



Memorandum mobiliteit ter attentie van het Antwerpse stadsbestuur.

-

Overhandiging dinsdag 11 mei 2021.
Zuiderpershuis Antwerpen.

Antwerpse mobiliteit.

Studenten bepalen mee de koers.

*Memorandum mobiliteit van de Associatie Studenten Raad (ASRA)
aan het Stadsbestuur Antwerpen*

ASRA staat voor 'Associatie Studenten Raad Antwerpen' en is de officiële studentenvertegenwoordiging aan de Antwerpse Associatie. ASRA bestaat uit een gekozen vertegenwoordiging van studenten van de Universiteit Antwerpen en de drie hogescholen uit de Associatie Universiteit & Hogescholen Antwerpen (AUHA). ASRA adviseert de AUHA bij alle beslissingen waarbij de studenten rechtstreeks of onrechtstreeks belangen hebben, en houdt een oogje op de studentvriendelijkheid van het beleid van de AUHA.

De Associatie Universiteit & Hogescholen Antwerpen (AUHA) is het netwerk van vier kwaliteitsvolle hogeronderwijsinstellingen in Antwerpen: Universiteit Antwerpen (UAntwerpen), AP Hogeschool Antwerpen, Hogere Zeevaartschool (HZS) en Karel de Grote Hogeschool (KdG). Zo ontwikkelen en bundelen ze hun expertise tot een performant en toekomstgericht kenniscentrum. De partnerinstellingen tellen samen meer dan 45.000 studenten.

- Antwerpen profileert zich als studentenstad en rekruteert studenten uit de hele provincie, uit de rest van Vlaanderen en ook internationaal. Deze studenten begeven zich naar Antwerpen en verplaatsen zich binnen Antwerpen.
- Alle hogeronderwijsinstellingen van de Antwerpse Associatie hebben verschillende campussen die over het hele Antwerpse grondgebied verspreid liggen.
- Antwerpen promoot samen met de hogeronderwijsinstellingen sporten, culturele en studentikoze activiteiten doorheen de hele stad.
- Het studentenaantal groeit en blijft groeien: Antwerpen telt vandaag 50 000 studenten.
- Mobiliteit verandert: ook studenten gebruiken steeds meer de fiets maar ook elektrische fietsen, deelfietsen, deelsteps. Duurzaamheid is voor meer en meer studenten een belangrijk aandachtspunt.

Dat alles brengt bewegingen van studenten met zich mee: van thuis naar de campus, van het kot naar de campus, van thuis naar het kot, van campus naar campus, van kot/campus/thuis naar sportactiviteiten, cafés, culturele instellingen etc. Studenten willen deze verplaatsingen graag efficiënt en veilig kunnen maken. Ze rekenen op een Antwerps mobiliteitsbeleid dat hen daarin blijvend ondersteunt.

Het Grote Antwerpse Studentonderzoek van 2019 geeft aan dat 60% van de toen bevroegde studenten mobiliteit en bereikbaarheid als prioritaire bekommernissen naar voren schuiven. De gesprekken die vandaag over dit thema in de Studentenvraden gevoerd zijn, geven aan dat studenten hier nog steeds bezorgd om zijn.

Hoe kwam deze nota tot stand?

De vier studentenraden van de verschillende partnerinstellingen van de associatie hebben nagedacht over de mobiliteit van studenten in Antwerpen en de moeilijkheden die ze daarbij ondervinden. In AP en KdG zijn studenten en studentenvertegenwoordigers daarover schriftelijk bevestigd en zijn er gesprekken gevoerd binnen de Studentenraden. Aan de UAntwerpen werd gewerkt met een open werkgroepvergadering, een informele bevestiging via de sociale media en meerder besprekingen in de Studentenraad. De HZS bekeek de vraag met de Studentenraad en een aantal docenten. Dat resulteerde in vier verschillende nota's, die als bijlagen bij de ASRA-nota zijn opgenomen.

Gebuurde definitie mobiliteit

Het mobiliteitsbeleidsplan van de Stad Antwerpen schuift volgende definitie naar voren:

In een actieve stad organiseren bewoners, bedrijven, handelaars en bezoekers hun activiteiten dankzij efficiënte verplaatsingen van en naar de woning, het werk, de school, de winkel, sport- en culturele voorzieningen en van en naar een onderneming, de klant, een vergadering, een bedrijventerrein of de haven.

Een bereikbare stad betekent een sterke impuls voor activiteiten en trekt bewoners en bezoekers, pendelaars en investeerders aan om een stedelijke dynamiek op gang te brengen. Niet het verplaatsingsmiddel (fiets, tram, auto,...), maar de gebruiker staat centraal voor het uitwerken van een waaier van mogelijkheden waarmee mensen zich kunnen verplaatsen.

ASRA vindt in deze definitie het begrip '**efficiënte verplaatsingen**' en het centraal stellen van de **gebruiker** essentieel. Het zijn voor ASRA de kernwoorden. In zijn aanbevelingen heeft ASRA rekening gehouden met **verplaatsingstijd, veiligheid, bereikbaarheid**.

Aanbevelingen

Deze ASRA-nota capteert de essentie in een aantal aanbevelingen waar alle studentenraden het over eens zijn.

1. Studenten betrekken bij het beleid

In kaart brengen van bewegingen van studenten

Bewegingen van studenten zijn recentelijk niet meer in kaart gebracht. Nochtans kan men uit een dergelijk grootscheeps onderzoek heel wat leren. Hoeveel studenten gaan op kot? Welke vervoersmiddelen gebruiken ze? Welke verplaatsingen maken zij regelmatig? Zijn er verschillen tussen zomer en winter? Een dergelijk onderzoek kan helpen om bijvoorbeeld het openbaar vervoer beter af te stemmen op de noden van studenten, het aantal fietsenstallingen dat nodig is etc.

Nood aan dialoog: niet voorbijgaan aan studenten

ASRA vraagt het Stadsbestuur en alle betrokken partners om in dialoog te gaan met de studenten over de mobiliteit van studenten in Antwerpen en hoe die nog beter ondersteund kan worden. Vooral als het gaat om de bereikbaarheid van de campussen, dan is de visie van de student daar een meerwaarde in. Het is ook belangrijk dat het Stadsbestuur in overleg gaat met randgemeenten als Wilrijk en Hoboken.

2. Een fietsbare stad

Een ruwe inschatting geeft aan dat 50 % van de studenten regelmatig tot altijd de fiets neemt om zich naar de campus te begeven. ASRA wil het gebruik van de fiets door studenten nog stimuleren, omdat fietsen duurzaam is, maar ook goed voor de conditie.

