Buurtgerichte aanpak mobiliteit

Molenberg



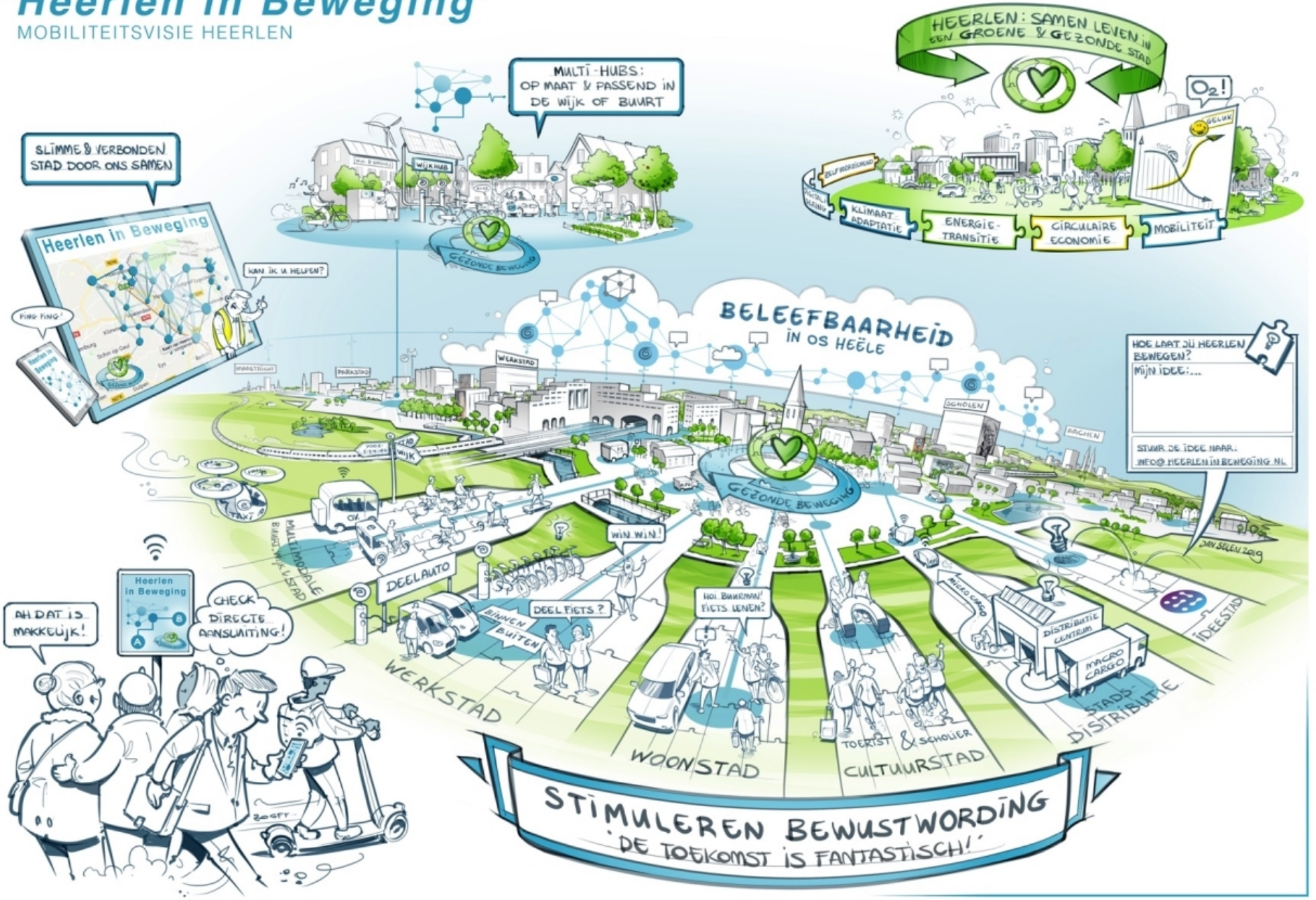
Johanneke Koelstra
Beleidsadviseur Mobiliteitstransitie Royal HaskoningDHV



Anne Marthe Jalvingh
Adviseur Mobiliteit & Gedrag
Royal HaskoningDHV

‘Heerlen in Beweging’

