Memo

Aan
commissie Leefomgeving

Datum
9 juni 2022

Registratienummer

Auteur

Domein/Team
Domein Ruimte - Team Beleid Ruimte

Ambtelijk opdrachtgever
Domein Ruimte - Teamleider Beleid Ruimte

Doel van de memo
Informeren

Afschrift aan

Bijlage(n)

Onderwerp
Mobiliteitsonderzoek Molenberg

Heerlen in beweging



Met de mobiliteitsvisie '*Heerlen in beweging*' wordt invulling gegeven aan het realiseren van een gezonde en groene stad. Er is een transitie in gang gezet om de toekomst van duurzame mobiliteit in Heerlen samen met inwoners, bezoekers en maatschappelijke organisaties en ondernemers vorm te geven. De ambitie gaat ook over de wens om mensen vaker te laten kiezen voor actieve en gezonde mobiliteit zoals wandelen en fietsen. We vragen iedereen in Heerlen mee te doen aan het realiseren van de ambities zodat wij met z'n allen onze verantwoordelijkheid nemen voor een leefbare stad voor de generaties nu en na ons.

Aanleiding

Op steenworpafstand van de binnenstad van Heerlen ligt de wijk Molenberg. Voor de circa 4.500 inwoners (CBS, 2020) is de wijk een plek om te wonen, naar school te gaan, te werken, te sporten en een plek om anderen te ontmoeten. Het is belangrijk dat de bewoners zich niet alleen binnen de wijk, maar ook naar andere delen van Heerlen en daarbuiten kunnen verplaatsen. Uit eerder onderzoek van het CBS blijkt echter dat onder andere in Molenberg een risico op vervoersarmoede dreigt, wat betekent dat bewoners mogelijk onvoldoende mogelijkheden hebben om zich naar wens te verplaatsen. Daarnaast streeft de gemeente Heerlen naar het gebruik van gezonde en duurzame vormen van mobiliteit, terwijl in een wijk als Molenberg de auto (nog) een prominente plek inneemt in het verkeer. Ook is in de afgelopen jaren het aanbod van openbaar vervoer in de wijk afgeschaald door de sluiting van station De Kissel en de verdwijning van een buslijn ten tijde van de vorige OV-concessie (Veolia 2006-2016). Als reactie hierop is vanuit de bewoners de roep gekomen voor meer OV en het terugbrengen van de buslijn. Dit geluid contrasteert met de reden voor het verminderen van het OV-aanbod: de lage bezettingsgraad, wat betekent

dat er (te) weinig gebruik werd gemaakt van de bus en de trein. De vraag naar meer vervoersopties enerzijds en de hoge autogerichtheid anderzijds staan haaks op elkaar. De gemeente Heerlen heeft daarom geconcludeerd dat er nader onderzoek nodig is naar het reisgedrag en de reisbehoeften van de inwoners van Molenberg[1].

Het CBS heeft, in een eerste aanzet om een indicator voor het risico op vervoersarmoede te ontwikkelen[2], gegevens over Heerlen verzameld op een veelheid aan factoren die op dit risico van invloed zijn (zie indicatoren in afbeelding hiernaast). Het CBS geeft aan dat de methode verder verfijnd moet worden. Zo wordt er in het CBS-rapport geen weging aangebracht in de variabelen, werd een aantal variabelen niet meegenomen (waaronder fietsbezit) en is niet onderzocht in hoeverre vervoersarmoede in werkelijkheid wordt ervaren. Het CBS-rapport geeft aanknopingspunten, maar vormt geen (op zichzelf staande) leidraad.



Figuur 1 - Theoretisch kader risico op vervoersarmoede

Doelstelling onderzoek

Door de huidige situatie, barrières en kansen op het gebied van mobiliteit in Molenberg in kaart te brengen, formuleren wij een mobiliteitsaanpak om het gebruik van duurzame en gezonde mobiliteit te stimuleren en het risico op vervoersarmoede te verkleinen.

