij medewerkers en studenten een abonnement af kunnen sluiten voor de parkeerplaatsen in het centrum. Een jaarabonnement kost €25,00 per jaar in de zones A2 en A3, €190,00 in de zone A1 (of €47,50 per kwartaal en €95,00 per half jaar) en €600,00 in de parking 'Charlemagne' (of €150,00 per kwartaal en €300,00 per semester). De parkeerplaatsen die verder buiten het centrum liggen zijn gratis te gebruiken voor studenten en personeel (Université catholique de Louvain, z.d.).

Conclusie

De zeven bekeken onderwijsinstellingen hanteren elk een verschillend parkeerbeleid. Vijf van de zeven universiteiten geven maand- en/of jaarabonnementen uit aan studenten en/of personeel, waarbij de tarieven verschillen van €25,00 per jaar tot €370,83 per maand. Bij een van de onderwijsinstellingen was hiernaast het beschikbare aanbod voor studenten met vijftig parkeervergunningen zeer beperkt. Twee onderwijsinstellingen hanteren een beleid waarbij alleen personeel en studenten met een ondersteuningsbehoefte (deels onder voorwaarden) toegang krijgen tot de parkeervoorzieningen van de onderwijsinstelling. Slechts op twee locaties van een van de bekeken onderwijsinstellingen gelden geen parkeerbeperkingen.

8.4. Effecten parkeerbeleid

Alle veertien onderwijsinstellingen die in paragraaf 9.3. geanalyseerd zijn, hebben per mail enkele vragen ontvangen om op die manier de effecten van het parkeerbeleid op deze onderwijscampussen te kunnen onderzoeken. De mail die naar de verschillende universiteiten is gestuurd is bijgevoegd als Bijlage 2 (zowel

de Nederlandse mail als de Engelse vertaling). Van zeven van de veertien onderwijsinstellingen is een antwoord ontvangen. De volledige beantwoording van de onderwijsinstellingen is bijgevoegd als Bijlage 3.

8.4.1. Looptijd parkeerbeleid

Allereerst zijn de onderwijsinstellingen gevraagd naar de invoeringsdatum van hun parkeerbeleid. Twee onderwijsinstellingen geven aan een parkeerbeleid te voeren sinds de jaren '80 of '90. Drie onderwijsinstellingen hebben een parkeerbeleid ingevoerd tussen 2000 en 2009, één onderwijsinstelling in 2015 en één onderwijsinstelling in 2023.

8.4.2. Beweegredenen invoering parkeerbeleid

Daarna zijn de onderwijsinstellingen gevraagd naar de beweegredenen om een vorm van parkeerbeleid in te voeren. De meeste onderwijsinstellingen hebben meerdere redenen gegeven voor het invoeren van een parkeerbeleid. Een onderwijsinstelling noemt als reden dat om belastingtechnische redenen is gekozen voor een parkeerbeleid (omdat gratis parkeren als loon in natura gezien wordt). Een onderwijsinstelling noemt het verzekeren van de veiligheid van de parkeerplaatsen als reden. Een onderwijsinstelling noemt het prioriteren van de beschikbare parkeerruimte voor de groepen die dit het meest nodig hebben als reden. Een onderwijsinstelling geeft het voorkomen van wild parkeren op het universiteitsterrein als reden. Twee onderwijsinstellingen geven aan dat het parkeerbeleid werd ingevoerd om een inkomstenstroom te genereren. Twee onderwijsinstellingen noemen het voorkomen van oneigenlijk gebruik (bijvoorbeeld door dagjesmensen of treinreizigers) als reden. Drie onderwijsinstellingen noemen het reguleren van autogebruik als reden. Een universiteit heeft deze vraag niet beantwoord.

8.4.3. Laatste aanpassingen aan het parkeerbeleid

Verder zijn de onderwijsinstellingen gevraagd wanneer voor het laatst wijzigingen aan het parkeerbeleid zijn gedaan en wat het doel van deze aanpassingen was. Twee onderwijsinstellingen geven aan dat het parkeerbeleid sinds de invoering ervan niet is gewijzigd. Een onderwijsinstelling geeft aan enkele wijzigingen te hebben aangebracht waardoor de vergunningen gedigitaliseerd konden worden. Een onderwijsinstelling geeft aan dat het parkeerbeleid zodanig is aangepast waardoor nu op 'first come first serve'-basis of met wachtlijsten gewerkt wordt. Een onderwijsinstelling geeft aan op dit moment bezig te zijn met een wijziging in het beleid waardoor ook medewerkers moeten gaan betalen voor het parkeren. Van twee onderwijsinstellingen is geen antwoord ontvangen.

8.4.4. Effecten parkeerbeleid

Ook zijn de onderwijsinstellingen gevraagd naar de effecten van het voeren van parkeerbeleid.

De eerste onderwijsinstelling heeft deze vraag als volgt beantwoord:

- De onderwijsinstelling heeft in haar modal split een autogebruik dat 50% lager ligt dan de modal split voor de hele stad.

- De onderwijsinstelling heeft 650 parkeerplaatsen waarvoor 1200 vergunningen zijn uitgegeven, zonder dat er klachten zijn over een tekort aan parkeerplaatsen. Er is eerder sprake van een overcapaciteit aan parkeerplaatsen.
- Ook onder personeel met een parkeervergunning heeft de fiets de voorkeur als transportmiddel.

Een andere onderwijsinstelling beantwoordde de vraag als volgt:

- Voor de Coronapandemie zag de onderwijsinstelling een graduele afname in het aantal automobilisten dat alleen naar de onderwijsinstelling kwam. Door het aantal variabelen is dit niet direct toe te wijzen aan het parkeerbeleid.
- De onderwijsinstelling merkte ook een beter management van de parkeerplaatsen, een verbeterde veiligheid rondom de parkeerplaatsen en beter gedrag op parkeerplaatsen op.

Een derde onderwijsinstelling beantwoorde de vraag als volgt:

- De onderwijsinstelling heeft een wijziging aangebracht in het parkeertarief (van €0,33 naar €0,90 per 30 minuten) en de verwijderingskosten van een aangebrachte wielklem (van €25,00 naar €50,00). Dat zorgde voor een kleine afname in het aantal bezoekers, maar deze afname werd bijna een op een tenietgedaan door een stijging van het aantal parkerende medewerkers.

Een vierde en laatste onderwijsinstelling heeft de vraag als volgt beantwoord:

- Er is zowel een nieuw parkeerbeleid ingesteld als betaald parkeren ingevoerd. Het is gebleken dat het invoeren van een nieuw parkeerbeleid de bezettingsgraad verhoogde, terwijl het invoeren van betaald parkeren leidde tot een verlaging van de bezettingsgraad.

Twee onderwijsinstellingen geven aan dat er geen onderzoek is gedaan naar de effecten van het parkeerbeleid en een onderwijsinstelling heeft de vraag niet beantwoord.

8.4.5. Invloed van externe factoren

Tenslotte zijn de onderwijsinstellingen gevraagd of externe factoren (zoals goedkoper/gratis ov, het stimuleren van carpooling en het faciliteren van huisvesting op de campus) hebben bijgedragen aan het invoeren van parkeerbeleid of het nemen van extra maatregelen op het gebied van parkeerbeleid.

Twee onderwijsinstellingen geven aan dat externe factoren niet hebben bijgedragen aan het parkeerbeleid. Een onderwijsinstelling geeft aan dat een combinatie van chaotisch wegbeheer en onaantrekkelijke busdiensten, de fiets de meest pragmatische keuze maakt. De andere onderwijsinstelling geeft aan dat er wel gesproken wordt over het meer faciliteren van deelmobiliteit om zo het OV te kunnen faciliteren tijdens de hyperspits. Een onderwijsinstelling geeft aan dat de

grote parkeerdruk zorgt voor meer onderhoud waarvan de kosten sowieso al gestegen waren. De onderwijsinstelling geeft ook aan dat het milieu een rol speelt.

Twee onderwijsinstellingen geven aan dat er verschillende maatregelen, zoals fietsworkshops, kortingsacties, faciliteiten voor fietsers en deelmobiliteitsopties zijn aangeboden. Een onderwijsinstelling geeft aan dat deze services hebben bijgedragen aan gedragsverandering maar dat de invloed van de individuele maatregelen niet bepaald kan worden. De andere onderwijsinstelling noemt geen effecten van deze externe factoren. Van twee onderwijsinstellingen is op deze vraag geen antwoord ontvangen.

8.4.6. Conclusie

Uit de ontvangen reacties van de verschillende onderwijsinstellingen kan geconcludeerd worden dat de redenen om een parkeerbeleid in te voeren zeer verschillend zijn. De meeste redenen voor het invoeren van het parkeerbeleid worden slechts een of twee keer genoemd. De reden die het vaakst genoemd wordt is het reguleren van autogebruik op de campussen. In Tabel 5 is de frequentie per genoemde reden weergegeven.

Tabel 5 Redenen invoeren parkeerbeleid

Reden invoering	Frequentie
Belastingtechnische redenen	1x
Verzekeren van veiligheid parkeerruimte	1x
Prioriteren van parkeerruimte voor doelgroepen	1x
Voorkomen wild parkeren	1x
Genereren inkomstenstroom	2x
Voorkomen oneigenlijk gebruik	2x
Reguleren autogebruik	3x

De effecten van het parkeerbeleid zijn ook verschillend. Een universiteit geeft aan een aanzienlijk lager aandeel auto in de modal split te zien dan het stedelijk gemiddelde. Dezelfde onderwijsinstelling geeft aan een overcapaciteit aan parkeervoorzieningen te hebben. Een andere onderwijsinstelling geeft aan dat een verhoging van parkeertarieven heeft geleid tot een daling van het aantal bezoekers, maar dat dit bijna geheel teniet werd gedaan door een toename van personeel (dat gratis parkeert). Het gaat hier om een enkele constatering, maar het laat zien dat gratis parkeren voor een relatief grote groep gebruikers het effect van het invoeren van betaald parkeren teniet kan doen. Een andere onderwijsinstelling constateerde dat het reguleren van parkeren door het invoeren van parkeerbeleid de bezettingsgraad verhoogde, terwijl het invoeren van betaald parkeren de bezettingsgraad verlaagde.

Het aantal externe factoren met een meetbare invloed is beperkt. Geen van de onderwijsinstellingen heeft expliciet aangegeven dat externe factoren hebben bijgedragen aan het invoeren van parkeerbeleid of het nemen van extra maatregelen op dit gebied.

9. Onderzoek studenten en personeel UHasselt

Studenten en personeel vallen onder de belangrijkste gebruikersgroepen van de campus Diepenbeek. Deze groepen reizen op zeer regelmatige basis en voor een langere periode naar de campus. Om te bekijken wat de houding van deze groepen ten opzichte van het invoeren van een parkeerbeleid is, is een digitale enquête afgenomen onder alle studenten en personeelsleden van UHasselt.

Van 6 tot 26 mei 2024 is een digitale enquête afgenomen bij studenten en personeel van UHasselt. In deze enquête waren voor meerdere Masterproeven die kaderen in het project Transitieanager vragen opgenomen. Bij beide groepen is de enquête in een mailbericht en via sociale media onder de aandacht gebracht. Aan UHasselt studeren 7065 studenten en zijn 1700 personeelsleden werkzaam (UHasselt, 2023b). In totaal zijn 38 volledige reacties van studenten en 53 volledige reacties van personeel ontvangen. Hierdoor is de responsgraad onder studenten 0,54% en onder personeel 3,12%. Dit betreffen zowel studenten en personeel van campus Diepenbeek als campus Hasselt. De responsgraad is dermate laag dat op deze enquête geen kwantitatieve analyse uitgevoerd kan worden. Daarom is gekozen om een kwalitatieve analyse van de onderzoeksresultaten uit te voeren. De volledige enquête is te lezen in Bijlage 4. Gezien in de enquête vragen opgenomen zijn die niet relevant zijn voor deze masterproef, maar wel voor andere masterproeven binnen het project Transitieanager, zullen niet alle enquêtevragen die in Bijlage 4 te lezen zijn in dit hoofdstuk geanalyseerd worden.

9.1. Uitkomsten

In deze paragraaf worden de uitkomsten van de enquête beschreven. De uitkomsten worden beschreven per doelgroep, namelijk personeel, kotstudenten en pendelstudenten. In alle categorieën worden alleen de resultaten meegenomen van respondenten die aangeven voornamelijk op campus Diepenbeek of evenveel op beide campussen aanwezig te zijn. Daarom is het aantal respondenten per categorie in de analyse lager dan het totaal aantal respondenten.

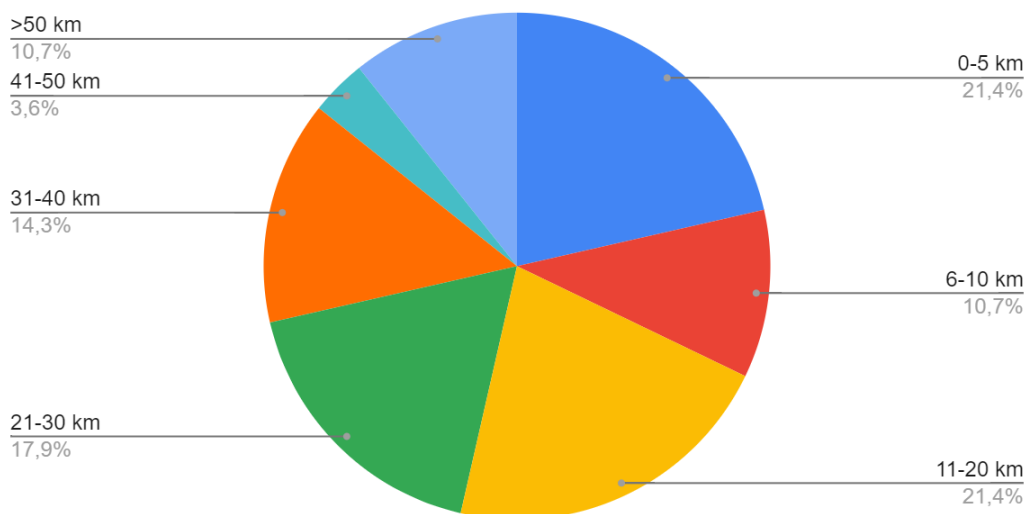
9.1.1. Personeel

Zoals in de inleiding beschreven wordt in deze data enkel de respons van personeelsleden gebruikt die aangeven vooral op campus Diepenbeek aanwezig te zijn of van personeelsleden die aangeven evenveel op beide campussen aanwezig te zijn. Daardoor is het aantal respondenten in deze analyse lager dan het eerder benoemde totale aantal respondenten.

Ritafstand

De personeelsleden zijn gevraagd om aan te geven wat de afstand van een enkele reis van het verblijfsadres naar de campus Diepenbeek is. 53,5% van de personeelsleden geeft aan een ritafstand van minder dan 20 kilometer te hebben. 14,3% van de personeelsleden geeft aan een ritafstand van meer dan 40 kilometer te hebben. In Figuur 20 is een gedetailleerdere verdeling van de ritafstanden weergegeven.

2.7 Hoeveel bedraagt de afstand van een enkele rit van uw thuisadres naar de campus? (N=28)

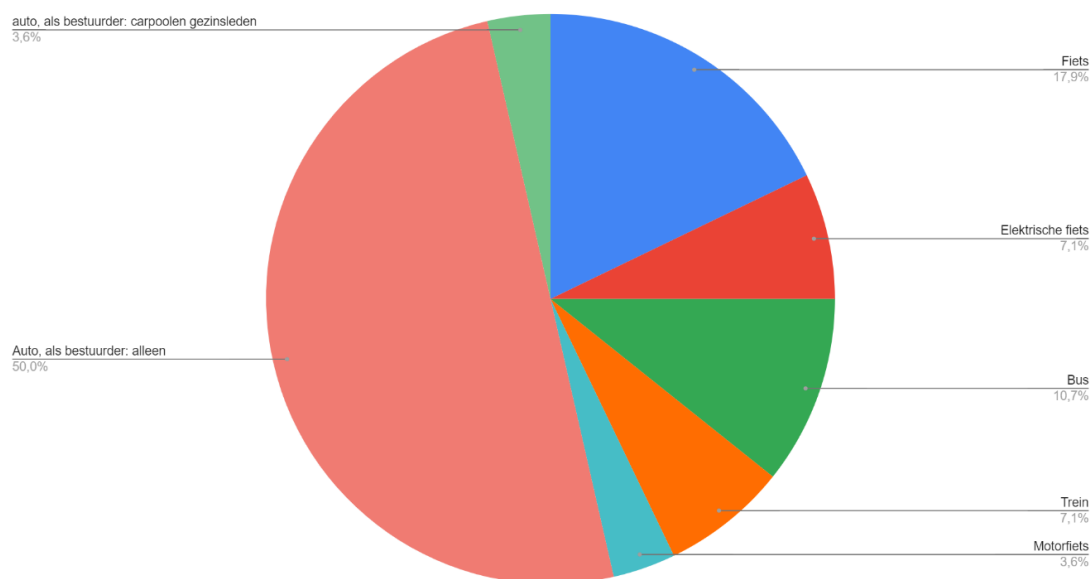


Figuur 20 Antwoorden personeelsleden op vraag ritafstand

Modaliteitskeuze

Ook is het personeel gevraagd naar het vervoersmiddel waarmee het vaakst naar de campus gereisd wordt. 53,6% van de respondenten geeft hierbij aan met de auto te komen (als bestuurder, al dan niet carpoolen met andere personen). 3,6% van de respondenten komt met de motor, 17,8% met het openbaar vervoer (trein of bus) en 25% van de respondenten geeft aan op de (elektrische) fiets te komen. In figuur 21 is een gedetailleerdere verdeling van de modaliteitskeuze weergegeven.

2.9 Met welk hoofdvervoermiddel verplaatst u zich het vaakst naar de campus? Met het vaakst wordt minstens 50% van de les- of werkdagen bedoeld. (N=28)



Figuur 21 Antwoorden personeelsleden op vraag modaliteitskeuze

Betalingsbereidheid

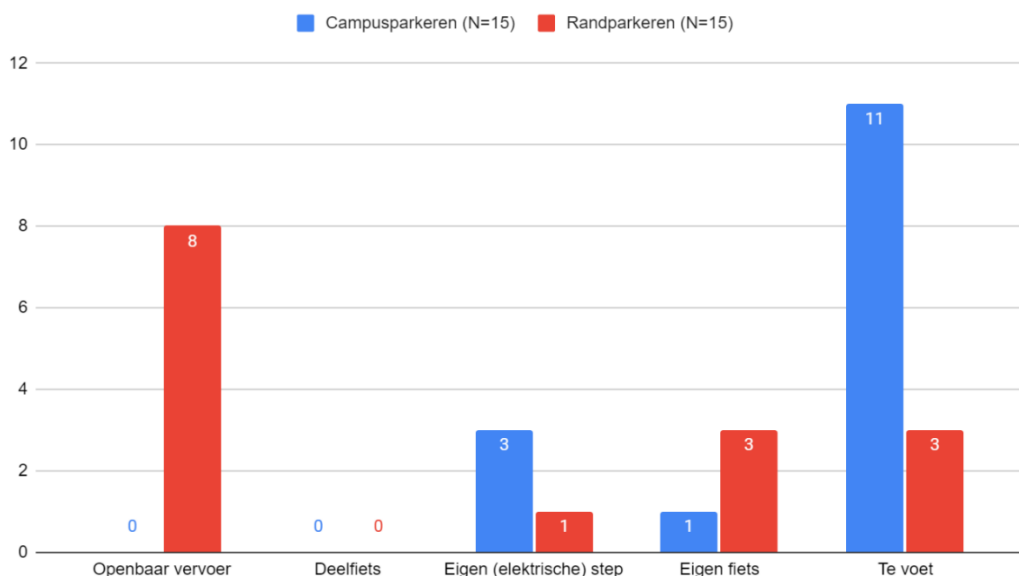
Aan de personeelsleden die bij vraag 2.9 aangaven zich met de auto naar de campus te verplaatsen is ook gevraagd welk bedrag zij zouden willen betalen voor een maandabonnement voor het parkeren op de campus. Tien van de dertien respondenten gaven aan niet te willen betalen voor het parkeren op de campus. Drie respondenten gaven aan bereid zijn om te betalen voor het parkeren. Hierbij werd één keer een bedrag van 10 euro per maand genoemd, één keer een bedrag van 20 euro genoemd en één keer een bedrag van 30 euro genoemd. Als gekeken wordt naar de korting die deze drie respondenten bij het afsluiten van een semester- of jaarabonnement aangeven blijkt dat één respondent een korting van 15% redelijk vindt, één respondent een korting van 70% redelijk vindt en één respondent een korting van 100% redelijk vindt.

Voorkeuren natransport

De personeelsleden die aangaven met de auto naar de campus te komen is ook gevraagd om de voorkeur voor een natransportmiddel van de campus- of randparking naar de eindbestemming en de acceptabel geachte natransporttijd en wachttijd op openbaar vervoer aan te geven.

Bij campusparkeren heeft het natransport te voet bij elf van de vijftien respondenten de voorkeur. Drie respondenten geven de voorkeur aan een eigen (elektrische) step en een respondent geeft de voorkeur aan een eigen fiets. Bij randparkeren kiezen 8 van de 15 respondenten voor gebruik van het openbaar vervoer. Drie respondenten kiezen voor een eigen fiets als natransportmiddel, een respondent kiest voor een eigen (elektrische) step en drie respondenten geven de voorkeur aan natransport te voet. In Figuur 22 is een vergelijking tussen de voorkeuren bij campusparkeren en randparkeren weergegeven.

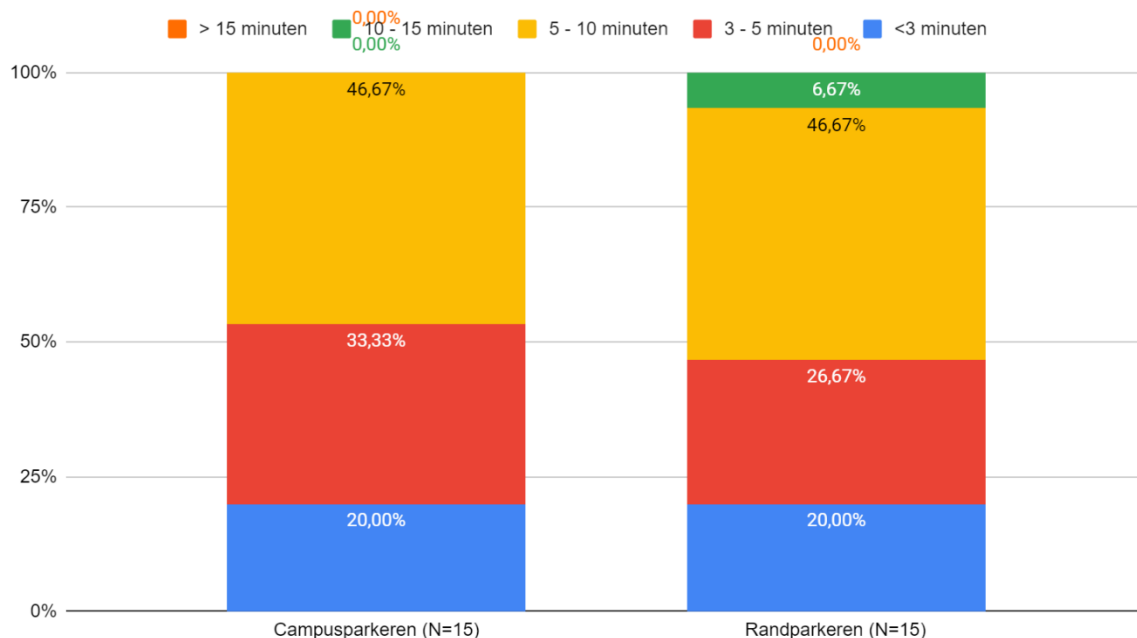
2.18/2.20 Welk vervoermiddel heeft uw voorkeur voor natransport bij ...?



Figuur 22 Antwoorden personeelsleden bij vraag natransportmiddel

Als er wordt gekeken naar de acceptabel geachte natransporttijd geeft 20,00% van de respondenten aan een natransporttijd minder dan 3 minuten acceptabel te vinden bij zowel campusparkeren als randparkeren. 33,33% van de respondenten geeft aan een natransporttijd van 3 tot 5 minuten acceptabel te vinden bij campusparkeren. Bij randparkeren is dit percentage 26,67%. Een natransporttijd van 5 tot 10 minuten wordt door 46,67% van de respondenten acceptabel gevonden bij zowel campusparkeren als randparkeren. Een natransporttijd van 10 tot 15 minuten wordt bij campusparkeren door geen van de respondenten acceptabel gevonden en bij randparkeren door 6,67% van de respondenten. Een natransporttijd van 10 tot 15 minuten wordt door geen van de respondenten acceptabel gevonden, zowel bij campusparkeren als bij randparkeren. In Figuur 23 is de acceptabel geachte natransporttijd weergegeven voor zowel campusparkeren als randparkeren.

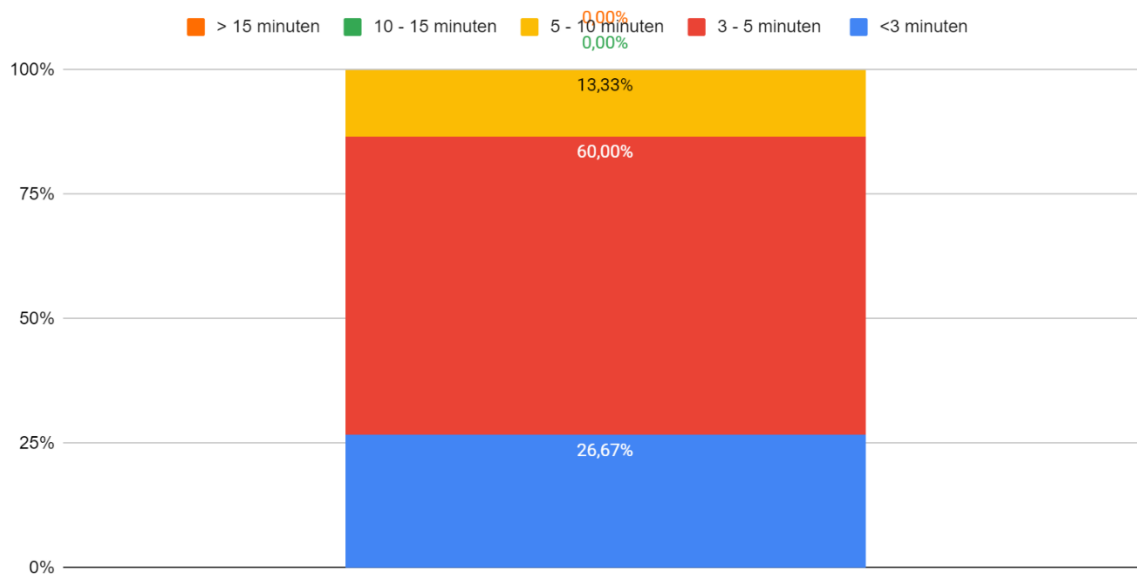
2.19/2.21 Wat is voor u de acceptabele reistijd bij campusparkeren/randparkeren?



Figuur 23 Antwoorden personeelsleden bij vraag natransporttijd

Ook is de respondenten gevraagd naar de acceptabel geachte wachttijd op openbaar vervoer bij randparkeren. 26,67% van de respondenten vindt een wachttijd van minder dan 3 minuten acceptabel. 60,00% van de respondenten geeft aan een wachttijd van 3 tot 5 minuten acceptabel te vinden. 13,33% van de respondenten geeft aan een wachttijd van 5 tot 10 minuten acceptabel te vinden. Geen van de respondenten vindt een wachttijd van langer dan 10 minuten acceptabel. In Figuur 24 is de acceptabel geachte wachttijd weergegeven.

2.22 Stel dat u zich parkeert op een gratis parkeerplaats die zich buiten Campus Diepenbeek bevindt (bv. Park H aan de Trixxo Arena) en u uw reis vervolgt met de bus. Wat is voor u dan een acceptabele wachttijd? (N=15)



Figuur 24 Antwoorden personeelsleden bij vraag wachttijd op openbaar vervoer

Bekostiging reiskosten

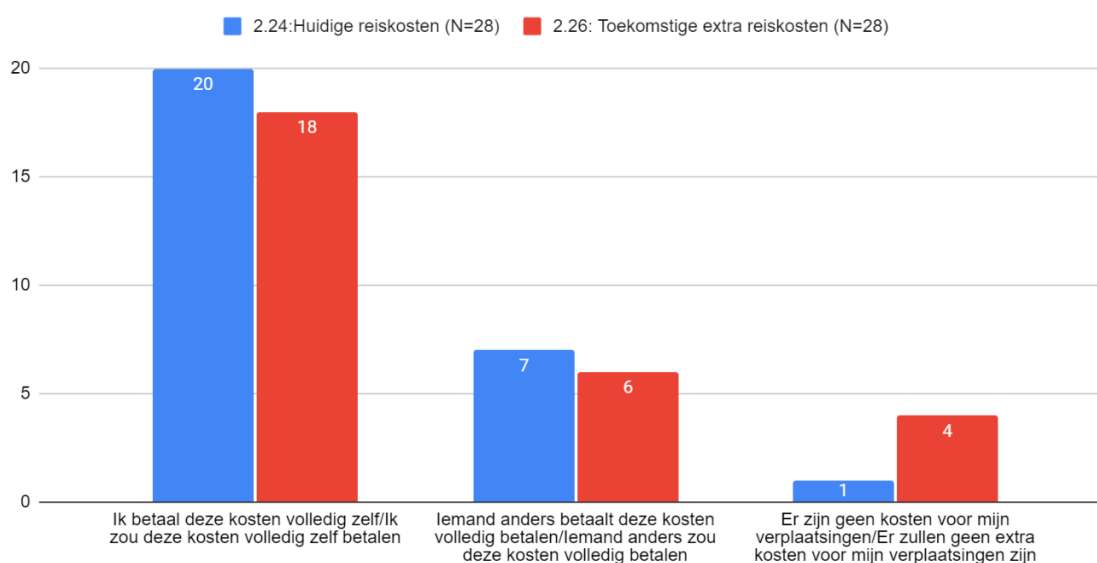
Tenslotte is de personeelsleden gevraagd om aan te geven wie de reiskosten voor de verplaatsingen van en naar de campus betaalt en wie de extra reiskosten betaalt als de reiskosten voor deze verplaatsing toenemen.