MOBILITEITSVISIE HEERLEN



Actieplan Mobiliteit 2022

Samen leven in een groene en gezonde stad					
Doelen	Beleidslijnen	Actielijnen			
		Basis op orde	*Stadsaanpak*	*Buurtaanpak*	*Hoe laat jij Heerlen bewegen?*
  	Bewustwording & gebruik			**Molenberg** Uitwerking bereik-baarheidsaanpak Molenberg	
	Verkeersveiligheid				
	Leefbaarheid				
	Duurzame netwerken				
	Doorontwikkeling				



Buurtgerichte aanpak: start in Molenberg

Mobiliteitsvisie Heerlen in beweging

Quick scan OV

Onderzoek CBS naar risico op vervoersarmoede

Coalitieakkoord 2018-2022 gratis OV

Petitie Bus terug in Molenberg

Buurtanalyse

OV vaak geen goed middel (weinig vraag uit de wijk)

In bepaalde wijken verdieping nodig, waaronder Molenberg

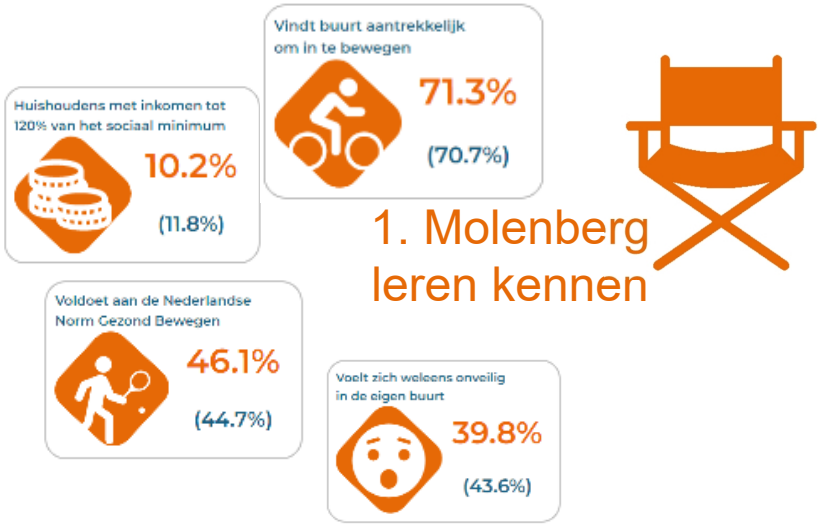
Start in Molenberg

CBS Top-5 # huishoudens met hoog risico

Loopafstand is groot in noordelijk deel en hoogteverschillen

Petitie bus terug in Molenberg

Mobiliteitsonderzoek Molenberg



1. Molenberg leren kennen

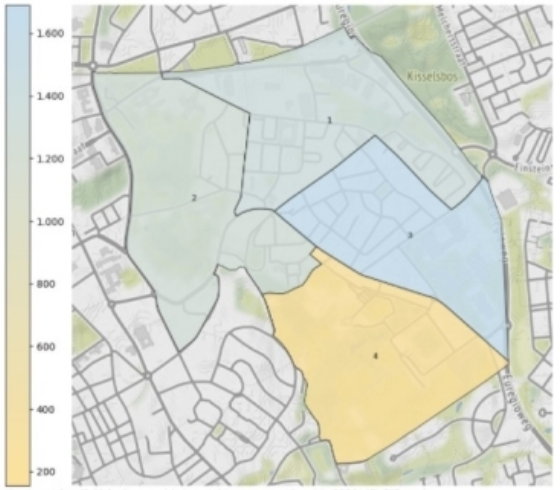
2. De wijk in

3. Informatie samen brengen

Doel: In kaart brengen **huidige situatie**, **barrières** en **kansen** om zo een **mobiliteitsaanpak** te formuleren om het **gebruik** van **duurzame** en **gezonde** mobiliteit te stimuleren en het **risico** op vervoersarmoede **te verkleinen**.