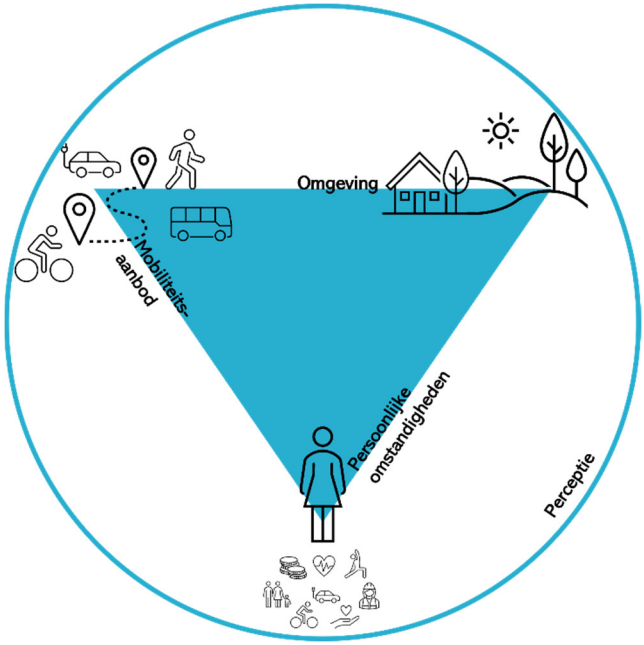
Deze eerste mobiliteitsstudie is bedoeld om te ervaren hoe we met inwoners kunnen komen tot het realiseren van een gezonde en groene stad zodat in de toekomst deze in ontwikkeling zijnde aanpak ook in andere buurten kan worden toegepast.

Het onderzoek bestond uit drie onderdelen. Onderdeel 1 bestond uit het in beeld brengen van het mobiliteitskarakter van Molenberg. Enerzijds door het bij elkaar brengen van bestaande data, anderzijds door een gesprek te voeren met de buurtregisseurs. In het tweede onderdeel zijn we de buurt in gegaan waarbij we in gesprek zijn gegaan met enkele relevante stakeholders (C-Mill, de Broederschool, De Vrije School, verpleeghuis Bergweide en woningcorporatie Wonen Zuid). Daarnaast hebben we een enquête uitgevoerd onder inwoners van de buurt. In het laatste onderdeel hebben we alle verzamelde informatie verwerkt tot een mobiliteitsprofiel van Molenberg. Het onderzoek is uitgevoerd in de periode februari – november 2021. In deze periode hadden we te maken met de maatregelen die golden rondom COVID-19. We hebben het onderzoek met name online uitgevoerd.

[1] Dit nader onderzoek maakt deel uit van de 'Nadere uitwerking aantrekkelijk openbaar vervoer' en de 'Uitwerking bereikbaarheidsaanpak Molenberg'. Zie actielijn 'Buurtaanpak' als onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022
[2] Bron: CBS en PBL, Indicator risico op vervoersarmoede – Inzicht op buurtniveau, oktober 2019

Relatie met coalitieakkoord 2022-2026
In het coalitieakkoord *Uit liefde voor onze stad* wordt beschreven waar de gemeente de komende jaren mee aan de slag gaat om de opgaven waar we voor staan aan te pakken. De gemeente zet o.a. in op vergroening van de stad, klimaatadaptatie, veiligheid, gezondheid van onze inwoners en het aanpakken van armoede. Specifiek voor mobiliteit is opgenomen dat we werken aan goede bereikbaarheid van buurten, scholen en bedrijventerreinen en dat we onze inwoners stimuleren om hun mobiliteitsgedrag aan te passen en meer gebruik te maken van duurzame en gezonde mobiliteit zoals ook is beschreven in de mobiliteitsvisie *Heerlen in beweging*.

Conclusies naar aanleiding van mobiliteitsonderzoek Molenberg
Op basis van het uitgevoerde Mobiliteitsonderzoek Molenberg zien we dat de mogelijkheden om (duurzaam en gezond) te kunnen reizen afhangen van drie factoren:



1) Persoonlijke omstandigheden: de wijze waarop mensen kunnen of willen reizen is afhankelijk van diverse persoonlijke omstandigheden. Denk hierbij aan gezinssamenstelling, (ervaren) gezondheid, financiële middelen, beschikking over vervoermiddelen, zorgtaken, werk etc.
2) Omgeving: ook de (inrichting van) de omgeving is van invloed op de wijze waarop mensen kunnen of willen reizen. Bepaalde onderdelen van de omgeving zijn te beïnvloeden (denk aan sociale veiligheid, mate van beheer en onderhoud), maar andere delen ook niet (bv. hoogteverschillen).
3) Het mobiliteitsaanbod: bestaande uit het mobiliteitsnetwerk en modaliteiten die van dit netwerk gebruik maken.