Twintig van de 28 respondenten gaven aan de reiskosten voor de verplaatsingen op dit moment zelf te betalen. Zeven van de 28 respondenten gaven aan dat iemand anders deze kosten op dit moment betaalt. Een respondent geeft aan op dit moment geen verplaatsingskosten te hebben.

Voor de toename in verplaatsingskosten gaven achttien van de 28 respondenten aan deze extra kosten in de toekomst zelf te gaan betalen. Zes van de 28 respondenten gaven aan dat deze toekomstige kosten door iemand anders betaald zullen worden en vier respondenten gaven aan dat er in de toekomst geen extra verplaatsingskosten zullen zijn. In Figuur 25 is voor beide vragen de verdeling in antwoorden weergegeven.

2.24 In welke mate draagt u zelf bij aan de reiskosten van uw verplaatsingen tussen uw verblijfadres en de campus?

2.26 Wie betaalt de extra reiskosten als de kosten voor uw verplaatsing toenemen?



Figuur 25 Antwoorden personeelsleden bij vraag bekostiging van verplaatsingskosten

Algemene opmerkingen

Aan het einde van de enquête hadden respondenten de mogelijkheid om feedback en algemene opmerkingen achter te laten. De opmerkingen die betrekking hebben tot deze masterproef worden in deze paragraaf weergegeven.

Drie personen merkten op het niet eens te zijn met het invoeren van betaald parkeren. Deze respondenten vinden het onacceptabel om te moeten betalen voor parkeren op de werkplek. Een respondent geeft zelfs aan ander werk te zoeken indien de invoering van het nieuwe parkeerbeleid tot een meerkost/extra reistijd leidt. Een respondent geeft aan in de meeste gevallen met de fiets te komen bij het invoeren van betaald parkeren, maar geeft ook aan dat als de auto toch nodig is om naar het werk te komen (bijvoorbeeld voor transport van materialen) deze kosten in rekening te gaan brengen bij UHasselt. Ook geeft een respondent aan dat het parkeerbeleid afgestemd dient te worden op de dichtheid van het ov-netwerk en dat er een andere regeling voor kotstudenten mag komen. Tenslotte geeft een respondent aan dat het belangrijk is om rekening te houden met minder mobiele werknemers en werknemers die een slechte toegang tot het ov-netwerk hebben.

Conclusie

Op basis van de enquêteresultaten valt te concluderen dat het merendeel van de respondenten zich op dit moment per auto naar de campus verplaatst. Ook blijkt dat het overgrote deel van de respondenten niet bereid is om te betalen voor parkeren op de campus. Een respondent gaf zelfs aan ander werk te zullen zoeken als betaald parkeren wordt ingevoerd. Als voorkeur voor natransport blijkt dat de meeste respondenten de voorkeur geven aan natransport te voet bij

campusparkeren en aan natransport per ov bij randparkeren. Slechts een zeer beperkt aantal respondenten geeft aan een natransporttijd van langer dan tien minuten acceptabel te vinden. Voor de wachttijd op ov bij een randparking geldt dat slechts een zeer beperkt deel van de respondenten een wachttijd van langer dan vijf minuten acceptabel vindt. De meeste respondenten geven aan de verplaatsingskosten zelf te bekostigen en dit ook bij een toename van de verplaatsingskosten te zullen doen.

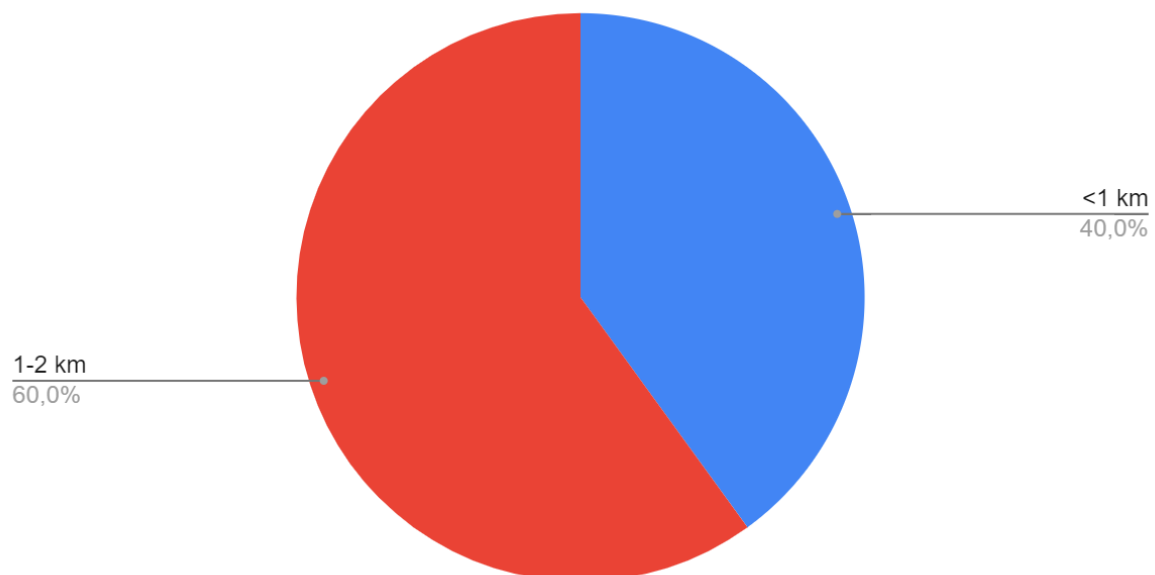
9.1.2. Kotstudenten

De tweede groep respondenten die in dit hoofdstuk behandeld wordt is de groep kotstudenten. Vanuit deze groep is slechts zeer beperkt respons ontvangen (vijf volledig ingevulde enquêtes) en daarnaast is slechts een beperkt aantal vragen aan deze groep gesteld. Volledigheidshalve is besloten om de enquêteresultaten ter informatie op te nemen in het rapport.

Ritafstand

De studenten is gevraagd om de ritafstand van het kotadres naar de campus op te geven. Twee studenten gaven aan dat de ritafstand korter dan een kilometer is. Drie studenten gaven aan dat de ritafstand tussen een en twee kilometer is. In Figuur 26 is de verdeling in ritafstand weergegeven.

2.8 Hoeveel bedraagt de afstand van een enkele rit van uw kotadres naar de campus? (N=5)



Figuur 26 Antwoorden kotstudenten op vraag ritafstand

Modaliteitskeuze

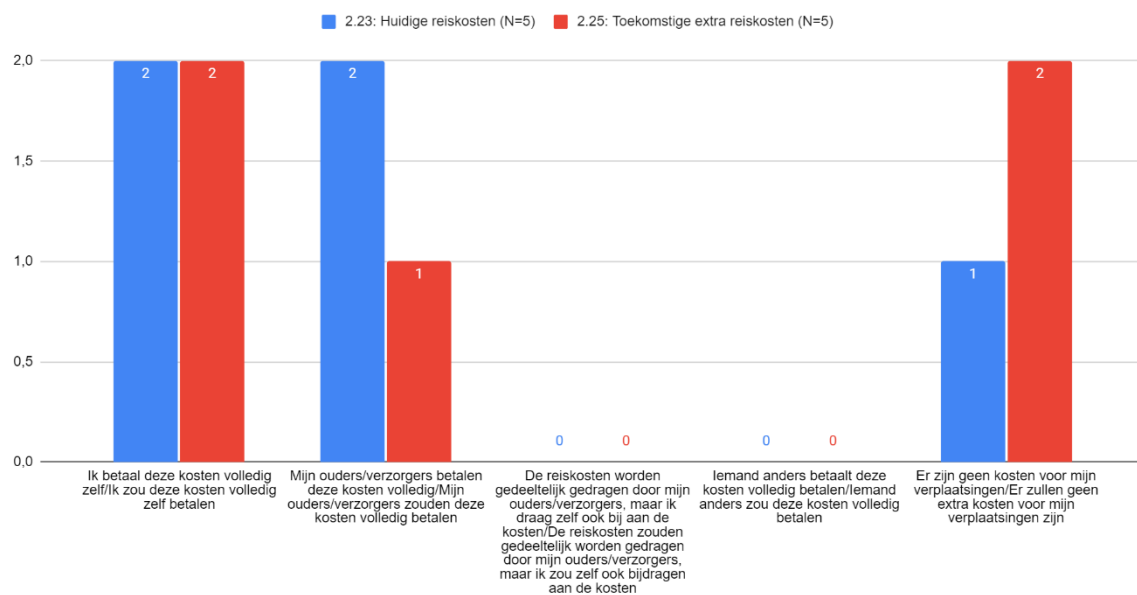
De kotstudenten is gevraagd aan te geven welk vervoersmiddel het vaakst gebruikt wordt voor de verplaatsingen naar de campus. Alle respondenten gaven aan de fiets het vaakst te gebruiken als vervoersmiddel (N=5).

Bekostiging reiskosten

Tenslotte is de kotstudenten gevraagd om aan te geven wie de reiskosten voor de verplaatsingen van en naar de campus betaalt. Twee studenten gaven aan de reiskosten zelf te betalen en dit ook in het geval van een toename van de kosten te doen. Twee studenten gaven aan dat de ouders of verzorgers de reiskosten nu betalen. Een student gaf aan dat de ouders of verzorgers de extra kosten bij een toename van de reiskosten zullen betalen. Een student gaf aan geen reiskosten te hebben en twee studenten gaven aan geen extra reiskosten te zullen hebben. In Figuur 27 is voor beide vragen de verdeling in antwoorden weergegeven.

2.23 In welke mate draagt u zelf bij aan de reiskosten van uw verplaatsingen tussen uw verblijfadres en de campus?

2.25 Wie betaalt de reiskosten als de kosten voor uw verplaatsing toenemen?



Figuur 27 Antwoorden kotstudenten bij vraag bekostiging van verplaatsingskosten

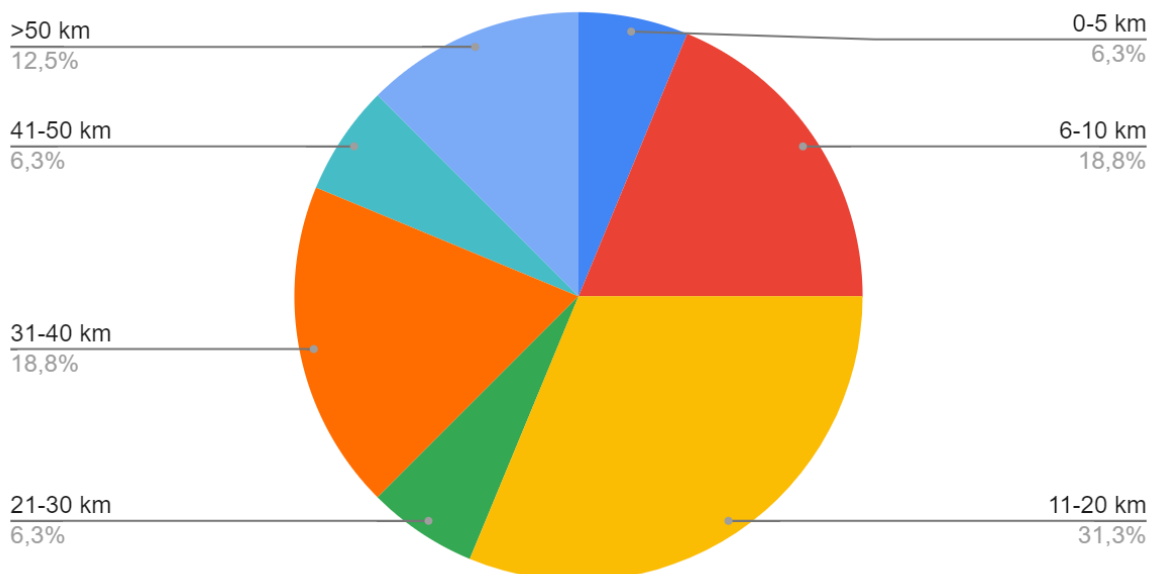
9.1.3. Pendelstudenten

De derde en laatste groep die in de enquête ondervraagd is zijn de pendelstudenten. Ook bij de pendelstudenten is de respons relatief beperkt (zestien volledig ingevulde enquêtes). Zoals in de inleiding beschreven wordt in deze data enkel de respons van pendelstudenten gebruikt die aangeven vooral op campus Diepenbeek aanwezig te zijn of van pendelstudenten die aangeven evenveel op beide campussen aanwezig te zijn. Daardoor is het aantal respondenten in deze analyse lager dan het eerder benoemde totale aantal respondenten.

Ritafstand

De pendelstudenten is gevraagd om aan te geven wat de afstand van een enkele reis van het verblijfsadres naar de campus Diepenbeek is. 56,4% van de pendelstudenten geeft aan een ritafstand van minder dan 20 kilometer te hebben. 18,8% van de pendelstudenten geeft aan een ritafstand van meer dan 40 kilometer te hebben. In Figuur 28 is een gedetailleerdere verdeling van de ritafstanden weergegeven.

2.7 Hoeveel bedraagt de afstand van een enkele rit van uw thuisadres naar de campus? (N=16)

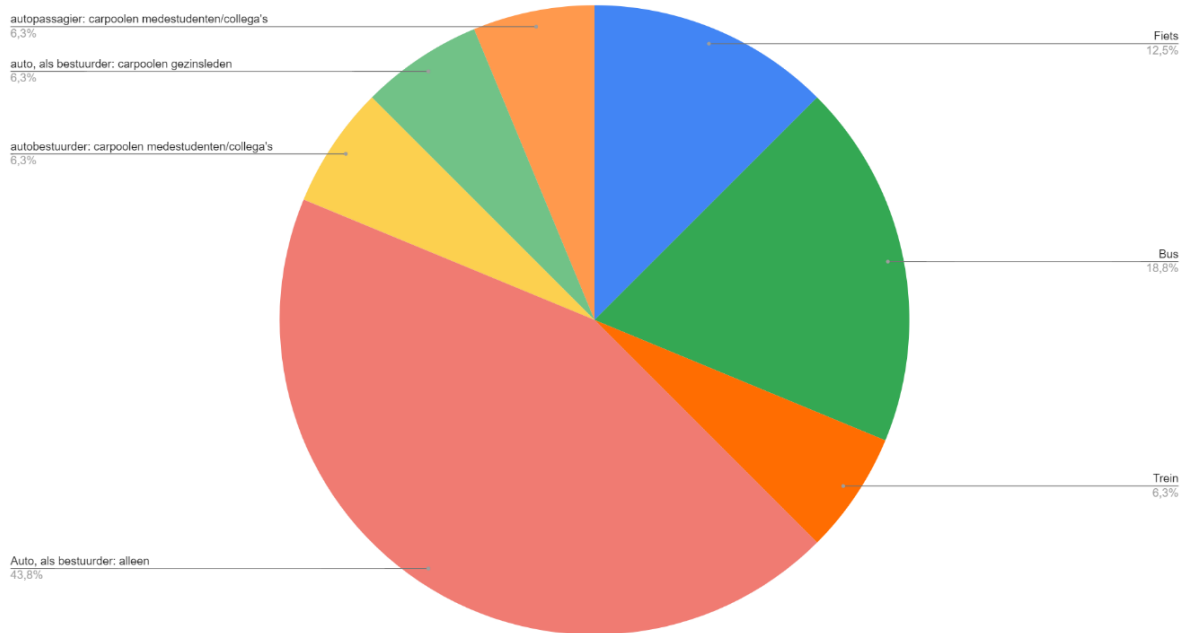


Figuur 28 Antwoorden pendelstudenten op vraag ritafstand

Modaliteitskeuze

Ook is de pendelstudenten gevraagd om de meest gebruikte vervoerswijze aan te duiden. 62,3% van de pendelstudenten geeft aan met de auto te komen. 25,1% geeft aan met het openbaar vervoer te reizen (bus en trein). 12,5% van de studenten geeft aan met de fiets te komen. In Figuur 29 is een gedetailleerdere verdeling van de modaliteitskeuze weergegeven.

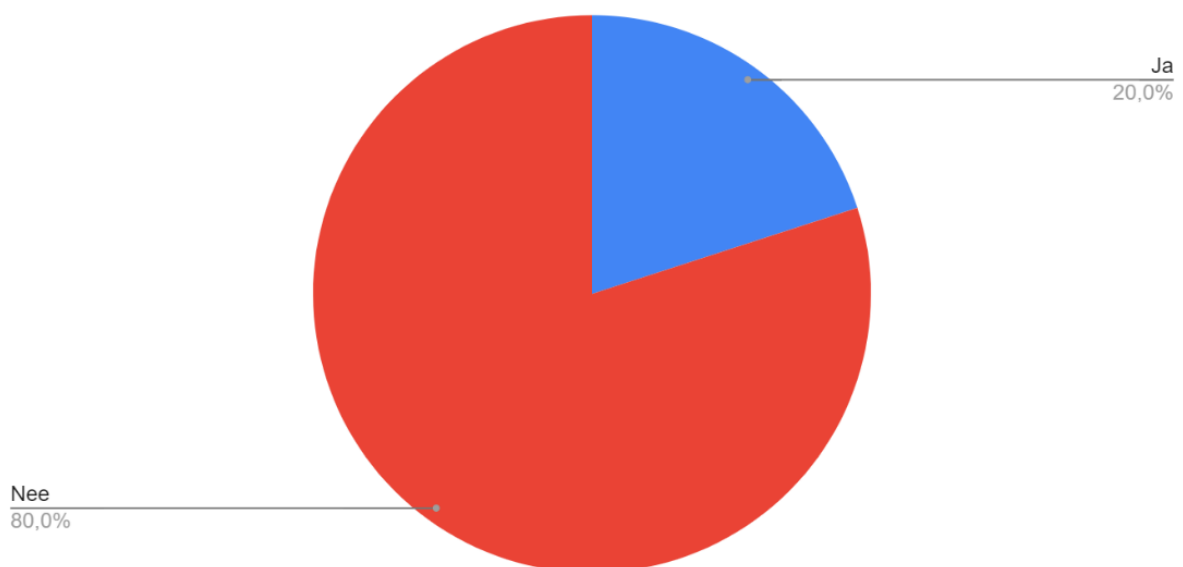
2.9 Met welk hoofdvervoermiddel verplaatst u zich het vaakst naar de campus? Met het vaakst wordt minstens 50% van de les- of werkdagen bedoeld. (N=16)



Figuur 29 Antwoorden pendelstudenten op vraag modaliteitskeuze

Pendelstudenten die met de auto naar de campus reizen is ook gevraagd of zij een andere modaliteitskeuze maken als het betalend parkeren op campus Diepenbeek wordt ingevoerd. 20% van de pendelstudenten beantwoordt deze vraag met 'ja', 80% beantwoordt deze vraag met 'nee'.

2.12 Zou u uw verplaatsing met een ander vervoermiddel maken wanneer betalend parkeren op Campus Diepenbeek wordt ingevoerd? (N=10)



Figuur 30 Antwoorden pendelstudenten op vraag veranderen modaliteitskeuze

Betalingsbereidheid

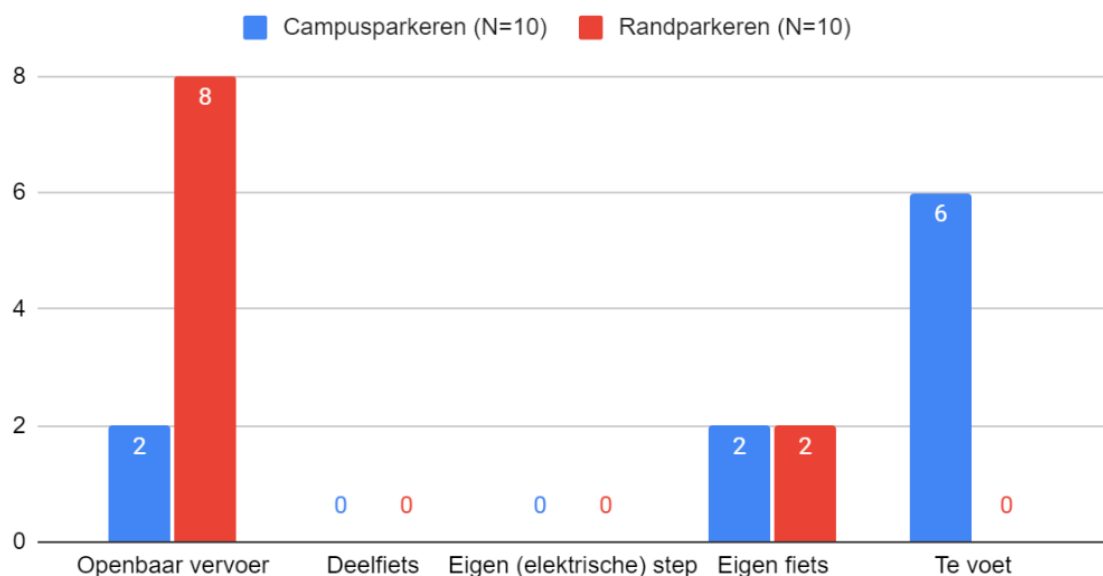
Pendelstudenten die aangaven met de auto naar de campus te komen is ook gevraagd naar de betalingsbereidheid voor maandabonnementen (N=10). Een student geeft aan niet bereid te zijn om voor het parkeren te betalen. Drie studenten gaven aan een bedrag lager dan €5,00 per maand te willen betalen voor het parkeren op campus. Drie studenten gaven aan een bedrag tussen €15,00 en €25,00 per maand te willen betalen. Een student geeft aan €30,00 per maand te willen betalen, mits een parkeerplek dan gegarandeerd is. Tenslotte geeft een student aan bereid te zijn om €50,00 per maand te betalen.

Als gevraagd wordt naar het kortingspercentage voor semester- en jaarabonnementen gaven twee studenten aan dat de korting 100% zou moeten zijn. Vijf studenten duiden een percentage tussen 20% en 34% aan. Een student duidde een korting van ongeveer 44% aan en twee studenten duidde een korting van ongeveer 50% aan.

Voorkeuren natransport

Als er wordt gevraagd welk vervoermiddel de voorkeur voor natransport bij campusparkeren heeft gaven zes van de tien ondervraagden aan de voorkeur te geven aan natransport te voet. Twee respondenten gaven de voorkeur aan het openbaar vervoer en twee studenten gaven de voorkeur aan de eigen fiets. Voor randparkeren geldt dat acht van de tien respondenten de voorkeur gaven aan natransport per openbaar vervoer en twee respondenten de voorkeur gaven aan natransport per eigen fiets. In Figuur 31 is een vergelijking tussen de voorkeuren voor campusparkeren en randparkeren weergegeven.

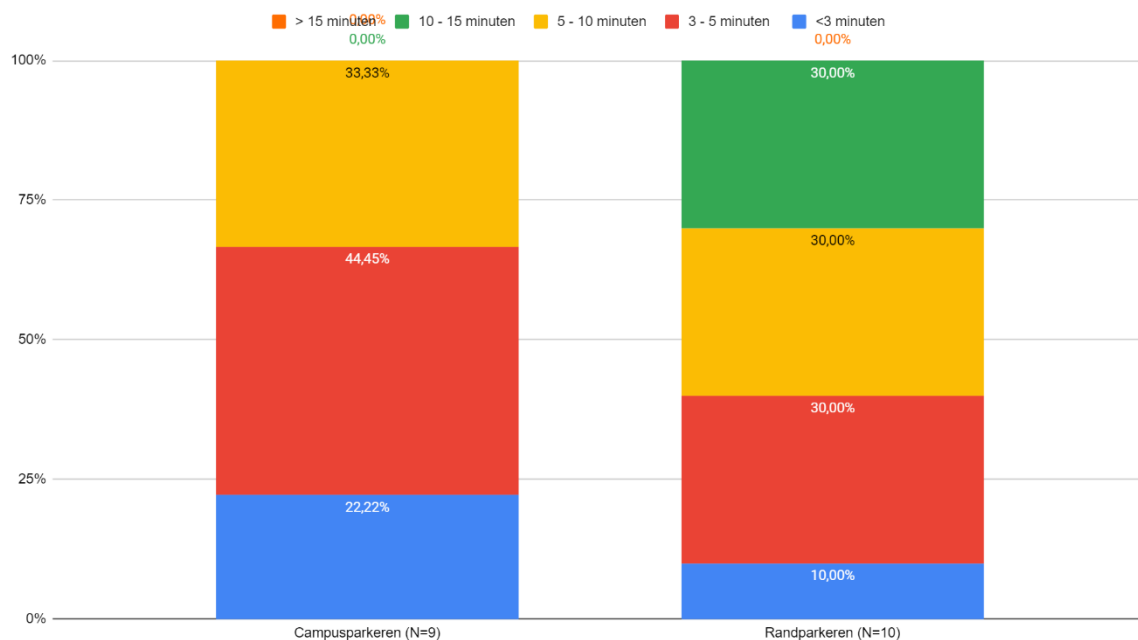
2.18/2.20 Welk vervoermiddel heeft uw voorkeur voor natransport bij ...?



Figuur 31 Antwoorden pendelstudenten bij vraag natransportmiddel

Als gevraagd wordt naar de acceptabel geachte natransporttijd geeft 22,22% van de respondenten aan een natransporttijd van minder dan 3 minuten bij campusparkeren acceptabel te vinden. 44,45% van de respondenten geeft aan een natransporttijd van 3 tot 5 minuten acceptabel te vinden. 33,33% van de respondenten geeft aan een natransporttijd van 5 tot 10 minuten acceptabel te vinden. Geen van de respondenten vindt een natransporttijd van langer dan 10 minuten acceptabel. Voor randparkeren geldt dat 10% van de respondenten een natransporttijd van minder dan 3 minuten acceptabel vindt. 30% van de respondenten vindt een natransporttijd van 3 tot 5 minuten acceptabel. 30% van de respondenten vindt een natransporttijd van 5 tot 10 minuten acceptabel en 30% van de respondenten vindt een natransporttijd van 10 tot 15 minuten acceptabel. Geen van de respondenten vindt een natransporttijd van meer dan 15 minuten acceptabel. In Figuur 32 is de acceptabel geachte natransporttijd weergegeven.

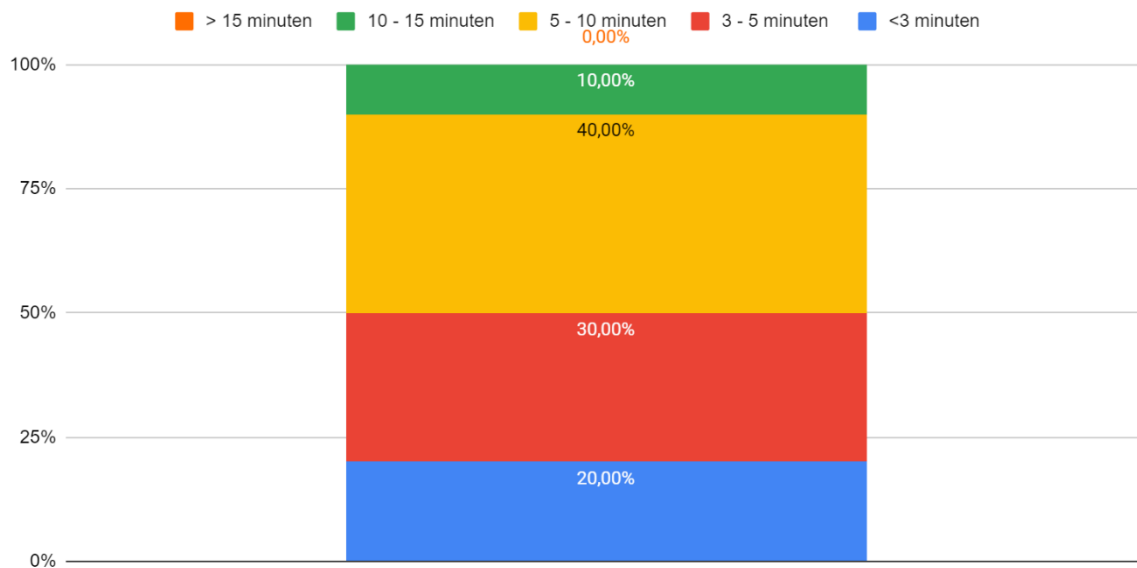
2.19/2.21 Wat is voor u de acceptabele reistijd bij ...?



Figuur 32 Antwoorden pendelstudenten bij vraag natransporttijd

Ook is gevraagd naar de acceptabel geachte wachttijd op het openbaar vervoer bij parkeren op een randparking. 20% van de respondenten geeft aan een wachttijd van minder dan 3 minuten acceptabel te vinden. 30% van de respondenten geeft aan een wachttijd van 3 tot 5 minuten acceptabel te vinden. 40% van de respondenten geeft aan een wachttijd van 5 tot 10 minuten acceptabel te vinden. 10% van de respondenten geeft aan een wachttijd van 10 tot 15 minuten acceptabel te vinden. Geen van de respondenten vindt een wachttijd van langer dan 15 minuten acceptabel. In Figuur 33 is de acceptabel geachte wachttijd weergegeven.

2.22 Stel dat u zich parkeert op een gratis parkeerplaats die zich buiten Campus Diepenbeek bevindt (bv. Park H aan de Trixxo Arena) en u uw reis vervolgt met de bus. Wat is voor u dan een acceptabele wachttijd? (N=10)



Figuur 33 Antwoorden pendelstudenten bij vraag wachttijd

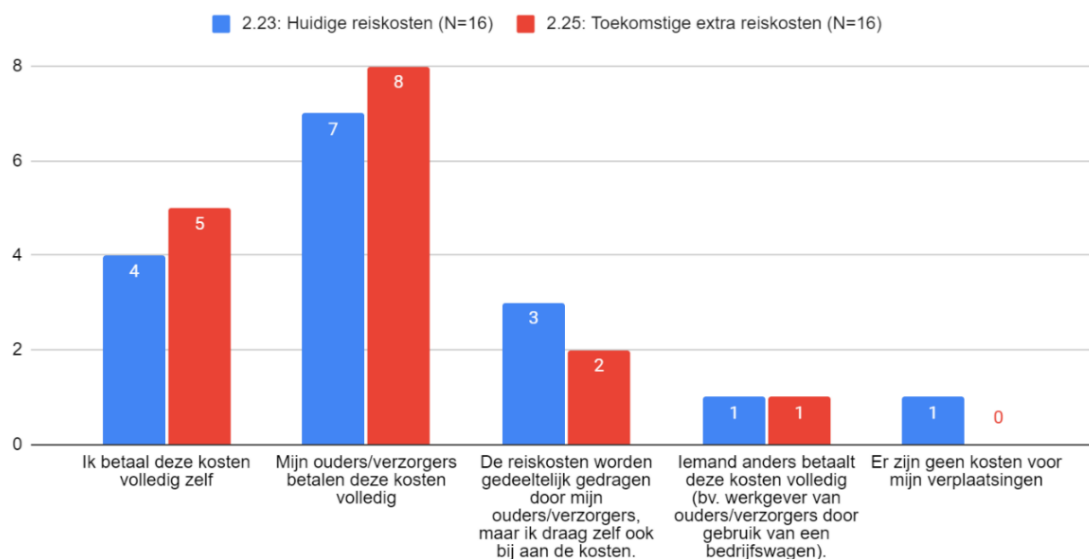
Bekostiging verplaatsingskosten

Ook is de pendelstudenten gevraagd om aan te geven wie de verplaatsingskosten betaalt. Vier studenten gaven aan deze kosten zelf te betalen. Zeven studenten gaven aan dat de ouders of verzorgers deze kosten op dit moment betalen. Drie studenten gaven aan dat de kosten op dit moment gedeeld worden door de student en de ouders/verzorgers. Een student geeft aan dat de kosten op dit moment door een derde partij betaald worden en een student geeft aan op dit moment geen verplaatsingskosten te hebben.

