RAPPORT

Mobiliteit in Molenberg

Klant: Gemeente Heerlen

Referentie: BH8005

Status: 1.1/Definitief

Datum: 8 juni 2022

Gemeente Heerlen

Royal HaskoningDHV

Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Mobiliteit in Molenberg

Ondertitel: Onderzoeksrapport
Referentie: BH8005
Status: 1.1/Definitief
Datum: 8 juni 2022
Projectnaam:
Projectnummer: BH8005
Auteur(s): AMJ, EvS, JK

Opgesteld door: _____

Gecontroleerd door: _____

Datum: _____

Goedgekeurd door: _____

Datum: _____

Classificatie
Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Royal HaskoningDHV

Inhoud

1	**Inleiding**	**2**
1.1	Aanleiding	2
1.2	Doelstelling mobiliteitsonderzoek	3
1.3	Aanpak en methode	3
2	**Huidige situatie**	**4**
2.1	Bureaustudie	4
2.2	Buurtregisseurs	5
3	**Enquête en interviews**	**6**
3.1	Opzet en respondenten enquête	6
3.2	Samenvatting resultaten enquête	6
3.2.1	Algemene vragen	6
3.2.2	Fiets	7
3.2.3	Auto	7
3.2.4	Verschillen per buurt	8
3.2.5	Open antwoorden	8
3.3	Samenvatting interviews en inzichten	8
4	**Conclusies en advies**	**10**
4.1	Mensen en mobiliteit in Molenberg	10
4.2	Vraag naar andere vervoersopties	11
4.2.1	Kleinschalig collectief vervoer – verkenning	11
4.3	Gezonde en duurzame mobiliteitsopties voor iedereen	11
4.4	Koppeling met andere relevante ontwikkelingen	12
4.5	Maatregelen en infographic	13
4.5.1	Strategische partners (groen)	14
4.5.2	Stimulerende maatregelen (algemeen)	15
4.5.3	Faciliterende maatregelen (blauw)	16

1 Inleiding

Voor u ligt het onderzoeksrapport “Mobiliteit in Molenberg”. In het voorjaar van 2021 heeft de gemeente Heerlen Royal HaskoningDHV gevraagd inzichten te verzamelen en advies te geven over mobiliteitsgedrag en -behoeften van de bewoners in de wijk Molenberg, met als doel duurzame en gezonde mobiliteitsopties voor iedereen te realiseren. Dit rapport is een samenvatting van de opzet, resultaten en adviezen die voortkomen uit het onderzoek. Uitgebreide resultaten van de enquête zijn te vinden in de bijlage.

1.1 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 aan 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 in de afgelopen maanden vanuit de bewoners de roep gekomen om 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. 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.

Het CBS heeft, in een eerste aanzet om een indicator voor het risico op vervoersarmoede te ontwikkelen[1], 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

[1] *Bron: CBS en PBL, Indicator risico op vervoersarmoede – Inzicht op buurtniveau, oktober 2019*

1.2 Doelstelling mobiliteitsonderzoek

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.

1.3 Aanpak en methode

Het onderzoek is in drie stappen uitgevoerd. In de eerste stap hebben wij het huidige (mobiliteits-)karakter van Molenberg in kaart gebracht door middel van deskresearch en een interview met de buurtregisseurs. In de tweede stap hebben wij de bewoners en een aantal belangrijke organisaties in de wijk beter leren kennen met behulp van een mobiliteitsenquête (onder bewoners) en door een aantal interviews te houden (met organisaties). In de derde en laatste stap hebben wij deze informatie samengebracht en conclusies en adviezen opgesteld. Dit rapport volgt dezelfde indeling.

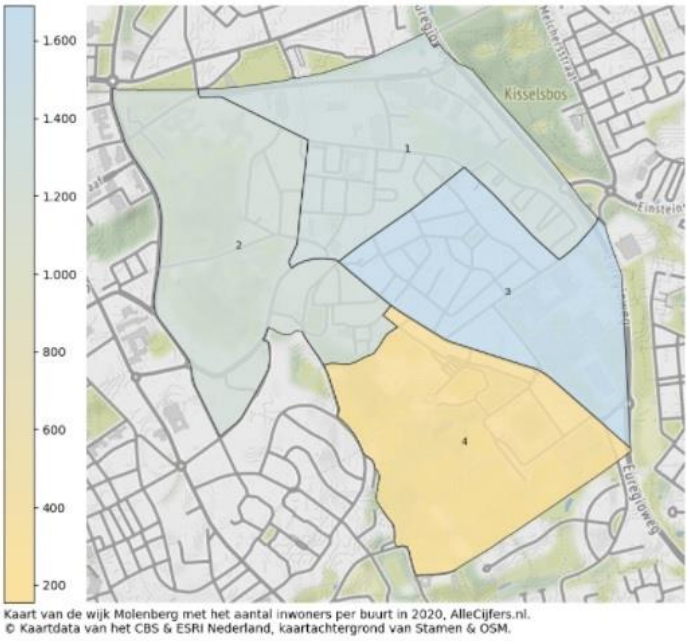
Stap 1: **Molenberg leren kennen**	**Stap 2:** **De buurt in**	**Stap 3:** **Informatie samenbrengen**
• Kwantitatieve data ophalen in bureaustudie • Informatie ophalen bij buurtregisseurs	• In gesprek met organisaties • Enquête bewoners Molenberg	• Onderzoeksresultaten en advies

2 Huidige situatie

Allereerst hebben wij de huidige situatie ten aanzien van bevolking en mobiliteit in Molenberg in kaart gebracht. Dit onderdeel bestaat uit een bureaustudie van de bestaande kwantitatieve data en een gesprek met de buurtregisseurs van de wijk (Eugene Hodes en Karin van Meelis). De belangrijkste verzamelde informatie is in onderstaand hoofdstuk samengevat.

2.1 Bureaustudie

Molenberg ligt ten zuidwesten van het centrum van Heerlen. In Figuur 1 is de inwonerdichtheid per buurt in Molenberg weergegeven. Deze dichtheid is het hoogst in de buurt genaamd Dokter Schaepmanplein (3). Buurt 1 op de kaart staat voor het Dokter Nolensplein en omgeving, buurt 2 voor Molenbergpark en buurt 4 voor Schiffelerveld. Zoals te zien op de kaart heeft buurt 4 de laagste inwonerdichtheid. Dit kan verklaard worden door de hogere aanwezigheid van bedrijvigheid in dit gebied.



Figuur 2: Inwonerdichtheid per gebied in Molenberg.