Antwerpen heeft de afgelopen jaren geïnvesteerd in meer fietspaden in en rond de stad en in fietsostrades om ook het fietsen van en naar Antwerpen veiliger en efficiënter te maken. Uiteraard is dat positief. Maar het grootste pijnpunt blijft de veiligheid van de fietser. Die is zeker niet overal gegarandeerd. Als we een meer duurzame mobiliteit willen promoten, dan moeten we er ook voor zorgen dat die een gelijkaardig gevoel van veiligheid geeft dan traditionele vervoersmiddelen.

Elke weggebruiker een eigen plaats

In een stad komt het vaak voor dat voetgangers, fietsers, auto's, trams en bussen samen gebruik maken van een beperkte plaats. Dat leidt tot onoverzichtelijke verkeerssituaties waar vooral fietsers de dupe van dreigen te zijn. Zij rijden immers onbeschermd naast trams, bussen en auto's. Voorbeelden van dergelijke onoverzichtelijke verkeerssituaties vinden we in de Nationalestraat, de Minderbroedersrui, het Operaplein. Hoe de veiligheid van de fietser verhogen?

- Zorg voor een betere signalisatie, zodat elke weggebruiker weet welke plek hem of haar toegewezen is.
- Zorg voor een betere signalisatie bij wegenwerken en fietsveilige omleidingen (zoals recent aan het Middelheimziekenhuis).
- Zorg voor gescheiden fietspaden of fietssuggestiestroken.
- Conflictvrije verkeersknooppunten zijn een goede oplossing (zoals het kruispunt Desguinlei en Karel Oomstraat – Campus De Singel).
- Kies resoluut voor een autoluw stadscentrum.

Brede, verlichte & onderhouden fietspaden

Er zijn steeds meer fietsers, de fietspaden geraken daardoor steeds voller. Het ideale fietspad is voldoende breed, goed verlicht, egaal (geen kasseien) en goed onderhouden. Het onderhoud van drukke fietspaden gebeurt bij voorkeur in schoolvakanties. Fietspaden moeten bij sneeuw ook ijsvrij gemaakt worden.

Elektrisch fietsen ondersteunen

Meer en meer maken pendelstudenten gebruik van elektrische fietsen (o.a. dankzij de fietsostrades). Deze fietsen moeten veilig gestald kunnen worden maar er moeten ook laadpalen voorzien worden in de buurt van de campussen, zodat studenten die bijvoorbeeld 30 km pendelen ook weer thuis raken.

Deelfietsen: meer fietsen, meer stations

Een ruwe schatting geeft aan dat 1 op 3 studenten die regelmatig met de fiets naar de campus gaan, gebruik maken van een deelfiets. De Antwerpse Velo is een succesproject dat veel studenten kennen en waarderen. Het netwerk is al uitgebreid t.o.v. enkele jaren geleden, maar toch blijft de vraag bestaan naar meer verdeelpunten en meer fietsen. Er is vandaag een gebrek aan velostations in de Antwerpse Zuidrand, vooral in Wilrijk (campus Drie Eiken). Overleg met de randgemeenten hierover is daarom aangewezen. Een velostation vlakbij de Hogere Zeevaartschool is er ook nog steeds niet.

Op piekmomenten staan velostations vaak leeg of zijn ze helemaal vol zodat de fiets niet gestald kan worden. Kan er op piekmomenten een frequentere aanvulling zijn?

Democratisch & veilig systeem van deelsteps

Deelsteps zijn populair. Het grote nadeel is dat ze commercieel worden uitgebaat en daarom vrij duur zijn in gebruik. Ook betaal je per minuut, zodat je minder betaalt als je sneller rijdt. Dat is niet veilig. Kan de stad hierop inspelen en ook een deelstepsysteem opzetten?

Voor steps is er ook nood aan duidelijke signalisatie en ordelijke stallingsmogelijkheden.

Beter bekendmaken van huurfietsen

Er zijn verschillende systemen van democratische huurfietsen voor studenten, maar ze zijn bij studenten onvoldoende gekend. In het promoten van deze systemen kunnen zowel de stad als de hogeronderwijsinstelling een rol spelen.

3. Voldoende brede, egale & onderhouden voetpaden en veilige oversteekplaatsen

Er zijn meer autovrije en autoluwe straten bijgekomen. Dat is zeker positief. Maar de verandering gebeurt traag en de onderhandelingen hierover zijn vaak lang en moeizaam. Voldoende brede, egale en onderhouden voetpaden, die ook voor rolstoelgebruikers toegankelijk zijn, zijn nodig om de veiligheid van de voetgangers te garanderen.

Oversteekplaatsen kunnen gevaarlijk zijn voor de zwakke weggebruiker, zeker daar waar tramsporen lopen, bijvoorbeeld aan Campus Zuid van KdG. Een veilige oversteekplaats met een goede signalisatie is nodig.

4. Een performant openbaar vervoer

Een ruwe inschatting leert dat twee op drie studenten regelmatig het openbaar vervoer neemt. Studenten vragen vooral dat de campussen goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, ook 's

avonds. Als de stad wil inzetten op duurzame mobiliteit, dan is een vlot en toegankelijk openbaar vervoer noodzakelijk.

Bereikbaarheid van campussen verbeteren

De studenten vragen:

- de Hogere Zeevaartschool te ontsluiten met het openbaar vervoer. Een meer regelmatige busverbinding tussen de Rooseveltplaats en de campus Noordkasteel is nog steeds niet gerealiseerd.
- een betere en regelmatige verbinding van en naar die campussen die buiten de stadskern gelegen zijn (bijvoorbeeld KdG Campus Hoboken, campus Drie Eiken...) ook buiten de daguren.
- overleg te plegen met de instellingen hoger onderwijs en de studenten over het bedienen van campussen en het verplaatsen van haltes. Het is al meer dan eens gebeurd dat haltes zonder overleg afgeschaft worden.
- rechtstreekse verbindingen tussen de campussen van een instelling. Vaak moet er overgestapt worden. Dat werkt ontmoedigend, is niet efficiënt en zeer tijdsintensief. Slechte aansluitingen kunnen de reistijd verdubbelen.
- rechtstreekse tram- of busverbindingen van treinstations naar de verschillende campussen.
- meer openbaar vervoer naar de randgemeenten (Ranst en Broechem zijn bijvoorbeeld zo goed als onbereikbaar met het openbaar vervoer).
- meer treinen naar het station Antwerpen Zuid om de daarrond liggende campussen te bedienen.
- vooral pendelstudenten combineren vaak verschillende vervoersmiddelen: het is belangrijk dat die ook op elkaar afgestemd zijn. Deelfietsen aan knooppunten van openbaar vervoer zijn daarom noodzakelijk.