Hierna is gevraagd naar degene die eventuele extra verplaatsingskosten zou betalen. Vijf studenten gaven aan eventuele extra kosten in de toekomst zelf te betalen. Acht studenten gaven aan dat de ouders of verzorgers deze kosten in de toekomst zullen betalen. Twee respondenten gaven aan dat deze toekomstige kosten gedeeltelijk door de student en gedeeltelijk door de ouders/verzorgers betaald zouden worden. Een respondent geeft aan dat een derde persoon deze toekomstige extra kosten zou gaan betalen. Geen van de respondenten geeft aan in de toekomst geen extra verplaatsingskosten te hebben.

In Figuur 34 is voor beide vragen de verdeling in antwoorden weergegeven.

2.23/2.25 In welke mate draagt u zelf bij aan de reiskosten van uw verplaatsingen tussen uw verblijfsadres en de campus? Wie betaalt de reiskosten als de kosten voor uw verplaatsing toenemen?



Figuur 34 Antwoorden pendelstudenten bij vraag bekostiging van verplaatsingskosten

Huisvesting

De pendelstudenten is ook gevraagd om aan te geven of huisvesting op of rondom campus Diepenbeek de voorkeur geniet. 56,3% van de respondenten geeft de voorkeur aan huisvesting rondom campus Diepenbeek en 43,8% geeft de voorkeur aan huisvesting op campus Diepenbeek. In Figuur 35 is de verdeling weergegeven.

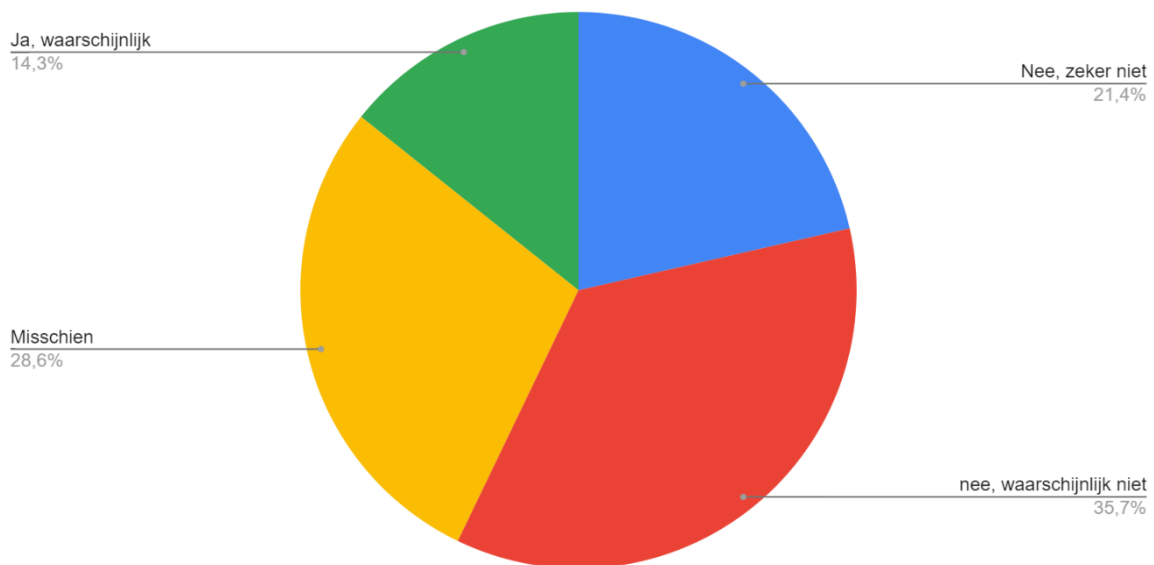
3.34 De huidige studentenkot in Diepenbeek bevinden zich momenteel rondom Campus Diepenbeek (bv. Ginderoverstraat, Nierstraat en Plompaertstraat). In een toekomstig scenario wordt nagedacht over het voorzien van studentenhuysvesting op Campus Diepenbeek zelf. Gesteld dat u op kot zou gaan, welke locatie zou dan uw voorkeur genieten? (N=16)



Figuur 35 Antwoorden pendelstudenten op vraag locatie huisvesting

Daarnaast is de pendelstudenten die aangaven voornamelijk op campus Diepenbeek aanwezig te zijn gevraagd of de pendelstudenten zouden overwegen om op kot te gaan indien betaalbare studentenhuysvesting op campus Diepenbeek gerealiseerd zou worden. 14,3% van de respondenten geeft aan dit waarschijnlijk te zullen doen. 28,6% van de respondenten geeft aan dit misschien te doen. 35,7% geeft aan dit waarschijnlijk niet te gaan doen en 21,4% geeft aan dit zeker niet te gaan doen. In Figuur 36 is de verdeling van antwoorden weergegeven.

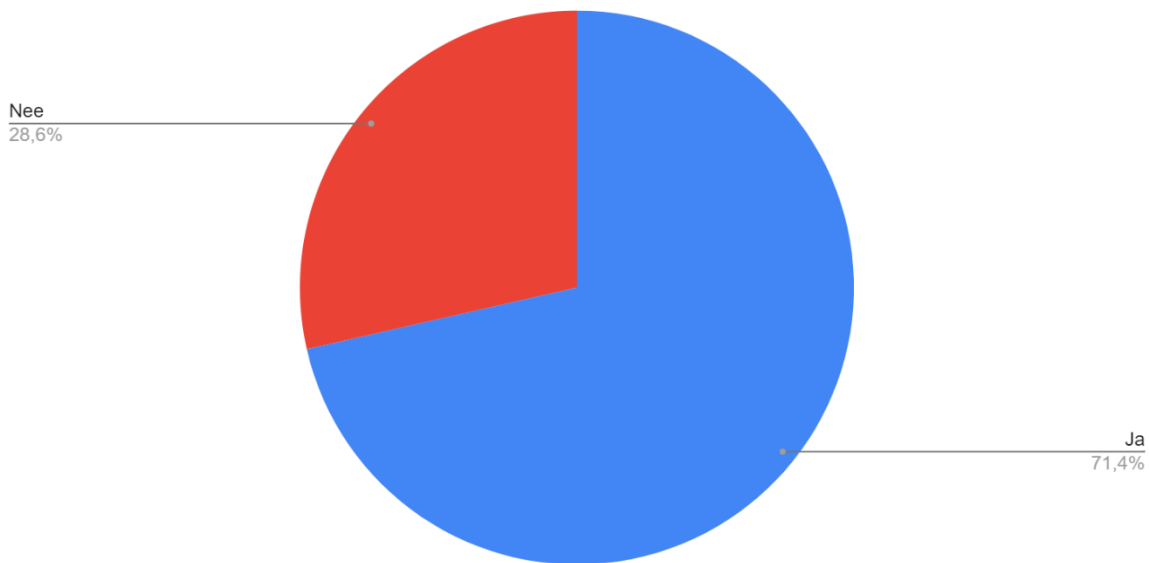
3.35 Indien er betaalbare studentenhuysvesting op Campus Diepenbeek gerealiseerd zou worden, zou u dan op kot gaan in plaats van te blijven pendelen? (N=14)



Figuur 36 Antwoorden pendelstudenten over vraag huysvesting op campus

Tenslotte is de pendelstudenten die in vraag 3.34 aangaven geïnteresseerd te zijn in huysvesting op campus Diepenbeek gevraagd of zij nog steeds interesse zouden hebben in studentenhuysvesting op campus Diepenbeek als kotstudenten geen toegang meer hebben tot de parkings op campus Diepenbeek. 71,4% gaf aan nog steeds de voorkeur te geven aan huysvesting op campus Diepenbeek, 28,6% gaf aan in dat geval geen voorkeur meer te geven aan huysvesting op campus Diepenbeek. In Figuur X is de onderlinge verdeling van antwoorden weergegeven.

3.36 In een mogelijk toekomstig scenario krijgen kotstudenten geen toegang meer tot de parkeerplaatsen op Campus Diepenbeek. Zou u nog steeds de voorkeur geven aan studentenhuysvesting rondom Campus Diepenbeek? (N=7)



Figuur 37 Antwoorden pendelstudenten op vraag voorkeur huisvestingslocatie

Algemene opmerkingen

Aan het einde van de enquête hadden respondenten de mogelijkheid om feedback en algemene opmerkingen achter te laten. De opmerkingen die betrekking hebben tot deze masterproef worden in deze paragraaf weergegeven.

Een respondent geeft aan dat het gratis parkeren reden was om in Hasselt te gaan studeren in plaats van in Leuven. De respondent geeft tevens aan te vrezen dat bij de invoering van betaald parkeren veel studenten voor andere studentensteden zullen kiezen. Een respondent stelt voor om deelsteps gratis of zeer goedkoop aan te bieden. In dat geval zou deze respondent parkeren op een randparking wel overwegen. Een respondent noemt het absurd om de verplaatsingstijd met bijna een half uur te verlengen en geeft aan niet te willen betalen om nat aan te komen op school (doelend op regenval). Een respondent geeft aan dat op kortere lesdagen de drempel voor campusparkeren lager is. Tenslotte geeft een respondent aan dat kotstudenten niet met de auto zouden mogen komen.

Conclusie

Op basis van de enquêteresultaten valt te concluderen dat het merendeel van de respondenten zich op dit moment per auto naar de campus verplaatst. Ook blijkt dat de betalingsbereidheid voor campusparkeren onder de respondenten relatief beperkt is. Als voorkeur voor natransport blijkt dat de meeste respondenten de voorkeur geven aan natransport te voet bij campusparkeren en aan natransport per ov bij randparkeren. Slechts een zeer beperkt aantal respondenten geeft aan een natransporttijd van langer dan tien minuten acceptabel te vinden bij campusparkeren. Bij randparkeren vindt 30% van de respondenten een natransporttijd van tussen tien en vijftien minuten acceptabel. Voor de wachttijd

op ov bij een randparking geldt dat slechts een zeer beperkt deel van de respondenten een wachttijd van langer dan tien minuten acceptabel vindt. De meeste respondenten geven aan dat de verplaatsingskosten door ouders of verzorgers bekostigd worden en de ouders of verzorgers dit ook bij een toename van de verplaatsingskosten zullen doen. Op het gebied van huisvesting geven de meeste respondenten de voorkeur aan huisvesting rondom campus Diepenbeek (de huidige situatie). Huisvesting op campus Diepenbeek is voor een groot deel van de respondenten geen reden om op kot te gaan in plaats van te blijven pendelen. Het ontzeggen van toegang tot de parkeerplaatsen op campus voor kotstudenten is voor het merendeel van de studenten die aangegeven hebben een voorkeur te hebben voor huisvesting op campus Diepenbeek geen reden om deze keuze te heroverwegen.

9.2. Conclusie

Als de enquêteresultaten van personeel en pendelstudenten met elkaar vergeleken worden komt naar voren dat de personeelsleden in de meeste gevallen een kritischere houding hebben dan de pendelstudenten. Zo is de betalingsbereidheid voor parkeren onder studenten groter en accepteren studenten een iets langere natransporttijd en wachttijd. Ook de modal split laat een licht verschillend beeld zien. In enkele enquêtevragen zijn meer gelijkenissen te zien. Zo geven personeel en pendelstudenten dezelfde voorkeuren aan voor natransportmodi. De percentages hiervan verschillen onderling, maar binnen de twee groepen geeft het merendeel van de respondenten de voorkeur aan hetzelfde vervoermiddel. In Tabel 6 zijn de verschillen tussen personeelsleden en pendelstudenten weergegeven.

Tabel 6 Verschillen in beantwoording tussen personeelsleden en pendelstudenten

Variabele	Personeelsleden	Pendelstudenten
Betalingsbereidheid	Veelal €0, nooit hoger dan €30,00 per maand	Beperkt, nooit hoger dan €50,00 per maand
Natransporttijd campusparkeren	Nooit langer dan 10 minuten	Nooit langer dan 10 minuten
Natransporttijd randparkeren	Zeer beperkt tussen 10 en 15 minuten, nooit langer dan 15 minuten	30% tussen 10 en 15 minuten, nooit langer dan 15 minuten
Wachttijd	Beperkt langer dan 5 minuten, nooit langer dan 10 minuten	Beperkt langer dan 10 minuten, nooit langer dan 15 minuten
Natransportmodi campusparkeren	73% te voet, 20% eigen step, 7% eigen fiets	60% te voet, 20% eigen fiets, 20% ov
Natransportmodi randparkeren	53% ov, 20% eigen fiets, 20% te voet, 7% eigen step	80% ov, 20% eigen fiets
Modal split	53,6% auto, 3,6% motor, 17,8% ov, 25% (elektrische) fiets	62,7% auto, 25,1% ov, 12,5% fiets

10. Onderzoek bezoekers

Naast de studenten en het personeel die naar campus Diepenbeek reizen kent de campus ook een groep bezoekers die naar de campus reizen. Deze groep is zeer heterogeen, zowel in reisdoel als in reisfrequentie. Het is daarom lastig om deze hele groep te onderzoeken.

Een grote, homogene groep binnen de gehele groep bezoekers zijn de bezoekers van de Seniorenuniversiteit van de UHasselt. De Seniorenuniversiteit organiseert op regelmatige basis (buiten vakanties wekelijks van oktober tot mei) lezingen voor senioren. Bezoekers kunnen zowel lid worden als losse lezingen bezoeken.

Op 22 april 2024 is tijdens de lezing van de Seniorenuniversiteit een schriftelijke enquête afgenomen. Deze enquête bestond uit veertien vragen en is gebaseerd op de enquête die onder de studenten en het personeel van UHasselt is uitgezet. Bij de lezing waren 416 personen aanwezig. In totaal zijn 365 formulieren uitgedeeld en er zijn 177 ingevulde enquêtes ontvangen. De responsgraad is daarmee 48,5%. De volledige enquête is te lezen in Bijlage 5.

10.1. Uitkomsten

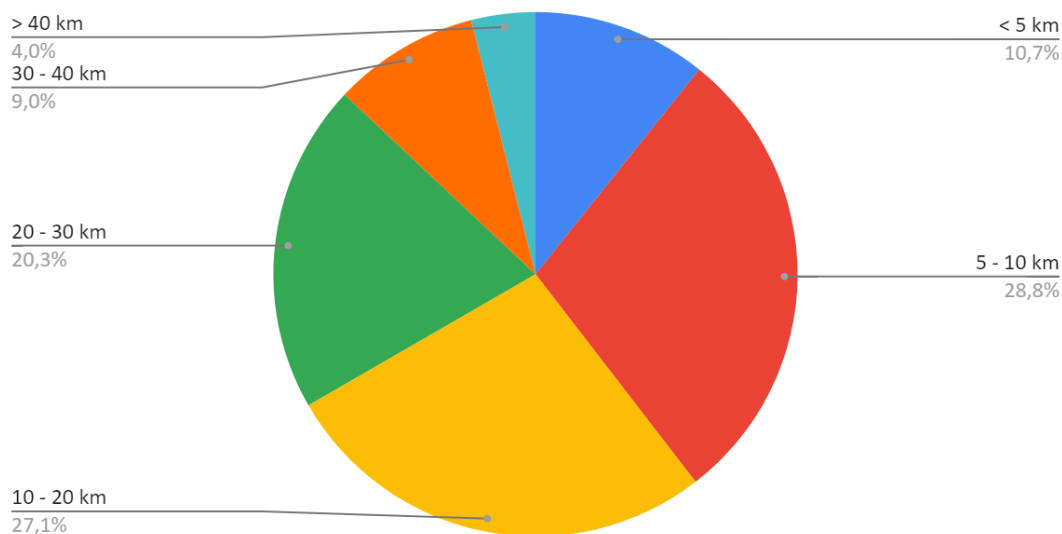
10.1.1. Frequentie van bezoek

93,2% van de bezoekers geeft aan de Seniorenuniversiteit zeer regelmatig (meerdere keren per maand) te bezoeken. 4,0% van de bezoekers gaf aan de Seniorenuniversiteit regelmatig (een keer per maand) te bezoeken. Slechts 2,9% van de respondenten gaf aan de Seniorenuniversiteit sporadisch of eenmalig te bezoeken. Het overgrote deel van de bezoekers reist dus op zeer regelmatige basis naar de campus.

10.1.2. Reisafstand

Ook is gevraagd naar de reisafstand tussen het thuisadres en de campus Diepenbeek. Voor 66,6% van de respondenten is deze reisafstand minder dan twintig kilometer. 20,3% van de respondenten geeft aan een reisafstand van twintig tot dertig kilometer te overbruggen. 13,0% van de respondenten geeft tenslotte aan een reisafstand van dertig kilometer of meer te overbruggen. In Figuur 38 is een gedetailleerdere verdeling van de reisafstanden weergegeven.

4. Wat is de afstand van een enkele rit van uw thuisadres naar de campus Diepenbeek? (N=177)

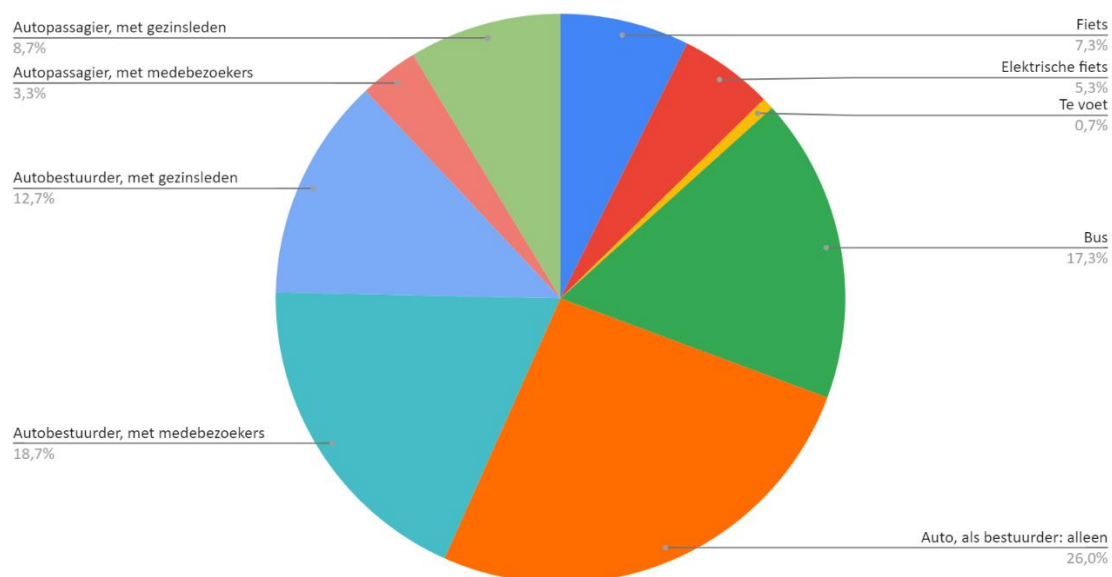


Figuur 38 Antwoorden enquête Seniorenuniversiteit op vraag over reisafstand

10.1.3. Modaliteitskeuze

69,3% van de respondenten gaf aan zich in minstens 50% van de gevallen met de auto naar de Seniorenuniversiteit te verplaatsen. Hierin zijn zowel bestuurders als passagiers inbegrepen. 17,3% van de respondenten gaf aan met de bus te reizen. 12,7% van de respondenten gaf aan met de fiets of elektrische fiets te komen en 0,7% gaf aan te voet te komen. In Figuur 39 is een gedetailleerdere verdeling van de modaliteitskeuze weergegeven.

5. Met welk vervoermiddel verplaatst u zich het vaakst (op meer dan 50% van de verplaatsingen) naar campus Diepenbeek? (N=150)



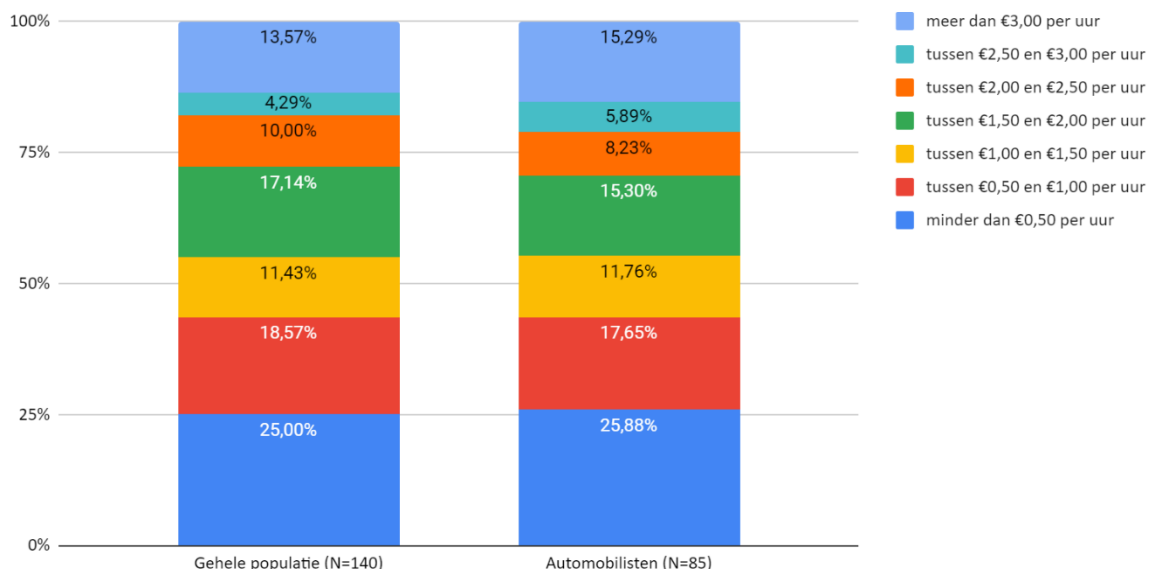
Figuur 39 Antwoorden enquête Seniorenuniversiteit op vraag over modaliteitskeuze

10.1.4. Parkeertarieven

Na het stellen van de basisvragen is gevraagd vanaf welk parkeertarief respondenten overwegen om voor de hele verplaatsing een ander vervoermiddel te gaan gebruiken. 25,0% van de respondenten geeft aan dit vanaf een parkeertarief lager dan €0,50 per uur (en daarmee praktisch gezien bij de invoering van betaald parkeren) te overwegen. 13,57% van de respondenten geeft aan dit bij een parkeertarief van meer dan €3,00 per uur te overwegen. Deze laatste groep is waarschijnlijk niet te beïnvloeden met de hoogte van het parkeertarief op campus Diepenbeek, gezien het invoeren van een parkeertarief dat hoger is dan het parkeertarief voor straatparkeren in Hasselt van €3,00 niet waarschijnlijk is.

Als specifiek naar automobilisten gekeken wordt geeft 25,88% van de respondenten aan vanaf een parkeertarief lager dan €0,50 per uur (en daarmee praktisch gezien bij de invoering van betaald parkeren) een andere modaliteitskeuze voor de gehele verplaatsing te overwegen. 15,29% van de respondenten geeft aan dit bij een parkeertarief van meer dan €3,00 per uur te overwegen. Deze categorie is naar alle waarschijnlijkheid niet te beïnvloeden met de hoogte van het parkeertarief op campus Diepenbeek, gezien het invoeren van een parkeertarief dat hoger is dan het parkeertarief voor straatparkeren in Hasselt van €3,00 niet waarschijnlijk is.

7. Indien betalend parkeren op Campus Diepenbeek de norm wordt, vanaf welk parkeertarief overweegt u om de auto te laten staan en voor de hele verplaatsing van vervoermiddel te veranderen?



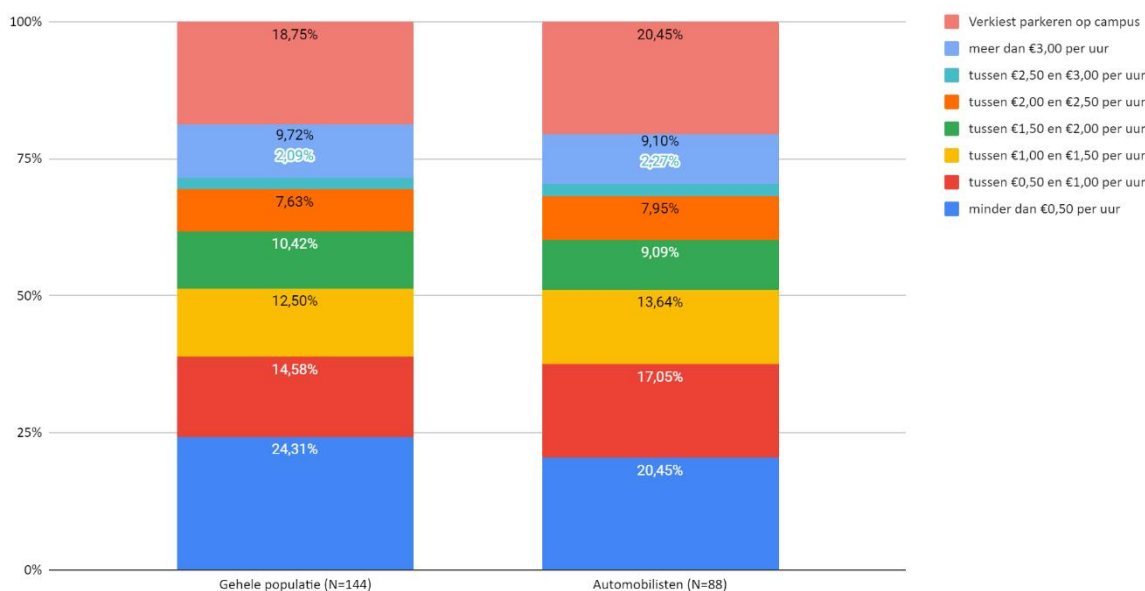
Figuur 40 Antwoorden enquête Seniorenuniversiteit op vraag over parkeertarief waarbij modaliteitskeuze verandert voor gehele verplaatsing

Ook is gevraagd vanaf welk parkeertarief respondenten overwegen om voor een deel van de verplaatsing een ander vervoermiddel te gaan gebruiken. Hier geeft 24,3% dit vanaf een parkeertarief lager dan €0,50 per uur (en daarmee praktisch

gezien bij de invoering van betaald parkeren) te overwegen. 9,7% geeft aan dit bij een parkeertarief van meer dan €3,00 te overwegen en 18,8% geeft aan ongeacht de hoogte van het parkeertarief de voorkeur te geven aan parkeren op de campus. Opgeteld is 28,5% van de respondenten waarschijnlijk niet te beïnvloeden om een randparking te gebruiken.

Als specifiek naar automobilisten wordt gekeken geeft 20,5% het gebruiken van een randparking vanaf een parkeertarief lager dan €0,50 per uur (en daarmee praktisch gezien bij de invoering van betaald parkeren) te overwegen. 9,1% geeft aan dit bij een parkeertarief van meer dan €3,00 te overwegen en 20,5% geeft aan ongeacht de hoogte van het parkeertarief de voorkeur te geven aan parkeren op de campus. Opgeteld is 29,6% van de respondenten die met de auto naar de campus reizen waarschijnlijk niet te beïnvloeden om een randparking te gebruiken.

8. Indien betalend parkeren op Campus Diepenbeek de norm wordt, vanaf welk parkeertarief overweegt u om de auto op een gratis randparking te laten parkeren en het laatste deel van de verplaatsing met een ander vervoermiddel te maken (bijvoorbeeld bus, deelfiets, deelstep, ...)?



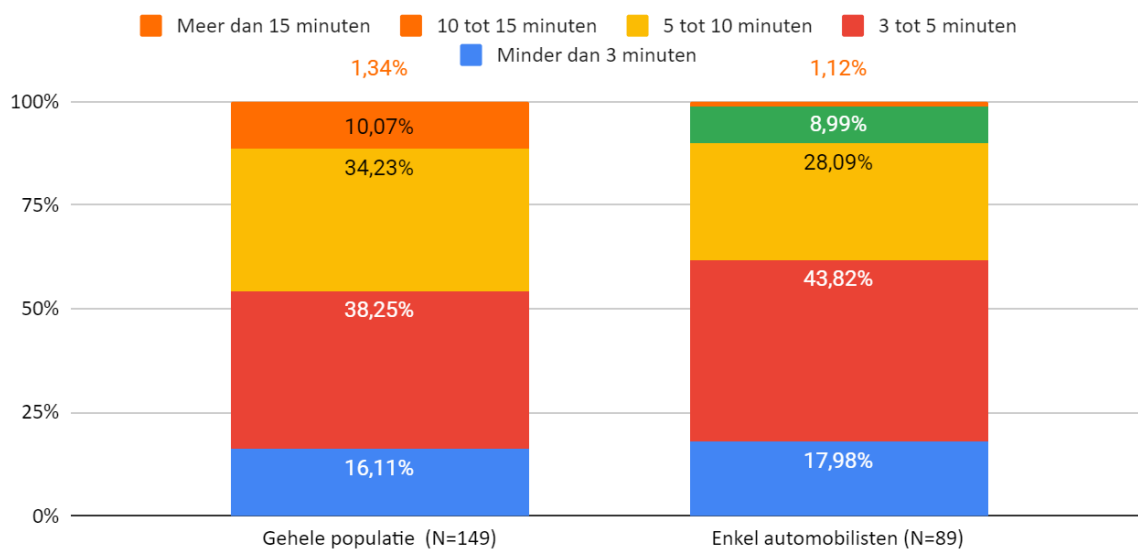
Figuur 41 Antwoorden enquête Seniorenuniversiteit op vraag over parkeertarief waarbij uitgeweken wordt naar randparking

10.1.5. Wachtijd en natransporttijd

Respondenten zijn ook gevraagd om de acceptabele wachttijd tussen aankomst met het eigen voertuig en vertrek met een lijnbus op een randparking aan te duiden. 16,11% van de respondenten gaf aan een wachttijd van minder dan drie minuten acceptabel te vinden. 38,25% van de respondenten gaf aan een wachttijd van 3 tot 5 minuten acceptabel te vinden. 34,23% van de respondenten vindt een wachttijd van 5 tot 10 minuten acceptabel en 10,07% van de respondenten vindt een wachttijd tussen 10 en 15 minuten acceptabel. Slechts 1,34% vindt een wachttijd van meer dan 15 minuten acceptabel. In Figuur 42 is het verloop in acceptabele wachttijd weergegeven.