Deze factoren worden in hoge mate beïnvloed door perceptie. Perceptie ontstaat onder andere door eerdere ervaringen en de sociale context. Iemand heeft een bepaald beeld van zijn of haar fysieke omgeving en de vervoersopties die iemand heeft, zowel persoonlijk als vanuit mobiliteitsaanbod. Deze perceptie komt niet altijd overeen met de feiten. Bijvoorbeeld omdat de auto als

statussymbool in de wijk wordt gezien, zullen mensen niet snel geneigd zijn om andere vervoersopties te overwegen, zelfs als ze daar wel de mogelijkheid toe hebben. Het is daarom belangrijk om enerzijds de feitelijke mogelijkheden te optimaliseren waar dat kan en kenbaar te maken en anderzijds de perceptie van andere vervoersopties dan de auto positief te beïnvloeden.

Rol gemeente
De gemeente Heerlen heeft een breed takenpakket als het gaat over mobiliteit. Vanuit het Domein Ruimte-Mobiliteit hebben we de verantwoordelijkheid om het mobiliteitsnetwerk zo in te richten dat het gezond en duurzaam verplaatsen van onze inwoners mogelijk kan worden gemaakt en dat bewoners hierin gestimuleerd worden (realiseren mobiliteitstransitie). Onderwerpen als bereikbaarheid, verkeersveiligheid, parkeren en leefbaarheid vallen onder het Domein Ruimte-Mobiliteit. Wij kunnen voor Molenberg voor een deel invulling geven aan het mobiliteitsaanbod in de wijk. Voor een ander deel zijn we mede afhankelijk van partners (zowel binnen de eigen organisatie als extern). Zo staat het Domein Samenleving-Maatschappij onder andere aan de lat voor het vervoer van leerlingen, gehandicapten en ouderen (doelgroepenvervoer) en zijn we voor bepaalde mobiliteitsvormen (zoals het openbaar vervoer of deelmobiliteit) afhankelijk van de kaders die hieraan zijn gesteld door de verantwoordelijke partijen. Binnen deze kaders zoeken wij zoveel mogelijk naar de verbinding met onze ambities.

Wanneer er een vervoersvraag vanuit de wijk naar voren komt waarbij een verantwoordelijkheid bij meerdere partijen ligt, zullen we deze vraag bij partners agenderen en afspraken maken over de wijze hoe de vraag integraal aan te pakken.

Verwachtingen bewoners
Uit het onderzoek van Molenberg komt ook naar voren dat we als mobiliteit bij de gemeente niet altijd kunnen voldoen aan de wensen van onze inwoners. Dat komt zoals gezegd omdat wij deels afhankelijk zijn van andere partijen (o.a. voor het openbaar vervoer) maar ook omdat we als overheid een verantwoordelijkheid hebben voor het collectieve belang en opgaven (klimaat, gezondheid, veiligheid etc.) waar we voor staan. Binnen de beschikbare middelen werken we in eerste instantie aan collectieve voorzieningen om zo de grootst mogelijke groep te faciliteren. Daarnaast zullen er altijd individuele situaties zijn die daar niet in passen en waarvoor maatwerk nodig is.

Aandachtspunt uitwerking duurzame en gezonde mobiliteit
De verandering naar meer duurzame en gezonde mobiliteit om daarmee een bijdrage te leveren aan o.a. de klimaatopgave, gezondheid van inwoners en de inrichting van de openbare ruimte is een verandering die veel van mensen vraagt. Als men de beschikking heeft over een auto, is dit vaak de makkelijkste manier om te reizen. Overstappen op andere vormen van vervoer zoals wandelen, fietsen, deelmobiliteit of het openbaar vervoer zal in eerste instantie meer tijd, moeite en energie van mensen kosten. Duurzaam en gezond reizen is zo eenvoudig nog niet als men het gemak van de auto gewend is. Dat begrijpen we als gemeente goed en we willen daarom onze inwoners zoveel mogelijk ondersteunen en helpen om die verandering te maken. Maar uiteindelijk ligt er ook een verantwoordelijkheid bij inwoners zelf: wat kan of wil ik doen om mijn bijdrage te leveren aan mijn gezonde en groene stad Heerlen.

Resultaten onderzoek en vervolgacties

In onderstaand overzicht is het mobiliteitsaanbod in Molenberg per modaliteit inzichtelijk gemaakt en waar we als Domein Ruimte-Mobiliteit concrete acties voor hebben geformuleerd. Conform de uitgangspunten van de mobiliteitsvisie *Heerlen in beweging* zetten we met name in op het stimuleren van gezonde en duurzame vormen van vervoer. Voor verplaatsingen binnen de wijk leggen we dan ook de focus op wandelen en fietsen. Daarnaast zoeken wij de samenwerking op met de verschillende strategische partners in de wijk.