Regelmatig en stabiel openbaar vervoer realiseren

De knelpunten zijn:

- De officiële rijtijden verschillen van de rijtijden in de realiteit. Dat maakt plannen haast onmogelijk.
- In de spitsuren zijn trams en bussen overbevolkt. Studenten moeten wachten op de volgende bus of tram, waardoor ze de aansluiting missen of te laat in de les zijn.
- Tram-, bushaltes en treinstations zijn nog vaak onvoldoende verlicht en geven een onveilig gevoel, waardoor studenten 's avonds veel minder geneigd zijn om het openbaar vervoer te nemen. Oude treinstations (bijvoorbeeld Antwerpen Zuid) hebben nood aan een opwaardering zodat ze een betere veiligheid en toegankelijkheid garanderen.

Studenten vragen een stipter en veiliger openbaar vervoer, met meer bussen en trams tijdens de spitsuren. Een betere betrouwbaarheid van het openbaar vervoer zorgt ervoor dat studenten op tijd in de les geraken. Bovendien zullen ze zo ook meer geneigd zijn om het openbaar vervoer te nemen.

Flexibele abonnementsformules

Het openbaar vervoer is niet goedkoop. Dat is verdedigbaar omdat een performant openbaar vervoer ook hoge kosten met zich meebrengt. Er zijn gelukkig wel studententarieven, maar er is ook nood aan flexibele abonnementsformules (zomer en winter bijvoorbeeld).

5. Auto's en bromfietsen/motors

Aandacht voor parkeerplaatsen en parkeertarieven

Een ruwe inschatting leert dat 1 op 4 studenten regelmatig met eigen motorisch vervoer naar de campus komt. Vaak zijn dat studenten van de buitencampussen of studenten die avondlessen volgen of van buiten de stad komen en door een slechte verbinding van het openbaar vervoer geen andere keuze hebben dan de auto te nemen. Deze studenten vinden onvoldoende parkeerplaatsen dichtbij de campussen en aan hoge parkeertarieven. Uiteraard moet het gebruik van de auto ontmoedigd worden, maar dat kan pas ten volle als het openbaar vervoer volledig naar wens functioneert en ook alle Antwerpse campussen volledig ontsluit. In de tussentijd moet nagedacht worden of studenten van bepaalde avondopleidingen voor wie het nemen van het openbaar vervoer niet mogelijk is, een tegemoetkoming kunnen krijgen in de parkeerkosten.

Ook ontbreken er parkeerplaatsen voor brommers en moto's.

Toeziën op de veiligheid van deelautosystemen

Studenten maken ook meer en meer gebruik van deelauto's maar bij sommige systemen is het ook zo dat je betaalt per tijdseenheid. Hoe sneller je rijdt, hoe goedkoper dus. Dat heeft een negatief effect op de veiligheid.

6. Goede informatieverstrekking

Een goede informatieverstrekking vanuit de stad over alle mogelijkheden van mobiliteit in Antwerpen zal studenten ondersteunen in het maken van duurzame keuzes. Die informatie moet ook voor internationale studenten overzichtelijk ter beschikking zijn.

ASRA erkent dat de afgelopen jaren door het Stadsbestuur inspanningen gebeurd zijn op het vlak van mobiliteit. Er zijn meer fietspaden aangelegd, er is oog voor weg- en fietsinfrastructuur, er zijn grote wegenwerken uitgevoerd. De studentenbevragingen in de instellingen geven aan dat de overgrote meerderheid van de studenten tevreden is over de mobiliteit in Antwerpen.¹

Maar studenten zien nog pijnpunten die vooral te maken hebben met een veranderende stad (meer studenten, andere vervoersmiddelen...) en willen daarover met het stadsbestuur en alle andere betrokken partners graag de dialoog aangaan. Zij vragen om verder werk te maken van een mobiliteitsbeleid waarin ook studentenmobiliteit en de dialoog daarover een specifieke plaats krijgt.

Deze nota werd goedgekeurd door ASRA op 5 mei 2021.

ASRA-leden 2020 – 2021:

Julien De Wit
Voorzitter, UAntwerpen

Jens Mathé
Secretaris, UAntwerpen

Beau De Clercq
UAntwerpen

Yens Cartrysse
Hogere Zeevaartschool

Dries Mertens
AP Hogeschool

Mats Baelus
Karel de Grote Hogeschool

Jens Vermeiren
AP Hogeschool

Julie Dyckmans
Karel de Grote Hogeschool

Arthur Wouters
Hogere Zeevaartschool

¹ 80% van de respondenten van KdG geeft aan tevreden te zijn.

Addendum

AP Hogeschool

Situering

De stad Antwerpen profileert zich terecht als bruisende studentenstad. Onze hogeschool heeft campussen over het hele grondgebied van deze grootstad en trekt internationale studenten van over de hele wereld aan. In totaal studeren er ongeveer 50.000 studenten in de Antwerpse instellingen, waarvan ca. 14.000 aan de AP Hogeschool. Dat brengt heel wat mobiliteit met zich mee. Deze mobiliteit vraagt heel wat faciliterende ondersteuning van onze instelling en van Stad Antwerpen.

Om de noden en wensen van de AP-studenten in kaart te brengen, hield de Algemene Studentenraad AP (ASAP) een bevraging bij zijn studentenvertegenwoordigers. Aan de hand van deze resultaten kon de ASAP pijnpunten blootleggen op en rondom de campussen van AP. We kaarten deze aan in deze nota en formuleren enkele aanbevelingen, die niet alleen studenten ten goede komen, maar ook inwoners van de stad, toeristen, pendelaars e.a. Deze nota kadert binnen een gezamenlijke nota van de Associatie Studentenraad Antwerpen (ASRA) en zal verwerkt worden binnen deze context.

We bespreken de verschillende vormen van mobiliteit die wij konden onderscheiden bij de studentenpopulatie aan AP. Dit zijn respectievelijk het openbaar vervoer, de fiets en het eigen motorische vervoer (auto, bromfiets...). Studenten die zich uitsluitend te voet verplaatsen, hebben uiteraard nood aan een goede voetgangersinfrastructuur (voetpaden, zebrapaden, verkeerslichten, ...), maar daar gaan we in deze nota niet dieper op in.

Openbaar vervoer

Algemene cijfers

Twee op drie van de bevroegde AP-studenten komt wel eens met het openbaar vervoer naar de campus. De meerderheid van hen zegt dat de campus waar ze studeren vlot bereikbaar is. De gemiddelde afstand tussen hun campus en de eindhalte is 500 m. We merken hierbij op dat dit sterk per campus verschilt. Sommige studenten moeten ook (soms verschillende keren) overstappen tussen verschillende haltes om aan hun campus te komen.