Wanneer enkel naar automobilisten gekeken wordt geeft 17,98% van de respondenten aan een wachttijd van minder dan drie minuten acceptabel te vinden. 43,82% van de respondenten gaf aan een wachttijd van 3 tot 5 minuten acceptabel te vinden. 28,09% van de respondenten vindt een wachttijd van 5 tot 10 minuten acceptabel en 8,99% van de respondenten vindt een wachttijd tussen 10 en 15 minuten acceptabel. Slechts 1,12% vindt een wachttijd van meer dan 15 minuten acceptabel. In Figuur 42 is het verloop in acceptabele wachttijd weergegeven.

9. Indien u zou parkeren op een randparking en u uw reis vervolgt met de bus, welke wachttijd (de tijd tussen de aankomst met het eigen voertuig en het vertrek met de bus) vindt u acceptabel?

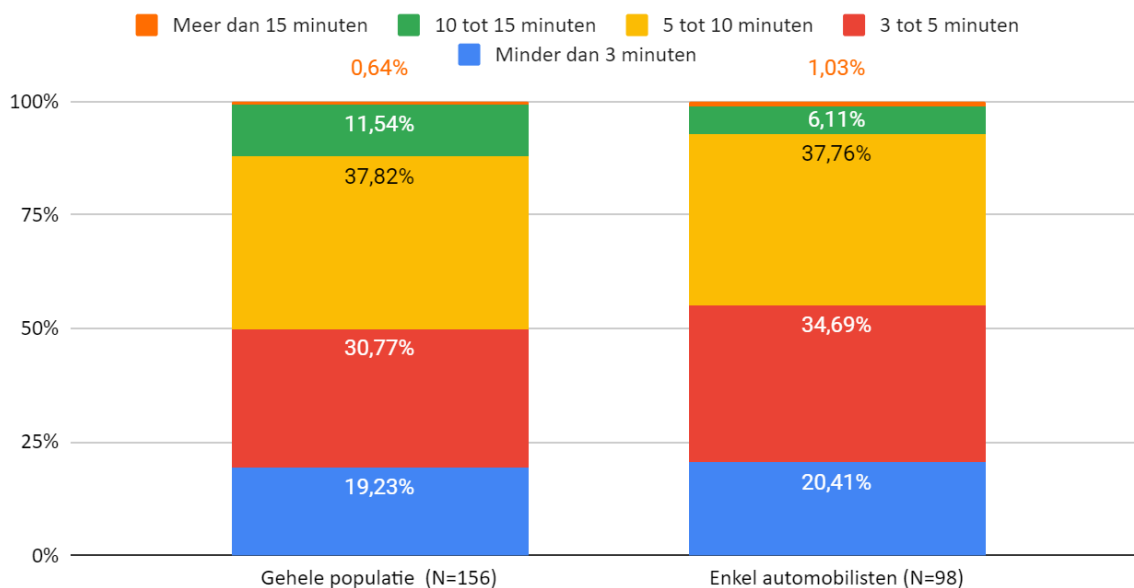


Figuur 42 Antwoorden enquête Seniorenuniversiteit op vraag over acceptabel geachte wachttijd

Naast het aanduiden van de wachttijd is gevraagd naar de acceptabel geachte natransporttijd voor zowel het campusparkeren als het randparkeren. Voor het parkeren op de campus gaf 19,23% van de respondenten aan een natransporttijd van minder dan 3 minuten acceptabel te vinden. 30,77% gaf aan een natransporttijd van 3 tot 5 minuten acceptabel te vinden. 37,82% van de respondenten gaf aan een natransporttijd van 5 tot 10 minuten acceptabel te vinden. 11,54% van de respondenten gaf aan een natransporttijd van 10 tot 15 minuten acceptabel te vinden en slechts 0,64% vindt een natransporttijd van meer dan 15 minuten acceptabel.

Als enkel gekeken wordt naar automobilisten gaf 20,41% van de respondenten aan een natransporttijd van minder dan 3 minuten acceptabel te vinden. 34,69% gaf aan een natransporttijd van 3 tot 5 minuten acceptabel te vinden. 37,76% van de respondenten gaf aan een natransporttijd van 5 tot 10 minuten acceptabel te vinden. 6,11% van de respondenten gaf aan een natransporttijd van 10 tot 15 minuten acceptabel te vinden en slechts 1,03% vindt een natransporttijd van meer dan 15 minuten acceptabel.

11. Welke natransporttijd vindt u acceptabel bij een betalende parking op Campus Diepenbeek?

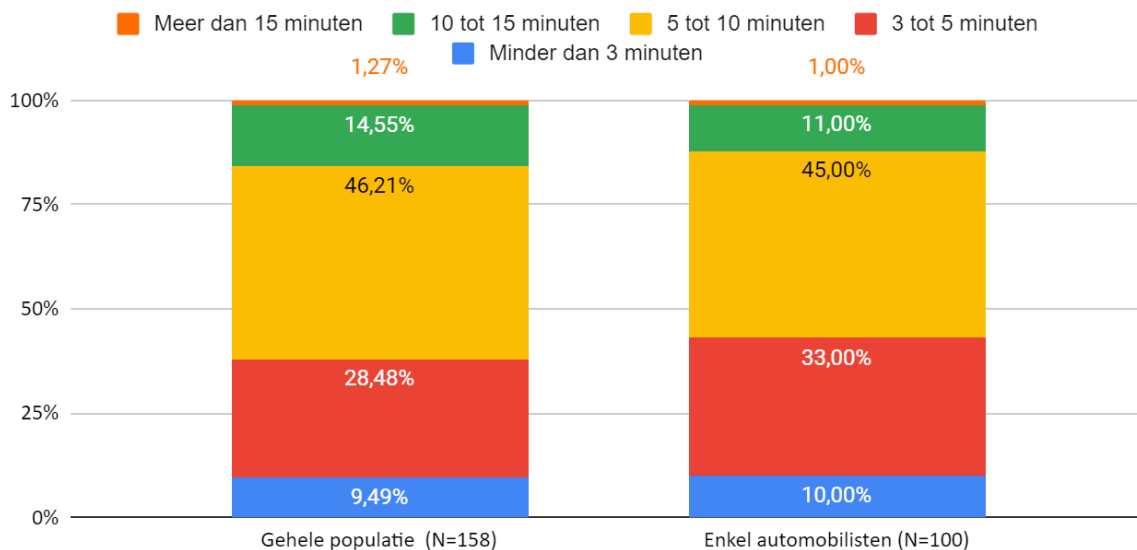


Figuur 43 Antwoorden enquête Seniorenuniversiteit op vraag over natransporttijd campusparkeren

Voor het parkeren op een randparking gaf 9,49% van de respondenten aan een natransporttijd van minder dan 3 minuten acceptabel te vinden. 28,48% gaf aan een natransporttijd van 3 tot 5 minuten acceptabel te vinden. 46,21% van de respondenten gaf aan een natransporttijd van 5 tot 10 minuten acceptabel te vinden. 14,55% van de respondenten gaf aan een natransporttijd van 10 tot 15 minuten acceptabel te vinden en slechts 1,27% vindt een natransporttijd van meer dan 15 minuten acceptabel.

Wanneer enkel naar automobilisten gekeken wordt gaf 10,0% van de respondenten aan een natransporttijd van minder dan 3 minuten acceptabel te vinden. 33,0% gaf aan een natransporttijd van 3 tot 5 minuten acceptabel te vinden. 45,0% van de respondenten gaf aan een natransporttijd van 5 tot 10 minuten acceptabel te vinden. 11,0% van de respondenten gaf aan een natransporttijd van 10 tot 15 minuten acceptabel te vinden en slechts 1,0% vindt een natransporttijd van meer dan 15 minuten acceptabel.

13. Welke natransporttijd (de reistijd tussen het parkeren van uw auto en uw eindbestemming) vindt u acceptabel bij een gratis parking buiten Campus Diepenbeek?



Figuur 44 Antwoorden enquête Seniorenuniversiteit op vraag over natransporttijd randparking

10.1.6. Voorkeur vervoermiddel natransport

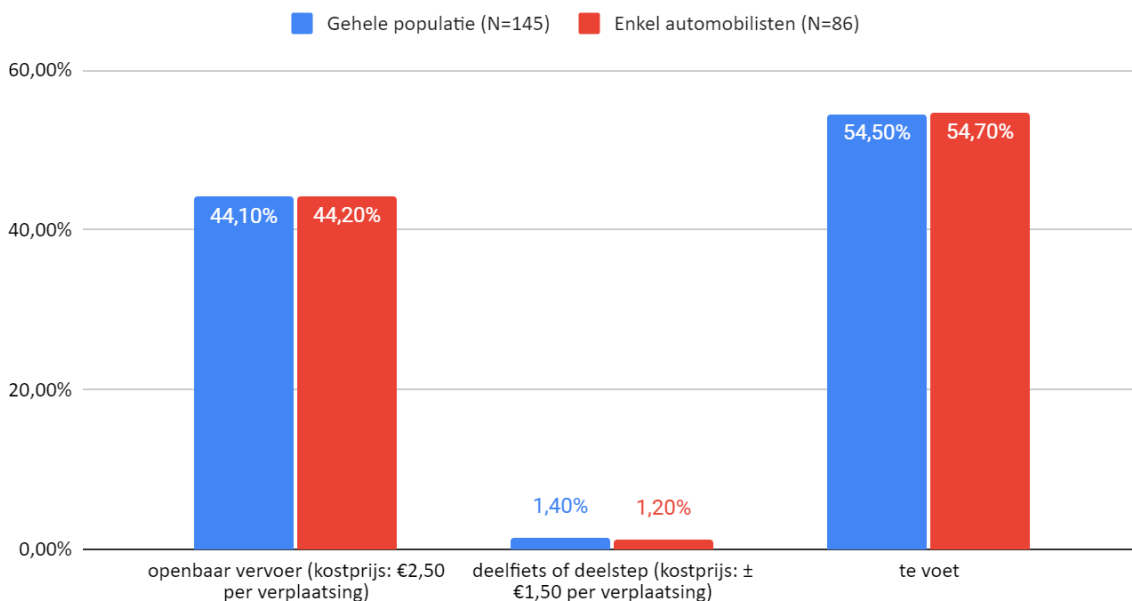
Voor zowel het parkeren op de campus als het parkeren op een randparking zijn de respondenten gevraagd welk vervoermiddel voor natransport de voorkeur geniet.

Gehele populatie

Voor het parkeren op een betalende campusparking geeft 44,1% van de respondenten uit de algehele populatie de voorkeur aan het openbaar vervoer (bij een kostprijs van €2,50 per verplaatsing). 1,4% van de respondenten geeft de voorkeur aan een deelfiets of deelstep en 54,5% van de respondenten heeft een voorkeur voor natransport te voet.

Voor het parkeren op een gratis randparking geeft 55,6% van de respondenten uit de algehele populatie de voorkeur aan het openbaar vervoer (bij een kostprijs van €20,00 per jaar). 2,1% van de respondenten geeft de voorkeur aan een deelfiets of deelstep, 4,2% heeft een voorkeur voor natransport per eigen fiets en 38,2% van de respondenten heeft een voorkeur voor natransport te voet. In Figuur 45 is voor beide groepen de verdeling per modaliteit weergegeven.

10. Welk vervoermiddel voor natransport heeft uw voorkeur bij een betalende parking, die zich situeert aan de ingang van Campus Diepenbeek?



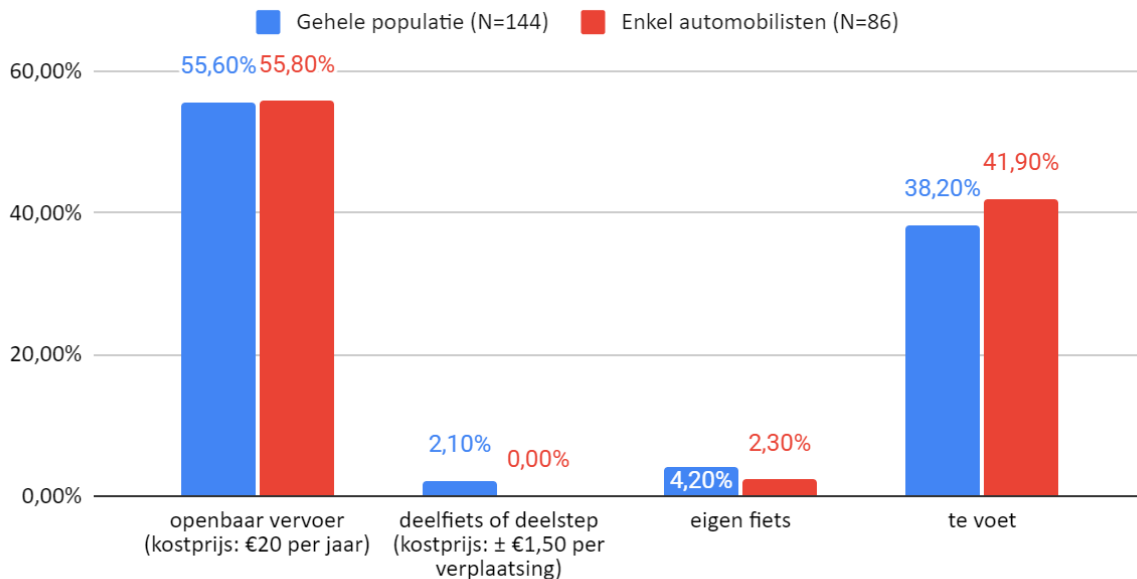
Figuur 45 Antwoorden enquête Seniorenuniversiteit op vraag over voorkeur voor vervoermiddel voor natransport bij campusparkeren

Automobilisten

Als enkel gekeken wordt naar automobilisten geldt voor het parkeren op een betalende campusparking dat 44,2% van de respondenten de voorkeur aan het openbaar vervoer geeft (bij een kostprijs van €2,50 per verplaatsing). 1,2% van de respondenten geeft de voorkeur aan een deelfiets of deelstep en 54,7% van de respondenten heeft een voorkeur voor natransport te voet.

Voor het parkeren op een gratis randparking geeft 55,8% van de respondenten die aangaven met de auto naar de campus te komen de voorkeur aan het openbaar vervoer (bij een kostprijs van €20,00 per jaar). Geen van de respondenten geeft de voorkeur aan een deelfiets of deelstep, 2,3% heeft een voorkeur voor natransport per eigen fiets en 41,9% van de respondenten heeft een voorkeur voor natransport te voet. In Figuur 46 is voor beide groepen de verdeling per modaliteit weergegeven.

12. Welk vervoermiddel voor natransport heeft uw voorkeur bij een gratis parking, die zich situeert buiten Campus Diepenbeek?



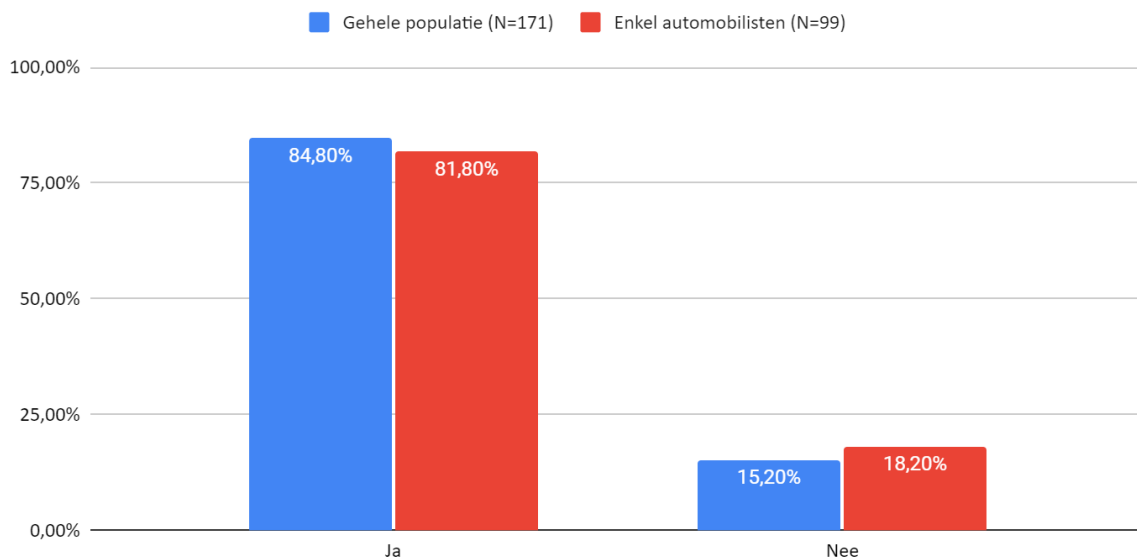
Figuur 46 Antwoorden enquête Seniorenuniversiteit op vraag over voorkeur voor vervoermiddel voor natransport bij randparkeren

10.1.7. Verandering modaliteitskeuze en frequentie van bezoek

De respondenten is ook gevraagd of zij hun verplaatsing met een ander vervoermiddel zouden gaan maken indien het betalend parkeren op de campus Diepenbeek wordt ingevoerd en de parkeervoorzieningen naar de rand van het campusterrein worden verplaatst. 15,2% van de respondenten beantwoordde deze vraag met 'Ja', 84,8% van de respondenten beantwoordde deze vraag met 'Nee'.

Wanneer enkel wordt gekeken naar respondenten die aangeven met de auto naar de campus te komen is een ander beeld te zien. 18,2% van de respondenten die aangaven met de auto te komen beantwoordden deze vraag met 'Ja', 81,8% van de respondenten met 'Nee'.

6. Zou u uw verplaatsing met een ander vervoermiddel maken wanneer betalend parkeren op Campus Diepenbeek wordt ingevoerd en de parkeervoorzieningen worden verplaatst naar de ingang van het campusterrein?

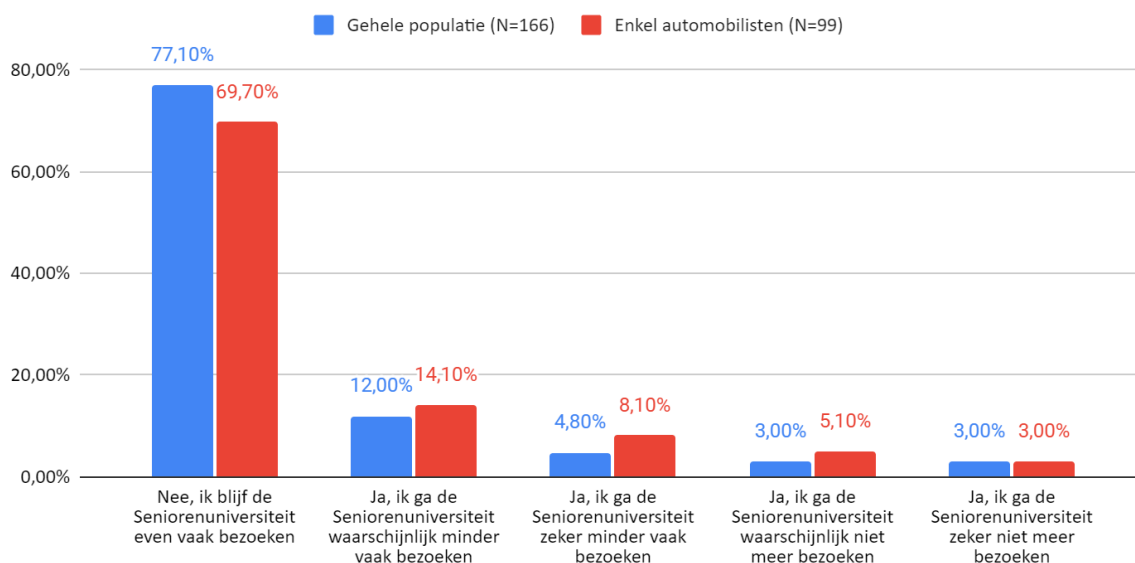


Figuur 47 Antwoorden enquête Seniorenuniversiteit op vraag over verandering modaliteitskeuze

Tenslotte is gevraagd of het invoeren van betaald parkeren en het verplaatsen van de parkeergelegenheid invloed heeft op de frequentie van bezoek. 77,1% van de respondenten geeft aan dat ze de Seniorenuniversiteit even vaak zullen blijven bezoeken. 12,0% van de respondenten geeft aan de Seniorenuniversiteit waarschijnlijk minder vaak te zullen bezoeken. 4,8% geeft aan de Seniorenuniversiteit zeker minder vaak te zullen bezoeken. 3,0% geeft aan de Seniorenuniversiteit waarschijnlijk niet meer te zullen bezoeken en 3,0% geeft aan de Seniorenuniversiteit zeker niet meer te zullen bezoeken.

Ook bij deze vraag zijn de antwoorden ook voor enkel de automobilisten bekeken. 69,7% van de respondenten die met de auto naar de campus reist geeft aan dat ze de Seniorenuniversiteit even vaak zullen blijven bezoeken. 14,1% van de respondenten geeft aan de Seniorenuniversiteit waarschijnlijk minder vaak te zullen bezoeken. 8,1% geeft aan de Seniorenuniversiteit zeker minder vaak te zullen bezoeken. 5,1% geeft aan de Seniorenuniversiteit waarschijnlijk niet meer te zullen bezoeken en 3,0% geeft aan de Seniorenuniversiteit zeker niet meer te zullen bezoeken.

14. Indien op de campus Diepenbeek betalend parkeren wordt ingevoerd en de parkeervoorzieningen worden verplaatst naar de ingang van het campusterrein, heeft dit invloed op het aantal lezingen van de Seniorenuniversiteit dat u bijwoont?



Figuur 48 Antwoorden enquête Seniorenuniversiteit op vraag frequentie van bezoek

Op veertien formulieren waren inhoudelijke opmerkingen genoteerd. Meer dan de helft (acht) van deze opmerkingen hadden betrekking tot de voorzieningen voor personen met een beperkte mobiliteit. Deze respondenten geven aan dat zij bij het invoeren van het parkeerbeleid de lezingen van de Seniorenuniversiteit niet meer bij kunnen worden doordat zij een beperkte mobiliteit hebben. Een respondent geeft specifiek aan dat in de vragenlijst geen rekening wordt gehouden met mensen die slecht ter been zijn, maar tegelijkertijd geen recht hebben op een gehandicaptenparkeerkaart.

De andere zes opmerkingen gaan onder meer over het minder of niet meer bezoeken van de Seniorenuniversiteit bij slecht weer (2x), over de tarieven of de begrijpbaarheid van het openbaar vervoer (2x), de timing van het uitdelen van de enquêteformulieren kort voor de lezing (1x). Tenslotte gaf een respondent aan dat dit geen enquête betrof, maar een vraagstelling voor een reeds bepaalde uitkomst.

10.1.8. Conclusie

Op basis van de uitkomsten van de enquête die bij de deelnemers aan de Seniorenuniversiteit is afgenomen valt een goed beeld te vormen van het reisgedrag in deze groep.

Het hoge aandeel in de modal split voor de auto valt samen met het hoge aandeel van relatief korte reisafstanden (tot twintig kilometer enkele reis) op. Op het gebied van parkeertarieven laten de uitkomsten zien dat een grote groep respondenten overweegt om bij het invoeren van betaald parkeren voor een andere vervoerswijze of voor randparkeren te kiezen. Hierbij zijn verschillen

aanwezig tussen de gehele populatie en de groep met enkel automobilisten, maar deze zijn relatief klein.

De acceptabel geachte wachttijd voor de overstap tussen auto en ov bij randparkeren is beperkt. Minder dan de helft van de respondenten geeft aan tot tien minuten te willen wachten tussen aankomst met het eigen voertuig en vertrek met het ov. Gezien de intervaltijden van het ov momenteel maximaal 10 minuten zijn is de combinatie van auto en ov voor meer dan de helft van de bezoekers zeker niet acceptabel. Onder automobilisten is dit zelfs ruim 60%.

Bij de acceptabel geachte natransporttijd is eenzelfde beeld te zien. Slechts 50% van de bezoekers vindt een natransporttijd van 5 tot 10 minuten bij campusparkeren acceptabel. Bij automobilisten is dit slechts 44,90%. Bij randparkeren vormt zich eenzelfde probleem gezien slechts 15,82% van de respondenten een natransporttijd van 10 tot 15 minuten acceptabel vindt. Onder automobilisten is dit slechts 12,00%. Bij de meest voor de hand liggende randparking (Park H) moet met een natransporttijd van 10 tot 15 minuten gerekend worden wanneer gebruik wordt gemaakt van het reguliere ov. Daarmee geeft het overgrote deel van de respondenten indirect aan Park H niet te gaan gebruiken als randparking.

De meeste respondenten geven de voorkeur aan het ov of wandelen als natransportmiddel. Slechts een zeer beperkt deel van de respondenten geeft aan de fiets te willen gebruiken als natransportmiddel.

Ruim tachtig procent van de respondenten gaf aan hun modaliteitskeuze niet te veranderen als betaald parkeren op campus Diepenbeek wordt ingevoerd en de parkeervoorzieningen naar de rand van het campusterrein verplaatst worden. Daaruit blijkt dat een groot deel van de respondenten zich niet laat beïnvloeden door het invoeren van betaald parkeren en het verplaatsen van de parkeervoorzieningen. Ook de antwoorden op de vraag over de verandering in de frequentie van bezoek laten dat beeld zien: ruim twee derde van de respondenten geeft aan dat invoering van betaald parkeren en verplaatsen van de parkeervoorzieningen geen invloed heeft op de frequentie van bezoek.

10.2. Effecten op parkeertarief

Om de hoogte van de parkeertarieven te kunnen bepalen wordt in deze paragraaf bekeken wat de optimale hoogte van de parkeertarieven voor Campus Diepenbeek is.

Bij het berekenen kan uitgegaan worden van twee uitgangspunten, te weten:

1. Het genereren van zo veel mogelijk opbrengsten uit parkeren
2. Het optimaal benutten van de beschikbare parkeerruimte

Voor beide uitgangspunten wordt het optimale parkeertarief berekend.

10.2.1. Uitgangspunt 1: zo veel mogelijk parkeeropbrengsten

Bij het eerste uitgangspunt wordt bekeken welk parkeertarief de meeste parkeeropbrengsten genereert. Het hoogste parkeertarief per uur is immers niet het meest optimale parkeertarief, gezien bij hogere tarieven vraaguitval optreedt. Allereerst is bekeken hoe veel bezoekers per parkeertarief op de campus zullen parkeren. Door te bekijken hoe veel autobestuurders die de enquête beantwoord hebben naar de campus reizen en dit te extrapoleren naar de totale populatie (de 416 aanwezigen tijdens de lezing) wordt het totaal aantal bezoekers dat als autobestuurder naar de campus reist berekend. Dit aantal bezoekers is $(86/150) \cdot 416 = 239$. Vervolgens wordt dit vermenigvuldigd met het percentage van bezoekers dat op de campus wenst te parkeren. In Tabel 7 is de totale opbrengst van het parkeren per uur weergegeven wanneer wordt uitgegaan van de antwoorden van automobilisten op enquêtevraag 7: *'Indien betalend parkeren op Campus Diepenbeek de norm wordt, vanaf welk parkeertarief overweegt u om de auto te laten staan en voor de hele verplaatsing van vervoermiddel te veranderen?'*. Bij de berekeningen is uitgegaan van het hoogste parkeertarief in die categorie. Bij antwoordoptie 'Minder dan €0,50 per uur' is dus een bedrag van €0,50 per uur gebruikt bij de berekeningen, bij de antwoordoptie 'Tussen €0,50 en €1,00 per uur' is een bedrag van €1,00 gebruikt, enzovoort. Tenslotte is bij de berekeningen voor antwoordoptie 'Meer dan €3,00 per uur' is een bedrag van €3,50 per uur toegepast.

Tabel 7 Berekening optimaal parkeertarief voor uitgangspunt 1, bij gebruik respons op vraag 7 in de enquête Seniorenuniversiteit

Parkeertarief	% overweegt andere modaliteit te kiezen	% parkeerders op campus	Totale opbrengst parkeren per uur
Minder dan €0,50 per uur	25,88%	74,12%	€ 88,57
Tussen €0,50 en €1,00 per uur	43,53%	56,47%	€ 134,96
Tussen €1,00 en €1,50 per uur	55,29%	44,71%	€ 160,29
Tussen €1,50 en €2,00 per uur	70,59%	29,41%	€ 140,58
Tussen €2,00 en €2,50 per uur	78,82%	21,18%	€ 126,55
Tussen €2,50 en €3,00 per uur	84,71%	15,29%	€ 109,63
Meer dan €3,00 per uur	100,00%	0,00%	€ 0,00

Hetzelfde is berekend voor de antwoorden van automobilisten op vraag 8: *'Indien betalend parkeren op Campus Diepenbeek de norm wordt, vanaf welk parkeertarief overweegt u om de auto op een gratis randparking te laten parkeren en het laatste deel van de verplaatsing met een ander vervoermiddel te maken (bijvoorbeeld bus, deelfiets, deelstep, ...)?'*. In Tabel 8 zijn deze berekeningen weergegeven. Bij de berekeningen is uitgegaan van het hoogste parkeertarief in die categorie. Bij antwoordoptie 'Minder dan €0,50 per uur' is dus een bedrag van €0,50 per uur gebruikt bij de berekeningen, bij de antwoordoptie 'Tussen €0,50 en €1,00 per uur' is een bedrag

van €1,00 gebruikt, enzovoort. Tenslotte is bij de berekeningen voor antwoordoptie 'Meer dan €3,00 per uur' is een bedrag van €3,50 per uur toegepast.