De wijk kenmerkt zich door hoogteverschillen (de gemiddelde helling is 5.0%) en is letterlijk op een ‘heuvel’ gelegen. Hoewel de wijk dicht bij het centrum ligt, kunnen deze hoogteverschillen van invloed zijn op de vervoerskeuzes van haar bewoners: zo is het aantal auto’s in de wijk Molenberg (1000 per km²) veel hoger dan op Nederlands niveau (250 per km²). Het gemiddelde aantal personenauto’s per huishouden (0,9) ligt echter lager dan het landelijk gemiddelde van 1,04 personenauto’s per huishouden. Met name rond het Dr. Nolensplein (0,9 per huishouden) en Dr. Schaepmanplein (0,7 per huishouden) staan meer voertuigen bij elkaar op een kleine oppervlakte, door de hoge woningdichtheid en smalle straten in deze buurten. Het aantal auto’s per km² is daardoor hoog. Wat betreft de bewoners heeft 54% van de volwassenen overgewicht. Ook treedt er vergrijzing op in de wijk: ruim een kwart van de bevolking is 45-65 jaar en het aandeel 65-plussers is niet veel kleiner. Het hoge aantal auto’s per km², de gezondheid en de leeftijd van de bewoners bevestigt het belang van gezondere en duurzamere mobiliteit in de wijk.

Het aantal mobiliteitsdiensten in de buurt is relatief beperkt. Doordeweeks rijdt er 33 keer per dag een bus vanuit het centrum van Heerlen via de Molenberglaan en Kerkraderweg richting Kerkrade en terug. Er was nog een andere busverbinding ten tijde van de vorige OV-concessie (2006-2016 Veolia), maar die is tot onvrede van aan aantal buurtbewoners opgeheven. Treinstation De Kissel is eind 2018 gesloten. De wijk is vooralsnog voorzien van één openbaar oplaadpunt voor elektrische auto’s (op de Joost van Vondelstraat).

Ook komt de sociale veiligheid als aandachtspunt uit verschillende bronnen naar voren. Zo blijkt uit het buurtonderzoek dat de perceptie van veiligheid laag ligt. Dat wil zeggen dat de bewoners zich niet veilig voelen in de wijk en het gevoel hebben dat er veel criminaliteit in de wijk plaatsvindt. Dat hangt samen met de lage score die de wijk krijgt ten aanzien van de aanwezigheid van veiligheidsautoriteiten zoals de politie

en BOA's. Uit de kwantitatieve data blijkt echter dat het aantal incidenten op veiligheidsgebied vrij laag ligt. Het onveilige gevoel is dus met name subjectief. Ook de aanwezigheid van straatverlichting, onderhoud aan wegen en groen scoort in de buurt in het bewonersonderzoek slecht.

De fysieke veiligheid van de straten van Molenberg scoort matig. Zo zijn de 50 km/u-wegen voor fietsers onveilig omdat deze niet voorzien zijn van vrijliggende fietspaden (en soms niet eens van fietsstroken). De 30 km/u-wegen zijn veelal niet conform de richtlijnen voor duurzame en veilige inrichting die zijn opgesteld door de SWOV. In de richtlijnen staat o.a. dat 30 km/u-wegen bij voorkeur met klinkers gerealiseerd worden om de snelheid te beperken. In Molenberg zijn deze wegen veelal geasfalteerd.

2.2 Buurtregisseurs

Naast deze fysieke en geografische kenmerken heeft de wijk ook een bijzonder karakter ten aanzien van bewoners. Zo vertelden buurtregisseurs Eugene en Karin dat de wijk opgedeeld is in twee delen. Deze delen verschillen van elkaar in onder meer bebouwing en woningdichtheid en in opleidings- en inkomensniveau van de bewoners. De verklaring voor deze tweedeling ligt in de geschiedenis van de wijk. Waar Heerlen vroeger bekend stond om de mijnbouw, was Molenberg hier een belangrijk onderdeel van. Een deel van de woningen is als arbeiderswoning gebouwd (Dr. Schaepmanplein). Het (villa-)gedeelte bij en rondom het Aambos (richting het centrum van Heerlen, Molenbergpark) werd juist bewoond door invloedrijke en belangrijke mensen met hoge functies uit de mijntijd. In dit gedeelte van de wijk zijn de woningen voornamelijk ruime koopwoningen. Rond 1950 is de Witte Wijk, zo genoemd vanwege de witgeschilderde woningen, gerealiseerd (Dr. Nolensplein). Deze woningen worden verhuurd door Wonen Zuid als sociale huurwoningen. De verschillen in geschiedenis en opbouw van buurten en woningen in de wijk zijn mogelijk ook gerelateerd aan verschillende mobiliteitsvoorkeuren en -behoeften.

Naast verschillende buurten kent Molenberg ook verschillende nationaliteiten. In de gesprekken met de buurtregisseurs en de communicatieadviseur van de gemeente Heerlen werd duidelijk dat dit voornamelijk (westerse) allochtonen betreft die al rond de mijntijd naar Heerlen zijn gekomen voor werk, en inmiddels redelijk goed geïntegreerd zijn.

Wat betreft mobiliteit geven de buurtregisseurs aan dat er voornamelijk veel klachten zijn over een tekort aan parkeerplaatsen in de wijk. Dit hangt mogelijk samen met het relatief hoge aantal auto's per km² door de woningdichtheid en smalle straten in de wijk. In het gesprek met de buurtregisseurs wordt geconcludeerd dat het aannemelijk is dat de auto's in Molenberg vrij veel stil staan, aangezien Molenberg ervaren wordt als een rustige wijk met weinig autoverkeer. Dit zou het ervaren tekort aan parkeerplaatsen (mede) kunnen verklaren. Volgens de buurtregisseurs zien veel buurtbewoners de auto als statussymbool.

Vanwege het heuvelachtige gebied biedt de elektrische fiets volgens de buurtregisseurs potentie voor gezonde en duurzame mobiliteit in de wijk. De uitdaging hierbij is om bewoners te overtuigen om een elektrische fiets uit te proberen, dan wel te kopen. Hier bestaan al wel initiatieven voor: zo is het bijvoorbeeld via Zuid-Limburg Bereikbaar mogelijk om een week een e-bike uit te proberen. Dergelijke projecten kunnen wellicht ook in Heerlen/Molenberg uitgerold worden.

Tot slot benoemen ook de buurtregisseurs sociale onveiligheid in de wijk. In een onveilige buurt zal iemand minder graag fietsen of lopen. Om andere vormen van mobiliteit dan de auto te stimuleren, is ook het vergroten van de sociale veiligheid een aandachtspunt.