Aanbevelingen

In het algemeen vragen we een stabielere openbaar vervoer. We merken bij heel wat studenten op dat de trein, tram en bus van en naar de campussen heel onregelmatig rijden. De officiële rijtijden verschillen vaak heel wat met de rijtijden in de realiteit. Daarom vragen we een regelmatigere openbaar vervoer, zodat studenten meer zekerheid krijgen om tijdig op hun campus aanwezig te zijn. Net omdat de noden zo verschillend zijn van campus tot campus vragen we een gericht overleg, zodat we kort op de bal kunnen spelen en op die manier het reizen met het openbaar vervoer in en naar de stad kunnen optimaliseren.

We bemerken bij studenten dat tijdens wegenwerken de verbinding in het stedelijk OV-netwerk vaak onderbroken wordt. Daardoor kunnen pendelende studenten vaak niet vlot en tijdig bij hun trein of op de campus raken. We adviseren hier om steeds een verbinding te voorzien van de randcampussen naar de stations en terug.

Tijdens de zogenaamde spitsuren zijn trams (en in minder mate bussen) soms zo overbevolkt dat studenten moeten wachten op een volgende tram. Voor sommige bussen is de laatste rijtijd al redelijk

vroeg. Voor avondlessen, die ook voor studenten uit dagtrajecten steeds vaker voorkomen, is dat problematisch.

Fietsbaarheid

Algemene cijfers

Van de bevroegde studenten komt 43% regelmatig tot altijd met de fiets naar de campus. De algemene bevindingen over de afstand tussen de dichtstbijzijnde fietsenstalling en de campus zijn positief. De meerderheid van de studenten (61%) rijdt met zijn eigen fiets naar de campus, 29% maakt enkel gebruik van een deelfiets en 11% van de bevroegden gebruikt beide mogelijkheden regelmatig. De respondenten geven duidelijk aan dat er nog te veel straten onveilige fietsinfrastructuur hebben.

Aanbevelingen

De toegangswegen naar o.a. campus Kronenburg zijn nog te weinig uitgerust met veilige fietspaden. Een voorbeeld hiervan is de Minderbroedersrui, in het hartje van de stad. Uit de bevraging blijkt dat het hier zeer onveilig fietsen is, aangezien de automobilisten de fietsers met onvoldoende afstand elkaar dienen voorbij te steken. Er rijden ook nog trams, wat de verkeerssituatie vaak nog onveiliger maakt. Van de weg gescheiden fietspaden of fietssuggestiestroken zouden in deze gevallen een veiligere keuze zijn.



Fietsen naast tramsporen is ontzettend risicovol. Zowel de bovenstaande verkeerssituatie in de Minderbroedersrui als de onderstaande verkeerssituatie in de Nationalestraat geeft dat goed weer. Wanneer er in een straat toegang wordt verleend aan bus, tram, auto en fiets maakt dit het onaangenaam en onveilig voor alle weggebruikers. Op de foto van de Nationalestraat merken we ten slotte op dat het voor beide fietsers heel onduidelijk is waar ze op een veilige manier kunnen rijden.



Kruispunten van en naar de campus vormen tevens een pijnpunt in de mobiliteit van de stad Antwerpen. Studenten geven aan dat conflictvrije verkeersknooppunten een goede oplossing zijn voor zwakke weggebruikers. Een voorbeeld hiervan is het kruispunt van de Desguinlei en de Karel Oomsstraat/Gerard le Grellelaan aan campus deSingel.

De laatste jaren is het aandeel van elektrische fietsen en steps in onze mobiliteit ontzettend gestegen. Elektrische laadpunten op de campussen zijn een noodzakelijkheid om van dit vervoersmiddel gebruik te kunnen maken. Zo kunnen we studenten die van buiten de stad naar onze campussen reizen op een veilige en gebruiksvriendelijke manier verwelkomen. Een bevroegde student geeft bijvoorbeeld aan dat haar traject naar de campus 32 km bedraagt. Het is bijgevolg voor deze pendelstudent noodzakelijk om haar fiets/step opnieuw op te laden voor de terugweg naar huis.

Eigen motorisch vervoer

Algemene cijfers

Uit de bevraging blijkt dat 25% van de studenten regelmatig met eigen motorisch vervoer naar de campus komt. Dat is een minderheid van de bevroegde studentenpopulatie, maar toch nog een significant deel. We geven hierbij mee dat de Algemene Studentenraad AP sterke voorstander is om zich te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer naar de campus te reizen. Voor een deel van onze studenten is dat echter niet mogelijk omwille van slechte verbindingen met het openbaar vervoer of een te lang traject. Daarnaast bestaat een significant deel van de AP-studenten uit avondstudenten. Door de aard van hun studie (en de combinatie met werk en/of gezin) is een andere optie dan eigen motorisch vervoer vaak niet ideaal.

De tevredenheidscijfers over de bereikbaarheid met eigen motorisch vervoer zijn eerder slecht. De meerderheid verklaart moeilijk parking te kunnen vinden, die voldoende dicht bij de campus ligt. De helft van de bevroegden moet ook betalen voor een parkeerplaats.

Aanbeveling

Op de campussen zijn er beperkte parkeerplaatsen voorzien voor brom- en motorfietsen. Hierdoor is het voor studenten die met de brom- of motorfiets naar de campus komen niet evident om een geschikte parkeerplaats te vinden. We doen bijgevolg de aanbeveling om per campus meer parkeerplaatsen voor brom- en motorfietsen te voorzien en deze aan te geven.

Voor auto's zijn er dan weer onvoldoende parkeerplaatsen op campus Noord, Ellerman, Kronenburg en deSingel. Wanneer deze studenten toch parkeren in de buurt van de campus dienen ze ook een relatief hoog tarief te betalen. Wij adviseren dan ook het uitwerken van een stadsbrede uitrol van een studententarief voor parkeerplaatsen. Dit is tevens een aanbeveling voor onze instelling. Ook zij kunnen tegemoetkomen aan het voorzien van eigen parkeerplaatsen, die studenten mogen gebruiken.

20/04/2021

Namens de ASAP

Dries Meerts

Voorzitter

Addendum

Hogere Zeevaartschool Antwerpen

Naar aanleiding van de mobiliteitsstudie binnen ASRA werd dit onderwerp besproken binnen de Studententraad van de Hogere Zeevaartschool.

Door omstandigheden was het niet mogelijk een bevraging te organiseren binnen de Hogere Zeevaartschool. Er is wel binnen de Studententraad gebrainstormd over algemene pijnpunten omtrent mobiliteit in Antwerpen en voornamelijk specifieke pijnpunten voor de campus van de Hogere Zeevaartschool.