Tabel 8 Berekening optimaal parkeertarief voor uitgangspunt 1, bij gebruik respons op vraag 8 in de enquête Seniorenuniversiteit

Parkeertarief	% overweegt randparking te gebruiken	% parkeerders op campus	Totale opbrengst parkeren per uur
Minder dan €0,50 per uur	20,45%	79,55%	€ 95,06
Tussen €0,50 en €1,00 per uur	37,50%	62,50%	€ 149,38
Tussen €1,00 en €1,50 per uur	51,14%	48,86%	€ 175,16
Tussen €1,50 en €2,00 per uur	60,23%	39,77%	€ 190,10
Tussen €2,00 en €2,50 per uur	68,18%	31,82%	€ 190,12
Tussen €2,50 en €3,00 per uur	70,45%	29,55%	€ 211,87
Meer dan €3,00 per uur	79,55%	20,45%	€ 171,06

Beide berekeningen geven een verschillende uitkomst. Waar in de berekening voor vraag 7 een parkeertarief van tussen de €1,00 en €1,50 per uur de meeste parkeerinkomsten op zou leveren is dit in de berekening voor vraag 8 een parkeertarief tussen €2,50 en €3,00 per uur. Dit verschil is te verklaren door de verschillen in bereidheid voor het gebruiken van een randparking versus het kiezen van een andere modaliteit. De bereidheid om het gebruik van een randparking te overwegen is iets lager dan de bereidheid om het kiezen van een andere modaliteit te overwegen.

Een andere beperking is dat de enquête vroeg naar de *overweging* om voor een andere modaliteit te kiezen respectievelijk om op een randparking te parkeren en niet of personen dit daadwerkelijk gaan doen. Daardoor kan het percentage parkeerders op campus hoger uitvallen dan uit deze berekeningen blijkt.

10.2.2. Uitgangspunt 2: Optimaal gebruik van de beschikbare parkeerplaatsen

Het tweede uitgangspunt is het optimaal benutten van de beschikbare parkeerruimte. Om dit te kunnen berekenen wordt uitgegaan van een aantal uitgangspunten:

Het aantal officiële parkeerplaatsen blijft ongeveer gelijk (in de situatie in 2024 versus de definitieve situatie). Het aantal parkeerplaatsen is dus in beide gevallen ongeveer 2750. Het wegvallen van de centrale parking op campus Diepenbeek van 700 plaatsen wordt namelijk volledig gecompenseerd door de bouw van de twee parkeergebouwen op de Bouwcampus en Health Campus (persoonlijke communicatie, 30 mei 2024). Wel valt parkeerruimte weg door parkeren in bermen en op andere onofficiële plaatsen niet meer toe te staan. De verwachting is dat dat leidt tot een reductie van de parkeerruimte van ongeveer 100 plaatsen. Voor de

berekening van het parkeertarief voor de parkeergebouwen wordt aangenomen dat alle gebruikers van de centrale parking gebruik na de opheffing van deze parking gebruik zouden gaan maken van de parkeergebouwen, wat verrekend wordt met het percentage bezoekers dat per parkeertarief heeft aangegeven een andere modaliteitskeuze of gebruik van een randparking te overwegen.

Voor de bezettingsgraad van de huidige parkeerplaatsen wordt uitgegaan van een bezetting van de centrale parking van 95% (inclusief onofficiële parkeerruimte in bijvoorbeeld bermen). In de definitieve situatie wordt uitgegaan van een gewenste gemiddelde bezetting van de parkeergebouwen van 90%. Dit betekent dat het aantal beschikbare parkeerplekken licht daalt van 760 beschikbare parkeerplekken nu naar 630 beschikbare parkeerplekken in de definitieve situatie. Dit is een reductie van 17,11%.

Als wordt gekeken naar Tabel 5 en Tabel 6 blijkt dat 25,88% respectievelijk 20,45% van de respondenten overweegt om een andere modaliteitskeuze te maken respectievelijk overweegt om gebruik te maken van een randparking bij een parkeertarief van minder dan €0,50 per uur. Dat percentage is hoger dan het benodigde reductiepercentage. Op basis daarvan kan geconcludeerd worden dat het voor bezoekers bij uitgangspunt 2 voldoende is om betaald parkeren in te voeren. Het tarief kan hierbij lager zijn dan €0,50 per uur. Met elk parkeertarief wordt naar verwachting de gewenste reductie bereikt en worden de beschikbare parkeerplaatsen in de parkeergebouwen zo optimaal mogelijk gebruikt. Hierbij geldt net zoals in het eerste scenario de beperking dat de enquête vroeg naar de *overweging* om voor een andere modaliteit te kiezen respectievelijk om op een randparking te parkeren, en niet of personen dit daadwerkelijk gaan doen. Hierdoor kan het aantal parkeerders in de parkeergebouwen hoger uitvallen.

11. Discussie

Voor dit onderzoek zijn twee enquêtes opgesteld om de voorkeuren op het gebied van parkeren en parkeerbeleid van studenten, personeel en bezoekers van de campus Diepenbeek te onderzoeken. Voor de enquête die bij bezoekers is afgenomen geldt dat te verwachten valt dat bij een herhaling van dit onderzoek bij dezelfde groep bezoekers de resultaten hetzelfde zullen zijn. Voor de enquête die afgenomen werd bij studenten en personeel geldt dat deze omwille van een te beperkte respons niet representatief zijn en de uitkomsten bij herhaling van dit onderzoek af zouden kunnen wijken.

In het Beleidsplan Mobiliteit van de UHasselt (Schevernels, 2021) zijn ook gegevens verzameld over de modal split van studenten en personeel. Als de modal split van het personeel uit het Beleidsplan wordt vergeleken met de in de enquête verzamelde gegevens valt op dat er enige verschillen tussen deze twee datasets op te merken zijn.

Voor personeelsleden zijn een aantal kleine afwijkingen op te merken. Bij het aandeel 'Auto (opgeteld)' en het aandeel 'Openbaar vervoer' is een afwijking van 4,3%-punt respectievelijk 1,3%-punt zichtbaar. Bij het aandeel '(elektrische) fiets' is een afwijking van 4,0%-punt zichtbaar. Dit zou kunnen duiden op een verschuiving in modaliteitskeuze, maar gezien de beperkte responsgraad van de masterproef-enquête en de beperkte mate van afwijking wordt niet uitgegaan van een grote verandering in modal split. In Tabel 9 zijn de verschillen tussen de twee enquêtes weergegeven.

Tabel 9 Vergelijking modal split in Mobiliteitsplan en enquête voor personeel

Vervoerswijze	Beleidsplan Mobiliteit UHasselt (Schevernels, 2021)	Enquête masterproef
Auto (opgeteld)	57,9%	53,6%
Motor	-	3,6%
ov	19,1%	17,8%
(Elektrische) fiets	21,0%	25,0%
Bromfiets	0,5%	0%
Te voet	1,4%	0%

Bij pendelstudenten valt het grote verschil van 12%-punt tussen de twee enquêtes op bij zowel de vervoerswijze 'Auto (opgeteld)' als 'ov' op. Ook het verschil van 4%-punt tussen de twee enquêtes voor de vervoerswijze '(Elektrische) fiets en bromfiets' valt op. Gezien de beperkte responsgraad kunnen echter geen uitspraken gedaan worden over een al dan niet veranderde modal split voor pendelstudenten. In Tabel 10 zijn de verschillen tussen de twee enquêtes weergegeven.

Tabel 10 Vergelijking modal split in Mobiliteitsplan en enquête voor pendelstudenten

Vervoerswijze	Beleidsplan Mobiliteit UHasselt (Schevernels, 2021)	Enquête masterproef
Auto (opgeteld)	51%	63%
ov	37%	25%
(Elektrische) fiets en bromfiets	8%	12%
Te voet	3%	0%

Uit de antwoorden in de enquêtes bleek dat de betalingsbereidheid van personeel, studenten en bezoekers van de Seniorenuniversiteit van elkaar verschillen. In Tabel 11 zijn de belangrijkste enquêteresultaten voor de drie groepen opgenomen.

Tabel 11 Verschillen in beantwoording tussen personeelsleden, pendelstudenten en bezoekers

Variabele	Personeelsleden	Pendelstudenten	Bezoekers Seniorenuniversiteit
Betalingsbereidheid	Veelal €0, nooit hoger dan €30,00 per maand	Beperkt, nooit hoger dan €50,00 per maand	<i>In tabelvorm niet duidelijk vergelijkbaar met personeel en pendelstudenten</i>
Natransporttijd campusparkeren	Nooit langer dan 10 minuten	Nooit langer dan 10 minuten	Beperkt langer dan 10 minuten, zeer beperkt langer dan 15 minuten
Natransporttijd randparkeren	Zeer beperkt tussen 10 en 15 minuten, nooit langer dan 15 minuten	30% tussen 10 en 15 minuten, nooit langer dan 15 minuten	16% langer dan 10 minuten, zeer beperkt langer dan 15 minuten
Wachttijd	Beperkt langer dan 5 minuten, nooit langer dan 10 minuten	Beperkt langer dan 10 minuten, nooit langer dan 15 minuten	Beperkt langer dan 10 minuten, zeer beperkt langer dan 15 minuten
Natransportmodi campusparkeren	73% te voet, 20% eigen step, 7% eigen fiets	60% te voet, 20% eigen fiets, 20% ov	55% te voet, 44% ov, 1% deelfiets of deelstep
Natransportmodi randparkeren	53% ov, 20% eigen fiets, 20% te voet, 7% eigen step	80% ov, 20% eigen fiets	56% ov, 38% te voet, 4% eigen fiets, 2% deelfiets/step
Modal split	53,6% auto, 3,6% motor, 17,8% ov, 25% (elektrische) fiets	62,7% auto, 25,1% ov, 12,5% fiets	69,4% auto, 17,3% ov, 12,6% (elektrische) fiets, 0,7% te voet

Het personeel heeft de laagste betalingsbereidheid, gevolgd door de pendelstudenten. Bezoekers van de Seniorenuniversiteit hebben de hoogste betalingsbereidheid. Dit kan mogelijk verklaard worden door de frequentie en het doel van het bezoek (werk of studie voor personeel en studenten versus sociaal-recreatief voor bezoekers van de Seniorenuniversiteit).

Ook blijkt dat veel respondenten een natransporttijd langer dan tien minuten niet acceptabel vinden. Dit geldt voor zowel het campusparkeren als het randparkeren. Mogelijk ligt hieraan ten grondslag dat deze natransporttijd als extra reistijd wordt gezien, terwijl dit niet per se het geval is. Het is mogelijk dat de gevoelsmatige reistijd een rol speelt. Overstappen en wachttijd kennen namelijk een hogere gevoelsmatige reistijd dan de daadwerkelijke reistijd. Voor wachten in normale omstandigheden beveelt MuConsult (2015) aan om de daadwerkelijke wachttijd te vermenigvuldigen met 1,75 tot 2,0 om zo tot de gevoelsmatige wachttijd te komen. Een andere mogelijkheid is dat deze natransporttijd als extra reistijd wordt gezien, terwijl dit niet per se het geval is. Gezien de reistijd van de voorziene parkeergebouwen naar de ingang van gebouw D te voet ongeveer tien minuten bedraagt zullen hier mogelijk aanvullende maatregelen getroffen moeten worden.

Als gekeken wordt naar de redenen waarom onderwijsinstellingen een parkeerbeleid invoeren blijkt dat de verspreiding van antwoorden groter is dan verwacht. De meeste redenen werden slechts één keer genoemd. Een mogelijke verklaring voor deze spreiding is de verscheidenheid aan problematiek waar deze campussen mee te maken hebben. In Tabel 12 zijn de redenen voor het invoeren van een parkeerbeleid vermeld.

Tabel 12 Redenen invoeren parkeerbeleid

Reden invoering	Frequentie
Belastingtechnische redenen	1x
Verzekeren van veiligheid parkeerruimte	1x
Prioriteren van parkeerruimte voor doelgroepen	1x
Voorkomen wild parkeren	1x
Genereren inkomstenstroom	2x
Voorkomen oneigenlijk gebruik	2x
Reguleren autogebruik	3x

Het optimale parkeertarief volgens de in het onderzoek gemaakte berekeningen is minder dan €0,50 per uur als uitgegaan wordt van het optimaal vullen van de parkeergebouwen en tussen €1,00 en €1,50 per uur of tussen €2,50 en €3,00 per uur als uitgegaan wordt van het genereren van zo veel mogelijk parkeeropbrengsten. Dit is een ander bedrag dan het bedrag van €1,83 per uur dat in het onderzoek van Dell'Olio et al. (2019) werd genoemd. Dit verschil zou verklaard kunnen worden door het verschil in ligging van de besproken campussen, gezien de in het onderzoek van Dell'Olio et al. (2019) bekeken campus een meer stedelijke ligging kent dan de campus Diepenbeek.

De bezoekers van de Seniorenuniversiteit geven aan het veranderen van modaliteit of het gebruik van een randparking te overwegen indien betaald parkeren wordt ingevoerd. Dit bevestigt het beeld uit de beantwoording van de bevraging van andere onderwijsinstellingen in paragraaf 8.4, waar aangegeven werd dat het invoeren van betaald parkeren of het verhogen van het parkeertarief er voor zorgde dat de bezettingsgraad daalt.

De meeste pendelstudenten geven volgens de enquête de voorkeur te geven aan huisvesting rondom campus Diepenbeek in plaats van op campus Diepenbeek. Andere onderwijsinstellingen gaven in de bevraging aan het mobiliteitsbeleid niet gekoppeld te hebben aan het huisvestingsbeleid. Het is dan ook niet duidelijk geworden of en zo ja, in hoeverre deze externe factoren bij zouden kunnen dragen aan het verlichten van de parkeerdruk op campus Diepenbeek.

12. Beperkingen, aanbevelingen en adviezen

Het onderzoek kent verschillende beperkingen. Deze beperkingen worden in dit hoofdstuk besproken en op basis daarvan worden enkele aanbevelingen voor vervolgonderzoek gedaan.

Allereerst is ondervonden dat bij de ondervraagde onderwijsinstellingen in hoofdstuk 8 relatief weinig informatie beschikbaar was over de effecten die het invoeren of aanpassen van het parkeerbeleid heeft gehad. Voor vervolgonderzoek is het advies tweeledig. Enerzijds kan een uitgebreidere studie naar de effecten van het invoeren of aanpassen van parkeerbeleid op vergelijkbare campussen een beter inzicht verschaffen in de effecten die mogelijk verwacht kunnen worden bij invoering op de campus in Diepenbeek. Anderzijds is het belangrijk om als Universiteit de effecten van het invoeren van een parkeerbeleid op campus Diepenbeek zelf te gaan onderzoeken en te rapporteren, zodat ook voor andere universiteiten die met dezelfde problematiek kampen meer (wetenschappelijke) informatie beschikbaar is over de effecten van het invoeren van een parkeerbeleid.

Verder is de respons op de enquête die verstuurd is naar studenten en personeel van UHasselt zeer beperkt geweest. De resultaten zijn daarmee niet representatief en het is lastig om op basis van de beschikbare data conclusies te trekken die representatief zijn voor alle studenten en personeel. Daarom wordt geadviseerd om bij een vervolgonderzoek de enquête beter onder de aandacht te brengen bij studenten en personeel. Dit kan bijvoorbeeld gedaan worden door studenten en personeel de enquête ter plekke af te laten nemen. In het onderzoek is opgevallen dat de enquête die bij de bezoekers van de Seniorenuniversiteit fysiek is afgenomen een vele malen hogere responsgraad heeft dan de enquête die digitaal onder personeel en studenten is afgenomen. Ook zou een grotere informatiecampagne waarin specifiek aandacht wordt gegeven aan de enquête en het belang van de enquêteresultaten mogelijk bij kunnen dragen aan het verhogen van de responsgraad. Daarnaast kan ook besloten worden om de enquête ook te sturen aan studenten en personeel van PXL en UCLL, die in deze versie van de enquête niet betrokken zijn.

Ook bleek uit de enquête die werd verspreid onder het personeel van UHasselt dat de betalingsbereidheid voor campusparkeren zeer laag is. Een groot deel van de respondenten geeft aan niet te willen betalen voor het parkeren op de campus.

Voor deze lage betalingsbereidheid zijn geen redenen bekend. Voor een eventueel vervolgonderzoek wordt geadviseerd om uitgebreider onderzoek te doen naar deze lage betalingsbereidheid en de redenen die personeelsleden geven voor deze lage betalingsbereidheid.

De enquête die werd afgenomen bij de bezoekers van de Seniorenuniversiteit heeft weliswaar een relatief hoge responsgraad, maar kent desondanks enkele beperkingen. Zo is nog niet duidelijk welk deel van de respondenten dat aangeeft te overwegen om een andere vervoerswijze te kiezen of om van een randparking gebruik te maken dit ook daadwerkelijk gaat doen. Hierdoor zijn mogelijk hogere parkeertarieven noodzakelijk om de gewenste bezettingsgraad van de campusparkeerplaatsen te bereiken. Geadviseerd wordt om hier in een eventueel vervolgonderzoek aandacht aan te besteden, bijvoorbeeld door voor en na de invoering van een parkeerbeleid de bezoekers van de Seniorenuniversiteit te vragen naar de modaliteitskeuze.

Tenslotte bleek uit de enquêtes die werden verspreid onder studenten, personeel en bezoekers van de Seniorenuniversiteit dat de bereidheid voor een natransport van langer dan tien minuten zeer beperkt is, zowel bij campusparkeren als randparkeren. Met de huidige voorzieningen en plannen (waaronder het voorzien van één centrale bushalte) lijkt het lastig om het natransport binnen deze tien minuten plaats te kunnen laten vinden. Er wordt daarom geadviseerd om te bekijken hoe de natransporttijd verlaagd kan worden (door het verbeteren van het bestaande aanbod natransportmodi of het introduceren van nieuwe natransportmodi).

Op basis van de onderzoeksresultaten wordt aanbevolen om een parkeerbeleid in te voeren waarbij in de eerste fase met een relatief laag uurtarief wordt gewerkt. Dit uurtarief is in de eerste fase voldoende om de parkeerdruk op campus Diepenbeek op orde te krijgen, waarna bijgestuurd kan worden als extra maatregelen nodig blijken. Eventueel kan met abonnementsformules gewerkt worden, maar het is wel belangrijk dat elke gebruiker (uitzonderingen op bijvoorbeeld medische gronden daargelaten) van de parkeergebouwen betaalt voor het parkeren (of dat een derde persoon deze kosten betaalt, bijvoorbeeld door middel van saldokaarten of uitrijkaarten) om te voorkomen dat de verlaagde parkeerdruk door het invoeren van betaald parkeren voor een deel van de gebruikers teniet wordt gedaan door nieuwe gebruikers die de parkeerplaatsen

gratis kunnen gebruiken. Bij een van de universiteiten die in dit onderzoek ondervraagd zijn werd dit waargenomen, waardoor de effecten van het verhogen van het parkeertarief bijna geheel teniet gedaan werd.

13. Conclusie

Het onderzoek laat zien dat de campus Diepenbeek op dit moment een breed aanbod van mobiliteits- en parkeervoorzieningen. Het parkeerbeleid op de campus kent zeer weinig beperkingen. Met het openbaar vervoer kan met een relatief hoge frequentie richting het oosten van de provincie Limburg en richting Hasselt gereisd worden. Ook zijn elektrische deelfietsen en huurfietsen beschikbaar. Ook zijn parkeervoorzieningen beschikbaar en wordt lopen verschillende fietssnelwegen langs de campus.

Bij het parkeerbeleid voor campus Diepenbeek zijn verschillende stakeholders betrokken. Hieronder vallen onder meer de onderwijsinstellingen en campusondernemingen, de gebruikers van de campus, de betrokken overheden, de vervoersaanbieders en de omwonenden.

Op basis van de literatuurstudie kan geconcludeerd worden dat externe factoren een wisselende invloed hebben op het parkeerbeleid en autogebruik. Waar gratis of goedkoper OV negatieve effecten met zich meebrengt, is dat bij carpoolen niet uit de onderzoeken gebleken. Op het gebied van best practices laten de bekeken onderzoeken zien dat een vorm van parkeerregulatie noodzakelijk is om overvraging van de parkeercapaciteit te voorkomen. De ondervraagde onderwijsinstellingen geven ook aan dat het aantal externe factoren dat bijdraagt aan het invoeren van parkeerbeleid beperkt is.

De veertien onderzochte onderwijscampussen geven een breed inzicht in de verschillende vormen van beprijzing van parkeergelegenheid op campussen en laten daarmee zien dat iedere universiteit voor een aanpak kiest die het best bij de karakteristieken van de campus past. De redenen die de bevraagde onderwijsinstellingen geven om een parkeerbeleid in te voeren zijn ook zeer divers, waarbij de meest voorkomende reden het reguleren van autogebruik op de campussen is. De effecten van het parkeerbeleid zijn ook zeer divers, waarbij bij twee universiteiten bleek dat het aantal parkeerders afnam na het invoeren van betaald parkeren of na het verhogen van de parkeertarieven.

Op basis van de antwoorden die respondenten in de enquête hebben gegeven blijkt dat de bezoekers van de Seniorenuniversiteit de hoogste betalingsbereidheid hebben. De betalingsbereidheid van pendelstudenten is relatief laag en de betalingsbereidheid van personeel is zeer laag. Op basis van de verzamelde gegevens in de enquête voor de Seniorenuniversiteit blijkt het invoeren van betaald parkeren met een uurtarief van minder dan €0,50 per uur voldoende om een optimale parkeerdruk op de campus te bereiken. Als wordt gekeken naar een scenario waarbij het uitgangspunt het genereren van zo veel mogelijk parkeeropbrengsten is blijkt dat een parkeertarief tussen €1,00 en €1,50 per uur (wanneer wordt uitgegaan van de data voor andere modaliteitskeuze) of een parkeertarief tussen €2,50 en €3,00 per uur (wanneer wordt uitgegaan van de data voor wisselen van campusparkeren naar randparkeren) de meeste parkeeropbrengsten oplevert.

Op het gebied van natransporttijd is bij de drie onderzochte groepen eenzelfde beeld te zien. De bereidheid om meer dan tien minuten natransporttijd te voorzien in een verplaatsing is zeer beperkt.

Op het gebied van huisvesting laat de enquête die is afgenomen bij pendelstudenten eenzelfde beeld zien: het merendeel van de respondenten geeft aan huisvesting rondom campus Diepenbeek (en daarmee de huidige situatie) te verkiezen boven huisvesting op campus Diepenbeek. Tevens zijn pendelstudenten slechts beperkt bereid om op kot te gaan indien betaalbare studentenhuishuisvesting wordt gerealiseerd op campus Diepenbeek. De meeste pendelstudenten die de voorkeur gaven aan huisvesting op campus Diepenbeek heroverwegen die keuze niet als besloten wordt dat kotstudenten niet meer op campus mogen parkeren.

Concluderend kan gesteld worden dat verschillende best practices bij kunnen dragen aan het bereiken van de doelstellingen in het Transitie-manager-project. Zo kan het invoeren van een parkeerbeleid en betaald parkeren bijdragen aan het verlagen van de parkeerdruk en het reguleren van parkeren op de campus. Wel zijn enkele aandachtspunten te definiëren, vooral op het gebied van natransporttijd, betalingsbereidheid en huisvesting. Deze aandachtspunten zijn belangrijk gezien bepaalde groepen respondenten in de afgenomen enquêtes hebben aangegeven slechts bereid zijn een beperkte natransporttijd te rekenen voor het laatste deel van de verplaatsing, een relatief lage betalingsbereidheid te hebben en slechts beperkt interesse te hebben in huisvesting op campus Diepenbeek.

Bibliografie

- Alternatiefvzw.be.* (2023). <https://alternatiefvzw.be/https://alternatiefvzw.be/dienstverlening/fietsatelier-vedo/>
- Avans hogeschool. (z.d.). *Locaties en faciliteiten*. avans.nl. Geraadpleegd 8 januari 2024, van <https://www.avans.nl/opleidingen/studeren-bij-avans/locaties-en-faciliteiten>
- Barata, E., Cruz, L., & Ferreira, J. P. (2011). Parking at the UC Campus: Problems and solutions. *Cities*, 28(5), 406-413. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2011.04.001>
- Behoppy.eu.* (2023). Hoppy. <https://behoppy.eu/>
- BIJLAGEN BIJ KORTE TERMIJN OPENBAAR VERVOERPLAN 2021.* (2021). https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1605628420/het_bijlagenboek_wdw6zy.pdf
- Blue-bike. (z.d.). *Pricing*. blue-bike.be. Geraadpleegd 17 november 2023, van <https://www.blue-bike.be/pricing/>
- Blue-bike. (2023, september). *Sint-Niklaas.jpg*. blue-bike.be. <https://www.blue-bike.be/wp-content/uploads/2023/09/St-Niklaas.jpg>
- Cats, O., Susilo, Y. O., & Reimal, T. (2016). The prospects of fare-free public transport: Evidence from Tallinn. *Transportation*, 44(5), 1083-1104. <https://doi.org/10.1007/s11116-016-9695-5>
- CFL. (z.d.). *Bahnhofsdienste*. cfl.lu. Geraadpleegd 18 januari 2024, van <https://www.cfl.lu/de-de/customerservices/detail/services-a-dans-les-gares#Belval-Universite-card-collapse>
- Cludts, Z. (2023, januari 19). *Parkeergebouw met 350 plaatsen langs Universiteitslaan in Diepenbeek: "En er kan later nóg een verdieping bij"*. embuuildlimburg.be. <https://embuuildlimburg.be/nl/nieuws/parkeergebouw->

met-350-plaatsen-langs-universiteitslaan-diepenbeek-%E2%80%9Cen-er-kan-later-n%C3%B3g-een

Crotti, D., Grechi, D., & Maggi, E. (2022). Proximity to public transportation and sustainable commuting to college. A case study of an Italian suburban campus. *Case Studies on Transport Policy*, 10, 218-226. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2021.12.003>

De Haas, M., Terwindt, M., & Witte, J.-J. (2022). *Effecten tariefverlagingen in het ov* (p. 104). Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. https://www.kimnet.nl/binaries/kimnet/documenten/publicaties/2022/11/22/effecten-tariefverlagingen-in-het-ov/KiM+achtergrondrapport+Effecten+tariefverlagingen+in+het+ov_def2.pdf

De Lijn. (2023, november 16). *Lijnen*. delijn.be. <https://www.delijn.be/nl/lijnen/>

Del Carmen Rey-Merchán, M., López-Arquillos, A., & Rosa, M. P. (2022). Carpooling systems for commuting among teachers: An expert panel analysis of their barriers and incentives. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 19(14), 8533. <https://doi.org/10.3390/ijerph19148533>

dell'Olio, L., Cordera, R., Ibeas, Á., Barreda, R., Alonso, B., & Moura, J. L. (2019). A methodology based on parking policy to promote sustainable mobility in college campuses. *Transport Policy*, 80. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.03.012>

Eindhoven University of Technology. (2020). *TU /e Parking Regulations*. Eindhoven University of Technology (TU/e). https://assets.w3.tue.nl/w/fileadmin/content/TUe_Campus_website/TUe%20Parking%20Regulations%20TUe.pdf

Embuild Limburg. (2023). <https://embuuildlimburg.be/nl/nieuws/parkeergebouw-met-350-plaatsen-langs-universiteitslaan-diepenbeek-%E2%80%9Cen-kan-later-n%C3%B3g-een>

Erasmus University Rotterdam. (z.d.). *Parkeertarieven*. eur.nl. Geraadpleegd 8 januari 2024, van <https://www.eur.nl/parkeertarieven>

Fietssnelwegen. (z.d.). *Fietssnelwegen overzicht*. fietssnelwegen.be. Geraadpleegd 16 januari 2024, van <https://fietssnelwegen.be/fietssnelwegen>

Fietssnelwegen in Vlaanderen. (2020). [www.vlaanderen.be. https://www.vlaanderen.be/fietssnelwegen-in-vlaanderen](https://www.vlaanderen.be/fietssnelwegen-in-vlaanderen)

Gaus, D., Murray, N., & Link, H. (2023). 9-Euro-Ticket: Niedrigere Preise allein stärken Alltagsmobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht. *DIW Wochenbericht*, 14/15 / 2023, 163-171.

Gemeente Amsterdam. (z.d.). *Parkeerterrein Science Park P7*. amsterdam.nl. Geraadpleegd 8 januari 2024, van <https://www.amsterdam.nl/parkeren/gemeentelijke-parkeergarages/overzicht/science-park/>

Gemeente Rotterdam. (z.d.). *P+R Kralingse Zoom*. rotterdam.nl. Geraadpleegd 8 januari 2024, van <https://www.rotterdam.nl/pr-kralingse-zoom>

Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Elfde linie'. (2022). https://www.hasselt.be/sites/hasselt/files/2022-07/RUP_71022_214_00223_00001_SN_ST.pdf

Geopunt. (2023). <https://www.geopunt.be/>

Geopunt.be. (2022). <https://www.geopunt.be/>

- GIS Limburg—Geoloket. (2023).
<https://geo.limburg.be/Html5Viewer/index.html?viewer=Mobiliteit.Mobiliteit>
- Hasselt.be. (2023). <https://www.hasselt.be/nl/nieuws/trambusboudewijnlaan>
- IMOB. (2023). Transitiemanager wil zoveel mogelijk studenten op duurzame wijze naar de campus krijgen. <https://www.uhasselt.be/nl/instituten/het-instituut-voor-mobiliteit-imob/nieuws/transitiemanager-wil-zoveel-mogelijk-studenten-op-duurzame-wijze-naar-de-campus-krijgen>
- Jorritsma, P., Arendsen, K., & Faber, R. (2023). *Autoluw beleid gemeenten* (p. 64). Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
https://www.kimnet.nl/binaries/kimnet/documenten/publicaties/2023/09/26/autoluw-beleid-gemeenten-doelen-effecten-en-rollen/KiM+Achtergrondrapport+autoluw+beleid+gemeenten_doelen+effecten+en+rollen_def.pdf
- Kaplowitz, S., & Slabosky, A. (2018). Trying to increase carpooling at a major U.S. university: A survey and an intervention. *Sustainability: The Journal of Record*, 11(2), 74-80. <https://doi.org/10.1089/sus.2017.0020>
- Leen een Mobit-fiets. (2023). Main. <https://www.hasselt.be/nl/mobitfiets>
- Maps & Directions, & OpenStreetMap. (z.d.). *Radiuskaart tekenen*. [mapsdirections.info](https://www.mapsdirections.info). Geraadpleegd 17 januari 2024, van <https://www.mapsdirections.info/nl/cirkel-straal-kaart/>
- Mobit. (z.d.). *Heen en Weer*. [mobit.eu](https://www.mobit.eu). Geraadpleegd 18 januari 2024, van <https://www.mobit.eu/heenWeer.html>
- Mobit – Slim en flexibel fietsdelen. (2023). <http://www.mobit.eu>
- MuConsult. (2015). *Literatuurstudie tijd- en convenience gevoeligheden openbaar vervoer*.