3 Enquête en interviews

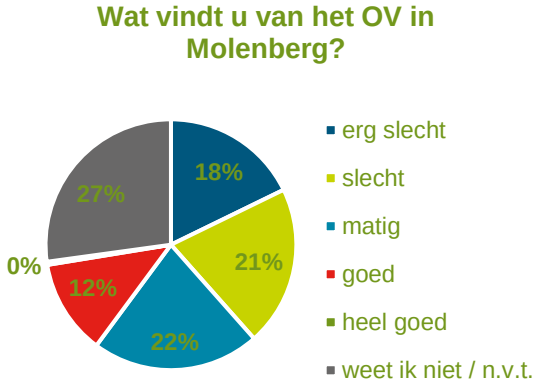
3.1 Opzet en respondenten enquête

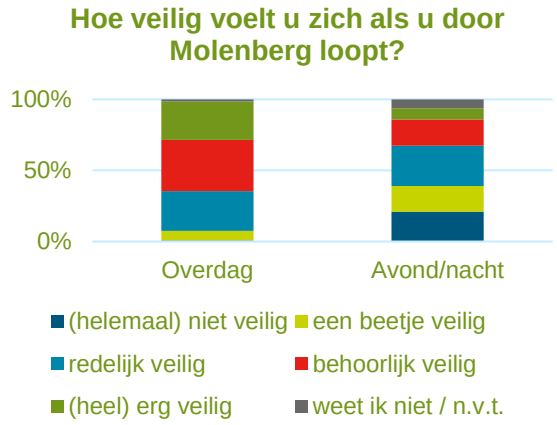
Om reisgedrag en mobiliteitsvoorkeuren en -wensen van bewoners verder in kaart te brengen, is een digitale enquête uitgezet. De uitnodiging voor de enquête is via een nieuwsbrief, sociale media en een huis-aan-huisbrief onder alle bewoners verspreid. De vragen waren deels van algemene aard en deels gericht op het gebruik van de fiets en auto. In totaal hebben 276 bewoners de enquête volledig ingevuld, waarvan iets meer mannen dan vrouwen. De respondenten waren veelal hoger opgeleid: 64% heeft een HBO-opleiding of hoger. Dit kan de resultaten beïnvloed hebben. Hoewel de buurt “Schiffelerveld” relatief weinig inwoners kent, bleef ook de respons in deze buurt achter. Op buurtniveau is Schiffelerveld daarom niet verder geanalyseerd. Analyses op basis van geslacht, leeftijd en buurt leverden door de kleine groepsgroottes weinig statistisch significante resultaten op, daarom zijn deze vergelijkingen ook bekeken vanuit een expertoordeel.

3.2 Samenvatting resultaten enquête

3.2.1 Algemene vragen

Aansluitend op de bevindingen in de bureaustudie blijkt ook in de enquête de auto het vaakst gebruikte vervoermiddel. Daarnaast geeft een derde van de respondenten aan regelmatig te fietsen. Jongeren (<35 jaar) gebruiken vaker een “gewone” fiets, ouderen (65+) vaker een elektrische fiets. Het OV wordt het vaakst gebruikt door vrouwen en jongeren. Jongeren geven daarnaast het vaakst aan “een beetje moeite” te hebben om ergens naartoe te reizen. Dit is mogelijk gerelateerd aan hun woongebied: de meeste jonge respondenten wonen rond het Dr. Schaepmanplein. Hoewel driekwart van de respondenten (bijna) geen of een beetje moeite ervaart om ergens naartoe te reizen, geeft 29% van de bewoners tussen de 50 en 65 jaar aan redelijk tot heel veel moeite te ervaren om naar een andere plek te reizen. Het openbaar vervoer wordt doorgaans “erg slecht” tot “matig” ervaren. Daarnaast heeft een kwart van de respondenten hier geen mening over, dus waarschijnlijk geen ervaring met het gebruik van het OV in de wijk.



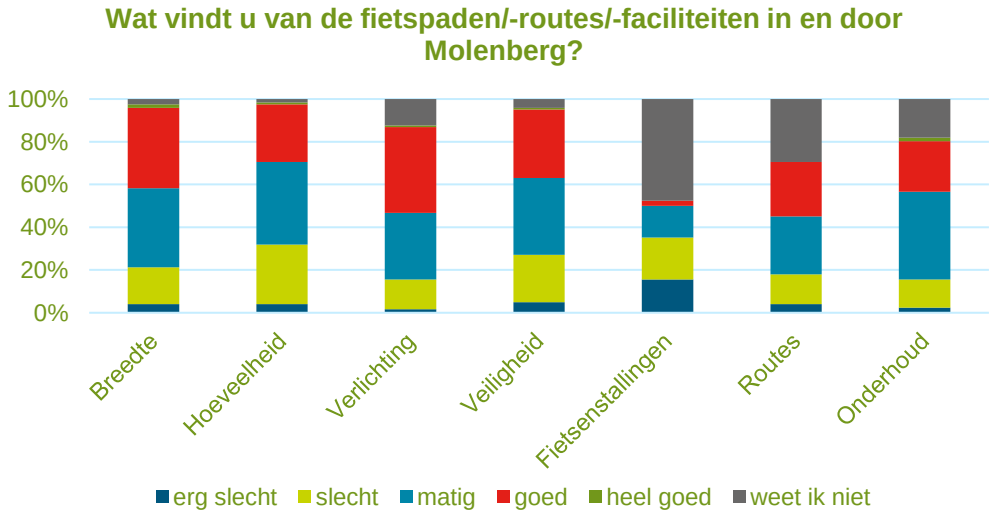


De mening over de looppaden en stoepen (breedte, hoeveelheid, verlichting, etc.) in de wijk is over het algemeen positief, hoewel de groep 65+ minder positief is dan de andere leeftijdsgroepen. In algemene zin zijn enige verbeteringen in onderhoud wel wenselijk. Als het gaat om lopen in de wijk blijkt sociale veiligheid ook een belangrijk aandachtspunt: men voelt zich overdag beduidend veiliger dan ’s avonds en ’s nachts. Vrouwen voelen zich ’s avonds en ’s nachts onveiliger dan mannen.

Wat betreft de mogelijkheden om gezonder en duurzamer te reizen, geven de meeste respondenten verbeteringen in het openbaar vervoer (zoals frequentie en bereikbaarheid/toegankelijkheid) aan. Met name vrouwen hebben hier een voorkeur voor. Daarnaast worden betere/veiligere fiets- en looppaden en elektrische fietsen genoemd. Respondenten tot 50 jaar oud kiezen relatief vaker voor een elektrische fiets, wellicht omdat de oudere leeftijdsgroepen vaker al een elektrische fiets hebben. Verder valt op dat 15% van de respondenten van 65+ de optie “een buurtbus op afroep” kiest.

