

Heerlen

Memo

Aan
commissie Leefomgeving

Datum
7 september 2022

Onderwerp
Optimaliseren OV in Molenberg

Registratienummer
M-22001026
Auteur
Ernst Adriaanse

Domein/Team
Domein Ruimte - Team
Beleid Ruimte

Ambtelijk opdrachtgever
Domein Ruimte - Teamleider
Beleid Ruimte

Doel van de memo
Informeren

Afschrift aan

Bijlage(n)
3

Aanleiding

In de commissie Leefomgeving van 14 juni jl. bent u geïnformeerd over het Mobiliteitsonderzoek in Molenberg. Naar aanleiding van de presentatie over dit onderzoek heeft uw commissie gevraagd om te inventariseren welke mogelijkheden er nog zijn om het openbaar vervoeraanbod in de wijk Molenberg te verbeteren. Aanleiding van deze vraag is onder andere de petitie 'Bus terug in Molenberg' (juni 2020) die destijds was getekend door ca. 250 inwoners uit de wijk. Hieruit blijkt dat er een vraag naar een verbeterde busverbinding in de wijk was.

In 2020 heeft de gemeente Heerlen in afstemming met de provincie Limburg en Arriva de 'OV Aanpak Heerlen' (zie bijlage) opgesteld. Hiervoor is onder andere de dekking van het openbaar vervoernetwerk in Heerlen in beeld gebracht. In de OV-aanpak is beschreven op welke wijze het openbaar vervoer in Heerlen verder kan worden ontwikkeld om zo een duurzaam alternatief te vormen voor de automobilist.

Op basis van de analyse in de OV-aanpak is een aantal buurten of wijken naar voren gekomen waarbij een lange loopafstand tot het OV en/of een potentieel risico op vervoersarmoede maakt dat een nadere verdieping gewenst is om de vervoersbehoeften van inwoners van deze buurten te achterhalen. Dit onderzoek naar lokale behoeften is als opgave in het rapport opgenomen.

De OV-aanpak is tevens de leidraad waarbinnen de ambitie uit het Coalitieakkoord om "een zo volledig mogelijke dekking van het openbaar vervoersnetwerk in onze stad" wordt uitgewerkt.

Met deze brief informeren wij u over de mogelijkheden die de gemeente heeft om de dekking van het OV-netwerk in Heerlen in zijn algemeenheid te versterken en specifiek welke maatregelen we hiervoor in Molenberg kunnen treffen. Deze brief is tot stand gekomen in samenwerking met de provincie Limburg.

Uitgangspunt huidige OV-concessie

Arriva (concessiehouder, uitvoerder) en de provincie Limburg (concessieverlener, budgethouder en bevoegd gezag) zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in Limburg. Zij stellen de kaders voor wat er binnen de OV-concessie (het Limburgnet) mogelijk is.

De opgave voor het openbaar vervoer is steeds om zo veel mogelijk mensen te vervoeren met de beschikbare middelen en zo een OV aanbod te creëren dat zo veel mogelijk aansluit bij de verplaatsingsbehoeften. Verder beoogt het Limburgnet het blijvend versnellen en verbeteren van het OV. Het openbaar vervoer in Limburg wordt gefinancierd door de Provincie Limburg en de reiziger (verhouding circa 50%-50%).

De huidige OV-concessie is inmiddels ruim 5 jaar van kracht en wordt door Arriva uitgevoerd. Ten opzichte van de vorige OV-concessie (2006-2016, uitgevoerd door Veolia) is het uitgangspunt gewijzigd. In de vorige OV-concessie was er sprake van een aanbodgericht karakter. De huidige OV-concessie heeft een vraagvolgend karakter. Dat betekent dat: *"Het minimale vervoeraanbod volgt niet automatisch meer uit de omvang van een kern of wijk, maar in plaats daarvan wordt het vervoeraanbod aangepast op de daadwerkelijke vraag naar openbaar vervoer: verbindingen met veel vraag worden waar mogelijk verbeterd. In de visie van de provincie wordt de reiziger centraal gesteld: het openbaar vervoer maakt belangrijke bestemmingen bereikbaar en speelt het vervoeraanbod optimaal in op de vervoervraag (van aanbodgericht naar vraaggericht)."*¹

Invulling Limburgnet

Van Arriva wordt verwacht dat het Limburgnet op een klantvriendelijke wijze wordt uitgewerkt. Daarbij heeft zij de vrijheid om op basis van de door de provincie gestelde eisen (o.a. gevraagde verbindingen, bedieningstijden en frequenties) de lijnvoering, bediening van haltes, dienstregeling en aansluitingen te bepalen op basis van hun kennis, kunde en creativiteit. Bij deze invulling van het Limburgnet wordt gezocht naar een balans tussen enerzijds snelle, frequente en directe verbindingen tussen wijken, kernen en bestemmingen en anderzijds een fijnmazige ontsluiting van wijken en kernen. De ontwikkelfunctie en -ruimte ligt dus primair bij Arriva. Deze uitwerking wordt onderbouwd en vastgelegd in het jaarlijkse Vervoerplan dat ook aan de gemeente Heerlen ter consultatie wordt aangeboden.