<https://www.kimnet.nl/binaries/kimnet/documenten/rapporten/2015/11/5/literatuurstudie-tijd--en-convenience-gevoeligheden-openbaar-vervoer/literatuurstudie-tijd-en-conveniencegevoeligheden-openbaar-vervoer.pdf>

Paris Lodron Universität Salzburg. (2021). *130. Parkordnung der Paris Lodron Universität Salzburg*. Rektor der Paris Lodron Universität Salzburg. https://www.plus.ac.at/wp-content/uploads/2021/06/202106_Parkordnung.pdf

POM Limburg. (2021). *Masterplan campus Diepenbeek*. https://pomlimburg.be/wp-content/uploads/2022/05/POM_Campus-Diepenbeek_Masterplan-Campus-Diepenbeek_A2_FINAL_PACKAGE_LR.pdf

POM Limburg. (2023, april 27). *Provinciebestuur koopt parking campus Diepenbeek aan*. [pomlimburg.be. https://pomlimburg.be/nieuws/provinciebestuur-koopt-parking-campus-diepenbeek-aan/](https://pomlimburg.be/nieuws/provinciebestuur-koopt-parking-campus-diepenbeek-aan/)

PXL. (2023). Welkom aan Hogeschool PXL. <https://www.pxl.be/Over-PXL.html>

Riggs, W., & Kuo, J. (2015). The impact of targeted outreach for parking mitigation on the UC Berkeley campus. *Case Studies on Transport Policy*, 3(2), 151-158. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2015.01.004>

Schevernels, H. (2021, september 27). *Beleidsplan Mobiliteit UHasselt*. <https://www.uhasselt.be/media/elhbfjtl/beleidsplan-mobiliteit-uhasselt.pdf#page=16&zoom=100,90,224>

Stad Hasselt. (z.d.). *Parkeren op straat*. Hasselt.be. Geraadpleegd 3 januari 2024, van <https://www.hasselt.be/nl/parkerenopstraat>

Stad Hasselt. (2021). *Parkeerplan Stad Hasselt* [Map]. https://issuu.com/stadhasselt/docs/parkeerplan_vanaf_19_april_2021

TU Delft. (z.d.). *Parkeerbeleid*. tudelft.nl. Geraadpleegd 19 januari 2024, van <https://www.tudelft.nl/over-tu-delft/contact-en-campus/parkeerbeleid>

UHasselt. (z.d.). *Vervoer (fiets, trein, bus, auto)*. uhasselt.be. Geraadpleegd 3 januari 2024, van <https://www.uhasselt.be/nl/info-voor/studenten/naast-je-studie/vervoer-fiets-trein-bus-auto>

UHasselt. (2022). *Campus Diepenbeek* [Map]. <https://www.uhasselt.be/media/jt3aymww/plan-diepenbeek-2022.png>

UHasselt. (2023a, september 29). *Themanieuwsbrief Mobiliteit 29-09-2023*. uhasselt.be. <https://www.uhasselt.be/en/uhasselt-newsletters/2023-2024/themanieuwsbrief-mobiliteit-29-09-2023>

UHasselt. (2023b, oktober 1). *Feiten en cijfers*. <https://www.uhasselt.be/nl/over-uhasselt/feiten-en-cijfers>

UMC Utrecht. (z.d.). *Parkeren UMC Utrecht*. umcutrecht.nl. Geraadpleegd 8 januari 2024, van <https://www.umcutrecht.nl/nl/parkeren-umc-utrecht>

Università Vita-Salute San Raffaele. (z.d.). *Servizi convenzionati*. unisr.it. Geraadpleegd 19 januari 2024, van <https://www.unisr.it/en/campus/convenzioni/servizi-convenzionati>

Universität zu Köln. (2021). *Häufig gestellte Fragen zur Parkraumbewirtschaftung*. https://verwaltung.uni-koeln.de/abteilung54/content/e13/e137259/e137273/e137274/e137322/e137323/DO_210302_FAQs_PRB_ger.pdf

Universität Zürich. (z.d.-a). *Hourly and Daily Use of Parking Spaces*. Geraadpleegd 18 januari 2024, van <https://www.staff.uzh.ch/en/arbeitsplatz/mobilitaet/parkplaetze/tage-stundenweise-parkplatznutzung.html>

- Universität Zürich. (z.d.-b). *Monatliche Parkplatzgebühren*. staff.uzh.ch. Geraadpleegd 18 januari 2024, van <https://www.staff.uzh.ch/de/arbeitsplatz/mobilitaet/parkplaetze/monatliche-parkplatzmiete.html>
- Université catholique de Louvain. (z.d.). *Louvain-la-Neuve* [Uclouvain.be]. Geraadpleegd 19 januari 2024, van <https://uclouvain.be/fr/decouvrir/access-louvain-la-neuve.html#parking>
- Université de Luxembourg. (z.d.). *Campus Belva*. uni.lu. Geraadpleegd 18 januari 2024, van <https://www.uni.lu/de/ueber-uns/campusse/campus-belval/#how-to-get-to-belval-campus>
- Universiteit Utrecht. (z.d.). *Parkeren*. uu.nl. Geraadpleegd 8 januari 2024, van <https://www.uu.nl/organisatie/campus/bereikbaarheid/parkeren>
- Universiteit van Amsterdam. (z.d.). *Parkeren*. extranet.uva.nl. Geraadpleegd 8 januari 2024, van <https://extranet.uva.nl/content/a-z/parkeren/parkeren.html>
- University of Aberdeen. (z.d.). *Car Parking*. abdn.ac.uk. Geraadpleegd 19 januari 2024, van <https://www.abdn.ac.uk/staffnet/working-here/parking-793.php#faq7>
- University of Galway. (z.d.). *Parking / Getting to & Around Campus*. universityofgalway.ie. Geraadpleegd 19 januari 2024, van <https://www.universityofgalway.ie/buildings/service-helpdesk/parking-get-to-around/>
- Van der Waerden, P., Verhoeven, M., & Van Veghel, L. (z.d.). *De Invloed van Parkeermaatregelen op de Vraag naar Parkeervoorzieningen op het Terrein van de Technische Universiteit Eindhoven*. Technische Universiteit Eindhoven, Groep Urbanistiek.

Verbindende fiets- en voetgangersbrug aan kruispunt R71 x Elfde-Liniestraat.

(2023). <https://wegenenverkeer.be/werken/verbindende-fiets-en-voetgangersbrug-aan-kruispunt-r71-x-elfde-liniestraat>

Warnants, I. (2022, september 27). *OPGEPAST – Verkeerd parkeren wordt beboet/getakeld.* sturauhasselt.be.

<https://sturauhasselt.be/2022/09/27/opgepast-verkeerd-parkeren-wordt-beboet-getakeld/>

Yan, X., Levine, J., & Marans, R. W. (2019). The effectiveness of parking policies to reduce parking demand pressure and car use. *Transport Policy*, 73, 41-50. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.10.009>

Bijlage 1: Mail naar stakeholders

Stad Hasselt, Gemeente Diepenbeek en Departement MOW

Beste [aanhef] [naam],

In het kader van mijn masterproef voor de opleiding Mobiliteitswetenschappen aan de UHasselt ben ik momenteel bezig met het inventariseren van parkeeroplossingen voor de universiteitscampus in Diepenbeek. Een onderdeel van de masterproef is het onderzoeken van de wensen en randvoorwaarden van stakeholders.

Zou u aan kunnen geven welke wensen en randvoorwaarden [naam stakeholder] heeft rondom het parkeerbeleid voor de universiteitscampussen? Hierbij ben ik specifiek benieuwd naar het beleid rondom het toestaan dan wel verbieden van bepaalde natransportmodi (deelfietsen, -steps, etc.).

Ik hoor graag van u.

Met vriendelijke groeten,
Patrick Mol

PXL en UCLL

Beste [aanhef] [naam],

In het kader van mijn masterproef voor de opleiding Mobiliteitswetenschappen aan de UHasselt ben ik momenteel bezig met het inventariseren van parkeeroplossingen voor de universiteitscampus in Diepenbeek. Een onderdeel van de masterproef is het onderzoeken van de wensen en randvoorwaarden van stakeholders.

Zou u aan kunnen geven welke wensen en randvoorwaarden [stakeholder] heeft rondom het parkeerbeleid voor de universiteitscampussen? Hierbij ben ik specifiek benieuwd naar de verwachtingen voor de inrichting van een eventueel parkeerbeleid voor studenten, personeel en bezoekers.

Ik hoor graag van u.

Met vriendelijke groeten,
Patrick Mol

Hoppy, De Lijn en POM Limburg

Beste [aanhef] [naam],

In het kader van mijn masterproef voor de opleiding Mobiliteitswetenschappen aan de UHasselt ben ik momenteel bezig met het inventariseren van parkeeroplossingen voor de universiteitscampus in Diepenbeek. Een onderdeel van de masterproef is het onderzoeken van de wensen en randvoorwaarden van stakeholders.

Zou u aan kunnen geven of [stakeholder] wensen en randvoorwaarden heeft rondom het parkeerbeleid voor de universiteitscampussen, en zo ja welke dat zijn?

Ik hoor graag van u.

Met vriendelijke groeten,
Patrick Mol

Bijlage 2: Mail naar onderwijsinstellingen

Nederlands

Beste heer/mevrouw,

In het kader van het schrijven van mijn masterscriptie voor de opleiding Mobiliteitswetenschappen aan de Universiteit Hasselt stuur ik u deze mail. Ik onderzoek momenteel de mogelijkheden voor het invoeren van een parkeerbeleid op de parkeerplaatsen op en rond de onderwijscampussen in Hasselt en Diepenbeek. Hiervoor wordt ook het parkeerbeleid van enkele andere universiteiten in kaart gebracht en wordt bekeken wat de effecten van het invoeren van (een vorm van) parkeerbeleid hier zijn geweest.

Ik zou u daarom graag enkele vragen stellen over het parkeerbeleid op uw universiteit. Het gaat hierbij specifiek om het beleid op campus [CAMPUS].

De vragen luiden als volgt:

- Sinds wanneer wordt op uw universiteit een parkeerbeleid gevoerd? Als 'parkeerbeleid' wordt elke vorm van regulering gezien, alleen gratis parkeren zonder enige beperkingen valt hier niet onder.
- Wat zijn de beweegredenen geweest om een parkeerbeleid in te voeren?
- Wanneer zijn voor het laatst aanpassingen gedaan aan het parkeerbeleid op uw universiteit (uitgezonderd het indexeren van parkeertarieven aan de inflatie) en wat was het doel van deze aanpassingen?
- Welk effect heeft het voeren van een parkeerbeleid gehad? Hierbij ben ik zowel benieuwd naar de effecten bij het invoeren van parkeerbeleid als naar de effecten van aanpassingen aan het bestaande parkeerbeleid. Denk hierbij aan veranderingen in de modal split of reisgedrag in het algemeen.
- Zijn er externe factoren (zoals goedkoper of gratis openbaar vervoer, stimuleren van carpooling, meer huisvesting op de campus, etc.) die bijgedragen hebben aan het invoeren van een vorm van parkeerbeleid of het nemen van extra maatregelen op het gebied van parkeerbeleid?

Ik hoor graag van u. Mocht u niet in staat zijn om deze vragen te beantwoorden, dan hoor ik graag welke persoon binnen uw universiteit deze vragen wel zou kunnen beantwoorden.

Met vriendelijke groet,
Patrick Mol

Engels

Dear Sir or Madam,

In the context of writing my master's thesis for the Master of Transportation Sciences at Hasselt University, I am sending you this email.

I am currently investigating the possibilities for introducing a parking policy in the parking lots on and around the educational campuses in Hasselt and Diepenbeek. For this purpose, the parking policy of several other universities is being mapped and the effects of introducing (a form of) parking policy here have been examined.

I would therefore like to ask you some questions about the parking policy at your university.

The questions are as follows:

- Since when does your university have a parking policy? Any form of regulation is considered 'parking policy', except free parking without any restrictions.
- What were the motivations for introducing a parking policy?
- When was the last time adjustments were made to the parking policy at your university (with the exception of indexing parking rates to inflation) and what was the purpose of these adjustments?
- What effect has the implementation of a parking policy had? I am curious about the effects of introducing parking policy as well as the effects of adjustments to the existing parking policy. Examples of effects are changes in the modal split or travel behavior in general.
- Are there external factors (such as cheaper or free public transport, encouraging carpooling, more housing on campus, etc.) that contributed to the introduction of some form of parking policy or the taking of additional measures in the field of parking policy?

I'm looking forward to hearing from you. If you are unable to answer these questions, could you please let me know who could answer these questions at your university?

Kind regards
Patrick Mol

Bijlage 3: Beantwoording vragen onderwijsinstellingen

-Sinds wanneer wordt op uw universiteit een parkeerbeleid gevoerd? Als 'parkeerbeleid' wordt elke vorm van regulering gezien, alleen gratis parkeren zonder enige beperkingen valt hier niet onder.

Universiteit	Antwoord
1	No exact file but as old staff member I know it was latest in 1990 we have started with parking policy. (Persoonlijke communicatie, 12 maart 2024)
2	The University introduced a revised parking policy in 2009 and has updated and revised it on an ongoing basis since. (Persoonlijke communicatie, 13 maart 2024)
3	Sinds eind jaren '80/begin jaren '90 toen betaald parkeren voor bezoekers werd ingevoerd op onze parkeerfaciliteiten. (Persoonlijke communicatie, 13 maart 2024)
4	Per 1 september 2023: <i>'Je kan als student/medewerker te allen tijde voor een maximum van 48 uur aaneengesloten gratis parkeren op de parkeerlocaties rond de campusring. Wil je langer parkeren? Dan parkeer je tegen betaling conform hetzelfde parkeertarief dat geldt voor bezoekers. Bezoekers betalen op maandag t/m vrijdag tussen 8:00 en 18:00 uur een tarief voor € 2,00 per uur, met een maximum van € 10,00 per dag.'</i> (TU Delft, z.d.)
5	Sinds 2004 (Van der Waerden et al., z.d.).
6	We launched the [6] campus parking policy in 2015 in order to welcome the administrative staff of the University moving to [6] campus, the new headquarters of the University. The University was wondering to make parking easier for its administrative employees and teachers. In 2018 we have increased the number of places available regarding the influence and constant increase of employees and students. (I am not really sure about the year as I just arrived December 2023 and can't really find any official documents) (Persoonlijke communicatie, 15 april 2024)
7	Sinds het openen van parkeerterrein gelden de huidige parkeertarieven en zijn deze enkel geïndexeerd. Studenten parkeren hier tegen het reguliere uurtarief geldend voor [het gebied rondom de campus] en personeel kan een maandabonnement van 60 euro afsluiten. Het parkeerterrein is eigendom van de [7] maar wordt op dit moment beheerd door het parkeerbeheer van de gemeente. Het parkeerterrein moet naar verwachting binnen nu en 10 jaar opgeofferd worden voor bouw. Daarom moet uitgeweken worden naar parkeergebouwen. Het aanbieden van een kostendekkend tarief (enerzijds niet subsidiëren, anderzijds niet als verdienmodel beschouwen) is daarbij het uitgangspunt. Er zijn daarom op dit

	moment discussies gaande over het aanpassen van het parkeerbeleid, waarbij de KOV-factor (die de kwaliteit van het ov meet) gebruikt wordt. Een optie is dat bij een Vf lager dan 1,50 komt de betreffende werknemer dan niet meer in aanmerking voor het gunsttarief van 60 euro per maand. (Persoonlijke communicatie, 19 april 2024)
--	---

-Wat zijn de beweegredenen geweest om een parkeerbeleid in te voeren?

Universiteit	Antwoord
1	Parking service for free would create a taxation relevant service of relevant monetary value based on Austrian income tax rules. (Persoonlijke communicatie, 12 maart 2024)
2	To ensure our car parks are safe, to introduce a parking fee to act as a deterrent to car use and provide a revenue stream, and to ensure car parks are prioritised for those who need them most. (Persoonlijke communicatie, 13 maart 2024)
3	Ik kon dat niet meer exact of met zekerheid achterhalen maar wat ik begrepen heb was dat om de onderhoudskosten (deels) te financieren. Een ander argument dat ik gehoord heb was het voorkomen dat mensen die in de stad wilden gaan winkelen op De Uithof zouden gaan parkeren. Parkeren in de binnenstad was toen al duur en met De Uithof bestond er al een goede, snelle busverbinding. (Persoonlijke communicatie, 13 maart 2024)
4	<i>"Het reguleren van parkeerplekken betekent dat er scherpe regels worden gesteld aan het gebruik van de parkeerlocaties op de TU Delft Campus. Zo hebben wij door het plaatsen van een toegangssysteem bij de in- en uitgangen van de parkeerlocaties meer grip op en inzicht in het gebruik van de parkeerplaatsen op de campus. Ook is bijvoorbeeld in het nieuwe parkeerbeleid vastgesteld dat bezoekers van de TU Delft en bedrijven op de campus in principe niet meer gratis parkeren (hoewel er uitrijkaarten beschikbaar worden gesteld)"</i> (TU Delft, z.d.)
5	<i>"De belangrijkste reden voor het nieuwe parkeerbeleid was de toename van het illegaal of het 'wild' parkeren op universiteitsterrein. Dit illegaal parkeren leverde veel onveilige situaties op voor alle verkeersdeelnemers op terrein (voetgangers, fietsers en auto's). Daarnaast bestond het vermoeden dat er meerdere 'gast'-parkeerders (bezoekers aan de binnenstad en treinreizigers) gebruik maakte van de aanwezige parkeervoorzieningen"</i> (Van der Waerden et al., z.d.).
6	-
7	De exacte beweegredenen voor de invoering van het parkeerbeleid zoals dat nu in werking is niet bekend (anders dan dat je wel binnen kaders wilt reguleren. Wel is de algemene beleidsregel

	van de [7] om parkeren niet te faciliteren/subsidiëren, waardoor er voor studenten geen gunsttarief is. Bij personeel is dit er wel, als onderdeel van de onderhandelingspositie van de [7]. (Persoonlijke communicatie, 19 april 2024)
--	--

-Wanneer zijn voor het laatst aanpassingen gedaan aan het parkeerbeleid op uw universiteit (uitgezonderd het indexeren van parkeertarieven aan de inflatie) en wat was het doel van deze aanpassingen?

Universiteit	Antwoord
1	We will check and update this point. @: you might ask a person in ZWD about the last reform we had here? (Persoonlijke communicatie, 12 maart 2024)
2	In 2021 the University of [2] made some minor adjustments to the way in which permits and payments were administered. This was to allow contactless payments (via a parking app) and remove the need for physical permits to be displayed in vehicles. (Persoonlijke communicatie, 13 maart 2024)
3	Dat is een actuele vraag. Er zijn vergevorderde plannen om ook medewerkers te laten betalen voor parkeren, zij parkeren nu nog gratis. Oorspronkelijk zou dit in oktober 2019 ingevoerd worden maar door bezwaren van onze 'privacy officer' en de uitbraak van Covid-19 is dit toen uitgesteld. Voor deze wijziging zijn meerdere redenen genoemd; het bekostigen van de parkeervoorzieningen, het stimuleren van schonere vervoersmiddelen (fiets, openbaar vervoer) en het terugdringen van de verkeer/parkeerdruk. (Persoonlijke communicatie, 13 maart 2024)
4	N.v.t., parkeerbeleid geldt sinds 1 september 2023 en zal na een jaar geëvalueerd worden. (Persoonlijke communicatie, 28 maart 2024)
5	-
6	Regarding the increase of staff members, teachers, building extensions and/or new University premises changed some parking policies based now on first come first served and/or in some other cases with waiting lists. (Persoonlijke communicatie, 15 april 2024)
7	Het parkeerbeleid is sinds de opening niet gewijzigd. Het parkeerterrein was aanvankelijk bedoeld als oplossing voor de korte termijn gezien de ontwikkelplannen op het park, maar uiteindelijk is dit een lange termijnoplossing geworden. (Persoonlijke communicatie, 19 april 2024)

-Welk effect heeft het voeren van een parkeerbeleid gehad? Hierbij ben ik zowel benieuwd naar de effecten bij het invoeren van parkeerbeleid als naar de effecten van aanpassingen aan het bestaande parkeerbeleid. Denk hierbij aan veranderingen in de modal split of reisgedrag in het algemeen.

Universiteit	Antwoord
1	There was no survey made when the parking policy was introduced. Later mobility research (starting in 2008) showed a number of specific effects: 1. Compared to the average of the cities modal split the members of the university have only about 50% of the care use for daily mobility to work/university. 2. We are managing about 650 parking slots and have about 1200 parking permits given to staff at 5 different locations without complaints about not available parking space. Our biggest parking slot is used to a max of 60% and therefore oversized (a building planned from 1980s). 3. Also staff with parking permit is using bikes as most preferred transportation system. (Persoonlijke communicatie, 12 maart 2024)
2	Pre-pandemic the University observed a gradual reduction in single occupancy car use but, due to the number of variables involved, this cannot be directly attributed to parking policy. We also observed generally better car park management, reduced hazards around car parks, and generally better behaviour in car parks. (Persoonlijke communicatie, 13 maart 2024)
3	De effecten die de eerste invoering van parkeerbeleid hebben gehad liggen voornamelijk aan de beheerskant; het hebben van een parkeerreglement, het plaatsen en onderhouden van de juiste verkeersborden, het uitvoeren van parkeercontroles en optreden tegen overtreders (d.m.v. wielklemmen, uitgevoerd door onze eigen Security afdeling) en opzetten en in standhouden van een systeem van parkeervergunningen en ontheffingen, het beheren van een parkeermanagementsysteem (voor de faciliteiten 'met slagbomen'). Ten tijde van de invoering was het veel leger en rustiger op de [3] (zie bijgevoegde luchtfoto uit de jaren '80 ter vergelijking met de actuele satellietfoto) waardoor de invoering toen niet direct tot ander gedrag heeft geleid. De toegenomen drukte heeft in ieder geval een effect gehad op de parkeerdruk en het aantal overtredingen. De enige wijziging die er sindsdien is geweest zijn de verhogingen van de parkeertarieven (van € 0,33 per 30 minuten naar € 0,90) en de verwijderingskosten van de wielklem (van € 25,- naar € 50,-) in 2019. Dat leidde toen tot een kleine afname in het aantal bezoekers maar het

	effect op de parkeerdruk werd bijna 1-op-1 tenietgedaan door een stijging van het aantal parkerende medewerkers. De invoering van betaald parkeren voor medewerkers zal naar verwachting een groter effect hebben op de modal split maar dat weten we op zijn vroegst pas aan het einde van dit jaar. (Persoonlijke communicatie, 13 maart 2024)
4	N.v.t., parkeerbeleid geldt sinds 1 september 2023 en zal na een jaar geëvalueerd worden. (Persoonlijke communicatie, 28 maart 2024)
5	<i>"De realisatie van verschillende parkeermaatregelen in het kader van de introductie van een nieuw parkeerbeleid en betaald parkeren heeft invloed op de parkeerbezettingsgraad op het terrein van de Technische Universiteit Eindhoven. Het effect verschilt per groep van maatregelen, dag van de week en parkeerzone. De parkeermaatregelen die zijn genomen in het kader van de introductie van een nieuw parkeerbeleid hebben minder effect dan de maatregelen die zijn uitgevoerd bij de introductie van betaald parkeren. De eerste groep van parkeermaatregelen leidt vooral tot hogere bezettingsgraden in de verschillende parkeerzones, terwijl de tweede groep van maatregelen tot een verlaging van de bezettingsgraden heeft geleid."</i> (Van der Waerden et al., z.d.)
6	-
7	Het effect van de invoering van het parkeerbeleid is niet onderzocht. Wel is sinds 1 april 2024 betalend parkeren aan de andere zijde van het Science Park ingevoerd en de hoop/het doel is dat het betalend parkeren het autogebruik terugdringt. (Persoonlijke communicatie, 19 april 2024)

-Zijn er externe factoren (zoals goedkoper of gratis openbaar vervoer, stimuleren van carpooling, meer huisvesting op de campus, etc.) die bijgedragen hebben aan het invoeren van een vorm van parkeerbeleid of het nemen van extra maatregelen op het gebied van parkeerbeleid?

Universiteit	Antwoord
1	No but a rather chaotic road management in the city of [1] in combination with a rather unattractive public bus service make bikes to the best pragmatic choice. (Persoonlijke communicatie, 12 maart 2024)
2	The University of [2] has, alongside its parking policy, run various events and services to encourage sustainable travel options. These include; bike workshops, cycle to work schemes, a free inter-campus shuttle bus, improvements to showering and changing facilities, and discounts with active travel shops and public transport providers. These have contributed to changes seen in behaviour but the relative influence of each cannot be individually identified. (Persoonlijke communicatie, 13 maart 2024)
3	Deels; de grote parkeerdruk, die is ontstaan door het toegenomen aantal 'bewoners' (zowel personeel binnen de aanwezige gebouwen als de bewoners van de studentencomplexen) zorgt voor meer onderhoud waar de kosten sowieso al van gestegen waren. Het milieu speelt daarnaast ook een rol. (Persoonlijke communicatie, 13 maart 2024)
4	-
5	-
6	The University has also invested in a fleet of car-sharing vehicles on each campus to facilitate inter-campus and any professional journeys and recently we have added bike racks in front of each building, and we will begin shortly on each campus a system named Bike4Staff offering free rental of bikes and scooters. (Persoonlijke communicatie, 15 april 2024)
7	Er is geen relatie tussen het huisvestingsbeleid en het parkeerbeleid. Wel voert de [7] gesprekken over het meer faciliteren van deelmobiliteit op de campus om zo het ov te kunnen ontlasten tijdens de hyperspits. (Persoonlijke communicatie, 19 april 2024)

-Overige opmerkingen

Universiteit	Antwoord
1	I am working as mobility manger for university now for 15 years but never had issues or conflicts about parking slot policy. Staff with higher income have to pay about 80€ per month for a parking slot, colleagues with less income about 25€ per month. (Persoonlijke communicatie, 12 maart 2024)
2	-
3	-
4	-
5	-
6	-
7	De auto vertegenwoordigt in de modal split van de [7] slechts een zeer beperkt deel. Voor personeel is dit voor alle locaties 4% en voor het [onderwijscampus] 10%. Voor studenten is dit nog lager. (Persoonlijke communicatie, 19 april 2024)

Masterproef best practices campusmobiliteit UHasselt

Start of Block: Beschrijving van het onderzoeksproject

Titel van het onderzoek:

De implementatie van best practices omtrent duurzame campusmobiliteit voor studenten en personeelsleden op Campus Hasselt en Campus Diepenbeek.

Naam en contactgegevens onderzoeker:

Issam Aabbasy en/of Jeroen Luyck, UHasselt
issam.aabbasy@student.uhasselt.be en/of jeroen.luyck@student.uhasselt.be

Doel en methodologie van het onderzoek:

In het kader van het project transitie manager sloegen de Universiteit Hasselt en de hogescholen PXL en UCLL de handen ineen. Binnen een werkgroep, aangevuld met onder meer de Stad Hasselt en de gemeente Diepenbeek, wensen zij een gedragsverandering bij studenten en personeelsleden te realiseren. Door de huidige vraag naar mobiliteit en de toekomstige groei van de betrokken onderwijsinstellingen moeten beleidsmakers leren omgaan met de verplaatsingsbehoeften van studenten en personeelsleden. De grootste uitdaging in dit proces schuilt erin om autoverkeer te weren en duurzame verplaatsingsalternatieven te promoten.

Naar aanleiding van de transitie manager werd er een Masterproef opgezet. Binnen deze Masterproef werden er best practices van mobiliteitsinitiatieven uit andere binnen- en buitenlandse onderwijsinstellingen verzameld die bijdragen aan een duurzaam verplaatsingsgedrag onder studenten en personeelsleden. Aan de hand van deze enquête willen wij meer kennis verkrijgen over de ervaringen en meningen van studenten en personeelsleden met betrekking tot huidige mobiliteitsinitiatieven en mogelijk toekomstige mobiliteitsinitiatieven die afgeleid zijn van de reeds onderzochte best practices. De resultaten zullen de UHasselt helpen om het huidige mobiliteitsbeleid te optimaliseren. Daarnaast zullen deze resultaten mogelijk gebruikt worden om een aantal toepassingen in de praktijk te brengen met het oog op duurzame ontsluiting en bereikbaarheid van Campus Hasselt en Campus Diepenbeek.

Het beantwoorden van de vragenlijst zal ongeveer 15 minuten in beslag nemen.



GDPR Alvorens met de enquête van start te gaan, vragen wij u om de informatie hieronder grondig te lezen: Ik heb de bovenstaande informatie over deze studie (bv. onderzoeksdoelstelling) gelezen. Ik begrijp de opzet van dit onderzoek alsook wat er van mij verwacht wordt tijdens dit onderzoek. Ik begrijp dat mijn deelname aan deze studie vrijwillig is en dat ik het recht heb om mijn deelname tijdens de afname op elk moment stop te zetten (door het browservenster te sluiten). Daarvoor hoef ik geen reden te geven en weet ik dat daaruit geen nadeel voor mij kan ontstaan.

Ik begrijp dat de resultaten van dit onderzoek kunnen gebruikt worden voor wetenschappelijke doeleinden en mogen gepubliceerd worden. Mijn naam wordt daarbij niet gepubliceerd en de vertrouwelijkheid van mijn gegevens is in elk stadium van het onderzoek gewaarborgd. Ik weet dat de resultaten van dit onderzoek gedurende zes maanden worden bijgehouden en na deze periode zullen verwijderd worden. Voor vragen weet ik dat ik na mijn deelname terecht kan bij Issam Aabbasy (issam.aabbasy@student.uhasselt.be), Jeroen Luyck (jeroen.luyck@student.uhasselt.be) of bij de promotor van dit onderzoek binnen de opleiding Mobiliteitswetenschappen, prof. dr. Evelien Polders (evelien.polders@uhasselt.be). Voor eventuele klachten of andere bezorgdheden omtrent de verwerking van persoonsgegevens kan ik contact opnemen met de functionaris voor gegevensbescherming/data protection officer van de UHasselt: dpo@uhasselt.be. Voor meer informatie omtrent de uitoefening van mijn rechten of het neerleggen van een klacht, kan ik terecht op onze [Privacyverklaring](#).

Ik heb bovenstaande informatie gelezen en begrepen en heb antwoord gekregen op al mijn vragen betreffende deze studie.