Wandelen

Afstand	0-2 km
Beschikbaarheid in Molenberg	In Molenberg zijn wandelvoorzieningen aanwezig.
Uit onderzoek	- Gevoel van sociale onveiligheid - Beheer en onderhoud - Hoogteverschillen
Uitgangspunten	Wandelen en fietsen zijn de primaire modaliteiten voor verplaatsingen binnen Molenberg. Deze voldoen aan de toegankelijkheidseisen zodat personen in een scootmobiel of rolstoel of personen met een kinderwagen makkelijk gebruik kunnen maken van het trottoir.
Acties Domein Ruimte-Mobiliteit	- Samen met inwoners van de wijk inzichtelijk maken waar punten van verbetering zijn. Wat zijn aantrekkelijke/noodzakelijke wandelroutes van en naar voorzieningen, wandelen om te bewegen (ommetjes) - Meer aandacht (bewustwording) voor de positieve effecten van wandelen voor (persoonlijke) gezondheid en de openbare ruimte (gedragsbeïnvloeding) - Aandacht voor wandelen en fietsen naar de basisschool (aanpak schoolomgeving Molenberg)



Fietsen

Afstand	Fiets: 2 – 7,5 km E-bike: 7,5 – 15 km
Beschikbaarheid in Molenberg	In Molenberg zijn fietsvoorzieningen aanwezig maar deze behoeven aandacht (o.a. ontbreken fietsvoorzieningen op 50 km/u wegen, inrichting van 30 km/u wegen niet conform richtlijnen)
Uit onderzoek	- Gevoel van sociale onveiligheid - Fietsers uit het onderzoek geven fietsen door Molenberg gemiddeld een 6 - Ontbreken fietspaden - Gevoel van onveiligheid: hoge snelheid autoverkeer op sommige locaties

Deelfiets

Afstand	Fiets: 2 – 7,5 km E-bike: 7,5 – 15 km (Velocity)
Beschikbaarheid in Molenberg	Niet aanwezig in Molenberg
Uit onderzoek	Uit het onderzoek werd het onderwerp deelfiets niet benoemd door bewoners. Dit kan te maken hebben met onbekendheid.
Uitgangspunten	Bewoners kennis laten maken met andere, duurzame vormen van vervoer.
Acties Domein Ruimte-Mobiliteit	Om bewoners kennis te laten maken met andere, duurzame vormen van vervoer gaan we in Molenberg het Velocity-netwerk uitbreiden. Realisatie (naar verwachting nabij C-mill) zal nog dit jaar plaatsvinden.
Uitgangspunten	- Wandelen en fietsen zijn de primaire modaliteiten voor verplaatsingen binnen Molenberg - Kansen voor de e-bike (overbruggen hoogteverschillen)
Acties Domein Ruimte-Mobiliteit	- Het uitvoeren van bewustwordingscampagnes om mensen vaker te laten fietsen zoals ook opgenomen in het Fietsplan Heerlen (gemeente brede aanpak) - Realiseren fietsenstallingen bij voorzieningen (o.a. supermarkt, bushalte, school) - Het verbeteren van de sociale veiligheid van fietsroutes - Aandacht voor wandelen en fietsen naar de basisschool (aanpak schoolomgeving Molenberg) - De 50 km/u-wegen in Molenberg worden meegenomen in een gemeente brede studie naar de wegcategorisering. Aanleiding van deze studie is het strategisch plan verkeersveiligheid (SPV 2030), de uitgevoerde risicoanalyse en de motie “30 km/u als norm”. - Op basis van het strategisch plan verkeersveiligheid (SPV 2030) en de risicoanalyse werken we aan een nieuwe wegcategorisering voor heel Heerlen. Daarin wordt o.a. gekeken welke wegen van 50 km/u naar 30 km/u kunnen worden afgewaardeerd. De 50 km/u wegen in Molenberg worden meegenomen in een nieuwe wegcategorisering.

Deelauto

Afstand	va. 15 km
Beschikbaarheid in Molenberg	Niet aanwezig in Molenberg
Uit onderzoek	Uit het onderzoek werd het onderwerp deelauto niet benoemd door bewoners. Dit kan te maken hebben met onbekendheid.
Uitgangspunten	Bewoners kennis laten maken met andere, duurzame vormen van vervoer.