- Verbinding met openbaar vervoer naar de campus Noordkasteel is niet optimaal. Voornamelijk de busverbinding rijdt niet gelijk met de lesuren en heeft vaak problemen met stiptheid.
- De fietsgelegenheden worden in het algemeen positief bevonden, toch zijn er enkele punten die niet altijd optimaal zijn:
 - De verbinding met het jaagpad aan de Royerssluis.
 - Minderbroedersrui
- Het gebruik van deelsteps en de fietsen van Velo is niet altijd optimaal, doordat de campus juist aan de rand van de gebruikszones ligt.
- Communicatie omtrent de mobiliteit is niet altijd even duidelijk voor alle studenten, voornamelijk voor de niet-Nederlandstalige studentenpopulatie.

Arthur Wouters,

Voorzitter Studententraad Hogere Zeevaartschool Antwerpen.

Addendum

Karel de Grote Hogeschool

INLEIDING

In het kader van de nota mobiliteit van de Associatie Universiteiten & Hogescholen Antwerpen (ASRA) heeft de Karel de Grote Hogeschool vanuit de KdG Studentenraad ook enkele vragen rond mobiliteit² in haar jaarlijkse studentenbevraging opgenomen. 543 studenten vulden deze bevraging tot nu toe in (523 in het Nederlands en 20 in het Engels). 80 % van deze studenten geeft aan tevreden te zijn over de mobiliteit in Antwerpen. De andere 20% geeft verbeterpunten mee.

In dit document vindt u een beknopte samenvatting terug van de tussentijdse resultaten. Voor extra informatie kan u altijd terecht bij het bestuur van de KdG Studentenraad.

OPENBAAR VERVOER

- Er werd vanuit de KdG studenten aangegeven dat de bereikbaarheid (met het openbaar vervoer) naar de campussen die zich buiten de Antwerpse stadskern bevinden, beter moet. Denk hierbij vooral aan bijvoorbeeld een continuering van de dienstverlening buiten de daguren.
- Daarnaast zouden de verbindingen beter op elkaar afgestemd moeten worden om op die manier een vlottere en efficiëntere verplaatsing te kunnen aanbieden aan de student.
- Er is ook bezorgdheid over de hygiëne op het openbaar vervoer in de huidige COVID-19 situatie.
- Wanneer het gaat over dienstverlening wordt er ook aangegeven dat er een groot probleem is inzake betrouwbaarheid en stiptheid van de dienstregeling in en rond Antwerpen (zowel trein, tram en bus).
- Daarnaast is er over het algemeen ook veel bezorgdheid over de veiligheid van de oversteekplaatsen aan de tramsporen.

² *"In een actieve stad zoals Antwerpen kunnen onze studenten hun activiteiten organiseren door zich efficiënt te verplaatsen van en naar de woning, hun studentenjob, de hogeschool, de winkel, sport- en culturele voorzieningen, een onderneming, een vergadering, een bijscholing Niet het verplaatsingsmiddel (fiets, tram, auto, ...), maar de gebruiker staat daarbij centraal in de Stad Antwerpen voor het uitwerken van een waaier van mogelijkheden waarmee mensen zich kunnen verplaatsen*

- Ook enkele verouderde treinstations kunnen volgens de KdG studenten wel een opwaardering gebruiken. Dit zowel op vlak van veiligheid als van toegankelijkheid.
- Vanuit onze internationale studentenpopulatie kwam er ook de vraag naar meer Engelstalige kant en klare informatie ivm het openbaar vervoer in en rond Antwerpen.

WANDELEN EN FIETSEN

Wanneer het gaat om fietsen en wandelen in en rond Antwerpen, is er een duidelijke vraag naar betere fiets- en wandelpaden om de veiligheid van alle weggebruikers te garanderen. Denk hierbij zeker aan een duidelijke opsplitsing tussen auto's, fietsers, voetgangers. Maar ook simpelweg meer verkeersveilige kruispunten.

Tot slot mag ook zeker de psychosociale veiligheid van de weggebruikers niet ontbreken (denk hierbij vooral aan de voetgangers op latere uren van de dag).

Mats Baelus

Voorzitter studentenraad Karel de Grote Hogeschool

Addendum

UAntwerpen

“With mobility comes complexity.” Met die gevleugelde woorden besloot onderzoeker en strategisch adviseur Shane Roe ooit een voordracht. Het zijn woorden waarin veel waarheid schuilt. Vandaag de dag zijn de mogelijkheden om je te verplaatsen legio. Je kan als Antwerpenaar de fiets nemen of je te voet doorheen de stad verplaatsen, je kan de auto nemen, van station naar station treinen of je verplaatsen met de deelstep.

Zeker de jongere generatie studenten en scholieren is erg creatief in het zoeken naar manieren om zich te verplaatsen.

Antwerpen is als studentenstad de thuisbasis van duizenden studenten. Hoewel alles tijdens dit coronajaar on hold leek te staan, zat de Studentenraad van de Universiteit Antwerpen, genaamd SRUA in onderstaande nota, niet stil en nam ze de gelegenheid te baat te zich te verdiepen in de verschillende mobiliteitsmogelijkheden voor studenten. Belangrijk daarbij is dat onze aanbevelingen zowel gebaseerd zijn op de noden van UAntwerpen studenten die studeren aan de stadscampus, als op de noden van diegenen die studeren aan één van de buitencampussen van onze universiteit.

De campussen van universiteit Antwerpen zijn:

- Stadscampus
- Campus Drie Eiken
- Campus Groenenborger
- Campus Middelheim

Hoewel we als SRUA erkennen dat de stad inmiddels vele inspanningen heeft gedaan om pijnpunten qua mobiliteit aan te pakken, formuleren we in deze nota een aantal werkpunten en aanbevelingen voor het stadsbestuur.

Deze nota zal ook worden toegevoegd aan een bredere mobiliteitsnota van Associatiestudentenraad Antwerpen (ASRA).

Opstelling van de nota

Na een vergadering van de voorbereidende werkgroep met studentenvertegenwoordigers van de Stuvoraad (nvdr. Raad Studentenvoorzieningen) op 02/11/2020 werd besloten een open werkgroep mobiliteit te laten plaatsvinden. Deze vond plaats op 27/11/2020. Tijdens deze werkgroep konden studenten hun verzuchtingen over mobiliteit ventileren en bespreken. Ook vanuit SRUA werd gedurende het voorbije jaar voortdurend gewerkt rond mobiliteit. Mobiliteit was immers één van de speerpunten van SRUA bij de voorstelling van haar beleidsplan voor academiejaar 2020-2021.

Onderstaand advies werd op 28/04/2021 unaniem goedgekeurd door de Algemene vergadering van SRUA.