- ☐ Ik ga ermee akkoord deel te nemen aan deze studie. (1)
- ☐ Ik ga niet akkoord. (2)

Start of Block: 1. Algemene gegevens



1.1 Wat is uw geslacht?

- ☐ man (1)
- ☐ vrouw (2)
- ☐ x (3)
- ☐ Zeg ik liever niet. (4)

Page Break

1.2 Wat is uw huidige leeftijd? U mag dit getal noteren in het lege kader met cijfers.

Page Break



1.3 U bent een ...?

- ☐ student (1)
- ☐ personeelslid (2)

Page Break



1.4 Op welke UHasselt-campus bent u voornamelijk actief? Met voornamelijk wordt minstens 50% van de les- of werkdagen bedoeld.

- ☐ UHasselt Campus Diepenbeek (1)
- ☐ UHasselt Campus Hasselt (2)
- ☐ Ik ben evenveel op beide campussen aanwezig. (3)

Page Break



1.5 U bent een ...?

- ☐ pendelstudent: u reist regelmatig heen en weer tussen uw woonplaats en uw onderwijsinstelling (1)
- ☐ kotstudent in Diepenbeek (2)
- ☐ kotstudent in Hasselt (3)
- ☐ kotstudent in Genk (4)
- ☐ kotstudent in een andere gemeente, namelijk: (5)

Page Break

1.6 Wat is de postcode van uw woonplaats? U mag dit getal noteren in het lege kader met cijfers.



2.7 Hoeveel bedraagt de afstand van een enkele rit van uw thuisadres naar de campus?

- ☐ 0 - 5 km (1)
- ☐ 6 - 10 km (2)
- ☐ 11 - 20 km (3)
- ☐ 21 - 30 km (4)
- ☐ 31 - 40 km (5)
- ☐ 41 - 50 km (6)
- ☐ > 50 km (7)



2.8 Hoeveel bedraagt de afstand van een enkele rit van uw kotadres naar de campus?

- ☐ < 1 km (1)
- ☐ 1 - 2 km (2)
- ☐ 3 - 4 km (3)
- ☐ 5 - 6 km (4)
- ☐ 7 - 8 km (5)
- ☐ 9 - 10 km (6)
- ☐ > 10 km (7)

Page Break

Informatief De volgende vragen hebben betrekking op het hoofdvervoermiddel waarmee u de verplaatsing naar de campus maakt. Het hoofdvervoermiddel slaat op het vervoermiddel waarmee u de grootste afstand aflegt tijdens de verplaatsing naar de campus.

Page Break



2.9 Met welk hoofdvervoermiddel verplaatst u zich het vaakst naar de campus?
Met het vaakst wordt minstens 50% van de les- of werkdagen bedoeld.

- ☐ fiets (1)
 - ☐ elektrische fiets (2)
 - ☐ te voet (3)
 - ☐ bus (4)
 - ☐ trein (5)
 - ☐ motorfiets (6)
 - ☐ bromfiets/scooter (7)
 - ☐ auto, als bestuurder: alleen (8)
 - ☐ auto, als bestuurder: carpoolen met medestudenten of collega's (9)
 - ☐ auto, als bestuurder: carpoolen met gezinsleden (10)
 - ☐ auto, als passagier: carpoolen met medestudenten of collega's (11)
 - ☐ auto, als passagier: met gezinsleden (12)
 - ☐ ander vervoermiddel, namelijk: ... (13)
-



2.10 Op basis van welk motief verkiest u dit hoofdvervoermiddel? U kan meerdere antwoorden aanduiden.

- ☐ financiële overweging: om te besparen op reiskosten (1)
- ☐ ecologische overweging: om minder of geen uitlaatgassen te produceren (milieubewust handelen) (2)
- ☐ veiligheidsoverweging: dit is het meest veilige vervoermiddel voor mij (3)
- ☐ snelheidsoverweging: om zo snel mogelijk op de bestemming te geraken (kortste reistijd) (4)
- ☐ uit comfort: een warme en droge verplaatsing met zitplaats (5)
- ☐ uit comfort: het niet moeten zoeken naar een parkeerplaats (6)
- ☐ uit comfort: individuele vrijheid (7)
- ☐ uit comfort: geen hinder ondervinden van wachttijden of stakingen (8)
- ☐ uit comfort: geen hinder ondervinden van files (9)
- ☐ uit comfort: tijdens de verplaatsing andere taken (voor school of het werk) kunnen uitvoeren (10)
- ☐ uit comfort: andere interpretatie, namelijk: ... (11)

- ☐ andere motieven, namelijk: ... (12)



2.11 Wat kan de keuze voor uw hoofdvervoermiddel beïnvloeden? U kan meerdere antwoorden aanduiden.

☐ externe factoren die gerelateerd zijn aan infrastructuur en voorzieningen in de omgeving (bv. wandel- en fietspaden, fietsenstallingen en bushaltes en parkeervoorzieningen) (1)

☐ externe factoren die gerelateerd zijn aan sociaal netwerk zoals sociale media en sociale druk (bv. vrienden en familie) (2)

☐ het in conflict raken met andere weggebruikers in het verkeer (bv. wandelaars, fietsers, automobilisten en passanten) (3)

☐ de gevoelens die ik ervaar bij het nemen van bepaalde vervoermiddelen (bv. blijheid, boosheid, verdriet en angst) (4)

☐ mijn kennis over de beschikbare vervoersmodi voor mijn verplaatsing (bv. reistijden, dienstregelingen van het openbaar vervoer en alternatieve verplaatsingsmogelijkheden) (5)

☐ mijn fysieke conditie en de mogelijkheid om te fietsen en te wandelen (6)

☐ de mogelijkheid om het openbaar vervoer te gebruiken (7)

☐ de mogelijkheid om een auto te gebruiken en/of in het bezit te zijn van een rijbewijs (8)

☐ andere motieven, namelijk: ... (9)

Page Break



2.12 Zou u uw verplaatsing met een ander vervoermiddel maken wanneer betalend parkeren op Campus Diepenbeek wordt ingevoerd?

- ☐ ja (1)
- ☐ nee (2)

Page Break



2.13 Zou u uw verplaatsing met een ander vervoermiddel maken wanneer betalend parkeren op Campus Diepenbeek wordt ingevoerd en deze kosten niet door de werkgever betaald worden?

- ☐ ja (1)
- ☐ nee (2)

Page Break



2.14 Indien betalend parkeren op Campus Diepenbeek de norm wordt, vanaf welk parkeertarief overweegt u om de auto te laten staan en van vervoermiddel te veranderen?

- ☐ < €0,50 per uur (1)
- ☐ €0,50 - €1,00 per uur (2)
- ☐ €1,00 - €1,50 per uur (3)
- ☐ €1,50 - €2,00 per uur (4)
- ☐ €2,00 - €2,50 per uur (5)
- ☐ €2,50 - €3,00 per uur (6)
- ☐ > €3,00 per uur (7)

Page Break



2.15 Indien betalend parkeren op Campus Diepenbeek de norm wordt, vanaf welk parkeertarief overweegt u om de auto op een gratis randparking te parkeren en de last mile met een ander vervoermiddel af te leggen (bv. bus of deelfiets)?

- ☐ < €0,50 per uur (1)
- ☐ €0,50 - €1,00 per uur (2)
- ☐ €1,00 - €1,50 per uur (3)
- ☐ €1,50 - €2,00 per uur (4)
- ☐ €2,00 - €2,50 per uur (5)
- ☐ €2,50 - €3,00 per uur (6)
- ☐ > €3,00 per uur (7)
- ☐ Ongeacht de hoogte van het parkeertarief verkies ik om op de campus te parkeren. (8)

Page Break

2.16 Als er maandabonnementen voor de parking op Campus Diepenbeek zouden aangeboden worden, welk bedrag (uitgedrukt in euro's) bent u dan bereid om hier per maand voor te betalen?

Page Break

2.17 Indien er korting wordt aangeboden op de aanschaf van een semester- of jaarabonnement, hoe hoog zou deze korting volgens u dan moeten zijn?

Korting (%)	
0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100	
M. ()	

Page Break



2.18 Onderstaande afbeelding toont een kaart van Campus Diepenbeek waarop de onderwijsinstellingen Universiteit Hasselt, Hogeschool PXL en Hogeschool UCLL zijn weergegeven.

Stel dat u zich parkeert op een **betalende** parkeerplaats die zich **aan de rand** van Campus Diepenbeek bevindt (bv. ter hoogte van de bouwcampus, aangegeven met een blauw parkeericoon op de kaart). Welk vervoermiddel heeft uw voorkeur om de verplaatsing te maken van deze parkeerplaats naar de ingang van gebouw D of E van de UHasselt?

- ☐ openbaar vervoer (1)
- ☐ deelfiets (kostprijs: ± €1,50 per verplaatsing) (2)
- ☐ eigen (elektrische) step (3)
- ☐ eigen fiets (4)
- ☐ te voet (5)

Page Break



2.19 Stel dat u zich parkeert op een **betalende** parkeerplaats die zich **aan de rand** van Campus Diepenbeek bevindt (bv. ter hoogte van de bouwcampus). Wat is voor u dan de acceptabele reistijd? Dit is de tijd waartoe u maximaal bereid bent om de verplaatsing te maken tussen deze parkeerplaats en het bereiken van de ingang van gebouw D of E van de UHasselt.

- ☐ < 3 minuten (1)
- ☐ 3 - 5 minuten (2)
- ☐ 5 - 10 minuten (3)
- ☐ 10 - 15 minuten (4)
- ☐ > 15 minuten (5)

Page Break



2.20 Stel dat u zich parkeert op een **gratis** parkeerplaats die zich **buiten** Campus Diepenbeek bevindt (bv. Park H aan de Trixxo Arena). Welk vervoermiddel heeft uw voorkeur om de verplaatsing te maken van deze parkeerplaats naar de ingang van gebouw D of E van de UHasselt?

- ☐ openbaar vervoer (1)
- ☐ deelfiets (kostprijs: ± €1,50 per verplaatsing) (2)
- ☐ eigen (elektrische) step (3)
- ☐ eigen fiets (4)
- ☐ te voet (5)



2.21 Stel dat u zich parkeert op een **gratis** parkeerplaats die zich **buiten** Campus Diepenbeek bevindt (bv. Park H aan de Trixxo Arena). Wat is voor u dan een acceptabele reistijd? Dit is de tijd waartoe u maximaal bereid bent om de verplaatsing te maken tussen deze parkeerplaats en het bereiken van de ingang van gebouw D of E van de UHasselt.

- ☐ < 3 minuten (1)
- ☐ 3 - 5 minuten (2)
- ☐ 5 - 10 minuten (3)
- ☐ 10 - 15 minuten (4)
- ☐ > 15 minuten (5)



2.22 Stel dat u zich parkeert op een **gratis** parkeerplaats die zich **buiten** Campus Diepenbeek bevindt (bv. Park H aan de Trixxo Arena) en u uw reis vervolgt met de bus. Wat is voor u dan een acceptabele wachttijd? Dit is de tijd die u maximaal

bereid bent om te wachten op de eerstvolgende **bus** voor uw verplaatsing naar de campus als eindbestemming.

- ☐ < 3 minuten (1)
- ☐ 3 - 5 minuten (2)
- ☐ 5 - 10 minuten (3)
- ☐ 10 - 15 minuten (4)
- ☐ > 15 minuten (5)

Page Break



2.23 In welke mate draagt u zelf bij aan de reiskosten van uw verplaatsingen tussen uw verblijfadres en de campus? Denk hierbij aan een openbaar vervoersabonnement, brandstof of onderhoudskosten voor de fiets of de auto.

- ☐ Ik betaal deze kosten volledig zelf. (1)
- ☐ Mijn ouders/verzorgers betalen deze kosten volledig. (2)
- ☐ De reiskosten worden gedeeltelijk gedragen door mijn ouders/verzorgers, maar ik draag zelf ook bij aan de kosten. (3)
- ☐ Iemand anders betaalt deze kosten volledig (bv. werkgever van ouders/verzorgers door gebruik van een bedrijfswagen). (4)
- ☐ Er zijn geen kosten voor mijn verplaatsingen. (5)

Page Break



2.24 In welke mate draagt u zelf bij aan de reiskosten van uw verplaatsingen tussen uw verblijfsadres en de campus? Denk hierbij aan een openbaar vervoersabonnement, brandstof of onderhoudskosten voor de fiets of de auto.

- ☐ Ik betaal deze kosten volledig zelf. (1)
- ☐ Iemand anders betaalt deze kosten volledig (bv. werkgever door verplaatsingsvergoeding of het gebruik van een bedrijfswagen). (2)
- ☐ Er zijn geen kosten voor mijn verplaatsingen. (3)

Page Break



2.25 Stel dat de verplaatsingskosten voor de verplaatsing van uw verblijfsadres naar de campus (en omgekeerd) toenemen, wie zou in dat geval deze extra kosten dragen?

- ☐ Ik zou deze kosten volledig zelf betalen. (1)
- ☐ Mijn ouders/verzorgers zouden deze kosten volledig betalen. (2)
- ☐ De reiskosten zouden gedeeltelijk worden gedragen door mijn ouders/verzorgers, maar ik zou zelf ook bijdragen aan de kosten. (3)
- ☐ Iemand anders zou deze kosten volledig betalen (bv. werkgever van ouders/verzorgers door gebruik van een bedrijfswagen). (4)
- ☐ Er zullen geen extra kosten voor mijn verplaatsingen zijn. (5)

Page Break



2.26 Stel dat de verplaatsingskosten voor de verplaatsing van uw verblijfadres naar de campus (en omgekeerd) toenemen, wie zou in dat geval deze extra kosten dragen?

- ☐ Ik zou deze kosten volledig zelf betalen. (1)
- ☐ Iemand anders zou deze kosten volledig betalen (bv. werkgever door verplaatsingsvergoeding of het gebruik van een bedrijfswagen). (2)
- ☐ Er zullen geen extra kosten voor mijn verplaatsingen zijn. (3)

End of Block: 2. Verplaatsing en keuze vervoermiddel

Start of Block: 3. Huisvesting studentenkoten



3.27 Gelieve de volgende stelling te beoordelen:
'Het huidige aanbod van koten is voldoende om de **huidige vraag** van kotstudenten op te vangen.'

- ☐ helemaal niet akkoord (1)
 - ☐ niet akkoord (2)
 - ☐ neutraal (3)
 - ☐ akkoord (4)
 - ☐ helemaal akkoord (5)
-



3.28 Gelieve de volgende stelling te beoordelen:
'Het huidige aanbod van koten is voldoende om de **toekomstige vraag** van kotstudenten op te vangen.'

- ☐ helemaal niet akkoord (1)
- ☐ niet akkoord (2)
- ☐ neutraal (3)
- ☐ akkoord (4)
- ☐ helemaal akkoord (5)

Page Break



3.29 Zou u overwegen om op kot te gaan als de huurprijzen lager zouden zijn dan nu?

- ☐ nee, zeker niet (1)
- ☐ nee, waarschijnlijk niet (2)
- ☐ misschien (3)
- ☐ ja, waarschijnlijk (4)
- ☐ ja, zeer waarschijnlijk (5)

Page Break



3.30 Welk bedrag bent u maximaal bereid om maandelijks voor een kot te betalen?

▼ €200 (1) ... €1.200 (21)

Page Break



3.31 Hoeveel extra kotvoorzieningen zouden beschikbaar moeten zijn voordat u overweegt om op kot te gaan? U kan meerdere antwoorden aanduiden.

- ☐ meer groene ruimten in de directe omgeving van het kot (1)
 - ☐ meer recreatieve voorzieningen (bv. gemeenschappelijke ruimtes en sportfaciliteiten) (2)
 - ☐ verbeterde veiligheidsmaatregelen (bv. meer bewakingsmaatregelen) (3)
 - ☐ meer sociale activiteiten en evenementen (4)
 - ☐ andere, namelijk: (5)
-
- ☐ De hoeveelheid aan extra voorzieningen heeft geen invloed op mijn beslissing om al dan niet op kot te gaan. (6)

Page Break



3.32 De huidige studentenkoten in Hasselt bevinden zich momenteel **rondom** Campus Hasselt (bv. Kapermolenstraat, Maastrichterstraat en Kempische Steenweg). In een toekomstig scenario wordt nagedacht over het voorzien van

studentenhuisvesting **op** Campus Hasselt zelf. Gesteld dat u op kot zou gaan, welke locatie zou dan uw voorkeur genieten?

- ☐ studentenhuisvesting **rondom** Campus Hasselt (1)
- ☐ studentenhuisvesting **op** Campus Hasselt (2)

Page Break



3.33 Indien er betaalbare studentenhuisvesting **op** Campus Hasselt gerealiseerd zou worden, zou u dan op kot gaan in plaats van te blijven pendelen?

- ☐ nee, zeker niet (1)
- ☐ nee, waarschijnlijk niet (2)
- ☐ misschien (3)
- ☐ ja, waarschijnlijk (4)
- ☐ ja, zeer waarschijnlijk (5)

Page Break



3.34 De huidige studentenkoten in Diepenbeek bevinden zich momenteel **rondom** Campus Diepenbeek (bv. Ginderoverstraat, Nierstraat en Plompaertstraat). In een toekomstig scenario wordt nagedacht over het voorzien van studentenhuisvesting

op Campus Diepenbeek zelf. Gesteld dat u op kot zou gaan, welke locatie zou dan uw voorkeur genieten?

☐ studentenhuysvesting **rondom** Campus Diepenbeek (1)

☐ studentenhuysvesting **op** Campus Diepenbeek (2)

Page Break



3.35 Indien er betaalbare studentenhuysvesting **op** Campus Diepenbeek gerealiseerd zou worden, zou u dan op kot gaan in plaats van te blijven pendelen?

☐ nee, zeker niet (1)

☐ nee, waarschijnlijk niet (2)

☐ misschien (3)

☐ ja, waarschijnlijk (4)

☐ ja, zeer waarschijnlijk (5)

Page Break



3.36 In een mogelijk toekomstig scenario krijgen kotstudenten geen toegang meer tot de parkeerplaatsen op Campus Diepenbeek. Zou u nog steeds de voorkeur geven aan studentenhuysvesting **rondom** Campus Diepenbeek?

☐ ja (1)

☐ nee (2)

End of Block: 3. Huisvesting studentenloten

Start of Block: 4. Evaluatie gebruik huidige mobiliteitsinitiatieven

Informatief De UHasselt heeft mobiliteitsinitiatieven opgezet die studenten de mogelijkheid bieden om hun verplaatsing naar de campus te verduurzamen. Dit gebeurt door het gebruik van bepaalde vervoermiddelen te faciliteren. In de onderstaande matrices worden deze mobiliteitsinitiatieven gepresenteerd. Geef voor elk mobiliteitsinitiatief aan in welke mate u ervaring heeft met dat specifieke initiatief.

Page Break



4.37 Mobiliteitsinitiatieven met betrekking tot het gebruik van vervoermiddelen

	Ik heb nog nooit gebruik gemaakt van dit initiatief en ik ben niet van plan om dit te gaan doen. (1)	Ik heb nog nooit gebruik gemaakt van dit initiatief, maar ik heb wel de ambitie om dit in de toekomst te gaan doen. (2)	Ik maakte in het verleden gebruik van dit initiatief, maar ik verkies nu een ander initiatief of een ander vervoermiddel. (3)	Ik maak sporadisch (minder dan één keer per week) gebruik van dit initiatief. (4)	Ik maak momenteel frequent gebruik van dit initiatief, minstens één keer per week. (5)
Hoppy-deelfiets (2)	☐	☐	☐	☐	☐
Mobit-deelfiets (3)	☐	☐	☐	☐	☐
Kothopper: de busdienst die studenten op zondagavond van het station naar hun kot brengt. De campuspas of het busabonnement dient als vervoersbewijs. (4)	☐	☐	☐	☐	☐
Carpoolplatform Swidg (5)	☐	☐	☐	☐	☐
Carpoolparking gebouw E: voorbehouden parkeerplaatsen die na reservatie beschikbaar zijn voor carpoolende studenten en personeelsleden. (6)	☐	☐	☐	☐	☐

Commuty: de app voor reservatie van parkeerplaatsen. (8)

Randparkeren/Park & Ride (Park H of Blauwe Boulevard) (7)

☐ ☐ ☐ ☐ ☐
☐ ☐ ☐ ☐ ☐

Page Break



4.38 Mobiliteitsinitiatieven met betrekking tot financiële regelingen

	Ik heb nog nooit gebruik gemaakt van dit initiatief en ik ben niet van plan om dit te gaan doen. (1)	Ik heb nog nooit gebruik gemaakt van dit initiatief, maar ik heb wel de ambitie om dit in de toekomst te gaan doen. (2)	Ik maakte in het verleden gebruik van dit initiatief, maar ik verkies nu een ander initiatief of een ander vervoermiddel. (3)	Ik maak momenteel gebruik van dit initiatief. (4)
VEDO-huurfiets (€25 per academiejaar + €70 waarborg) (5)	☐	☐	☐	☐
Campuspas ter waarde van €20 (1)	☐	☐	☐	☐
Gedeeltelijke terugbetaling van het vervoersabonnement voor 50% (2)	☐	☐	☐	☐
Gratis weekticket voor de bus (3)	☐	☐	☐	☐

Page Break

Informatief De UHasselt heeft mobiliteitsinitiatieven opgezet die personeelsleden de mogelijkheid bieden om hun verplaatsing naar de campus te verduurzamen. Dit gebeurt door het gebruik van bepaalde vervoermiddelen te faciliteren. In de onderstaande matrices worden deze mobiliteitsinitiatieven gepresenteerd. Geef voor elk mobiliteitsinitiatief aan in welke mate u ervaring heeft met dat specifieke initiatief.

Page Break



4.39 Mobiliteitsinitiatieven voor de fiets

	Ik heb nog nooit gebruik gemaakt van dit initiatief en ik ben niet van plan om dit te gaan doen. (1)	Ik heb nog nooit gebruik gemaakt van dit initiatief, maar ik heb wel de ambitie om dit in de toekomst te gaan doen. (2)	Ik maakte in het verleden gebruik van dit initiatief, maar ik verkies nu een ander initiatief of een ander vervoermiddel. (3)	Ik maak sporadisch (minder dan één keer per week) gebruik van dit initiatief. (4)	Ik maak momenteel frequent gebruik van dit initiatief, minstens één keer per week. (5)
(Elektrische) dienstfietsen tijdens werkuren (2)	☐	☐	☐	☐	☐
Pendelfietsen voor woon-werkverplaatsingen (3)	☐	☐	☐	☐	☐
Kleedruimtes en douches (4)	☐	☐	☐	☐	☐
Hoppy-deelfiets (5)	☐	☐	☐	☐	☐
Mobit-deelfiets (6)	☐	☐	☐	☐	☐

Page Break



4.40 Mobiliteitsinitiatieven voor personenwagens

	Ik heb nog nooit gebruik gemaakt van dit initiatief en ik ben niet van plan om dit te gaan doen. (1)	Ik heb nog nooit gebruik gemaakt van dit initiatief, maar ik heb wel de ambitie om dit in de toekomst te gaan doen. (2)	Ik maakte in het verleden gebruik van dit initiatief, maar ik verkies nu een ander initiatief of een ander vervoermiddel. (3)	Ik maak sporadisch (minder dan één keer per week) gebruik van dit initiatief. (4)	Ik maak momenteel frequent gebruik van dit initiatief, minstens één keer per week. (5)
Carpoolplatform Swidg (1)	☐	☐	☐	☐	☐
Carpoolparking gebouw E: voorbehouden parkeerplaatsen die na reservatie beschikbaar zijn voor carpoolende studenten en personeelsleden. (5)	☐	☐	☐	☐	☐
Commuty: de app voor reservatie van parkeerplaatsen. (6)	☐	☐	☐	☐	☐
Randparkeren/Park & Ride (Park H of Blauwe Boulevard) (2)	☐	☐	☐	☐	☐
Deelauto voor dienstverplaatsingen (3)	☐	☐	☐	☐	☐
Elektrische deelauto voor dienstverplaatsingen (4)	☐	☐	☐	☐	☐

Page Break

X→

4.41 Mobiliteitsinitiatieven met betrekking tot financiële regelingen

	Ik heb nog nooit gebruik gemaakt van dit initiatief en ik ben niet van plan om dit te gaan doen. (1)	Ik heb nog nooit gebruik gemaakt van dit initiatief, maar ik heb wel de ambitie om dit in de toekomst te gaan doen. (2)	Ik maakte in het verleden gebruik van dit initiatief, maar ik verkies nu een ander initiatief of een ander vervoermiddel. (3)	Ik maak momenteel gebruik van dit initiatief. (4)
Fietsvergoeding (€0,35 per kilometer) (2)	☐	☐	☐	☐
Volledige terugbetaling vervoersabonnement (1)	☐	☐	☐	☐

Page Break

4.42 Indien u nog opmerkingen heeft in verband met het gebruik van de huidige mobiliteitsinitiatieven, kan u die in het open antwoordvak achterlaten. (optioneel)

End of Block: 4. Evaluatie gebruik huidige mobiliteitsinitiatieven

Start of Block: 5. Draagvlak voor verschillende mobiliteitsscenario's

X→

5.43 Volgende vragen richten zich op uw mening over verschillende mobiliteitsgerelateerde kwesties met betrekking tot de campus van Diepenbeek. Kies het antwoord dat het beste past bij uw mening over elk onderwerp, variërend van 'zeer negatief' tot 'zeer positief'.

	zeer negatief (1)	negatief (2)	neutraal (3)	positief (4)	zeer positief (5)
Wat vindt u van het idee van randparkeren? Deze randparking bevindt zich op circa 2,5 tot 5 kilometer van de campus en het natransport wordt met een alternatief vervoermiddel uitgevoerd. (1)	☐	☐	☐	☐	☐
Hoe staat u tegenover de bouw van parkeertorens aan de rand van Campus Diepenbeek, gezien de mogelijke invoering van een autoluwe campus en het verminderen van andere parkeermogelijkheden? (2)	☐	☐	☐	☐	☐
Hoe staat u tegenover het idee van betalen voor parkeergelegenheid op Campus Diepenbeek, gezien de mogelijke invoering van een autoluwe campus en het verminderen van andere parkeermogelijkheden? (3)	☐	☐	☐	☐	☐



5.44 Bent u bereid om terug over te schakelen naar gedeeltelijk afstandsonderwijs (met online lessen als de standaard), gezien de potentiële voordelen zoals verminderde verkeersdruk en flexibiliteit in leeromgeving?

- ☐ nee, zeker niet (1)
 - ☐ nee, waarschijnlijk niet (2)
 - ☐ misschien (3)
 - ☐ ja, waarschijnlijk (4)
 - ☐ ja, zeer waarschijnlijk (5)
 - ☐ Dit is voor mij niet van toepassing. (6)
-

5.45 Waarom wel of waarom niet? (optioneel)

End of Block: 5. Draagvlak voor verschillende mobiliteitsscenario's

Start of Block: 6. Evaluatie nieuwe mobiliteitsinitiatieven

6.46 deel student In het kader van dit onderzoek worden er nieuwe mobiliteitsinitiatieven aangedragen die de UHasselt zou kunnen invoeren om een duurzamer verplaatsingsgedrag te realiseren onder studenten en personeelsleden. De mobiliteitsinitiatieven worden voorgesteld in drie pakketten, waarbij in elk pakket meerdere maatregelen zijn opgenomen die een algeheel mobiliteitsthema omvatten. Wij zijn geïnteresseerd in hoe u als student tegenover de nieuw opgestelde maatregelen staat. Hieronder volgen telkens enkele stellingen, die gekoppeld zijn aan een maatregelenpakket, waarvoor u kan aangeven in welke mate u het eens of oneens bent met die stelling.

De maatregelenpakketten die zijn opgesteld binnen dit onderzoek luiden als volgt:

Pakket 1: Invoering van een gefaseerd en gedifferentieerd parkeerbeleid voor studenten en personeelsleden Pakket 2: Gefaciliteerd openbaar vervoer voor studenten Pakket 3: Promoten van zachte modi bij studenten en personeelsleden

6.46 deel personeel In het kader van dit onderzoek worden er nieuwe mobiliteitsinitiatieven aangedragen die de UHasselt zou kunnen invoeren om een duurzamer verplaatsingsgedrag te realiseren onder studenten en personeelsleden. De mobiliteitsinitiatieven worden voorgesteld in drie pakketten, waarbij in elk pakket meerdere maatregelen zijn opgenomen die een algeheel mobiliteitsthema omvatten. Wij zijn geïnteresseerd in hoe u als personeelslid tegenover de nieuw opgestelde maatregelen staat. Hieronder volgen telkens enkele stellingen, die gekoppeld zijn aan een maatregelenpakket, waarvoor u kan aangeven in welke mate u het eens of oneens bent met die stelling.

De maatregelenpakketten die zijn opgesteld binnen dit onderzoek luiden als volgt:

Pakket 1: Invoering van een gefaseerd en gedifferentieerd parkeerbeleid voor studenten en personeelsleden Pakket 2: Fietsen door personeelsleden voor woon-werkverkeer Pakket 3: Promoten van zachte modi bij studenten en personeelsleden

Page Break

Informatief **Pakket 1: Invoering van een gefaseerd en gedifferentieerd parkeerbeleid voor studenten en personeelsleden**



Pakket 1.1 Stel dat in een eerste fase betalend parkeren, berekend op basis van werk-schoolafstand of woon-schoolafstand, de norm wordt op Campus Diepenbeek voor zowel studenten als personeelsleden. Hoe lager deze afstand, hoe hoger het parkeertarief. De toegang tot de parking wordt enkel verleend wanneer hij of zij een studentenpas of personeelspas aanbiedt om daarmee de slagboom te openen.