Het Vervoerplan wordt jaarlijks door de Provincie Limburg getoetst aan het Programma van Eisen. Daarbij wordt ook gekeken naar actuele trends en ontwikkelingen zodat het OV-netwerk kan blijven voldoen aan het vraagvolgende karakter.

¹ Deze zinsnede is opgenomen in zowel de Nota van Uitgangspunten als het Programma van Eisen voor de OV-concessie Limburg 2016-2031.

Loopafstanden naar OV-haltes

In de huidige OV-concessie worden geen eisen gesteld aan loopafstanden tot aan OV-haltes. Wel worden bepaalde (belangrijke) haltes en kernen aangewezen die moeten worden bediend. Dat er geen eisen worden gesteld aan de halteafstand komt voort uit het vraagvolgende karakter van de OV-concessie. Immers, elke situatie is anders (bv. een halte ligt in een wijk of in een buitengebied) en vraagt om een invulling die aansluit bij de vraag. Het CROW (kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer) heeft onderzoek gedaan naar wat mensen acceptabele loopafstanden vinden. Dit is geen vaste waarde omdat er allerlei invloedsfactoren zijn die bepalen wat (bepaalde) groepen mensen onder welke omstandigheden een acceptabele loopafstand vinden. Uit deze studie van het CROW komt naar voren dat de meeste busreizigers bereid zijn om (maximaal) 5 tot 10 minuten naar de bushalte te lopen. Dit komt ongeveer overeen met een afstand tussen de 450 en 900 meter² (afhankelijk van de conditie van de wandelaar).

Arriva heeft vorig jaar onderzoek gedaan onder senioren (> 55 jaar). Uit dat onderzoek bleek dat ouderen gemiddeld 456 meter afleggen tot een bushalte in Limburg. Wanneer er gevraagd werd naar acceptabele loopafstanden, bleek dat voor 70% van de ondervraagden afstanden tot 800 meter geen probleem zijn. Voor 52% was 1.000 meter zelfs geen probleem. De voornaamste reden waarom ouderen dit accepteren is gelegen in het feit dat zij niet frequent (dagelijks/wekelijks) met het OV reizen, maar eerder maandelijks of nog minder frequent. Een langere loopafstand wordt dan ook niet als hinderlijk ervaren. Bij langere afstanden werd door ouderen ook de combinatie fiets-OV als suggestie voor de toekomst genoemd.

Dekking OV-netwerk Heerlen

Het huidige bus- en treinnetwerk in Heerlen voldoet aan de gestelde concessie-eisen en het Limburgnet zoals dit bij de start van de concessie is gedefinieerd. In de tussentijd hebben enkele optimalisaties plaatsgevonden om het netwerk beter aan te laten sluiten op de behoeften van de reizigers. Daarnaast zijn er in de afgelopen jaren een aantal wijzigingen doorgevoerd die afwijken van het Programma van Eisen.

Voor de bus zijn dit:

- Gewijzigde opzet van de buslijnen in en rondom het busstation Hoensbroek Emmaweg. Frequenties en routevoering zijn aangepast. Bedieningsgebied(en) zijn ongewijzigd gebleven;
- Uitbreidingen in bedieningsgebied: Verleggen van één van de lijnen (OV-as) op de Heerlerbaan naar de Palestinastraat/Romeinenstraat naar aanleiding van signalen uit de omgeving + koppelen van de lijnvoering Hoensbroek Centrum met Hoensbroek Busstation Emmaweg via Randweg.

² CROW Ruimte voor lopen, *Inzicht in acceptabele loopafstanden*, 29 juni 2021

- Aanpassingen in de frequentie (minder of meer bussen op bepaalde tijdstippen of assen), maar geen aanpassing in het wel/niet bedienen van gebieden.
- Diverse tijdelijke verlagingen van de frequentie als gevolg van de lagere reizigersvraag door de pandemie (Covid-19).

Voor de trein wordt het treinstation Heerlen De Kissel na de oplevering van de spoorverdubbeling niet meer heropend, waardoor de bediening van dit station kwam te vervallen. Om deze stap voor te zijn heeft Arriva in een vroegtijdig stadium (ruim vóór de sluiting van de overweg) gekozen om lijn 5 (Heerlen-station – Kerkrade Parkstad Stadion) te verleggen naar de Mijnspoorweg zodat “de Molenberg-zijde” van het voormalige station De Kissel een alternatief per openbaar vervoer blijft houden richting zowel Heerlen / Landgraaf / Kerkrade.