Acties Domein **Ruimte-Mobiliteit**	C-mill staat open voor een samenwerking met de wijk om te verkennen of hun deelauto's ook met bewoners kan worden gedeeld. Dit idee wordt verder met C-mill uitgewerkt.

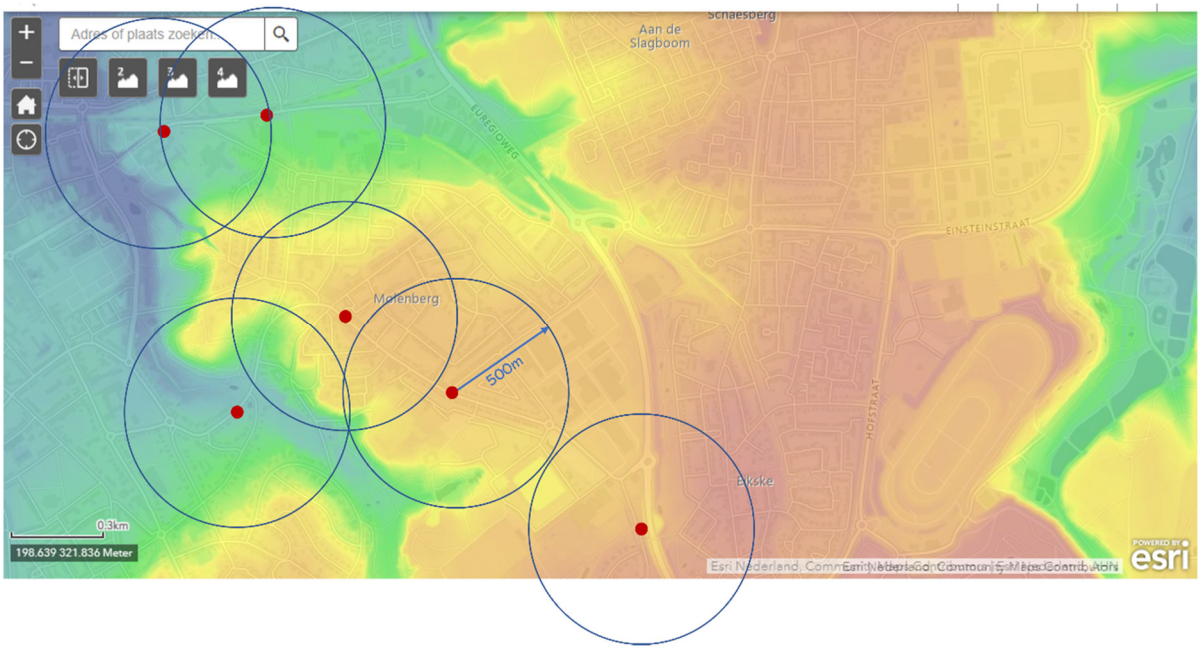


Openbaar vervoer

Afstand	Bus: 5-15 km Trein: va. 15 km

Beschikbaarheid in Molenberg	- Lijn 4 – Station Heerlen – Kerkrade Parkstad Stadion
	  o bushaltes Guido Gezellestraat, Hofdijkstraat, Molenberglaan
	  o met bestemmingen Bernardinuscollege (5 min.), Heerlerbaan (5 min), centrum (6 min.), Parkstad Stadion (10 min.) en station Heerlen (13 min.)
	- Lijn 5 – Station Heerlen via Schaesberg, Spekholzerheide en Parkstad Stadion
	  o bushaltes Voskuilenweg + De Kissel
	  o bestemmingen station Heerlen (7 min.), centrum Landgraaf (10 min.), Snowworld (15 min.) en Spekholzerheide (28 min.)
	- Station Heerlen ligt op 6-10 min. fietsen met bestemmingen in (eu)regio en Nederland.