3.2.2 Fiets

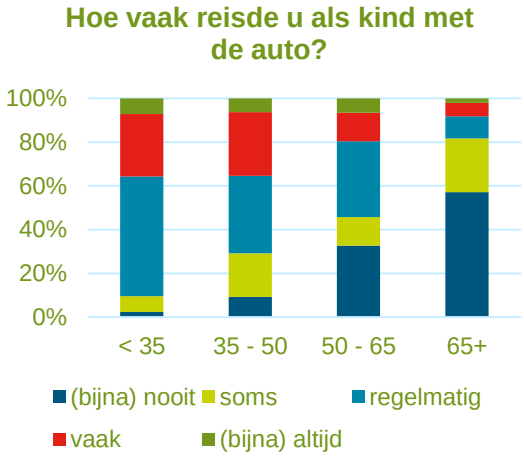
122 respondenten die (weleens) fietsen, kregen extra vragen over fietsen door Molenberg. Op een schaal van 1 tot 10 over hoe graag zij door de wijk fietsen, geven zij gemiddeld een 6. Daarnaast is de mening over de fietspaden en -voorzieningen in de wijk negatiever dan over looppaden en stoepen. Ook op de fiets is sociale veiligheid van groot belang: men voelt zich ’s avonds en ’s nachts een stuk onveiliger op de fiets dan overdag. Dit geldt met name voor vrouwen.



3.2.3 Auto

Tot slot hebben 209 respondenten aanvullende vragen over autobezit en -gebruik beantwoord. Voor 83% van deze deelnemers is de auto behoorlijk of (heel) erg belangrijk. Daarbij zou 80% niet overwegen om de auto in te ruilen voor een ander vervoermiddel. Bijna een kwart van de respondenten ervaart vaak of (bijna) altijd parkeerproblemen in Molenberg.

De belangrijkste bestemmingen met de auto zijn de supermarkt of andere winkels en bezoek aan vrienden of familie. Hierbij worden het meenemen van spullen, de reisafstand en weersomstandigheden het vaakst aangedragen als redenen om de auto te gebruiken. Het valt op dat respectievelijk 98% en 95% van de respondenten jonger dan 35 jaar de auto gebruikt om naar de supermarkt/winkels te gaan of vrienden en familie te bezoeken. Deze groep geeft ook vaker aan uit gemak of gewoonte met de auto te reizen. Voor de oudere leeftijdsgroepen zijn “lagere kosten” vaker een reden. Tot slot is er een duidelijk generatieverschil: jongeren reisden als kind al veel vaker met de auto dan ouderen.



3.2.4 Verschillen per buurt

Hoewel er weinig statistisch significante verschillen uit de analyses naar voren kwamen, vallen een aantal verschillen tussen de buurten op. Dit betreft voornamelijk de bewoners rond het Dr. Schaepmanplein ten opzichte van bewoners uit de andere buurten. Zo wonen rond het Dr. Schaepmanplein de meeste jongeren (onder de 35 jaar), maar de fiets wordt het minst gebruikt. Ook ervaren deze bewoners relatief de meeste moeite om ergens naartoe te reizen. Zij zijn over het algemeen het negatiefst over alle gevraagde aspecten van fietspaden en -voorzieningen, zoals breedte, verlichting en stallingen. Bewoners in deze buurt voelen zich het onveiligst op de fiets ten opzichte van bewoners uit andere buurten, zowel overdag als ’s avonds en ’s nachts. Hoewel het aandeel auto als vaakst gebruikte vervoermiddel nauwelijks verschilt met de andere buurten, ervaren bewoners rond het Dr. Schaepmanplein de meeste parkeerproblemen. Lichamelijke beperkingen zijn in deze buurt een relatief belangrijke reden om de auto te gebruiken. Deze verschillen zijn mogelijk te verklaren door de fysieke locatie en geschiedenis van de wijk (hoge woningdichtheid op het hoogste punt van Molenberg) en de lage sociaaleconomische status van de bewoners. Daarentegen wonen rond het Dr. Schaepmanplein wel de meeste jongeren, waardoor het onverwacht is dat men hier een lichamelijke beperking relatief vaak als reden aanvoert om de auto te gebruiken.

Verder valt op dat de bewoners van de buurt Molenbergpark het minst bekend zijn met het openbaar vervoer. De grootste behoefte aan beter en toegankelijker OV ligt dan ook rond het Dr. Nolensplein en het Dr. Schaepmanplein.

3.2.5 Open antwoorden

Een aantal enquêtevragen kende de mogelijkheid om een open antwoord te geven. Deze antwoorden zijn lastig te kwantificeren, maar leveren een aantal bruikbare inzichten op die aansluiten bij de overige bevindingen. Zo wordt duidelijk dat bewoners een grote behoefte hebben aan verbetering van de sociale en fysieke veiligheid. Volgens deze respondenten wordt vaak (veel) te hard gereden in de wijk, veilige fietspaden ontbreken en men voelt zich doorgaans onveilig op straat. Als verbeteringen worden onder meer het installeren van camera’s, het aanbrengen van verlichting, het beperken van de maximumsnelheid en het verbeteren van de fietsinfrastructuur genoemd.

Over openbaar vervoer worden er ook een aantal interessante antwoorden gegeven. Zo wordt het heropenen van station De Kissel regelmatig geopperd. De voornaamste functie van station De Kissel, zo blijkt uit de antwoorden, is reizen naar station Aken en naar station Heerlen zodat de bewoners van Molenberg zodoende verder kunnen reizen naar werk of familie. Ook het terugbrengen van de buslijn door Molenberg wordt vaak genoemd. Uit deze open antwoorden blijkt een duidelijke vraag naar meer openbaar vervoer in de wijk, maar deze vraag is tegelijkertijd strijdig met het voorheen lage gebruik van het openbaar vervoer waardoor het OV-aanbod in de wijk is verminderd.

3.3 Samenvatting interviews en inzichten

Aanvullend op de enquête hebben wij een vijftal belangrijke organisaties via interviews bevraagd naar hun opvattingen over en mogelijke bijdragen aan mobiliteit in Molenberg. De deelnemende organisaties waren bedrijventerrein C-Mill, de Broederschool, De Vrije School, verpleeghuis Bergweide en woningcorporatie Wonen Zuid.

De organisaties waren bijna allemaal bekend met het contrast tussen het hoge autogebruik enerzijds en de roep om meer vervoersopties in de wijk anderzijds en begrepen waarom de gemeente het onderzoek was gestart. C-Mill is zelf ook actief aan de slag gegaan met mobiliteit en zet in op deelfietsen en deelauto’s voor

werknemers op eigen terrein. Geerd Simonis (eigenaar C-Mill) gaf aan open te staan voor een nauwe samenwerking met de wijk op het gebied van mobiliteit en kwam met het idee deelauto's te delen met bewoners van de sociale huurwoningen. Dat kan volgens hem complementair zijn aan elkaar: C-Mill heeft de auto's enkel tussen 9:00 en 17:00 nodig, terwijl de huurders van Wonen Zuid de auto's vaker nodig hebben in de avonduren en in de weekenden. Zo kunnen bewoners wennen aan het gebruik van (elektrische) deelauto's.