De woon-schoolafstand kan berekend worden met de gegevens in de UHasselt-database.

	helemaal niet akkoord (1)	niet akkoord (2)	neutraal (3)	akkoord (4)	helemaal akkoord (5)
Ik voel me niet benadeeld indien deze maatregel zou worden ingevoerd. (3)	☐	☐	☐	☐	☐
Voor mijn persoonlijke situatie vind ik de voorgestelde tariefberekening aanvaardbaar. (5)	☐	☐	☐	☐	☐
Voor mezelf zie ik voordelen wanneer deze maatregel wordt ingevoerd. (6)	☐	☐	☐	☐	☐
De maatregel is gemakkelijk te begrijpen. (7)	☐	☐	☐	☐	☐

Page Break



Pakket 1.2 Stel dat u gratis kan randparkeren als volwaardig alternatief voor het betalend parkeren op de campus. De last mile, de verplaatsing tussen de randparking en de universiteit, wordt gemaakt met een duurzaam vervoermiddel zoals een deelfiets. Het gebruik van een deelfiets is voor eigen kost. Studenten en personeelsleden van de UHasselt krijgen daarbij wel 50% korting (bv. starttarief van €1 + bijkomende kost van €0,20 per minuut). De deelfietsen kunnen worden opgehaald of teruggebracht bij stations die zich bevinden op vaste locaties zoals de onderwijscampussen en de randparkings.

	helemaal niet akkoord (1)	niet akkoord (2)	neutraal (3)	akkoord (4)	helemaal akkoord (5)
Met de kennis die ik bezit over deelfietsen, ga ik ervan uit dat ik gebruik kan maken van dit vervoermiddel zonder eerst ingewikkelde handelingen uit te moeten voeren. (1)	☐	☐	☐	☐	☐
Gesteld dat er mogelijkheden zijn om deze last mile met een deelfiets uit te proberen tegen een zeer goedkoop tarief of zelfs gratis, dan zou ik er ook gebruik van maken. (2)	☐	☐	☐	☐	☐
Ik voel me niet benadeeld indien ik mijn auto zou moeten parkeren op een randparking. (3)	☐	☐	☐	☐	☐
De mogelijkheid om een randparking te gebruiken als alternatief voor betalend parkeren op de campus, vult mijn persoonlijke behoefte in. (4)	☐	☐	☐	☐	☐

Voor mijn persoonlijke situatie vind ik de kostprijs van de deelfiets aanvaardbaar. (5)

☐☐☐☐☐

Voor mezelf zie ik voordelen wanneer ik de mogelijkheid heb om een randparking te gebruiken als alternatief voor betalend parkeren op de campus. (6)

☐☐☐☐☐

Het concept 'randparkeren' is gemakkelijk te begrijpen. (7)

☐☐☐☐☐

Met de deelfiets kan ik mezelf gemakkelijk naar de campus verplaatsen wanneer ik dat zelf wil. (8)

☐☐☐☐☐

Gesteld dat er ondersteunende diensten zijn die het gebruik van de randparking vergemakkelijken (bv. app of callcenter), dan zou ik gebruikmaken van de aangeboden deelfietsen. (9)

☐☐☐☐☐



Pakket 1.3 Stel dat er in een tweede fase geen toegang meer wordt verleend tot de parkeerplaatsen op de campussen aan al wie op korte afstand (minder dan 5 km) van Campus Diepenbeek woont. Dit heeft als doel om een meer duurzame campus te realiseren waarbij de bestaande parkeercapaciteit wordt omgezet in open ruimte voor recreatie, fietsers en voetgangers. Personeelsleden krijgen wel

de mogelijkheid om twintig dagen per academiejaar alsnog te parkeren op de campus.

	helemaal niet akkoord (1)	niet akkoord (2)	neutraal (3)	akkoord (4)	helemaal akkoord (5)
Ik voel me niet benadeeld indien deze maatregel zou worden ingevoerd. (3)	☐	☐	☐	☐	☐
De maatregel vult mijn persoonlijke behoefte in. (4)	☐	☐	☐	☐	☐
Voor mezelf zie ik voordelen wanneer deze maatregel wordt ingevoerd. (6)	☐	☐	☐	☐	☐
De maatregel is gemakkelijk te begrijpen. (7)	☐	☐	☐	☐	☐
De maatregel biedt mij de mogelijkheid om mezelf naar de campus te verplaatsen wanneer ik dat zelf wil. (8)	☐	☐	☐	☐	☐
Gesteld dat er alternatieve voorzieningen zijn die mijn verplaatsing naar de campus vergemakkelijken, dan zou ik er gebruik van maken. (9)	☐	☐	☐	☐	☐

Informatief **Pakket 2: Fietsen door personeelsleden voor woon-werkverkeer**

Pakket 2.1 Stel dat er aan personeelsleden gratis elektrische fietsen worden aangeboden voor een periode van vier weken. Personeelsleden hebben dan keuze uit een aanbod dat bestaat uit het volgende type fietsen: een reguliere elektrische fiets, een speed pedelec en een elektrische bakfiets. Bij het gebruik van de fiets krijgen personeelsleden daarnaast ook de nodige voorzieningen voor een veilige verplaatsing, waaronder een fietshelm, fluovest, pechbijstand en schade- en diefstalverzekering.

Het initiatief stelt voor dat de provincie Limburg instaat voor de aankoop van een vloot elektrische fietsen. Vervolgens zouden bedrijven bij de provincie kunnen intekenen op het aanbod. De provincie zou de fietsen gratis ter beschikking kunnen stellen van bedrijven zoals een onderwijsinstelling. Personeelsleden zouden dan een aanvraag kunnen doen bij hun werkgever om een testfiets uit te proberen.

Het doel is om personeelsleden een verplaatsing met de elektrische fiets voor hun woon-werkverplaatsing te laten ervaren, door deze fietsen effectief uit te testen.

	helemaal niet akkoord (1)	niet akkoord (2)	neutraal (3)	akkoord (4)	helemaal akkoord (5)
Met de kennis die ik bezit over de toegang tot gratis testfietsen, ga ik ervan uit dat ik gebruik kan maken van dit vervoermiddel zonder eerst ingewikkelde handelingen uit te moeten voeren. (1)	☐	☐	☐	☐	☐
Gesteld dat er mogelijkheden zijn om de maatregel uit te proberen tegen een zeer goedkoop tarief of zelfs gratis, dan zou ik er ook gebruik van maken. (2)	☐	☐	☐	☐	☐
Ik voel me niet benadeeld indien deze maatregel zou worden ingevoerd. (3)	☐	☐	☐	☐	☐
De maatregel vult mijn persoonlijke behoefte in. (4)	☐	☐	☐	☐	☐
Voor mezelf zie ik voordelen wanneer deze maatregel wordt ingevoerd. (6)	☐	☐	☐	☐	☐
De maatregel is gemakkelijk te begrijpen. (7)	☐	☐	☐	☐	☐

Ik kan met de duurzame vervoermiddelen van deze maatregel de verplaatsing naar de campus maken wanneer ik dat zelf wil. (8)

☐☐☐☐☐

Gesteld dat er voldoende aanvullende voorzieningen (bv. fietshelm, fluovest, pechbijstand en schade- en diefstalverzekering) zijn die mijn verplaatsing naar de campus vergemakkelijken, dan zou ik gebruikmaken van deze testfietsen. (9)

☐☐☐☐☐

Page Break



Pakket 2.2 Stel dat er financiële ondersteuning wordt voorzien bij de aankoop van een elektrische fiets in de vorm van een renteloze fietslening of een fietsleasing voor personeelsleden.

Binnen de fietslening heeft het personeelslid de mogelijkheid om een fiets aan te kopen, waarbij hij renteloos een lening kan verkrijgen van de onderwijsinstelling. De hoogte van de lening bedraagt twee derde van de aanschafprijs van de elektrische fiets. Bij de fietsleasing wordt een gedeelte van de eindejaarspremie van een personeelslid ingehouden, maar in ruil daarvoor krijgt hij een leasecontract. Echter laat het wetgevend kader met betrekking tot de onderwijsregelgeving dit momenteel nog niet toe. De prijs voor de leasefiets kan ook één of meerdere bijbehorende diensten zoals pechverhelping, een onderhoudscontract en een verzekering bevatten.

Het doel is hierbij om personeelsleden sneller en gemakkelijker een elektrische fiets te laten aankopen.

	helemaal niet akkoord (1)	niet akkoord (2)	neutraal (3)	akkoord (4)	helemaal akkoord (5)
Met de kennis die ik bezit over de financiële ondersteuning van een elektrische fiets, ga ik ervan uit dat ik gebruik kan maken van deze regeling zonder eerst ingewikkelde handelingen uit te moeten voeren. (1)	☐	☐	☐	☐	☐
Ik voel me niet benadeeld indien deze maatregel zou worden ingevoerd. (3)	☐	☐	☐	☐	☐
De maatregel vult mijn persoonlijke behoefte in. (4)	☐	☐	☐	☐	☐
Voor mijn persoonlijke situatie vind de mate van financiële ondersteuning bij deze maatregel aanvaardbaar. (5)	☐	☐	☐	☐	☐
De maatregel is gemakkelijk te begrijpen. (7)	☐	☐	☐	☐	☐

Gesteld dat er voldoende aanvullende voorzieningen (bv. pechverhelping, onderhoudscontract en verzekering) zijn die het gebruik van elektrische fietsen vergemakkelijken, dan zou ik gebruikmaken van deze maatregel. (9)



Page Break

Informatief **Pakket 2: Gefaciliteerd openbaar vervoer voor studenten**



Pakket 3.1 Stel dat er een gratis ritten-systeem wordt ingevoerd waarmee studenten gedurende één maand de kans krijgen om de bus als hoofdvervoermiddel uit te testen. Concreet kunnen studenten gedurende deze maand twintig gratis ritten inzetten om de dienstverlening van De Lijn uit te proberen. Na afloop van deze maand (of het gebruik van deze gratis ritten) hebben studenten de mogelijkheid om aan te sluiten op de huidige regelingen voor de

bekostiging van openbaar vervoer (campuspas of financiële tussenkomst tot 50% van het trimester- of jaarabonnement).

	helemaal niet akkoord (1)	niet akkoord (2)	neutraal (3)	akkoord (4)	helemaal akkoord (5)
Met de kennis die ik bezit over het gratis ritten-systeem, ga ik ervan uit dat ik gebruik kan maken van dit vervoermiddel zonder eerst ingewikkelde handelingen uit te voeren. (1)	☐	☐	☐	☐	☐
Gesteld dat er mogelijkheden zijn om de maatregel uit te proberen tegen een zeer goedkoop tarief of zelfs gratis, dan zou ik er ook gebruik van maken. (2)	☐	☐	☐	☐	☐
Ik voel me niet benadeeld indien deze maatregel zou worden ingevoerd. (3)	☐	☐	☐	☐	☐
De maatregel vult mijn persoonlijke behoefte in. (4)	☐	☐	☐	☐	☐
Voor mijn persoonlijke situatie vind ik de mate van financiële tussenkomst bij deze maatregel aanvaardbaar. (5)	☐	☐	☐	☐	☐
Voor mezelf zie ik voordelen wanneer deze maatregel wordt ingevoerd. (6)	☐	☐	☐	☐	☐
De maatregel is gemakkelijk te begrijpen. (7)	☐	☐	☐	☐	☐

Deze maatregel zorgt ervoor dat ik gemakkelijk gebruik kan maken van het openbaar vervoer wanneer ik dat zelf wil. (8)

Gesteld dat er ondersteunende diensten zijn die het gebruik van de bus vergemakkelijken, dan zou ik gebruikmaken van deze maatregel. (9)

☐	☐	☐	☐	☐
☐	☐	☐	☐	☐

Page Break

Informatief **Pakket 3: Promoten van zachte modi bij studenten en personeelsleden**



Pakket 4.1 **Luik 1: Informatievoorziening voor voetgangers**

Stel dat er een informatief webportaal voor voetgangers wordt ontwikkeld dat gekoppeld is aan de website van de UHasselt. Dit webportaal brengt zowel interessante wandelroutes naar Campus Hasselt en Campus Diepenbeek als points of interest in de nabije omgeving in kaart, zoals winkels, bezienswaardigheden en belangrijke vervoersknooppunten (het station van Hasselt en de aangeduide randparkings). Binnen dit webportaal krijgen studenten en personeelsleden eveneens de mogelijkheid om een maximaal wenselijke wandelafstand in te stellen.

Daarnaast worden er dynamische informatiepanelen op de onderwijscampussen geplaatst. Studenten en personeelsleden krijgen zo informatie over de wandelafstand tot deze points of interest en de weersvoorspelling voor de komende uren (kans op neerslag). Daarnaast wordt er ook informatie (zoals de datum en het tijdstip) verschaft over bepaalde evenementen in de buurt. Hierbij wordt ook de afstand tot het evenement, de reistijd en de geadviseerde wandelroute

getoond. Deze informatiepanelen worden aangevuld met dynamische wegwijzers die de richting naar een specifieke locatie aangeven.

	helemaal niet akkoord (1)	niet akkoord (2)	neutraal (3)	akkoord (4)	helemaal akkoord (5)
Ik heb gemakkelijk toegang tot relevante informatie met betrekking tot mijn verplaatsing te voet naar de campus. (1)	☐	☐	☐	☐	☐
Ik voel me niet benadeeld indien deze maatregelen zouden worden ingevoerd. (3)	☐	☐	☐	☐	☐
De maatregelen vullen mijn persoonlijke behoefte in. (4)	☐	☐	☐	☐	☐
Voor mezelf zie ik voordelen wanneer deze maatregelen worden ingevoerd. (6)	☐	☐	☐	☐	☐
De informatie die door de maatregelen gepresenteerd wordt, is gemakkelijk te begrijpen. (7)	☐	☐	☐	☐	☐
Ik kan de informatie die door de maatregelen gepresenteerd wordt te allen tijde raadplegen wanneer ik dat zelf wil. (8)	☐	☐	☐	☐	☐

Gesteld dat er aanvullende voorzieningen zijn die mijn verplaatsing te voet naar de campus vergemakkelijken, dan zou ik gebruikmaken van deze informatiebronnen.
(9)



Page Break



Pakket 4.2 **Luik 2: Ontwikkelen van een fietscommunity**

Stel dat er een community wordt opgezet waaraan studenten en personeelsleden kunnen deelnemen. Binnen deze community worden evenementen en mini-projecten op poten gezet die in het teken staan van fietsen en de fietsverplaatsing naar de campus, zoals fietstochten, fietschallenges en de verdeling van gratis fietsaccessoires.

Als onderdeel van de fietscommunity krijgen studenten en personeelsleden ook de kans om hun eigen fietsplan uit te werken, waarin ze hun ambities beschrijven om vaker met de fiets naar de campus te gaan. Daarnaast houden ze een dagboek bij waarin ze hun fietservaring noteren en stellen ze verbeteringen op voor de fietsinfrastructuur en -voorzieningen rondom de onderwijscampus. De deelnemers krijgen de volgende instructies bij het opstellen van een persoonlijk fietsactieplan:

Geef aan hoe vaak je je momenteel al met de fiets naar de campus verplaatst. Geef aan hoe vaak je in de komende maand ambieert om je met de fiets naar de campus te verplaatsen. Dit kan gekoppeld worden aan oorzaken of drijfveren. Geef aan naar welke doelstelling je het volgende semester wil

toewerken om je fietsgedrag ook op (middel)langetermijn te bestendigen.
Benadruk de voordelen van fietsen die voor jezelf belangrijk zijn.

	helemaal niet akkoord (1)	niet akkoord (2)	neutraal (3)	akkoord (4)	helemaal akkoord (5)
Gesteld dat ik de mogelijkheid heb om kennis op te doen over mijn fietsverplaatsing en te ontdekken of de fiets een geschikt vervoermiddel voor mij is, dan zou ik deelnemen aan de fietscommunity. (2)	☐	☐	☐	☐	☐
Ik voel me niet benadeeld indien deze maatregelen zouden worden ingevoerd. (3)	☐	☐	☐	☐	☐
De maatregelen vullen mijn persoonlijke behoefte in. (4)	☐	☐	☐	☐	☐
Voor mezelf zie ik voordelen wanneer deze maatregelen worden ingevoerd. (6)	☐	☐	☐	☐	☐
De maatregelen zijn gemakkelijk te begrijpen. (7)	☐	☐	☐	☐	☐
Gesteld dat er aanvullende voorzieningen zijn die mijn fietsverplaatsing naar de campus vergemakkelijken, dan zou ik gebruikmaken van deze initiatieven. (9)	☐	☐	☐	☐	☐

Page Break



6.48 Via welke kanalen zou u communicatie over de nieuwe maatregelen willen ontvangen? U kan meerdere antwoorden aanduiden.

- ☐ sociale media (1)
 - ☐ informatie op de website van de UHasselt (2)
 - ☐ e-mail (3)
 - ☐ informatiepanelen op de campus, het werk of in winkels (4)
 - ☐ infosessies of try-outs voor studenten en personeelsleden (5)
 - ☐ brochures (6)
 - ☐ andere, namelijk: (7)
-

6.49 Waarom wel of waarom niet? (optioneel)

End of Block: 6. Evaluatie nieuwe mobiliteitsinitiatieven

Start of Block: 7. Betalingsbereidheid nieuwe mobiliteitsinitiatieven

7.50 Informatief In dit laatste deel van de enquête presenteren wij u telkens twee reisplannen die u de keuze bieden uit het betalend parkeren op Campus Diepenbeek of het (gratis) parkeren op een randparking. De reisplannen geven u informatie over de locatie waar u uw auto kan parkeren, de reistijd en reisafstand tot Campus Diepenbeek, de omvang van de totale reiskost (inclusief de parkeerkosten) en de opties die u heeft voor een vervoermiddel als natransport om u naar Campus Diepenbeek te verplaatsen. Wij vragen u om uw voorkeur aan te geven voor één van de twee gepresenteerde reisplannen op basis van de gegeven informatie die het reisplan bevat.

Onderstaande afbeelding toont een fictief voorbeeld van een reisplan met uitleg van de verschillende elementen uit het reisplan.

(Stel dat u les hebt of werkt op Campus Diepenbeek van 12u tot 16u.)

Page Break

Informatief In de reisplannen worden verschillende locaties vermeld waar u kunt parkeren met uw auto. Deze locaties (de randparkings) staan aangeduid op onderstaande kaart. De kaart toont tevens de locatie van de UHasselt. Dit betreft tevens de locatie waar de parking van de campus is gelegen.

Page Break



Combi 1 Stel dat u les hebt of werkt op Campus Diepenbeek van 9u tot 15u. Welk reisplan verkiest u?

[Klik hier voor de kaart met het overzicht van randparkings.](#)

☐ Image:Enquête keuze experiment automatisch opgeslagen page 0001 (1)

☐ Image:Enquête keuze experiment versie 2 page 0004 (2)

Page Break



Combi 2 Stel dat u les hebt of werkt op Campus Diepenbeek van 9u tot 15u. Welk reisplan verkiest u?

[Klik hier voor de kaart met het overzicht van randparkings.](#)

☐ Image:Enquête keuze experiment versie 2 page 0002 (1)

☐ Image:Enquête keuze experiment versie 2 page 0006 (2)

Page Break



Combi 3 Stel dat u les hebt of werkt op Campus Diepenbeek van 9u tot 15u. Welk reisplan verkiest u?

[Klik hier voor de kaart met het overzicht van randparkings.](#)

☐ Image:Enquête keuze experiment automatisch opgeslagen page 0001 (1)

☐ Image:Enquête keuze experiment versie 2 page 0007 (2)

Page Break



Combi 4 Stel dat u les hebt of werkt op Campus Diepenbeek van 9u tot 15u. Welk reisplan verkiest u?

[Klik hier voor de kaart met het overzicht van randparkings.](#)

- ☐ Image:Enquête keuze experiment versie 2 page 0002 (1)
- ☐ Image:Enquête keuze experiment versie 2 page 0008 (2)

Page Break



Combi 5 Stel dat u les hebt of werkt op Campus Diepenbeek van 9u tot 15u. Welk reisplan verkiest u?

[Klik hier voor de kaart met het overzicht van randparkings.](#)

- ☐ Image:Enquête keuze experiment versie 2 page 0003 (1)
- ☐ Image:Enquête keuze experiment versie 2 page 0009 (2)

Page Break



Combi 6 Stel dat u les hebt of werkt op Campus Diepenbeek van 9u tot 15u. Welk reisplan verkiest u?

[Klik hier voor de kaart met het overzicht van randparkings.](#)

☐ Image:Enquête keuze experiment versie 2 page 0002 (1)

☐ Image:Enquête keuze experiment versie 2 page 0010 (2)

Page Break

7.51 Informatief Tot slot presenteren wij u enkele reisplannen die u de keuze bieden uit het (gratis) parkeren op de verschillende randparkings. De reisplannen geven u informatie over de locatie waar u uw auto kan parkeren, de reistijd en reisafstand tot Campus Hasselt, de omvang van de totale reiskost (inclusief de parkeerkosten) en de opties die u heeft voor een vervoermiddel als natransport om u naar Campus Hasselt te verplaatsen. Wij vragen u om de gepresenteerde reisplannen te rangschikken van plaats 1 tot en met plaats 4 op basis van de gegeven informatie die het reisplan bevat. (1 = grootste voorkeur, 4 = minste voorkeur)

Onderstaande afbeelding toont een fictief voorbeeld van een reisplan met uitleg van de verschillende elementen uit het reisplan.

(Stel dat u les hebt of werkt op Campus Hasselt van 12u tot 16u.)

Page Break

Informatief In de reisplannen worden verschillende locaties vermeld waar u kunt parkeren met uw auto. Deze locaties (de randparkings) staan aangeduid op onderstaande kaart. De kaart toont tevens de locatie van de UHasselt. Dit betreft tevens de locatie waar de parking van de campus is gelegen.

Page Break



Stel dat u les hebt of werkt op Campus Hasselt van 9u tot 15u. Gelieve de gepresenteerde reisplannen te rangschikken van meeste voorkeur (= plaats 1) tot en met minste voorkeur (= plaats 6). Dit kan u doen door de verschillende antwoordmogelijkheden te verslepen.

[Klik hier om de reisplannen vergroot weer te geven.](#)

- _____ Reisplan A (1)
- _____ Reisplan B (2)
- _____ Reisplan C (3)
- _____ Reisplan D (4)
- _____ Reisplan E (5)
- _____ Reisplan F (6)

Page Break

7.52 Indien u nog bijkomende feedback of aanvullingen heeft, kan u die hieronder in het antwoordvak achterlaten. (optioneel)

End of Block: 7. Betalingsbereidheid nieuwe mobiliteitsinitiatieven

Enquête parkeerbeleid UHasselt



Titel van het onderzoek:

Het inventariseren van parkeeroplossingen voor de campussen in Hasselt en Diepenbeek

Naam en contactgegevens onderzoeker:

Patrick Mol, UHasselt

patrick.mol@student.uhasselt.be

Doel en methodologie van het onderzoek:

In het kader van deze Masterproef werden er best practices van parkeeroplossingen uit andere binnen- en buitenlandse onderwijsinstellingen verzameld die bijdragen aan een duurzaam verplaatsingsgedrag onder studenten, personeelsleden en bezoekers. Aan de hand van deze enquête willen wij meer kennis verkrijgen over de mening van bezoekers met betrekking tot een al dan niet in te voeren parkeerbeleid op de campus Diepenbeek. Het beantwoorden van de vragenlijst zal ongeveer 5 minuten in beslag nemen. Alvorens met de enquête van start te gaan, vragen wij u om de informatie hieronder grondig te lezen:

- Ik heb de bovenstaande informatie over deze studie (bv. onderzoeksdoelstelling) gelezen.
- Ik begrijp de opzet van dit onderzoek alsook wat er van mij verwacht wordt tijdens dit onderzoek.
- Ik begrijp dat mijn deelname aan deze studie vrijwillig is en dat ik het recht heb om mijn deelname tijdens de afname op elk moment stop te zetten (door het formulier niet in te leveren). Daarvoor hoef ik geen reden te geven en weet ik dat daaruit geen nadeel voor mij kan ontstaan.
- Ik begrijp dat de resultaten van dit onderzoek kunnen gebruikt worden voor wetenschappelijke doeleinden en mogen gepubliceerd worden. Mijn naam wordt daarbij niet gepubliceerd en de vertrouwelijkheid van mijn gegevens is in elk stadium van het onderzoek gewaarborgd.
- Ik weet dat de resultaten van dit onderzoek gedurende zes maanden worden bijgehouden en na deze periode zullen verwijderd worden. De ingevulde antwoordformulieren worden na verwerking vernietigd.
- Voor vragen weet ik dat ik na mijn deelname terecht kan bij Patrick Mol (patrick.mol@student.uhasselt.be) of bij de promotor van dit onderzoek binnen de opleiding Mobiliteitswetenschappen, prof. dr. Geert Wets (geert.wets@uhasselt.be)
- Voor eventuele klachten of andere bezorgdheden omtrent de verwerking van persoonsgegevens kan ik contact opnemen met de functionaris voor

gegevensbescherming/data protection officer van de UHasselt:
dpo@uhasselt.be

- Voor meer informatie omtrent de uitoefening van mijn rechten of het neerleggen van een klacht, kan ik terecht op onze Privacyverklaring. (www.uhasselt.be/nl/gebruiksvoorwaarden-privacy)
Ik heb bovenstaande informatie gelezen en begrepen en heb antwoord gekregen op al mijn vragen betreffende deze studie.

☐ **Ik neem deel aan deze studie en ben akkoord dat mijn gegevens/antwoorden geregistreerd worden**

1. Wat is uw geslacht?

- ☐ Man
- ☐ Vrouw
- ☐ Anders
- ☐ Zeg ik liever niet

2. Wat is uw leeftijd?

_____ jaar

3. Hoe vaak woont u lezingen van de Seniorenuniversiteit bij?

- ☐ Zeer regelmatig (meerdere keren per maand)
- ☐ Regelmatig (een keer per maand)
- ☐ Incidenteel (enkele keren per jaar)
- ☐ Sporadisch (eenmalig)

4. Wat is de afstand van een enkele rit van uw thuisadres naar de campus Diepenbeek?

- ☐ < 5 km
- ☐ 5 - 10 km
- ☐ 10 - 20 km
- ☐ 20 - 30 km
- ☐ 30 - 40 km
- ☐ > 40 km

5. Met welk vervoermiddel verplaatst u zich het vaakst (op meer dan 50% van de verplaatsingen) naar campus Diepenbeek?

- ☐ Fiets
- ☐ Elektrische fiets
- ☐ Te voet
- ☐ Bus
- ☐ Trein
- ☐ Motorfiets
- ☐ Bromfiets/scooter
- ☐ Auto, als bestuurder: alleen
- ☐ auto, als bestuurder: carpoolen met medebezoekers

- ☐ auto, als bestuurder: carpoolen met gezinsleden
 - ☐ auto, als passagier: carpoolen met medebezoekers
 - ☐ auto, als passagier: met gezinsleden
 - ☐ ander vervoermiddel, namelijk: _____
6. Zou u uw verplaatsing met een ander vervoermiddel maken wanneer betalend parkeren op Campus Diepenbeek wordt ingevoerd en de parkeervoorzieningen worden verplaatst naar de ingang van het campusterrein (± 10 minuten wandelen)?
- ☐ Ja
 - ☐ Nee
7. Indien betalend parkeren op Campus Diepenbeek de norm wordt, vanaf welk parkeertarief overweegt u om de auto te laten staan en voor de hele verplaatsing van vervoermiddel te veranderen?
- ☐ minder dan €0,50 per uur
 - ☐ tussen €0,50 en €1,00 per uur
 - ☐ tussen €1,00 en €1,50 per uur
 - ☐ tussen €1,50 en €2,00 per uur
 - ☐ tussen €2,00 en €2,50 per uur
 - ☐ tussen €2,50 en €3,00 per uur
 - ☐ meer dan €3,00 per uur
8. Indien betalend parkeren op Campus Diepenbeek de norm wordt, vanaf welk parkeertarief overweegt u om de auto op een gratis randparking te laten parkeren en het laatste deel van de verplaatsing met een ander vervoermiddel te maken (bijvoorbeeld bus, deelfiets, deelstep, ...)?
- ☐ minder dan €0,50 per uur
 - ☐ tussen €0,50 en €1,00 per uur
 - ☐ tussen €1,00 en €1,50 per uur
 - ☐ tussen €1,50 en €2,00 per uur
 - ☐ tussen €2,00 en €2,50 per uur
 - ☐ tussen €2,50 en €3,00 per uur
 - ☐ meer dan €3,00 per uur
 - ☐ Ongeacht de hoogte van het parkeertarief verkies ik om op de campus te parkeren
9. Indien u zou parkeren op een randparking en u uw reis vervolgt met de bus, welke wachttijd (de tijd tussen de aankomst met het eigen voertuig en het vertrek met de bus) vindt u acceptabel?
- ☐ minder dan 3 minuten
 - ☐ 3 tot 5 minuten
 - ☐ 5 tot 10 minuten
 - ☐ 10 tot 15 minuten
 - ☐ meer dan 15 minuten

10. Welk vervoermiddel voor natransport heeft uw voorkeur bij een **betalende** parking, die zich situeert aan de ingang van Campus Diepenbeek?

- ☐ openbaar vervoer (kostprijs: €2,50 per verplaatsing)
- ☐ deelfiets of deelstep (kostprijs: ± €1,50 per verplaatsing)
- ☐ te voet

11. Welke natransporttijd (de reistijd tussen het parkeren van uw auto en het bereiken van uw eindbestemming) vindt u acceptabel bij een **betalende** parking op Campus Diepenbeek?

- ☐ minder dan 3 minuten
- ☐ 3 tot 5 minuten
- ☐ 5 tot 10 minuten
- ☐ 10 tot 15 minuten
- ☐ meer dan 15 minuten

12. Welk vervoermiddel voor natransport heeft uw voorkeur bij een **gratis** parking, die zich situeert buiten Campus Diepenbeek?

- ☐ openbaar vervoer (kostprijs: €20 per jaar)
- ☐ deelfiets of deelstep (kostprijs: ± €1,50 per verplaatsing)
- ☐ eigen fiets
- ☐ te voet

13. Welke natransporttijd (de reistijd tussen het parkeren van uw auto en uw eindbestemming) vindt u acceptabel bij een **gratis** parking buiten Campus Diepenbeek?

- ☐ minder dan 3 minuten
- ☐ 3 tot 5 minuten
- ☐ 5 tot 10 minuten
- ☐ 10 tot 15 minuten
- ☐ meer dan 15 minuten

14. Indien op de campus Diepenbeek betalend parkeren wordt ingevoerd en de parkeervoorzieningen worden verplaatst naar de ingang van het campusterrein (±10 minuten wandelen), heeft dit invloed op het aantal lezingen van de Seniorenuniversiteit dat u bijwoont?

- ☐ Nee, ik blijf de Seniorenuniversiteit even vaak bezoeken
- ☐ Ja, ik ga de Seniorenuniversiteit waarschijnlijk minder vaak bezoeken
- ☐ Ja, ik ga de Seniorenuniversiteit zeker minder vaak bezoeken
- ☐ Ja, ik ga de Seniorenuniversiteit waarschijnlijk niet meer bezoeken
- ☐ Ja, ik ga de Seniorenuniversiteit zeker niet meer bezoeken

Bent u niet vergeten om op pagina 1 toestemming voor verwerking van uw antwoorden in deze enquête te geven?

Dit is het einde van deze enquête, bedankt voor uw medewerking!