Resultaten Stap 1: Molenberg leren kennen

- Kenmerken: hoogteverschillen, tweedeling, vergrijzing en overgewicht
- Hoge “autodichtheid”: het absoluut aantal auto’s per km² is 4 x zo hoog als het NL’se gemiddelde, maar het aantal personenauto’s per huishouden is lager dan gemiddeld
  - Veel klachten over parkeerproblemen
  - Auto’s lijken veelal stil te staan
- Ten noorden en in het zuiden van de wijk is een buslijn
- Sociale en fysieke veiligheid zijn aandachtspunten

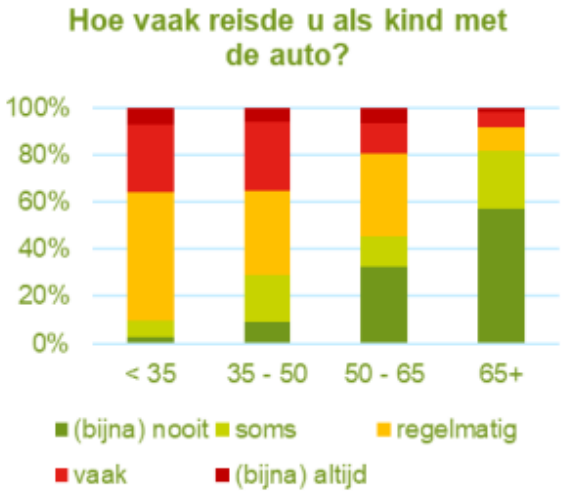


Kaart van de wijk Molenberg met het aantal inwoners per buurt in 2020, AlleCijfers.nl.
© Kaartdata van het CBS & ESRI Nederland, kaartachtergrond van Stamen & OSM.

Royal HaskoningDHV

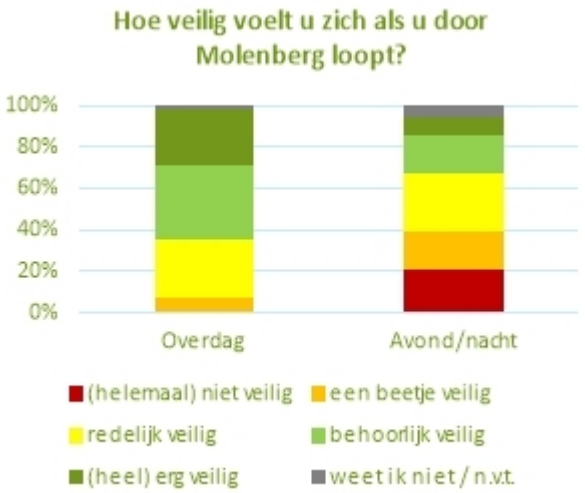
Resultaten Stap 2: De buurt in (enquête)

- 276 respondenten, veelal hoger opgeleid (64% HBO+)
- Auto vaakst gebruikte vervoermiddel
  - Bijna een kwart ervaart vaak of (bijna) altijd parkeerproblemen
  - Belangrijkste bestemmingen: supermarkt/winkels en bezoek aan vrienden/familie (korte ritten), vooral <35 jaar
  - Deelnemers < 35 jaar reizen vooral uit gemak en gewoonte met de auto
  - Duidelijk generatieverschil, jong geleerd is oud gedaan



- Negatieve mening over OV
- Sociale veiligheid en fietsvoorzieningen zijn aandachtspunten
- Uit (open) antwoorden blijkt grote vraag naar verbetering sociale en fysieke veiligheid en meer vervoersopties in de wijk

→ Hoe vullen we deze aandachtspunten en vraag het beste in?



Royal HaskoningDHV

Resultaten Stap 2: De buurt in (organisaties)

Organisaties beaamden bevindingen buurtonderzoek en enquête.

Belangrijkste bevindingen gesprekken:

- C'mill: inzet op deelfietsen en (elektrische) deelauto's op eigen terrein, mogelijkheid samenwerking.
- Wonen Zuid: samenwerking met Consuminderhuis.
- Vrije School/Broederschool: verkeersonveilige schoolomgeving, veel drukte. Vrije School doet weinig met verkeersveiligheid/verkeersbewustzijn, Broederschool wil hier graag (meer) op inzetten. Verbeterde veiligheid rondom de school is hiervoor essentieel. Auto is statussymbool voor ouders.
- Bergweide: het gevoel van beperkte reismogelijkheden is duidelijk aan de orde voor bezoekers. OV is te ver weg en i.c.m. hoogteverschillen onmogelijk om gebruik van te maken.

Deze strategische partners willen (veelal) graag bijdragen aan het stimuleren van duurzame en gezonde mobiliteit. De inzet van deze partners vergroot het bereik en draagt daarmee bij aan de ambitie van de gemeente Heerlen.