Deze nota werd op 29/04/2021 aan de voorzitter van de Associatiestudentenraad Antwerpen overgemaakt voor toevoeging aan de Associatienota mobiliteit.

Meer informatie over deze nota of extra toelichting kan worden verkregen bij SRUA, via het mailadres studentenraad@uantwerpen.be.

We hopen met het stadsbestuur een constructieve dialoog te houden over de voorstellen die hieronder worden geformuleerd.

Betrokken personen

Arno Deceuninck

Thomas De Jongh

Floriane Goossens

Jana Scheers

Julia Dekeukeleire

Morganne Lambrechts

Niels Schild

Roosmarijn Van de Water

Wannes Van Zegbroeck

William Van den Brande

Thomas Voet

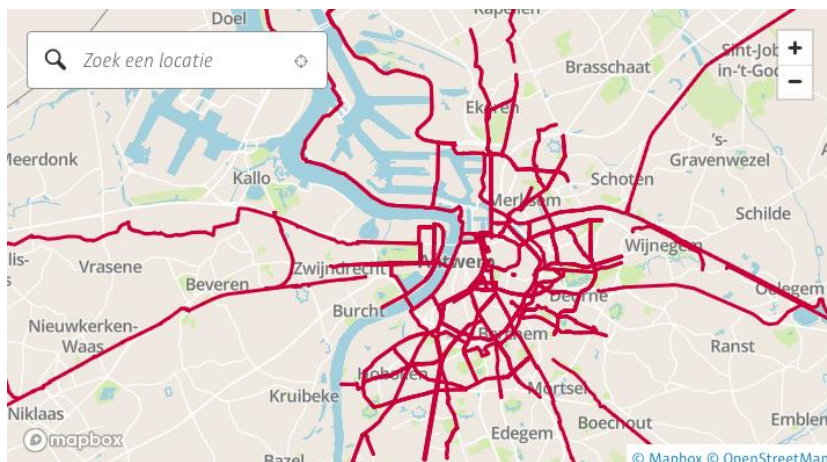
Fietsers- en voetgangers

Fietspaden

Op de honderden kilometers Antwerpse fietspaden trappen er dagelijks heel wat mensen rond. Fietostrades, fietsroutes en fietsknooppunten dragen bij tot een aangename en vlotte fietservaring.

Ter illustratie vermelden we dat op de fietsostrade F1 (Antwerpen-Mechelen) dagelijks een 4500 fietsers passeren. Ook bijvoorbeeld fietsostrade F14 (Antwerpen-Essen) wordt fel gefrekwenteerd. Momenteel wordt er nog hard gewerkt aan het oprichten van fietsostrades F11 (Antwerpen-Lier) en F12 (Antwerpen-Bergen op Zoom). Fietsostrade F13 (Antwerpen-Boom) wordt gefinaliseerd.

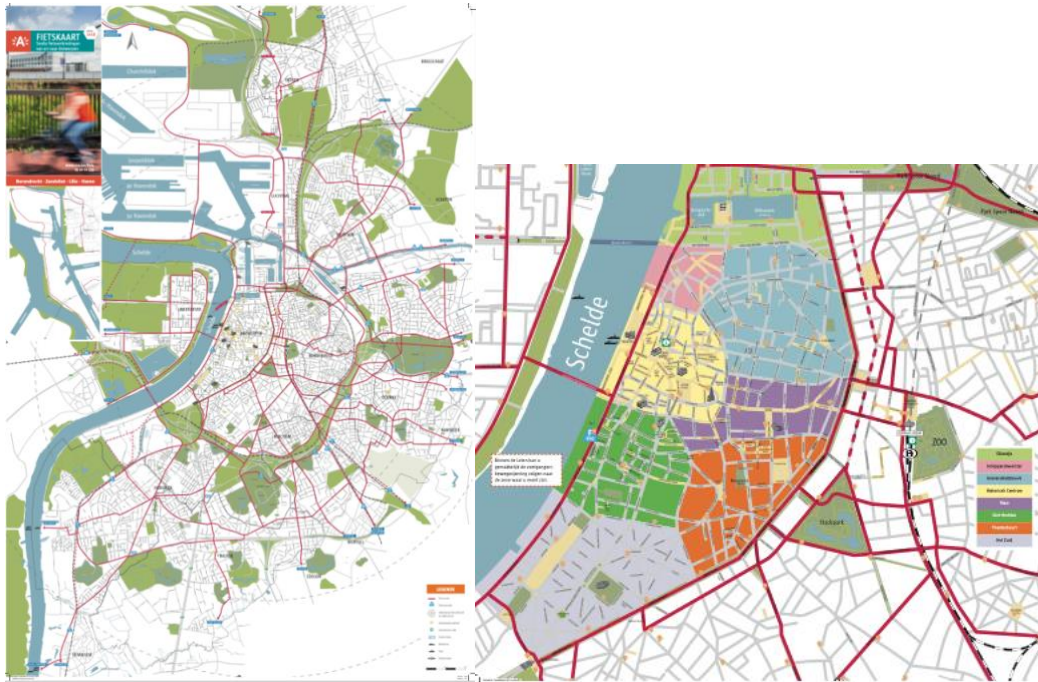
Figuur 1: Fietsostrades in Antwerpen en omgeving



Er is ook een fietsenknooppuntenroute voor zij die in Antwerpen en omgeving willen fietsen bij wijze van ontspanning.

De stad stelt hiertoe ook een digitale routeplanner en fietskaart ter beschikking.

Figuur 2: Fietskaart Antwerpen Stad



Al deze initiatieven tonen aan dat de stad wakker ligt van mobiliteit. SRUA moedigt deze initiatieven aan.

We willen echter nog enkele krachtlijnen meegeven voor wanneer de stad zou beslissen nieuwe fietspaden aan te leggen of bestaande fietsinfrastructuren te updaten.

Vooreerst is het opvallend dat nog te veel zijn straten niet uitgerust met voorzieningen voor fietsers, dit vaak gepaard met smalle voetpaden. Tegelijk gebruiken ook bussen, trams en auto's deze wegen. Dit zorgt vaak voor een onoverzichtelijke verkeerssituatie. Schoolvoorbeeld van een hectisch, onoverzichtelijk knooppunt van mobiliteit is het Operaplein.

We vragen om fietspaden breed genoeg te maken en te flankeren met brede voetpaden. Op die manier wordt vermeden dat voetgangers op het fietspad moeten wandelen omdat er te weinig plaats is op het voetpad. Verder vragen we te zorgen voor voldoende duidelijke signalisatie.