Uit onderzoek	- Openbaar vervoer wordt doorgaans "erg slecht" tot "matig" ervaren door de deelnemers aan het onderzoek. Maar uit het onderzoek blijkt ook dat mensen weinig ervaring hebben met het OV. - Gewenste verbeteringen: frequentie en bereikbaarheid/toegankelijkheid, heropening De Kissel, buslijn terug in wijk
Uitgangspunten	- Kaders OV-concessie – het gebruik van station De Kissel en de voormalige Veolia-buslijn was laag en voldoet daarmee niet aan de kaders van het Limburgnet. Deze door de inwoners gevraagde OV-voorzieningen worden niet teruggebracht. - een groot deel van de wijk ligt op loopafstand (500 meter – 7 minuten) van een bushalte (zie afbeelding). Rondom de Nicolaas Beetstraat is de afstand groter. De fiets kan hier goed dienen als voortransport. Fiets en OV gaan hand in hand.
Acties Domein Ruimte-Mobiliteit	- Realiseren fietsenstallingen bij bushaltes - Promotie bestaand OV-netwerk i.s.m. Arriva en Zuid-Limburg Bereikbaar - Het bieden van informatie en ondersteuning op maat voor specifieke doelgroepen binnen de wijk (o.a. bezoekers Verpleeghuis Bergweide). - Voor die gebieden waar de loopafstand wat langer is, verkennen we samen met Arriva en provincie Limburg hoe we de dekking van het OV kunnen verbeteren.



In bovenstaande afbeelding zijn de bushaltes aangegeven (rode stippen) en het bereik van de halte tot 500 meter/7 minuten lopen. De kleuren op de kaart geven de hoogtes aan waarbij de blauwe gebieden lager gelegen is dan de rode gebieden.

Vervolgacties integrale aanpak
Uit het mobiliteitsonderzoek Molenberg zijn ook zaken naar voren gekomen waar een integrale aanpak met het Domein Samenleving-Maatschappij en andere partners wenselijk is of waarbij de verantwoordelijkheid volledig bij Domein Samenleving-Maatschappij ligt.

Doelgroepenvervoer

Afstand	Maatwerk
Beschikbaarheid in Molenberg	Doelgroepenvervoer (o.a. Wmo-vervoer) is in de wijk Molenberg aanwezig, maar dit hebben wij niet nader onderzocht.
Uit onderzoek	n.v.t.
Uitgangspunten	n.v.t.
Acties Domein Ruimte-Mobiliteit	n.v.t. Verantwoordelijkheid voor het beleid en uitvoering van het doelgroepenvervoer ligt bij het Domein Samenleving-Maatschappij.

Kleinschalig collectief vervoer

Afstand	Maatwerk
Beschikbaarheid in Molenberg	Op dit moment zijn er geen vormen van kleinschalig collectief vervoer aanwezig in Molenberg
Uit onderzoek	Uit het onderzoek is geen wens of vraag naar kleinschalig collectief vervoer naar voren gekomen. Dit kan te maken hebben met onbekendheid.
Uitgangspunten	De vraag naar aanvullend OV in de wijk geeft aan dat er behoefte is aan een bepaalde vorm van collectief vervoer. Deze vraag is echter onvoldoende voor het reguliere OV. Wellicht dat andere vormen van kleinschalig collectief vervoer (zoals de BusPlusheerlen (www.busplusheerlen.nl), wensbus, ANWB-automaatje) een oplossing kunnen bieden.
Acties Domein Ruimte-Mobiliteit	Om deze vorm van vervoer te organiseren is een integrale aanpak met het Domein Samenleving-Maatschappij wenselijk omdat het ook bijdraagt aan zaken als zelfredzaamheid, eenzaamheid en gezondheid. We verkennen samen met het Domein Samenleving-Maatschappij of er een urgentie is om deze vorm van vervoer verder te onderzoeken. Ook met verpleeghuis Bergweide zal een verdiepend gesprek plaatsvinden om inzicht te krijgen of de vraag naar vervoer van bezoekers via een dergelijke vorm van vervoer ingevuld kan worden.

Bewustwording kosten mobiliteit

Uitgangspunten	Huurders van Wonen Zuid kunnen bij het Consuminderhuis tips krijgen om met hun financiën om te gaan en kosten te besparen. Mobiliteit is hier nu nog geen onderdeel van, maar kan zeker bijdragen aan het reisgedrag van bezoekers van het Consuminderhuis. Een (stilstaande) auto kost immers veel geld. Het Consuminderhuis kan bewustwording over deze kosten overbrengen aan de bewoners van de wijk en hen motiveren om te kiezen voor financieel gunstiger vervoer(zoals een fiets).
Acties Domein Ruimte-Mobiliteit	We gaan in gesprek met Wonen Zuid om te bezien of, en zo ja op welke wijze, bewustwording over kosten voor mobiliteit onderdeel kan worden van hun aanpak.