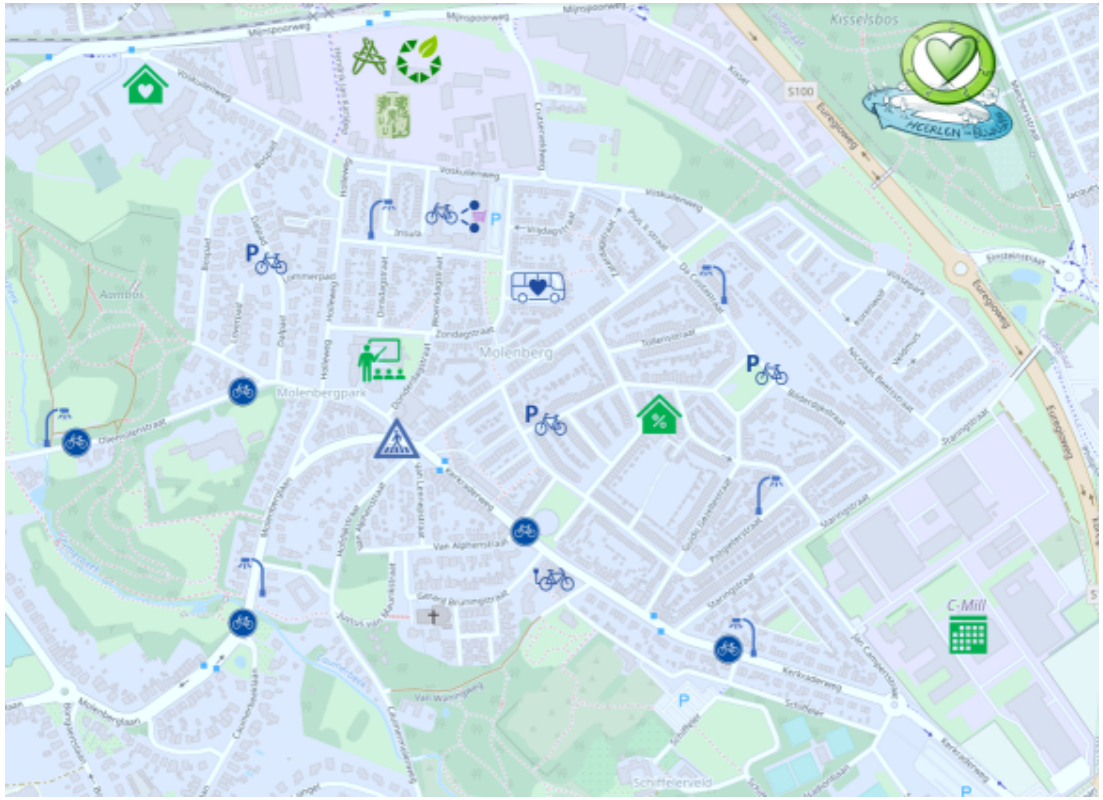
Resultaten Stap 3: Informatie samenbrengen

Belangrijkste resultaten:

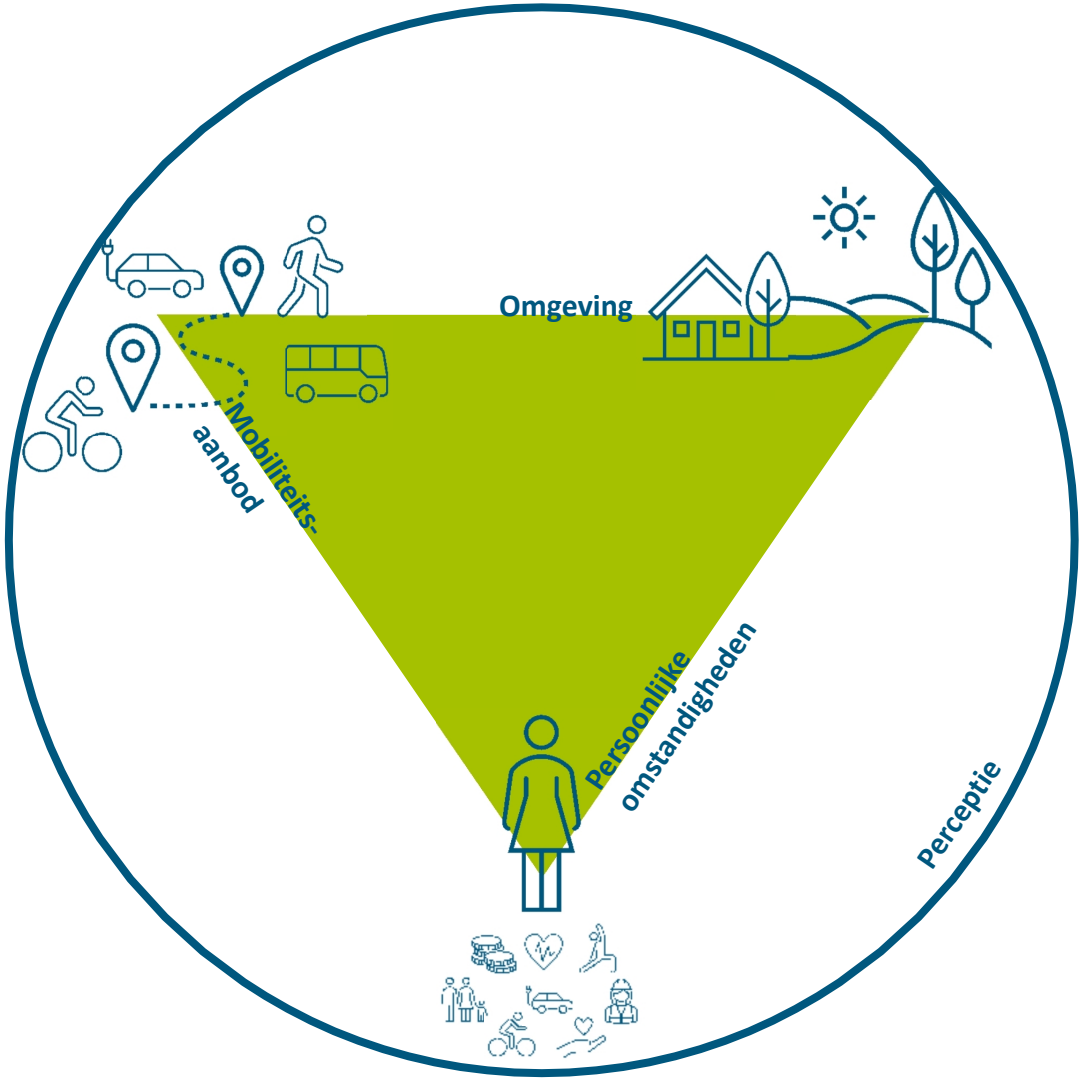
- Hoge autovoorkeur en autostilstand
  - Fysieke, infrastructurele en sociale redenen
  - Auto = statussymbool, vrijheid en gemak
- Molenberg is niet optimaal ingericht voor fiets, lopen en aanvullende vervoeropties
- Voordelen van fiets, lopen en ov worden over het hoofd gezien

Veel kansen, voor alle bewoners

Integrale mobiliteitsaanpak
Ook stimulering fiets en substituering auto (overkoepelend)



Waarom is een integrale mobiliteitsaanpak nodig?



Royal HaskoningDHV

Conclusies n.a.v. onderzoek

Rol gemeente en partners mobiliteitsaanbod



Ruimte-Mobiliteit

- mobiliteitsnetwerk
- gezond en duurzaam reizen
- veiligheid
- bereikbaarheid
- parkeren
- etc.

Samenleving-Maatschappij

o.a. doelgroepenvervoer, gezondheid, armoedebeleid

Vervoeraanbieders & Strategische partners

o.a. openbaar vervoer, deelmobiliteitaanbieders

o.a. C-mill, Consuminderhuis, verpleeghuis Bergweide

Conclusies n.a.v. onderzoek

Mobiliteitsonderzoek Molenberg

Verwachtingen bewoners

- Afhankelijkheid van partners
- Collectieve belang vs individuele wensen
- Beschikbare middelen

Aandachtspunt duurzaam & gezond reizen

- Verandering is moeilijk
- Auto biedt gemak
- Gemeente biedt ondersteuning
- Verantwoordelijkheid onder inwoners aansporen

Vervolgacties

Integrale mobiliteitsaanpak
Ook stimulering fiets en substituering auto (overkoepelend)

Beginnen met:

- Wandelroutes
- Fietsenstallingen
- Consuminderhuis
- C-mill
- Schoolomgeving