Wonen Zuid geeft aan zelf niet veel te doen met mobiliteit of het faciliteren van duurzame of gezonde vormen daarvan. Wel krijgen ze klachten over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Wonen Zuid werkt veel samen met het Consuminderhuis. Dit is een openbaar gemeenschapshuis waar de huurders van Wonen Zuid tips krijgen en vaardigheden leren om kosten te besparen, bijvoorbeeld door zelf kleding te repareren. Een idee is om hier ook inzichten te geven over de kosten van stilstaande auto's. Bij de kosten van auto's wordt namelijk vaak gedacht aan benzine als primaire kostenpost. Als de auto's vervolgens stil blijven staan, lijkt de auto niets te kosten. Men houdt mogelijk te weinig rekening met de vaste lasten die het bezitten van een auto met zich meebrengt. Het kan helpen om mensen te attenderen op deze lasten, zoals belasting, verzekering en afschrijvingen.

De Vrije School en Broederschool ervaren beide veel verkeersonveilige situaties rondom de school bij de start en het einde van de schooldag. Ook hier spelen parkeerproblemen een rol. De scholen vertellen dat er geëxperimenteerd is met verschillende start- en eindtijden, maar dat dat weinig effect heeft gehad op de spreiding in breng- en haalmomenten van kinderen. Om te parkeren worden de leerlingen en hun ouders nu veelal naar de parkeerplaatsen bij de Lidl verwezen, om vervolgens de laatste 100 meter naar school te lopen. De inzet op de bewustwording van verkeersveiligheid bij kinderen verschilt per school. De Vrije School heeft met name leerlingen van buiten de wijk en ziet daarom weinig potentie om in te zetten op andere vormen van mobiliteit bij de leerlingen. De Broederschool wil wel graag inzetten op het bijbrengen van bewustwording van verkeersveiligheid bij leerlingen en gebruik van andere vormen van mobiliteit (anders dan de auto). Net als de buurtregisseurs zien zij dat ouders de auto vaak als statussymbool ervaren: als je maar met een mooie, nieuwe auto rijdt, houd je de schijn op dat je thuis alles goed voor elkaar hebt. De vraag is hoe deze ouders, die veelal in de sociale huursector wonen, zo'n auto kunnen betalen. Aan de andere kant wordt benoemd dat kinderen mogelijk invloed hebben op het (mobiliteits)gedrag van hun ouders. Als zij aangeven iets graag te willen, bijvoorbeeld fietsen, is de kans groot dat ouders hierin meegaan. Tot slot geeft de Broederschool aan dat een veilige verkeersomgeving rondom de school, met bijvoorbeeld veilige oversteekplaatsen en fietsstroken, essentieel is om verkeerseducatie en het stimuleren van gezonde en duurzame mobiliteit te laten slagen.

Verpleeghuis Bergweide maakt met name duidelijk dat het gevoel van beperkte reismogelijkheden in de wijk Molenberg aan de orde is voor haar bezoekers. Veel bewoners zijn op leeftijd en hun partners hebben in de huidige situatie veel moeite met het bezoeken van het verpleeghuis. Het openbaar vervoer is te ver weg voor de bezoekers op leeftijd, en in combinatie met de hoogteverschillen onmogelijk om gebruik van te maken. De nood voor alternatieve openbaar vervoersdiensten om het verpleeghuis beter te ontsluiten is hoog.

4 Conclusies en advies

Waar de gemeente Heerlen streeft naar gezonde en duurzame mobiliteit voor iedereen, kenmerkt de wijk Molenberg zich op dit moment door een hoge autovoorkeur en hoge autostilstand. Als inwoners reizen, gebruiken zij het liefst de auto. Dit komt de leefbaarheid en gezondheid van de wijk niet ten goede. Uit zowel de deskresearch als de interviews en de enquête die wij hebben uitgevoerd, blijken hier fysieke, infrastructurele en sociale redenen voor. Zoals de naam al aangeeft, ligt Molenberg op een heuvel. Dit moedigt niet aan tot lopen en fietsen. Daarnaast is het gebied niet optimaal ingericht voor lopen en fietsen. Hierin speelt ook het gevoel van sociale onveiligheid mee. Daarnaast ligt het openbaar vervoer in bepaalde delen van de wijk op een wat grotere loopafstand (meer dan 500 meter). Tot slot wordt de auto vaak als statussymbool, vrijheid en gemak ervaren, en ziet men de voordelen van andere vervoermiddelen, zoals fietsen, over het hoofd. Gelukkig bestaan er veel kansen om bewoners van Molenberg te stimuleren gezonder en duurzamer te reizen. Onze bevindingen lichten wij in dit hoofdstuk verder toe. Wij sluiten ons advies af met een lijst aan mogelijke maatregelen en een infographic waarop de inzet van deze maatregelen in de wijk weergegeven wordt.

4.1 Mensen en mobiliteit in Molenberg

Er bestaat een duidelijke tweedeling in de wijk: van oudsher bestaat het ene deel van Molenberg uit grotere, (deels) vrijstaande huizen, waarin mensen met een doorgaans hoger inkomen wonen (Molenbergpark). Aan de andere kant staan de traditionele arbeiderswoningen en sociale huurwoningen, waar mensen met een gemiddeld lagere sociaaleconomische status wonen (Dr. Nolensplein en Dr. Schaepmanplein). Uit de interviews en de enquête blijkt dat de redenen voor hoog autobezit en de gevolgen daarvan tussen deze buurten verschillen. Met name de bewoners rond Dr. Schaepmanplein zien de auto als statussymbool en ervaren veel parkeerproblemen. Hoewel het aantal auto's per huishouden rond het Dr. Nolenplein en Dr. Schaepmanplein niet bijzonder hoog ligt, is het aantal auto's per km² wel hoog door de kleinere woningen en smalle straten. Daarbij komt dat de meeste auto's grotendeels stil staan, waardoor de beschikbare (parkeer)ruimte inefficiënt gebruikt wordt. Men beseft mogelijk niet wat de totale kosten van het bezitten van een (stilstaande) auto zijn, maar bijkomende kosten van bijvoorbeeld een goede fiets of het gebruik van openbaar vervoer zijn vaak te hoog voor deze groep.