Het is bij het aanleggen en hernieuwen van fietspaden ook erg belangrijk voldoende aandacht te besteden aan de zogenaamde intercampus-verbindingen. Neem bijvoorbeeld de fietspaden aan de Elizabethlaan-Prins Boudewijnlaan die een belangrijke fietsverbinding vormen tussen stadscampus, campus Middelheim en campus Drie Eiken. Het is dan ook belangrijk deze verbindingswegen te prioriteren en het onderhoud ervan. Verder is het erg belangrijk er rekening mee te houden dat deze wegen vaak worden gebruikt door studenten en. Onderhoud aan deze wegen gebeurt dan ook bij voorkeur in het weekend of in de vakanties.

Tot slot van deze paragraaf willen we ook de belichting van deze fietspaden onder de aandacht brengen. Vooral rond campus Drie Eiken is verlichting een zwak punt.

Fietsenstallingen

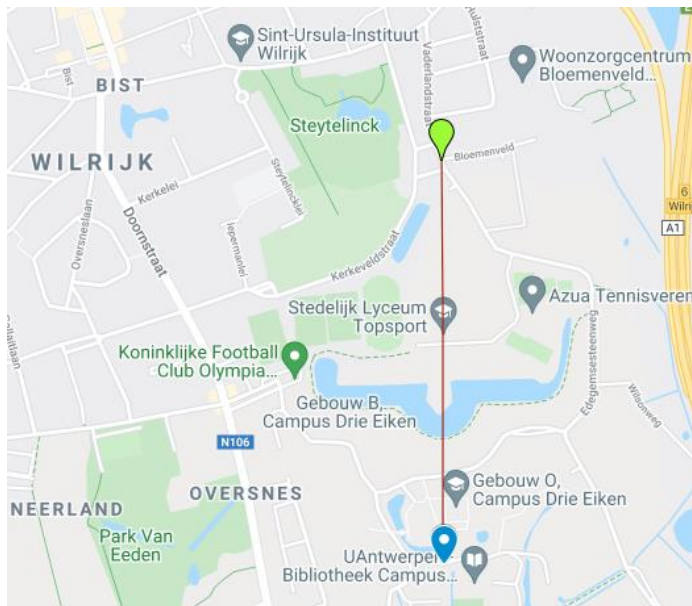
Wanneer we studenten aanmoedigen de fiets te nemen naar de campus, is het een natuurlijke zaak ervoor te zorgen dat de studenten hun fietsen ook veilig kunnen stallen in een fietsenstalling. We vragen daarom aan de instellingen om voldoende veilige fietsstaanplaatsen te voorzien. Ook aan de stad en omliggende randgemeenten vragen we deze stallingen na te kijken, *bijvoorbeeld de stalling die op het plein bij de Karel Poma straat staat.*

Velostations

Het Velo project is een prachtig project dat dagelijks honderden mensen laat genieten van alle uithoeken van de stad. Ook vele studenten maken gretig gebruik van het fietsdeelsysteem van de stad.

Een hekel punt blijft het gebrek aan velofietsstations in de Antwerpse zuidrand. Meer bepaald in Wilrijk, op campus Drie Eiken van de Universiteit Antwerpen, is er geen velostation voorhanden. Het dichtstbijzijnde velostation bevindt zich op 650m meter van de campus. Dat is toch wel een eind wandelen. Zeker met het oog op de toekomst en de uitrol van “project making CDE” lijkt het ons opportuun, zo niet onontbeerlijk dat ook Wilrijkse studenten een velostation krijgen op de campus. Verder vinden we het ook essentieel dat campussen Middelheim en Groenenborger op termijn worden voorzien van velo-infrastructuur.

Figuur 3: afstand Campus Drie Eiken dichtstbijzijnde velostation.



Verder merken we als Studentenraad ook op dat, op piekmomenten, vele velostations leeg staan. We begrijpen dat het velosysteem een first come first served systeem is, doch willen we pleiten voor een frequentere aanvulling van de fietsen op piekmomenten. Eventueel is het een idee om op drukbezochte plaatsen grotere velostations neer te poten.

Bekendheid huurfietsen

In deze paragraaf kaarten wij graag het gebrek aan bekendheid van de beschikbaarheid van huurfietsen aan. Momenteel heeft de UA Antwerpen met verschillende organisaties een samenwerking voor huurfietsen voor studenten. Ze zijn echter niet allemaal even bekend bij de studenten. Wij pleiten daarom voor meer communicatie en meer bekendheid rond de verschillende huurfietsen die ter beschikking van de student staan (Levanto, Swapfiets, ...).

Voetpaden

Dagelijks zijn er natuurlijk ook vele wandelaars doorheen de studentenbuurt. Volledigheidshalve willen we kort vermelden dat ook voetpaden de nodige aandacht verdienen.

Openbaar vervoer

Bussen en trams

Sommige afstanden zijn te groot om per fiets of te voet te overbruggen. Gezien de vele files op de Belgische wegen is vaak de auto uitgesloten als vervoersoptie. Zeker in de binnenstad is het rondrijden met de auto niet ideaal. Vele studenten maken daarom gebruik van het openbaar vervoer.

We dringen daarom ook aan om voor een betere verbinding tussen de verschillende campussen te zorgen.

Vooreerst is er de verbinding tussen de stadcampus en de buitencampussen. Die verbinding is volgens de Studentenraad niet optimaal. Een korte rondvraag leert ons immers dat je je met de fiets sneller verplaatst tussen de campussen, dan met de bus. Natuurlijk is het gebruik van de fiets aan te bevelen, echter ... niet alle studenten zijn in de mogelijkheid zich op deze manier te verplaatsen. Neem bijvoorbeeld een student die z'n been breekt en daarom niet kan fietsen, of studenten wiens fiets kapot is. Een efficiëntere, snellere intercampus-verbinding dringt zich op. Daarnaast zijn de bussen op lijn 17 vaak overvol en rijden ook niet stipt. Wij zijn dan ook vragende partij voor een uitbreiding van de dienstverlening van deze lijn. Door het project Making CDE dringen wij daarom nogmaals aan op een uitbreiding van de dienstverlening door het groter worden van de campus.

De busverbindingen tussen de buitencampussen (Campus Drie Eiken, Middelheim en Groenenborger) onderling is echter nog dramatischer. Hier is namelijk geen volwaardige verbinding voorzien. Om te pendelen tussen 2 campussen (*bijvoorbeeld Campus Drie Eiken en Middelheim*), die hooguit 15 fietsminuten van elkaar verwijderd zijn, dien je 2 buslijnen te nemen wat resulteert in een reistijd van minimaal 30 minuten. Ook hier vragen wij daarom een herziening van de bestaande buslijnen. We vragen eveneens om te bekijken of het mogelijk is een directe lijn tussen de campussen in te leggen.