Invulling ambitie Coalitieakkoord – een zo volledig mogelijke OV-dekking

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, maatschappelijke organisaties en ondernemers vorm te geven waarbij drie doelen het gewenste maatschappelijke effect weergeven:

1. De vervoerswijzekeuze van inwoners en bezoekers van Heerlen verschuift van “vervuilend” naar duurzaam en gezond;
2. We streven naar 0 ernstige verkeersslachtoffers per jaar;
3. Het energieverbruik voor verkeer en vervoer in 2040 is maximaal 1.695 TJ (Palet 3.0).

Het fundament van de gezonde en groene stad voor mobiliteit wordt gevormd door een geïntegreerd duurzaam mobiliteitssysteem waarbij het bieden van keuzevrijheid en flexibiliteit centraal staat. De Mobiliteitsvisie is in 2020 voor het openbaar vervoer verder uitgewerkt in de ‘Aanpak OV Heerlen’ (zie bijlage). In deze OV-aanpak wordt beschreven op welke wijze het openbaar vervoer in Heerlen verder kan worden ontwikkeld om zo een duurzaam alternatief te vormen voor de automobilist. Met de OV-aanpak willen we het volgende bereiken:

1. Beweging maakt de stad gezonder – Mensen in Heerlen zijn in beweging en leven samen in een groene en gezonde omgeving.
2. De belangrijkste bestemmingen bereikbaar houden binnen acceptabele reistijden, ook zonder eigen auto.
3. Ontwikkeling van het mobiliteitssysteem – de samenstelling van de bevolking en daarmee de bestemmingen, reismogelijkheden en reisbehoeften veranderen. Daarmee ontwikkelt het mobiliteitssysteem zich met bestaande en nieuwe mobiliteitsdiensten.

4. Ervaren belemmeringen en individuele drempels moeten zo goed mogelijk worden opgelost zodat iedereen kan deelnemen aan de maatschappij. Om deze ambitie te kunnen realiseren ligt er vaak een verantwoordelijkheid bij meerdere partijen en zullen er afspraken moeten worden gemaakt over de wijze hoe de knelpunten integraal aan te pakken.

Zoals hiervoor aangegeven, is de OV-aanpak tevens de leidraad waarbinnen de ambitie uit het Coalitieakkoord wordt uitgewerkt. Om invulling te kunnen geven aan “een zo volledig mogelijk dekking van het openbaar vervoersnetwerk in onze stad” worden, op basis van het onderzoek naar lokale behoeften en/of meldingen van bewoners en werknemers, de volgende stappen doorlopen:

1. Verzoek om wijziging Limburgnet Heerlen

De dekking van het OV-netwerk in Heerlen voldoet aan de gestelde eisen van de huidige OV-concessie. Wanneer de gemeente wijzigingen in het Limburgnet zou willen voorstellen om daarmee de OV-dekking te wijzigen, dan kan de gemeente haar wensen aangeven en daarover met Arriva en provincie in gesprek gaan. Zaken die in dit gesprek aan de orde zullen komen zijn o.a. consequenties voor bestaande reizigers (o.a. langere reistijd en hogere kosten), draagvlak voor de wijziging, inschatting van het aantal nieuwe reizigers en borgen van aansluitingen op de trein of bus. Op basis van deze verkenning zijn er drie opties:

- a. Het verzoek van de gemeente Heerlen past binnen de uitgangspunten van het Limburgnet en het netwerk wordt aangepast. Een voorbeeld hiervan is de aanpassing van de routevoering Heerlerbaan. De gemeente financiert en faciliteert hierbij de gewenste veranderingen (bv. realisatie van bushaltes of businfrastructuur). De provincie bekostigt de eventuele extra kosten van de aangepaste routevoering;
- b. Het verzoek van de gemeente Heerlen past niet binnen de uitgangspunten en is een aanvulling op het Limburgnet. In dat geval draagt de gemeente financieel bij en faciliteert zij de gewenste veranderingen (bv. realisatie van bushaltes of businfrastructuur). Op basis van een grove inschatting kost een dagelijkse uurdienst per jaar naar verwachting ruim € 500.000.
- c. Het verzoek van de gemeente Heerlen is in strijd met het Limburgnet. In dat geval kan er geen uitvoering aan het verzoek worden gegeven.

2. Verbeteren bereikbaarheid van het OV-netwerk

De gemeente Heerlen kan ook vanuit haar eigen verantwoordelijkheden het openbaar vervoernetwerk beter bereikbaar maken voor haar inwoners en bezoekers: door de wandel- en fietsroutes van en naar OV-haltes te verbeteren, door voorzieningen bij OV-haltes te realiseren (zoals fietsenstallingen) en door vormen van deelmobiliteit toe te voegen.