De omstandigheden voor gezond en duurzaam vervoer lijken rond het Dr. Schaepmanplein het slechtst: men ervaart relatief de meeste moeite om te reizen, bewoners zijn ontevreden over de fietsvoorzieningen- en veiligheid en ook de sociale veiligheid scoort laag. Met name voor vrouwen, kinderen en ouderen kan een lage sociale veiligheid van invloed zijn op de mobiliteitskeuze. Deze resultaten roepen wel de vraag op of de wijk en de vervoersopties daarin alleen als onvoldoende worden ervaren door de bewoners (mogelijk als gevolg van gebrek aan kennis over of ervaring met het gebruik van de fiets of het openbaar vervoer), of dat dit ook daadwerkelijk zo is. De bewoners rond Molenbergpark hebben daarentegen doorgaans voldoende parkeerruimte bij hun woning en genoeg middelen om een of meer auto's te bekostigen, waardoor de noodzaak om van vervoermiddel te veranderen kleiner is. Het OV wordt door deze bewoners minder gebruikt, wel bezitten zij vaker al een elektrische fiets. Bij deze bewoners zullen duurzaamheid en gezondheid mogelijk belangrijkere motivatoren zijn dan in de andere buurten, hoewel ook in deze buurt de fietsvoorzieningen en -veiligheid door de bewoners als knelpunt worden ervaren.

Er bestaat een duidelijk generatieverschil in de wijk met betrekking tot autogebruik: de jongste groep bewoners (tot 35 jaar) gebruikt de auto vrijwel altijd om naar de supermarkt of andere winkels te gaan of om vrienden en familie te bezoeken. Zij reizen veelal uit gemak of gewoonte met de auto, en zijn ook niet anders gewend: hoe jonger, hoe meer men als kind al met de auto reisde. Voor deze groep bestaat, zeker gezien hun leeftijd, een grote potentie voor de fiets.

4.2 Vraag naar andere vervoersopties

Onder de respondenten in Molenberg bestaat een duidelijke vraag naar meer vervoersopties. De vraag naar heropening van station De Kissel of een aanvullende buslijn wordt regelmatig genoemd. Met name uit het gesprek met verpleeghuis Bergweide en antwoorden op de enquête blijkt dat er in Molenberg ook een groep is die slecht ter been of invalide is, waardoor de bus een uitkomst bood. Hierbij ligt dus niet alleen de nadruk op een behoefte, maar ook op een noodzaak. Het is belangrijk om te onderzoeken wat een passende oplossing is voor mensen die geen andere vervoersopties hebben. Het (her)invoeren van een reguliere buslijn is echter niet rendabel, gezien de lage bezettingsgraad van voorheen. De vraag naar openbaar vervoer in Molenberg past daarom niet in de kaders van de OV-concessie. De bewoners kennen het openbaar vervoer veelal als reguliere lijnen waar zij gebruik van kunnen maken, maar dat is niet noodzakelijkerwijs de oplossing die bij hun vraag past: het gaat erom dat zij op een fijne en passende manier van A naar B kunnen reizen.

4.2.1 Kleinschalig collectief vervoer – verkenning

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. Er is daarom verdieping nodig naar de concrete vervoersvraag vanuit de wijk om inzicht te krijgen of andere vormen van collectief vervoer wellicht wél een oplossing kunnen bieden. Voorbeelden van dergelijke vervoersystemen zijn onder andere:

- de BusPlus Heerlen (www.busplusheerlen.nl);
- de Wensbus (https://www.limburg.nl/@6996/subsidie-wensbus/);
- het ANWB-automaatje (https://www.anwb.nl/lidmaatschap/maatschappelijk/mobiliteit/automaatje).

Om deze vorm van vervoer te kunnen organiseren is een integrale aanpak met het Domein Samenleving-Maatschappij wenselijk, omdat het ook bijdraagt aan zaken als zelfredzaamheid, eenzaamheid, gezondheid en sociale cohesie. Als uitvoerder van het Wmo-vervoer kan Omnibuzz wellicht hier ook een bijdrage aan leveren. Daarnaast is het belangrijk dat een vorm van collectief vervoer ook gedragen wordt door bewoners en strategische partners in de wijk, zodat zij kunnen bijdragen aan de instandhouding van een dergelijk systeem. Hiervoor zullen verdiepende gesprekken moeten worden gevoerd met onder andere verpleeghuis Bergweide, bewoners en de ondertekenaars van de Bus terug in Molenberg.

Gezien de vraag om actie vanuit de gemeente wat betreft (openbaar) vervoer, kan een verkenning naar de mogelijkheden van kleinschalig collectief vervoer een goede start zijn. Daarnaast kan het gebruik van regulier openbaar vervoer gestimuleerd worden. Ten noorden en zuiden van Molenberg loopt een reguliere buslijn, waarvan de haltes te voet of op de fiets in relatief korte tijd te bereiken zijn. Middels een campagne kunnen meer bewoners ervaren hoe het is om gebruik te maken van het bestaande netwerk. Vanuit Zuid-Limburg Bereikbaar wordt het gebruik van openbaar vervoer middels campagnes gepromoot. Gemeente Heerlen kan (samen met Arriva) dergelijke campagnes ook in Molenberg uitrollen.

4.3 Gezonde en duurzame mobiliteitsopties voor iedereen

Om gezond en duurzaam vervoer voor iedereen te realiseren, pleiten wij voor een integrale mobiliteitsaanpak. Hierin komen verschillende stimulerende en faciliterende maatregelen aan bod, die op korte termijn gerealiseerd kunnen worden en die elkaar versterken. Het heeft immers weinig zin om deelfietsen neer te zetten zonder daarover te communiceren, of om kinderen aan te moedigen lopend naar school te komen als de directe omgeving onveilig is. De insteek is om een deel van de reizen te substitueren: in plaats van altijd de auto gebruiken, kan men meer reizen te voet, op de fiets of met het OV maken. Het doel is in de eerste instantie om de tweede (of derde) auto de deur uit te doen, waarna op de langere termijn meer mensen volledig autovrij leven. Om deze aanpak optimaal te laten slagen, zijn zichtbaarheid en

verkrijgbaarheid in de wijk essentieel. Voor deze integratie kan samengewerkt worden met de organisaties die wij gesproken hebben. Met deze mobiliteitsaanpak creëren we bewustwording onder de bewoners, faciliteren we gezond en duurzaam vervoer voor iedereen en motiveren we de bewoners om van deze vervoermiddelen gebruik te maken. Daarnaast sluiten onze adviezen op de langere termijn aan op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en het Fietsplan van de gemeente Heerlen.