Vervoersmaatschappij de Lijn en de stad mogen ons steeds contacteren om deze problematieken verder te bespreken.

Tot slot zouden wij graag ook pleiten voor een voordeliger tarief voor studenten die sporadisch gebruik maken van de lijn. Na informatie te hebben ingewonnen bij andere Belgische universiteitssteden, blijkt Antwerpen een uitzondering te zijn... Bijgevolg stellen wij voor om ook de Antwerpse studenten die sporadisch gebruik maken van de lijn, beroep te laten doen op een *campuskaart* in plaats van een

'voordelig' jaarabonnement. Deze campuskaart zou enkel geldig zijn op bepaalde lijnen, alsook enkel te gebruiken in bijvoorbeeld een straal van 15 km rond de stadskern. Ook hiervoor is SRUA vragende partij om met de lijn deze optie samen te bekijken.

Auto's en Steps

Auto's en deelauto's

De auto blijft een belangrijk vervoersmiddel. Hoewel het gebruik van de auto natuurlijk niet duurzaam is en de algehele mobiliteit in de stad niet bevordert, vinden we het onvolledig dit vervoersmiddel niet te vermelden in onze mobiliteitsnota.

We wensen het fenomeen 'autodelen' in de kijker te zetten.

Binnen Antwerpen zijn verschillende deelsystemen/abbonementen voor deelauto's aanwezig. In deze nota zullen we 2 systemen in detail bekijken.

1. Cambio. Deze overheidsorganisatie heeft een campustarief, speciaal voor personen < 25 jaar die nog niet langer dan 2 jaar hun rijbewijs hebben. Zij moeten verplicht overgaan tot aankoop van een safety pack, welke de drempel om deel te nemen aan dit systeem kan verhogen.

Cambio werkt met vaste standplaatsen alwaar een gereserveerde auto opgehaald en teruggebracht moet worden. De dichtstbijzijnde parkeerplaats bij Campus Drie Eiken is 1,8 km, oftewel 23 minuten wandelen. Voor Campus Groenenborger is dit 0,5 km. Voor Campus Middelheim is de afstand 1.4 km (17 minuten). Vanuit de Stadscampus zijn er verschillende goed bereikbare standplaatsen. Om het gebruik en de toegankelijkheid van deze service onder studenten te verhogen adviseren wij:

- Minstens een vaste standplaats op een van de parkings per campus van de Universiteit Antwerpen
- Meer aanbod van beschikbare auto's in de studentenbuurten, zeker op de buitencampus.

2. Poppy. De Poppy zone bereikt nog nét alle campussen van de Universiteit Antwerpen. Campus Drie Eiken is duidelijk op de rand van het toegelaten gebied gelegen. Studenten kunnen de auto parkeren op de parkeerplaatsen van de Universiteit Antwerpen zonder doorlopend te moeten betalen.

Ook hier zien wij dat er gebruik wordt gemaakt van een betaalsysteem per minuut. Dit stimuleert weggebruikers om zich sneller te verplaatsen, welke gevaarlijke situaties in de hand kan werken.

Steps

Deelsteps zijn het nieuwste populaire vervoermiddel in de stad Antwerpen. Een van de aanbieders is de organisatie Bird. Als gebruiker moet je een app downloaden en een account aanmaken. Met de app kun je de dichtstbijzijnde step vinden. Met een QR-code op het stuur van de step kun je deze ontgrendelen. Aan het einde van de rit kan de step worden achtergelaten op straat. Gebruik van deze optie is dus erg laagdrempelig voor studenten, op voorwaarde dat deze op voor studenten strategische plekken beschikbaar zijn.

In mei 2019 is een samenwerking met UAntwerpen opgezet; Bird x UAntwerpen. Zo werden er verscheidene Bird steps op Campus Drie Eiken geplaatst.

Een groot struikelblok dat wij erkennen bij het gebruik van dit vervoermiddel is de prijsberekening.

Je betaalt €1,- vaste kosten per rit en een bedrag van €0,15 per minuut. Wanneer je mensen stimuleert om snel te zijn, gaat dit ten koste van de veiligheid. We pleiten in deze nota dus voor een ander, veiliger huurprincipe, bijvoorbeeld door per kilometer te betalen.

Een veilige en duurzame studentenbuurt

Duurzaamheid

Een belangrijk uitgangspunt in het mobiliteitsbeleid van Stad Antwerpen en haar randgemeenten dient duurzaamheid te zijn. We vragen daarom ook bij elke beleidsbeslissing een duurzaamheidstoets te doorlopen. We vragen ook milieueffectenrapporten nauwlettend te bekijken alvorens werken in te plannen.

Ook de studenten zijn vragende partij voor duurzame oplossingen, mits die efficiënt en betaalbaar zijn. De meeste studenten zijn, juist in het kader van duurzaamheid, namelijk voorstander van het gebruik van openbaar vervoer of fietsen, maar dan moeten hiervoor wel de juiste faciliteiten aanwezig zijn. Goede busverbindingen tussen de campussen, veilige fietsverbindingen en voldoende velostations op strategische plaatsen zijn hierbij bijvoorbeeld essentiële factoren in de keuze voor een duurzame vervoersoptie. Die keuze voor een duurzaam vervoersmiddel moet uiteraard gestimuleerd worden, dus het is belangrijk dat de voorwaarden hiervoor ook vervuld worden. Als we die juiste context kunnen creëren, zal het gebruik van auto's voor vervoer naar de campussen waarschijnlijk ook minderen.

Mobiliteit voor iedereen

Het is belangrijk dat mobiliteit niet enkel is weggelegd voor zij die de financiële middelen hebben. Er is een niet te verwaarlozen groep van studenten die niet het geld hebben voor een duur fietsabonnement, een deelauto of busvervoer. We vragen daarom te bekijken of er kan worden tussengekomen door de universiteit of de stad in het bekostigen van het vervoer van deze studenten.

We vragen ook de mogelijkheid te bekijken tot een aangepast studententarief in de verschillende mobiliteitsabonnementen die worden aangeboden.

Naast het financiële luik zijn sommige studenten ook op een andere manier beperkt in hun mobiliteit. Sommige studenten hebben immers te kampen met een fysieke beperking. Omdat mobiliteit en toegankelijkheid hand in hand gaan, willen we toch ook aanhalen dat het erg belangrijk is ook aan deze studenten te denken bij het ontwerpen van mobiliteitsbeleid. Concreet valt daarbij te denken aan het voorzien van brede voetpaden en het vermijden van kasseiwegen om verplaatsingen met de rolstoel aangenaam te laten verlopen. Ook verhogingen moeten worden vermeden.

Jens Matthé

Voorzitter studentenraad Universiteit Antwerpen.