Wanneer deze extra voorzieningen zijn gerealiseerd, zal ook aandacht moeten worden geschonken aan bewustwordings- en gedragscampagnes om inwoners te informeren over de mogelijkheden die er zijn om in Heerlen duurzaam en gezond te reizen.

3. Verkenning (langzamer) sociaal mobiliteitssysteem

Wanneer de vraag naar collectief vervoer in omvang beperkt en diffuus (verspreid) is en een vast netwerk niet goed aansluit bij de reisbehoeften, is het traditionele openbaar vervoer geen passend middel. Tegelijkertijd zien we wel dat ontwikkelingen als vergrijzing en de verplaatsingsbehoeften en -mogelijkheden van bepaalde doelgroepen mogelijk vragen om andere vormen van (collectief) vervoer. Deze kleinschalige vormen van collectief vervoer zijn in de 'Aanpak OV Heerlen' gezamenlijk benoemd als de ontwikkeling van een (langzamer) sociaal mobiliteitssysteem. Voorbeelden van deze vormen van vervoer zijn bv. de BusPlusHeerlen (www.busplusheerlen.nl), de wensbus of het ANWB-automaatje. Om deze vorm van vervoer te organiseren is een integrale aanpak met het Domein Samenleving-Maatschappij noodzakelijk omdat het ook bijdraagt aan zaken als zelfredzaamheid, eenzaamheid en gezondheid. Er zal samen met het Domein Samenleving-Maatschappij verkend moeten worden of er een urgentie is om deze vorm van vervoer verder te onderzoeken.

Openbaar vervoer in Molenberg

Molenberg is één van de buurten waarvan in de 'Aanpak OV Heerlen' is aangegeven dat een nader onderzoek naar de mobiliteitsbehoeften gewenst was. De resultaten van dit onderzoek is het aan uw commissie gepresenteerde rapport 'Mobiliteit in Molenberg'.

Ten aanzien van het openbaar vervoer in Molenberg hebben we regelmatig contact gehad met de provincie Limburg en Arriva om te bezien welke mogelijkheden er voor de wijk zijn. Zoals hiervoor reeds is vermeld, voldoet het OV-netwerk in Heerlen aan de gestelde concessie-eisen ten aanzien van de dekking. Dit geldt ook voor de wijk Molenberg.

In de vorige aanbodgerichte OV-concessie (2006-2016, Veolia) is de voormalige buslijn in het noordelijk deel via de Nicolaas Beetsstraat en Mijnspoorweg, mede vanwege het lage gebruik, komen te vervallen. Met het definitief sluiten van station Heerlen-De Kissel heeft Arriva onlangs de lijnvoering van buslijn 5 aangepast zodat het noordelijk deel van Molenberg per openbaar vervoer weer ontsloten wordt via de Mijnspoorweg, zowel richting Heerlen, Landgraaf als Kerkrade.

De huidige vraagvolgende OV-concessie (2016-2031, Arriva) biedt ruimte om bij (grotere) ontwikkelingen, zoals grootschalige woningbouwlocaties of bij nieuwe werk- of onderwijslocaties, aanpassingen te maken in het Limburgnet. In Molenberg is er geen sprake van dergelijke ontwikkelingen. Op basis van het gebruik in de afgelopen jaren wijst niets op een (verwachte) grotere vraag uit de wijk. Het ondertekenen van een petitie is daarnaast ook

geen garantie dat de ondertekenaars daadwerkelijk frequent gebruik zullen maken van het openbaar vervoer. Daarom zien de provincie Limburg en Arriva onvoldoende basis om extra OV-aanbod in Molenberg te realiseren. Als gemeente werken wij in Molenberg daarom aan het verbeteren van de bereikbaarheid van het OV-netwerk door:

- wandel- en fietsroutes naar bushaltes in de wijk te optimaliseren;
- fietsenstallingen bij haltes te realiseren;
- het bestaande OV-netwerk i.s.m. Arriva en Zuid-Limburg Bereikbaar te promoten;
- het bieden van informatie en ondersteuning op maat voor specifieke doelgroepen binnen de wijk (o.a. bezoekers Verpleeghuis Bergweide).

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Heerlen,
namens dezen,
Wethouder voor Beheer en Onderhoud, Mobiliteit, Ruimtelijke Ordening en
Ouderenbeleid
M.P.G.M. Peters

Dit memo is digitaal ondertekend en daarom staat er geen handtekening onder.

Bijlagen :

- Raadsinformatiebrief BWV-20000575 – Aanpak Openbaar Vervoer Heerlen – 7 juli 2020
- Aanpak OV - Mobiliteitsvisie Heerlen in Beweging – 26 juni 2019
- Quick scan OV Heerlen – Inno-V – 1 juni 2020