De uitdagingen waar Molenberg mee kampt zijn niet uniek. Op meerdere plekken in Zuid-Nederland worstelen gemeenten met de lokale mobiliteitstransitie. Ook het verdwijnen van OV is hiervan een veelvuldig onderdeel. Het advies is daarom om de uitkomsten van het onderzoek en de bijbehorende maatregelen uit te rollen en te monitoren, bijvoorbeeld via een pilot. Het proces van onderzoek en uitvoering van maatregelen kan vervolgens geoptimaliseerd worden en uitgevoerd worden in andere wijken en gemeenten die met soortgelijke problemen kampen.

4.4 Koppeling met andere relevante ontwikkelingen

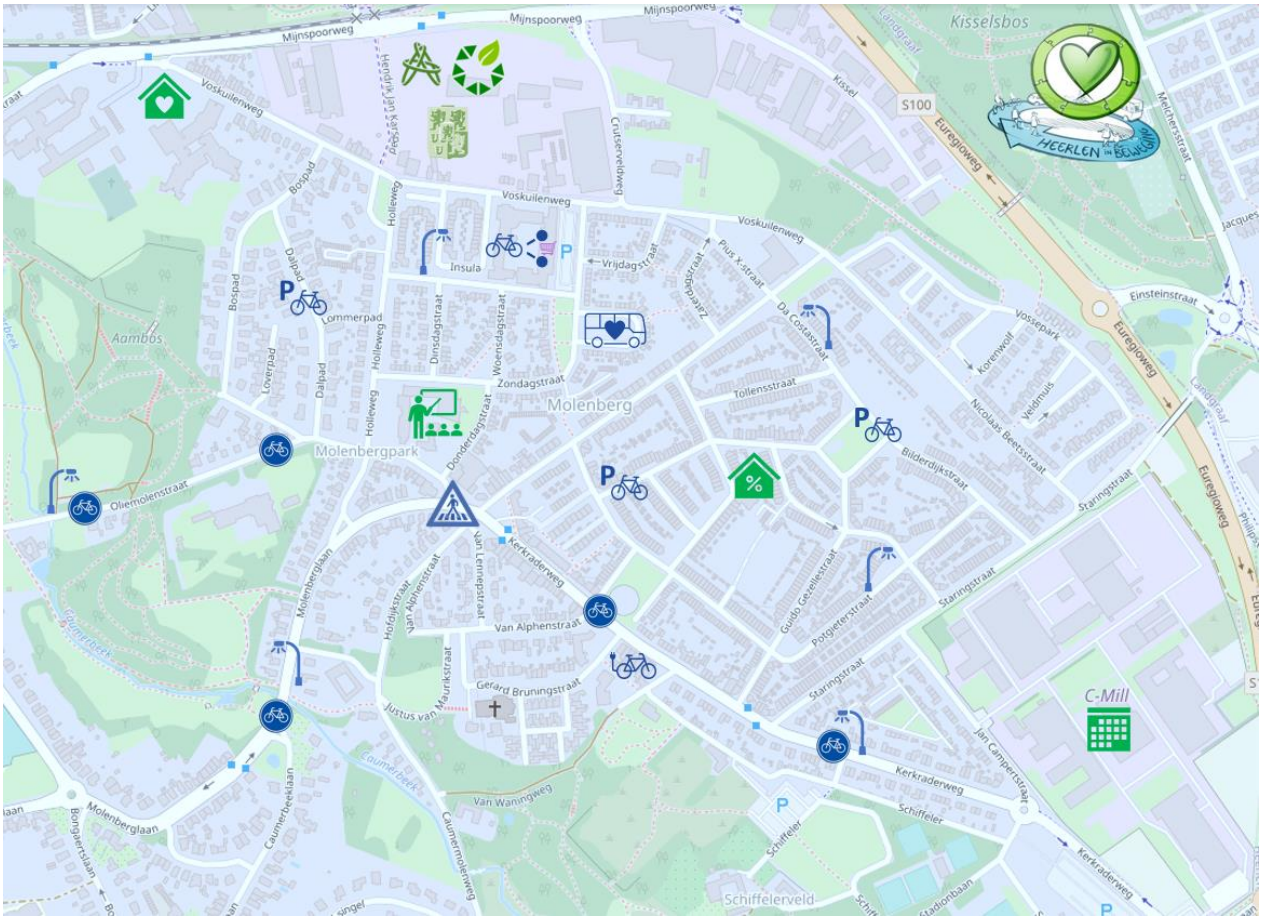
In de gemeente Heerlen lopen ook andere projecten die aansluiten op het onderzoek In Molenberg. Zo is in de risicoanalyse van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid een aantal straten (bijv. de Molenberglaan) naar voren gekomen als risicolocatie van de gemeente. Relevante risicothema's zijn namelijk fiets en 50 km/u-wegen. Door deze risicoanalyse kan de gemeente Heerlen subsidies bij het Rijk aanvragen om maatregelen uit te voeren die de verkeersveiligheid verbeteren. Gezien de wens voor verbeterde (fiets)veiligheid in Molenberg, is dit een win-win situatie.

Daarnaast is Heerlen recent bezig met het Fietsplan. Hierin wordt fietsgebruik in de hele gemeente gestimuleerd. Door het Fietsplan ook uit te rollen in de wijk Molenberg, wordt de integrale aanpak zoals hierboven omschreven versterkt. Dit geldt ook voor het recente project Velocity, dat in de gemeente loopt. Velocity is een deelfietsensysteem dat fietsen toegankelijk maakt voor inwoners die geen fiets bezitten of die gebruik willen maken van ketenmobiliteit. Door dit soort initiatieven wordt het risico op vervoersarmoede in Molenberg aanzienlijk verkleind.

Tot slot richt Zuid-Limburg Bereikbaar zich onder meer op stimulering van OV-gebruik. Zo start binnenkort een promotiecampagne, waarvan de bevindingen mogelijk ook ingezet kunnen worden in Molenberg. Daarnaast kan Zuid-Limburg Bereikbaar assisteren in het berekenen van de potentie van OV in Molenberg: niet alleen op financieel, maar ook op sociaal niveau.

4.5 Maatregelen en infographic

De mobiliteitsaanpak bestaat uit het aanhaken van strategische partners (organisaties) in de wijk en het uitvoeren van stimulerende en faciliterende maatregelen. Deze aanpak is visueel samengevat in onderstaande infographic. De groene symbolen staan voor de strategische partners en de blauwe symbolen voor de faciliterende maatregelen. De stimulerende maatregelen zijn van algemene aard en zijn niet specifiek weergegeven op bepaalde locaties in de wijk. De infographic lichten wij onderstaand verder toe.



Figuur 3: Mogelijke strategische partners en faciliterende maatregelen in Molenberg.

4.5.1 Strategische partners (groen)

Voor het onderzoek hebben wij een aantal belangrijke organisaties in de wijk gesproken. Zij vormen een belangrijke schakel om duurzame en gezonde mobiliteit in Molenberg te realiseren en gaven aan hier ook aan te willen bijdragen. Daarnaast zijn ook Arriva en Zuid-Limburg Bereikbaar belangrijke partners in het gebied. Per organisatie lichten wij hun mogelijke inzet toe.

C-mill: hoewel de werknemers van C-mill doorgaans van buiten Molenberg komen, kunnen de faciliteiten op het terrein wellicht ook gedeeld worden met buurtbewoners. C-mill faciliteert onder andere **deelfietsen en een elektrische deelauto**, die door de werknemers alleen overdag worden gebruikt. Door deze deelmobiliteit 's avonds en in het weekend beschikbaar te stellen voor buurtbewoners, kunnen zij op een laagdrempelige manier kennismaken met zowel deel- als elektrisch vervoer.

Broederschool: op de Broederschool kan **verkeerseducatie en fietsstimulering** ingezet worden om al de jongste generatie bewoners duurzamer en veilig te laten reizen. Door hen te enthousiasmeren om vaker te fietsen, worden ook de ouders hierin meegenomen.

Consuminderhuis: 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 de 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 goedkoper vervoer (zoals een fiets) te kiezen.

Verpleeghuis Bergweide: voor de partners en andere bezoekers van bewoners in het verpleeghuis is het essentieel om ook van andere modaliteiten dan de auto gebruik te maken. Deze bezoekers zijn zelf vaak slecht ter been of invalide. Door vervoersarmoede kunnen zij hun dierbaren en andere locaties in de wijk minder goed of vaak bereiken dan zij zouden willen. Met Bergweide kan gekeken worden naar de inzet van **kleinschalig collectief vervoer** door en voor bewoners van de wijk. Daarnaast bestaat de wens voor een bushalte bij het verpleeghuis.

Provincie Limburg: op het gebied van openbaar vervoer is samenwerking met de Provincie Limburg noodzakelijk, omdat openbaar vervoer een belangrijke bijdrage kan leveren aan het stimuleren van duurzame en gezonde mobiliteit. Wij blijven daarnaast graag met de Provincie in gesprek om ervaringen uit te wisselen op het gebied van kleinschalig collectief vervoer, waaronder de Wensbus.

Arriva/Zuid-Limburg Bereikbaar: met Arriva en Zuid-Limburg Bereikbaar kan samengewerkt worden om gebruik van het bestaande OV-netwerk te promoten. Het (her)invoeren van een extra buslijn is gezien de lage bezettingsgraad van voorheen geen rendabele oplossing. Omdat een deel van de bewoners onbekend lijkt met het gebruik van openbaar vervoer en/of hier een negatieve perceptie van heeft, is het zaak om bewoners bekender te maken met de voordelen van OV.

4.5.2 Stimulerende maatregelen (algemeen)

Stimulerende of sociale maatregelen kunnen deels in samenwerking met de strategische partners uitgerold worden, zoals hierboven beschreven. Daarnaast kan de gemeente een gedrags- of bewustwordingscampagne starten, waarin de onderstaande facetten aan bod komen:

Fiets: in combinatie met faciliterende maatregelen kan een bewustwordingscampagne gestart worden om mensen **vaker te laten fietsen en kennis te maken met de vernieuwde faciliteiten**. Deze maatregel sluit ook aan bij het **Fietsplan** van de gemeente Heerlen. Daarbij kan het baat hebben om te starten bij de bewoners van Molenbergpark. Door niet de auto, maar de (elektrische) fiets als **statussymbool** te promoten, ontstaat mogelijk een sociale olievlek naar de andere bewoners van Molenberg. Ook kost een elektrische fiets minder dan het kopen en bezitten van een auto, wat vervoersarmoede deels tegen kan werken.

Auto: inzetten op het **substitueren van reizen**, bijvoorbeeld door één dag per week een ander vervoermiddel te gebruiken of om kinderen lopend of fietsend naar school te brengen. Daarnaast kan focus gelegd worden op het bezitten van **maximaal één auto per huishouden**, om parkeerproblematiek en kosten te verminderen.

4.5.3 Faciliterende maatregelen (blauw)

Naast samenwerking met strategische partners en het creëren van bewustwording zijn aanvullende faciliterende maatregelen nodig om bewoners daadwerkelijk te motiveren hun reisgedrag te veranderen. Dit betreft voornamelijk maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid en het aanbieden van duurzame vervoersalternatieven.



Het verbeteren van de **fietsinfrastructuur** op de ontsluitingswegen (50 km/u-wegen), zoals de Oliemolenstraat en Kerkraderweg. Door bijvoorbeeld het aanbrengen van fietssuggestiestroken met rood asfalt hebben fietsers een duidelijke plek op de weg en rijden automobilisten (onbewust) langzamer door de smallere rijbaan.



Het verbeteren van **fysieke en sociale veiligheid** op fiets- en looppaden paden door betere verlichting aan te brengen en regelmatig onderhoud te plegen.



Het aanbrengen van **fietsenstallingen** op centrale en zichtbare plekken in de wijk. Randvoorwaarde van deze stallingen is dat ze veilig zijn, zowel op sociaal gebied (goede verlichting) als veilig voor fietsendiefstal. Voor extra zichtbaarheid kan een aantal bestaande parkeerplaatsen vervangen worden door fietsenstallingen.



Het aanbrengen van **veilige oversteekplaatsen** bij onder andere de Vrije School/Broederschool, bijvoorbeeld met zebrapaden en vluchtheuvels.



Het plaatsen van **deelfietsen** bij een centrale plek in samenwerking met Velocity, voor bewoners die zelf geen fiets hebben. Dit kunnen gewone fietsen, elektrische fietsen en/of bakfietsen zijn. Dit systeem kan op twee manieren ingericht worden: bewoners moeten ofwel de fiets weer op dezelfde plek terugbrengen, of er kan een netwerk van “hubs” geplaatst worden waarbij bewoners op meerdere plekken fietsen kunnen lenen en terugbrengen. Door voldoende fietsen te plaatsen, wordt voorkomen dat mensen misgrijpen.



Het aanbieden van **elektrische “probeerfietsen”**, in navolging van Zuid-Limburg Bereikbaar. Bewoners kunnen eerst een week of langer een elektrische fiets uittesten, alvorens er een te kopen.



Het samen met het Domein Samenleving-Maatschappij en andere strategische partners uitvoeren van een verkenning naar de vervoersbehoefte en potentie van **kleinschalig collectief vervoer**. Doel van deze verkenning is om inzicht te krijgen of deze vorm van vervoer een aanvulling kan zijn op het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer.