



DUURZAME BEREIKBAARHEID REFERENTIELOCATIES

REGIO NOORDOOST BRABANT

Document titel	DUURZAME BEREIKBAARHEID REFERENTIELOCATIES
In opdracht van	Gemeente Meierijstad namens RNOB, Veronique de Wit. Rian Snijder namens RNOB.
Versie	Definitief eindrapport
Datum	2-12-2021
Auteurs	Stec Groep Jasper Beekmans Rick Meijerink Arlinde Dul Sweco Stijn Altena Ernst Malipaard Jeroen Bekink

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Analyse duurzame bereikbaarheid huidige situatie	6
3	Duurzame bereikbaarheidsprofielen per locatietype	9
4	Analyse duurzame bereikbaarheid referentielocaties	18
5	Synthese	85

Bijlage 1: samenstelling begeleidingsgroep

Bijlage 2: handleiding voor berekeningen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding, doel en scope van het onderzoek

Regio Noordoost Brabant (hierna: RNOB) is een vitale regio en wil dat ook blijven. Door maatschappelijke en economische ontwikkelingen staat ook deze regio voor de nodige uitdagingen. Dit vraagt om een gezamenlijk handelingsperspectief en een opgavegerichte benadering, waarbij verschillende overheden op wisselende schaalniveaus samen werken aan een regio waar het goed wonen, werken en leven is. RNOB wil daarom graag meer inzicht in wat voor de regio de vitale toplocaties zijn vanuit economisch en maatschappelijk perspectief en of deze locaties duurzaam bereikbaar zijn. Naast identificatie (van de duurzame bereikbaarheid) van deze locaties vraagt RNOB om het uitwerken van kansrijke maatregelpakketten per locatie(type) om de duurzame bereikbaarheid van de locaties te verbeteren.

Duurzame bereikbaarheid gaat letterlijk om het op duurzame en aantrekkelijke wijze kunnen bereiken van een locatie. Dus op tijd en met zo min mogelijk nadelige effecten voor het milieu en de leefomgeving. Dit kan worden behaald door verplaatsingen minder vaak en minder lang te maken, door verplaatsingen zoveel mogelijk lopend, met de fiets en het openbaar vervoer te maken, of wanneer het niet anders kan met een elektrische auto. Het stimuleren van ketenmobiliteit en het gebruiken van deelmobiliteit kan ook bijdragen aan duurzame bereikbaarheid.

In dit onderzoek is gefocust op het verbeteren van de duurzame bereikbaarheid van locaties en het opstellen van mobiliteitsmaatregelen die daaraan bijdragen, vooral gericht op personenvervoer. Interventies in de ruimtelijke ordening, die ook kunnen bijdragen aan de bereikbaarheid (bijvoorbeeld door nabijheid te creëren), zijn buiten beschouwing gelaten in dit onderzoek. Tevens is in de analyse de huidige bereikbaarheid beoordeeld op basis van de aanbodzijde: de beschikbare infrastructuur, voorzieningen en capaciteit. De vraagzijde (het gebruik, intensiteiten, knelpunten) is niet meegenomen in de analyse.

Met dit onderzoek wordt invulling gegeven aan een van de hoofdpogaves voor de regio. RNOB heeft dit onderzoek uitgevoerd om gemeenten te ondersteunen bij het werken aan duurzame bereikbaarheid van hun economisch en maatschappelijk waardevolle locaties. Voor dit onderzoek is een begeleidingsgroep vanuit het RNOB geformeerd die gedurende een kick-off en drie werksessies input heeft geleverd. De samenstelling van deze begeleidingsgroep is weergegeven in bijlage 1.

1.2 Onderzoeksmethodiek

Het onderzoek bestaat uit twee fasen. In de eerste fase van dit onderzoek is bepaald wat de vitale toplocaties in de regio zijn. Middels een scan is op basis van indicatoren inzichtelijk gemaakt welke locaties kunnen worden aangeduid als 'vitale toplocaties'. Hierbij is een indeling gemaakt naar acht locatietypen. Vervolgens is in een werksessie met de RNOB en een vertegenwoordiging van gemeenten en de provincie een selectie gemaakt van 18 locaties die kunnen dienen als referentie voor vergelijkbare locaties in de regio. Zo is in het vervolg van het onderzoek de focus komen te liggen op deze 18 'referentielocaties'. De referentielocaties zijn allen ingedeeld in een bepaald locatietype.

Voor iedere referentielocatie is in de tweede fase van het onderzoek onderzocht in hoeverre de locatie in de huidige situatie duurzaam bereikbaar is. Aan de hand van een beoordelingssystematiek zijn alle locaties beoordeeld op verschillende bereikbaarheidsaspecten en voorzieningen voor duurzame mobiliteit. Deze beoordeling is vervolgens vergeleken met de gewenste duurzame bereikbaarheidsprofielen, die zijn opgesteld voor elk van de 8 locatietypen. Uit die vergelijking is naar voren gekomen op welke aspecten de duurzame bereikbaarheid van een locatie op orde is en op welke aspecten deze nog verbeterd kan worden. Met behulp van deze analyse is vervolgens een pakket met kansrijke maatregelen uitgewerkt voor iedere locatie.

1.3 Leeswijzer

In dit rapport worden de resultaten van het onderzoek naar de duurzame bereikbaarheid gepresenteerd. Dit betreft de analyse naar huidige mate van duurzame bereikbaarheid van locaties,

waarvoor in dit project een methodiek voor de regio is ontwikkeld, een uitwerking van de gewenste duurzame bereikbaarheidsprofielen per locatietype en uitgewerkte maatregelpakketten voor de 18 referentielocaties.

Het rapport is opgebouwd uit een algemeen gedeelte over het onderzoek en een gedeelte waarin specifiek op de referentielocaties wordt ingegaan. In hoofdstuk 2 wordt allereerst de methodiek uiteengezet waarmee de duurzame bereikbaarheid in de huidige situatie is beoordeeld. In hoofdstuk 3 worden de duurzame bereikbaarheidsprofielen gepresenteerd die zijn opgesteld voor de acht locatietypen. Hoofdstuk 4 betreft het gedeelte van het rapport waarin de analyse is uitgewerkt voor de 18 referentielocaties. In hoofdstuk 5 is een synthese opgenomen waarbij tevens een aantal aanbevelingen wordt gegeven.

Separaat is in bijlage 2 van dit hoofdrapport een handleiding opgenomen over de gebruikte methodiek in het onderzoek.

Op basis van dit onderzoek is naast dit hoofdrapport een inspiratiebundel uitgewerkt. In deze bundel is voor de 8 locatietypen opgenomen op welke manier de duurzame bereikbaarheid kan worden verbeterd. De bundel dient als inspiratie voor alle partijen in de regio en de provincie die willen werken aan de duurzame bereikbaarheid van hun locaties.

2 Analyse duurzame bereikbaarheid huidige situatie

2.1 Methodiek

Op basis van een kwantitatieve analyse is de huidige bereikbaarheidssituatie per referentielocatie in beeld gebracht. We gebruiken hiervoor 5 hoofdindicatoren:

- Voetganger
- Fiets
- Openbaar vervoer
- Deelmobiliteit
- Auto

De hoofdindicatoren zijn opgebouwd uit sub-indicatoren. De sub-indicatoren leiden gezamenlijk tot een score per hoofdindicator op de schaal van 0 tot 5. De berekeningen van de hoofdindicatoren zijn een afgeleide van de methodiek om knooppunten in kaart te brengen zoals gehanteerd in Het Vlindermodel 2.1 van de Vereniging Deltametropool¹.

Per locatie is de totaalscore uiteengezet in een radargrafiek. De radargrafieken en bijbehorende scores zijn opgesteld om een globaal inzicht te bieden in de huidige bereikbaarheidssituatie. De totaalscores dienen niet te worden beschouwd als een complete werkelijkheid, maar als een 'best-guess' op basis van de op dit moment beschikbare data. In bijlage 2 is een nadere uitwerking van de methodiek opgenomen.

2.2 Indicatoren

De hoofdindicatoren en de bijbehorende sub-indicatoren zijn hieronder uitgeschreven en toegelicht. Ter invulling van de sub-indicatoren is gebruik gemaakt van open data, data vanuit de gemeenten en de provincie en data beschikbaar gesteld door de RNOB.

Openbaar Vervoer

De score voor het openbaar vervoer is bepaald aan de hand van de verbindingswaarde: maat voor aanwezigheid van aansluitingen op de verschillende soorten openbaar vervoer (aanwezigheid Intercity-verbinding, Sprinter-verbinding, HOV-verbinding² etc.) en de ontsluitingswaarde is een maat voor de frequentie en (frequentie maal windrichtingen³ maal invloedssfeer⁴). Per modaliteit is in relatie tot aanwezigheid, snelheid, frequentie, windrichtingen en invloedssfeer een bepaalde score toebedeeld. De scores zijn verdeeld op basis van de kwaliteit van de verbindingen: snellere verbindingen worden hoger gewaardeerd en hoe meer modaliteiten aanwezig, des te beter de verbindingswaarde van de locatie. De scores zijn getoetst aan de bereikbaarheidsisochronen voor het openbaar vervoer. De bereikbaarheidsisochronen geven weer hoe ver men vanaf een bepaalde locatie kan reizen, in combinatie met de verbinding- en ontsluitingswaarde geeft dit een compleet beeld van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Het kan voorkomen dat een OV-knooppunt een dusdanige bovenregionale invloedssfeer heeft dat er een relatie is tussen de locatie en het OV-knooppunt dat niet in of binnen 5 minuten wandelafstand van de locatie ligt. Voor OV-knooppunten geldt dat de aanwezigheid partieel kan worden meegerekend in de scores (100, 75 of 50%). Op basis van expert-judgement is het percentage gekoppeld aan de desbetreffende locaties. 100% is standaard wanneer het OV-knooppunt binnen 5 minuten wandelafstand van de locatie ligt.

Voor busverbindingen geldt dat alleen de lokale verbindingen in het gebied of binnen 5 minuten wandelafstand worden meegerekend, tenzij er sprake is van een bundeling van busverbindingen bij

¹ De Vereniging Deltametropool heeft het Vlindermodel ontwikkeld ten behoeve van het inventariseren van stationsgebieden of knooppunten. De in dit onderzoek gehanteerde radargrafieken zijn een afgeleide van de gehanteerde methodiek in het Vlindermodel 2.1.

² Voor HOV verbindingen is 10 minuten wandelafstand aangehouden vanaf de locatie tot aan de halte.

³ De frequentie en het aantal windrichtingen is bepaald aan de hand van <https://wiki.ovinnederland.nl/wiki/> en actuele dienstregelingen via concessiehouders of Google Maps. Bovenstaande is geraadpleegd buiten de spits op een doordeweekse dag om de regelmatigheid van de dienst te verbeelden.

⁴ Afhankelijk van de lokale, regionale of bovenregionale invloedssfeer van een OV-knooppunt is de aanwezigheid partieel meegerekend in de scores (100, 75, 50, 25%). Bijvoorbeeld Tramkade/Innovatiedistrict scoren op Station 's-Hertogenbosch (75%), maar vanwege de loop- en fietsafstand in mindere mate dan het Paleiskwartier (100%).

een OV-knooppunt binnen 5 minuten wandel- of fietsafstand. Voor de aanwezigheid van HOV wordt hierin 10 minuten wandelafstand gehanteerd.

Auto

Voor de auto is in het kader van duurzame bereikbaarheid rekening gehouden met drie factoren: verbindingswaarde, ontsluitingswaarde en laadfaciliteiten. De verbindingswaarde is een maat voor de aanwezigheid van aansluitingen op het regionale en nationale wegennet. De ontsluitingswaarde is een maat voor het aantal richtingen waarin kan worden gereisd⁵, hierin is rekening gehouden met het aantal 'windrichtingen' (zijnde: noord, oost, zuid, west). De score voor laadfaciliteiten is bepaald aan de hand van de aanwezigheid van laadinfrastructuur binnen het gebied of in de directe nabijheid (ca. 5 minuten wandelafstand) en de hoeveelheid laadpalen per netto ha gebied (zowel openbaar als met restricties)⁶. De duurzame bereikbaarheid van de auto wordt in deze analyse bepaald aan de hand van de bereikbaarheid per auto en de aanwezigheid van laadinfrastructuur. Hierin is de laadinfrastructuur minder zwaar meegerekend ten opzichte van de bereikbaarheid. Vanwege het duurzaamheidsaspect heeft de laadinfrastructuur wel een prominente plek in de score. Aanwezigheid en gebruik van P+R-locaties en beleid omtrent gereguleerd parkeren zijn niet meegenomen in de kwantitatieve analyse, maar komen wel naar voren in de bereikbaarheidsprofielen, gap analyse en maatregelpakketten.

Fiets

Voor het berekenen van de score van de fiets is het aantal te bereiken inwoners en het aantal basisvoorzieningen (supermarkt, detailhandel algemeen, horeca), de aanwezigheid en hoeveelheid van snelfietsroutes⁷ en het aantal openbare fietsenstallingen⁸ geïnterpreteerd. Voor het bepalen van het aantal te bereiken inwoners is gebruik gemaakt van door Sweco opgestelde bereikbaarheidsisochronen per 5, 10 en 15 minuten fietsen⁹. Des te meer inwoners bereikbaar zijn binnen x aantal minuten des te hoger is de score. De indicator zegt enerzijds iets over de connectiviteit van het fietsnetwerk, maar ook over de dichtheid van inwoners in het gebied rondom de locatie, ofwel het werknemerspotentieel. De score voor het aantal basisvoorzieningen is verdeeld in 3 klassen (5, 10 of 15 minuten): wanneer alle drie de basisvoorzieningen binnen 5 minuten bereikbaar zijn wordt hierop het maximale gescoord. Het kan voorkomen dat de basisvoorzieningen niet binnen 15 minuten bereikbaar zijn. Hierop wordt dan het minimale gescoord.

Voetganger

Voor het berekenen van de score van de voetganger is het aantal te bereiken inwoners en het te bereiken basisvoorzieningen (supermarkt, detailhandel algemeen, horeca) geïnterpreteerd. Voor het bepalen van het aantal te bereiken inwoners is gebruik gemaakt van bereikbaarheidsisochronen per 5, 10 en 15 minuten lopen¹⁰. Des te meer inwoners bereikbaar zijn binnen x aantal minuten des te hoger is de score. De indicator zegt enerzijds iets over de connectiviteit van het wandelnetwerk, maar ook over de dichtheid van inwoners in het gebied rondom de locatie, ofwel het werknemerspotentieel. De score voor het aantal basisvoorzieningen is verdeeld in 3 klassen (5, 10 of 15 minuten): wanneer alle drie de basisvoorzieningen binnen 5 minuten bereikbaar zijn wordt hierop het maximale gescoord. Het kan voor komen dat de basisvoorzieningen niet binnen 15 minuten bereikbaar zijn. Hierop wordt dan het minimale gescoord.

Deelmobiliteit

Voor het berekenen van de score voor deelmobiliteit is geïnterpreteerd in welke mate deelmobiliteit binnen of in de directe nabijheid (5 minuten wandelafstand) van de locatie aanwezig is. Er is onderscheid gemaakt tussen de aanwezigheid van deelautomobiliteit, micromobiliteit (deelscooter en vergelijkbaar) en de deelfiets (zoals bijv. OV-fiets). Voor deelautomobiliteit is gerekend met het aantal openbaar beschikbare deelauto's¹¹ (exclusief Peer-to-Peer aanbieders) per netto ha oppervlakte van het gebied. De aanwezigheid van micromobiliteit is tevens qua hoeveelheden afgezet tegen het

⁵ Op basis van Nationaal wegen-bestand (NWB), TravelTime Platform en Google Maps.

⁶ Geïnterpreteerd op basis van [Chargepoints \(oplaadpalen.nl\)](https://www.oplaadpalen.nl).

⁷ Geïnterpreteerd op basis van [Snelfietsroutes - Sjees](https://www.snelfietsroutes.nl).

⁸ Geïnterpreteerd op basis van Google Maps en via website van de desbetreffende locatie (indien beschikbaar).

⁹ Op basis van CBS, OSM en TravelTime Platform.

¹⁰ Op basis van CBS, OSM en TravelTime Platform.

¹¹ Op basis van [Greenwheels](https://www.greenwheels.nl), [ConnectCar](https://www.connectcar.nl), [Car2Go](https://www.car2go.nl), [MyWheels of toch SnappCar? \(ritjweg.nl\)](https://www.mywheels.nl), geïnterpreteerd tijdens de werkdagnacht om het aantal stationaire deelauto's te bepalen.

oppervlakte van het gebied¹². De score voor de deelfiets is bepaald aan de hand van de aanwezigheid binnen de locatie of in de directe nabijheid van een OV-halte of OV-knooppunt.

¹² Bepaald aan de hand van een aanbiedersanalyse en bijbehorende applicatie.

3 Duurzame bereikbaarheidsprofielen per locatietype

Referentielocaties met (boven)regionale aantrekkingskracht

De locaties die economisch en maatschappelijk van belangrijke waarde zijn voor de Regio Noordoost Brabant zijn voor dit onderzoek opgedeeld in drie categorieën: (1) gemengd (binnen)stedelijk, (2) clusters van hogere milieucategorieën of clusters voor logistieke bedrijvigheid, en (3) bijzondere (kennis)clusters. Binnen deze drie hoofdcategorieën zijn in totaal acht locatietypen benoemd. Voor ieder locatietype is in dit onderzoek een aantal referentielocaties uitgewerkt. In onderstaande tabel is een compleet overzicht van de referentielocaties per locatietype opgenomen. Verderop in dit hoofdstuk wordt per locatietype het gewenste duurzame bereikbaarheidsprofiel geschetst.

Het gewenste duurzame bereikbaarheidsprofiel is een ambitieniveau voor 2030

Het gewenste duurzame bereikbaarheidsprofiel is het ambitieniveau en streefbeeld voor 2030 per locatietype, maar de duurzame bereikbaarheidsmaatregelen zijn specifiek en op maat voor elke locatie. Op welke manier en op welke termijn een verbetering van de duurzame bereikbaarheid per locatie mogelijk is, is locatiespecifiek. Denk bijvoorbeeld aan de ligging en ruimtelijke, economische en fysieke kenmerken van de locatie. Dit geldt ook voor de mate waarin het ambitieniveau bereikt kan worden. Maar elke verbetering of groei richting het ambitieniveau ten opzichte van de huidige situatie (de verschuiving van de zwarte lijn richting de groene lijn in de vlindermodellen per locatie in hoofdstuk 4) is progressie. Natuurlijk kunnen betrokkenen in de aanpak van duurzame bereikbaarheid per referentielocatie eigen (sub)doelen stellen op basis van de duurzame bereikbaarheidsmaatregelen en het ambitieniveau voor het locatietype. Wel blijft gelden dat de referentielocatie, en de regio, bij elke stap richting het ambitieniveau duurzamer bereikbaar en daarmee toekomstbestendiger wordt. Dat is het uiteindelijke doel en moet het uitgangspunt zijn van het gesprek tussen alle belanghebbenden in deze opgave.

Tabel 1: Overzicht referentielocaties naar milieu

#	TYPE LOCATIE	SUBLOCATIETYPE (FUNCTIES/ BEDRIJVEN/SOORT LOCATIE)	REFERENTIELOCATIE
1	Gemengd (binnen)stedelijk	Binnensteden/centrumgebieden van grotere dorpen/steden	<ul style="list-style-type: none"> ⦿ Centrum 's-Hertogenbosch ⦿ Centrum Uden
		Kantoorlocaties	<ul style="list-style-type: none"> ⦿ Paleiskwartier, 's-Hertogenbosch) ⦿ Pettelaarpark, 's-Hertogenbosch)
		Cultuurclusters	<ul style="list-style-type: none"> ⦿ Tramkade, 's-Hertogenbosch) ⦿ Noordkade, Veghel
2	Clusters van hogere milieucategoriën (HMC) of clusters voor logistieke bedrijvigheid	Grootschalige productie (industrie, hogere milieucategorie)	<ul style="list-style-type: none"> ⦿ De Dubbelen, Veghel ⦿ De Rietvelden, 's-Hertogenbosch) ⦿ Ladonk / Vorst, Boxtel
		Grootschalige distributie (logistiek en groothandel)	<ul style="list-style-type: none"> ⦿ Regionaal Bedrijvenpark Laarakker, Haps ⦿ Vorstengrafdonk, Oss
3	Bijzonder (kennis)cluster	Campus (voor een selectieve doelgroep) / interactiemilieu	<ul style="list-style-type: none"> ⦿ Pivot Park, Oss ⦿ Innovatiedistrict, 's-Hertogenbosch
		Gezondheidszorg	<ul style="list-style-type: none"> ⦿ Jeroen Bosch Ziekenhuis, 's-Hertogenbosch ⦿ Ziekenhuis Bernhoven, Uden ⦿ Maasziekenhuis Pantein, Beugen
		Onderwijs	<ul style="list-style-type: none"> ⦿ Onderwijsboulevard, 's-Hertogenbosch ⦿ Dr. Saal van Zwanenbergsingel, Oss

Gemengd (binnen)stedelijk

3.1 Binnensteden of centrumgebieden van grotere dorpen en steden

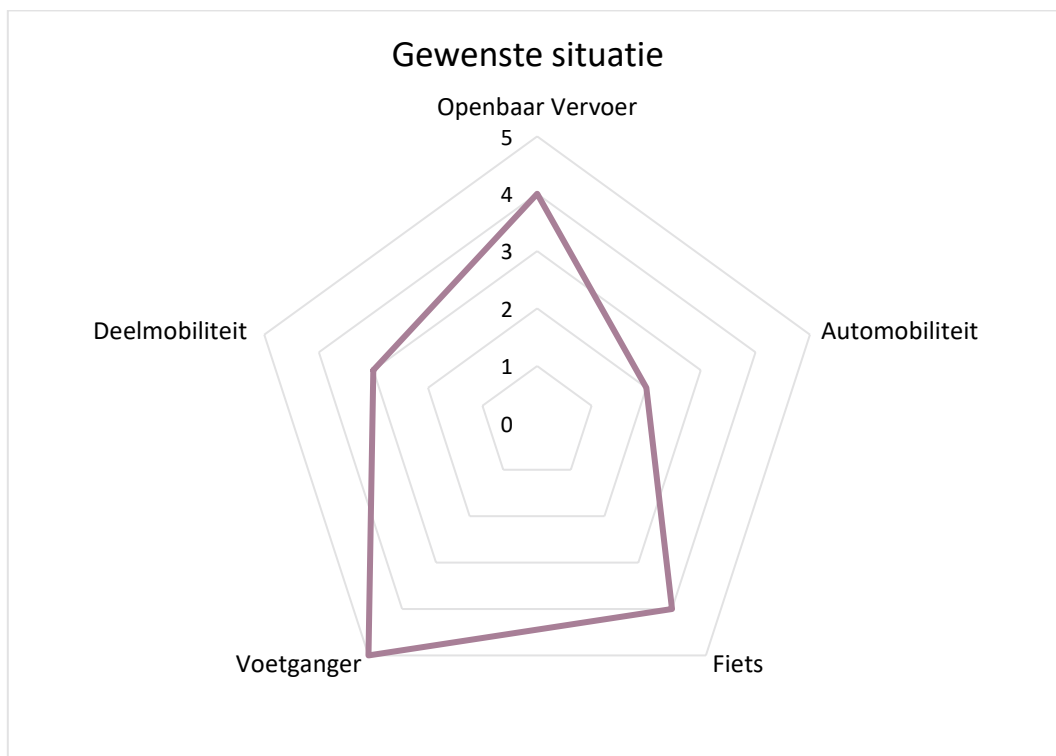
In dit locatietype staat de voetganger centraal. De voetganger kan zich vrij en veilig in het hele gebied verplaatsen en het netwerk is fijnmazig. Nabijheid van voorzieningen is belangrijk.

Een binnenstad of centrumgebied is goed bereikbaar voor fietsers. Er zijn comfortabele fietsroutes tot aan de rand van het gebied, waar men de fiets goed kan stallen. Het is belangrijk dat er verschillende type stallingen aanwezig zijn, voor de diverse doelgroepen. In het gebied zelf staat de verblijfskwaliteit voor de voetganger voorop.

Het openbaar vervoer vervult een ondersteunende, maar onmisbare rol. Hierbij is het vooral van belang dat het gebied goed bereikbaar is met het openbaar vervoer, maar het openbaar vervoer hoeft niet tot aan de (eind)bestemming te komen. Vanaf de ov-halte wordt voorzien in aantrekkelijke looproutes het gebied in.

Deelmobiliteit, met name de deelfiets is van belang op ov-haltes om het laatste deel van de reis te verbeteren. Deelauto's zijn kansrijk voor bewoners van het gebied. Op die manier zijn zij voor automobilititeit niet afhankelijk van een privéauto en is het ruimtegebruik effectiever. Micromobilititeit, zoals free-floating deelscooters en deelsteps, zijn niet welkom in het gebied. Deze vervoersmiddelen hebben hier geen toegevoegde waarde, omdat ze vaak worden gebruikt ter vervanging van lopen, fietsen of het openbaar vervoer.

De auto wordt gefaciliteerd tot aan de randen van het gebied. Hiermee is het gebied zelf zo veel mogelijk autoluw. Vanaf de stroomwegen is het gebied relatief gemakkelijk te bereiken, maar enige vertraging op piekmomenten wordt geaccepteerd. In het gebied zelf is voor bezoekers sprake van betaald parkeren, mits de alternatieven (fiets en openbaar vervoer) van voldoende kwaliteit zijn. Voor de bevoorrading van centrumgebieden is het belangrijk dat dit zo veel mogelijk uitstootvrij plaatsvindt.



3.2 Kantoorlocaties

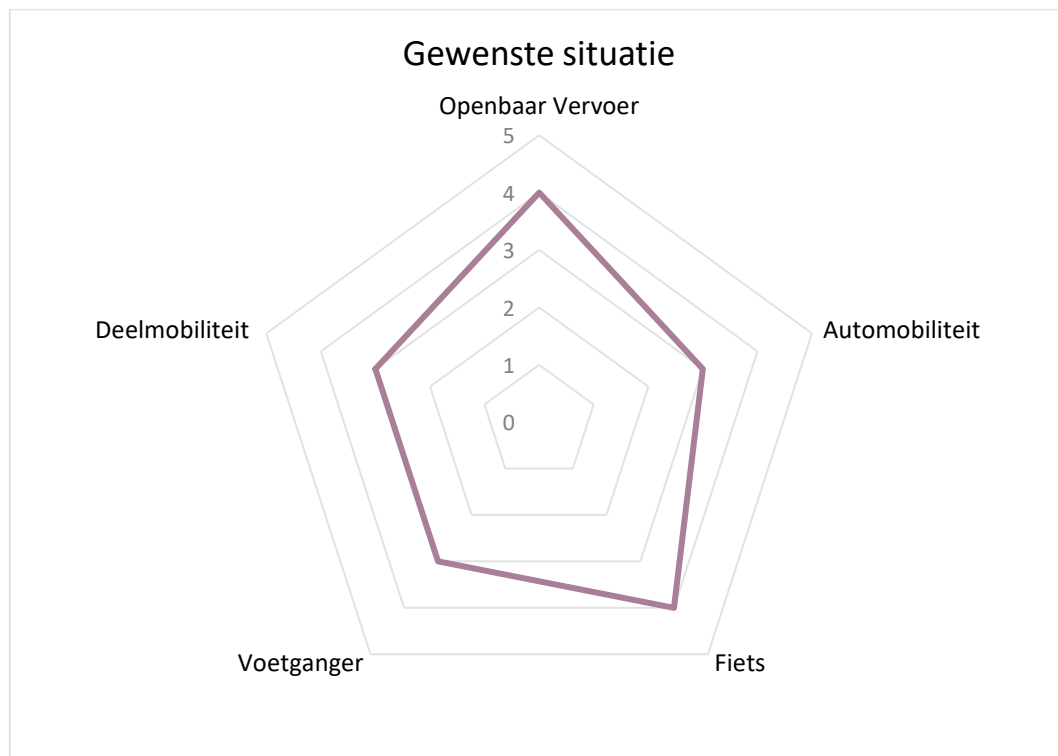
Een kantoorlocatie wordt goed ontsloten door de duurzame modaliteiten fiets, voet, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Door het relatief geringe ruimtebeslag van deze modaliteiten ontstaat ruimte voor groen en voorzieningen. Dit verbetert de ruimtelijke kwaliteit en maakt verblijven prettiger voor de gebruikers, zoals personeel en bezoekers. In het gebied is de voetganger prominent aanwezig. De omgeving moet uitnodigen tot lopen.

Het gebied ligt aan een doorgaande (snel)fietsroute, waardoor het goed bereikbaar is op de fiets. Bij de kantoren zijn ook goede voorzieningen aanwezig voor fietsers. Voor kantoorpersoneel wordt het zo aantrekkelijk gemaakt om de fiets te pakken, zowel op korte als middellange afstanden.

Het gebied is vanuit meerdere richtingen goed te bereiken met trein en/of bus, die met name in de spits hoogfrequent rijden. Vanaf de ov-haltes zijn deelfietsen andere micromobiliteiten aanwezig, wat de last mile verbetert en het bereik van het ov vergroot.

Werkgevers stimuleren het gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit onder hun werknemers. Deelmobiliteit vervult een rol in de zakelijke mobiliteit van bedrijven. Voor korte afstanden is de deelfiets of –step een optie, voor langere afstanden de deelauto. Hiermee kan een modal shift in het woon-werkverkeer worden gerealiseerd.

Auto bereikbaarheid blijft van belang voor de kantoorlocatie, maar de auto heeft geen prioriteit in de ruimtelijke inrichting van het gebied. De locatie is relatief gemakkelijk vanaf stroomwegen te bereiken met de auto, maar enige vertraging op piekmomenten wordt geaccepteerd. Parkeren gebeurt aan de randen of ondergronds en zo min mogelijk op straat.



3.3 Cultuurcluster

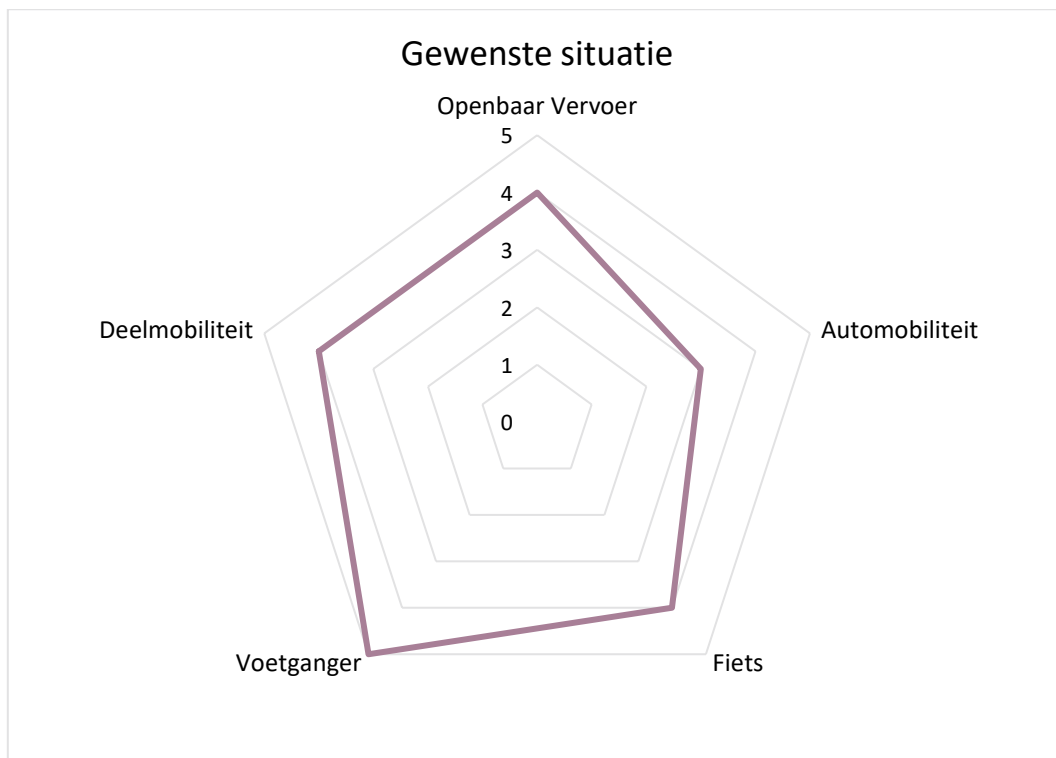
Een cultuurcluster bruist dag en nacht. Het is daarom van belang dat bezoekers gemakkelijk en veilig van en naar de locatie kunnen lopen en fietsen.

Er komen echter ook bezoekers van verder weg, bijvoorbeeld bij grootschalige evenementen of congressen. Deze bezoekers komen vooral met het openbaar vervoer. De bereikbaarheid van het ov is daarom goed en de looproutes naar de haltes zijn veilig en comfortabel. Omdat de activiteiten van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat kunnen doorgaan, rijdt het openbaar vervoer de gehele dag en ook laat nog in redelijke frequentie.

Deelfietsen en andere vormen van deelmobiliteit worden aangeboden bij de ov-haltes, zodat de last mile verbetert en het bereik van het openbaar vervoer groter is.

Een deel van de mensen blijft aangewezen op de auto. Ook in het kader van toegankelijkheid is bereikbaarheid via de weg belangrijk. Vanuit het gebied zijn de stroomwegen snel te bereiken. Binnen het gebied is zo min mogelijk autoverkeer.

De vraag naar parkeerplaatsen verschilt per activiteit of evenement. Dit vraagt om flexibel gebruik en uitwisseling van parkeerplaatsen. Er zijn één of meerdere grotere parkeerterreinen die voor meerdere functies worden gebruikt. Voorkeur voor parkeren op afstand of betaald parkeren. Er wordt ruim voorzien in oplaadmogelijkheden voor elektrische auto's.



Industriële clusters

3.4 Grootschalige productie (industrie, hogere milieucategorie)

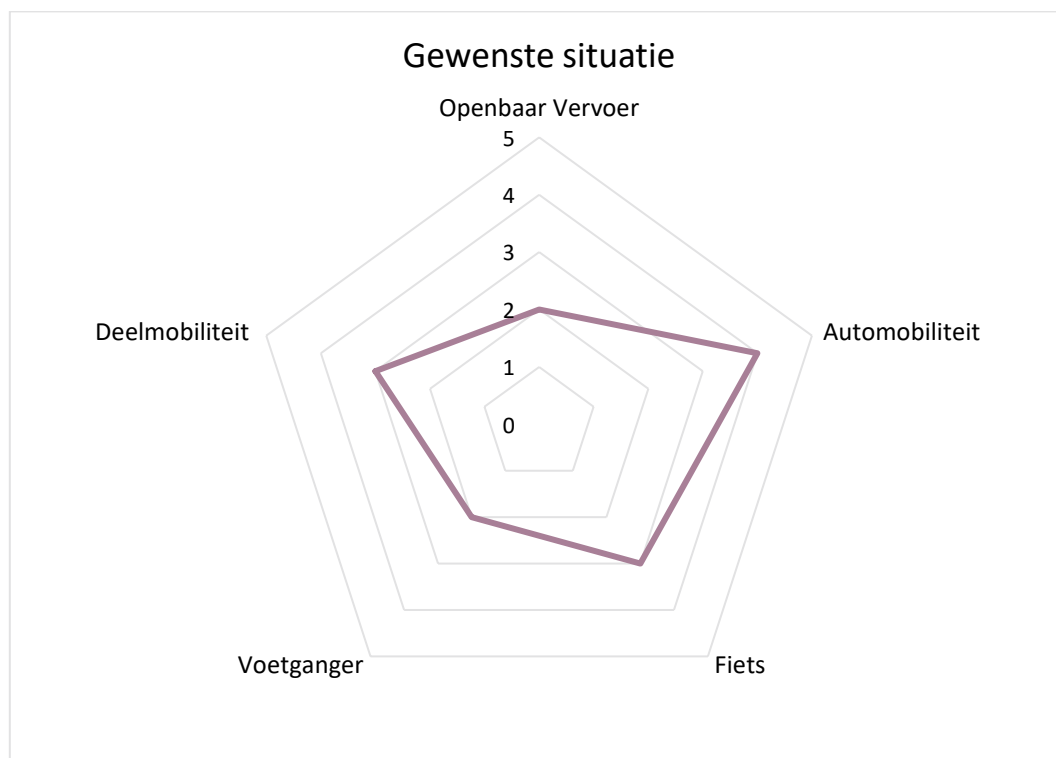
Voor de bedrijvigheid op deze locatie is goede bereikbaarheid over de weg van groot belang. Er is sprake van zowel goederenvervoer als personenvervoer. Een deel van de werknemers komt met de auto, soms ook op tijdstippen dat weinig alternatieven aantrekkelijk zijn.

Daarnaast komt een grote groep werknemers met de fiets, scooter of het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer verbindt de locatie met een ov-knooppunt in de regio. De dienstregeling is waar mogelijk afgestemd op de bedrijvigheid.

Bij de ov-haltes is bij voorkeur deelmobiliteit beschikbaar. Dit vergroot het bereik met het openbaar vervoer aanzienlijk en zorgt voor een betrouwbaar systeem. Wanneer de bus niet meer rijdt, kan met de (deel)fiets de dichtstbijzijnde ov-knoop worden bereikt.

In het gebied zijn zoveel mogelijk vrijliggende fietspaden aanwezig. Alle wegen die dit niet hebben, zijn veilig ingericht voor fietsers. Ook zijn er voldoende looproutes, die vooral het natransport van het openbaar vervoer bedienen. De routes zijn sociaal veilig en goed ingepast zodat ze uitnodigen tot het maken van een wandeling.

De bedrijven in het gebied werken samen waardoor mobiliteit op elkaar is afgestemd. Multimodaal vervoer van goederen draagt hieraan bij. Met een werkgeversbenadering wordt ingezet op duurzaam reisgedrag in het woon-werk en zakelijk verkeer. Carpoolen en thuiswerken wordt gestimuleerd, voor zakelijke verplaatsingen zijn deelauto's aanwezig en bij ploegdiensten kunnen pendelbusjes worden ingezet. Bij bestaande terreinen wordt gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen gestimuleerd, zodat beschikbare plekken beter worden benut. Bij nieuwe ontwikkelingen is geconcentreerd parkeren een interessante optie.



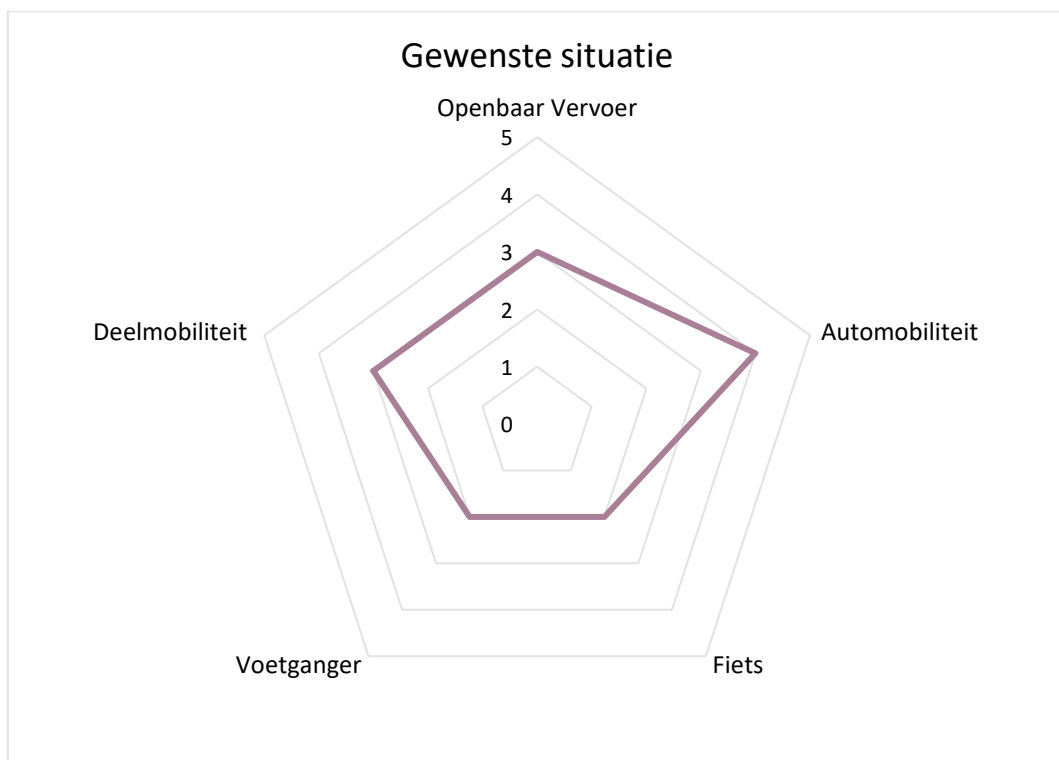
3.5 Grootschalige distributie (logistiek en groothandel)

Voor de bedrijfsactiviteiten is de bereikbaarheid via de weg van groot belang. De doorstroming op de toegangswegen wordt daarom geborgd. Vanuit de gebieden kan je snel naar stroomwegen in de omgeving. Bij voorkeur is er een directe aansluiting op de snelweg.

Om de bereikbaarheid via de weg te borgen, maar de uitbreiding van infrastructuur te minimaliseren, is de mobiliteit van de bedrijven zo effectief mogelijk georganiseerd. Multimodaal vervoer van goederen draagt hier aan bij. Bij bestaande terreinen wordt gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen gestimuleerd, zodat beschikbare plekken beter worden benut. Bij nieuwe ontwikkelingen is geconcentreerd parkeren een interessante optie.

Met behulp van de werkgeversbenadering zetten bedrijven in op elektrisch vervoer, carpoolen en deelmobiliteit voor zakelijke reizen.

Openbaar vervoer draagt bij aan de duurzame bereikbaarheid van de locatie. Door deelmobiliteit bij ov-haltes aan te bieden, wordt het bereik van het openbaar vervoer vergroot. Hoogwaardig openbaar vervoer is echter niet altijd haalbaar, waardoor ook teruggerepen kan worden op carpoolen of bedrijfsbusjes die tussen grotere openbaar vervoersknooppunten en het gebied rijden.



Bijzondere (kennis)clusters

3.6 Campus / interactiemilieu

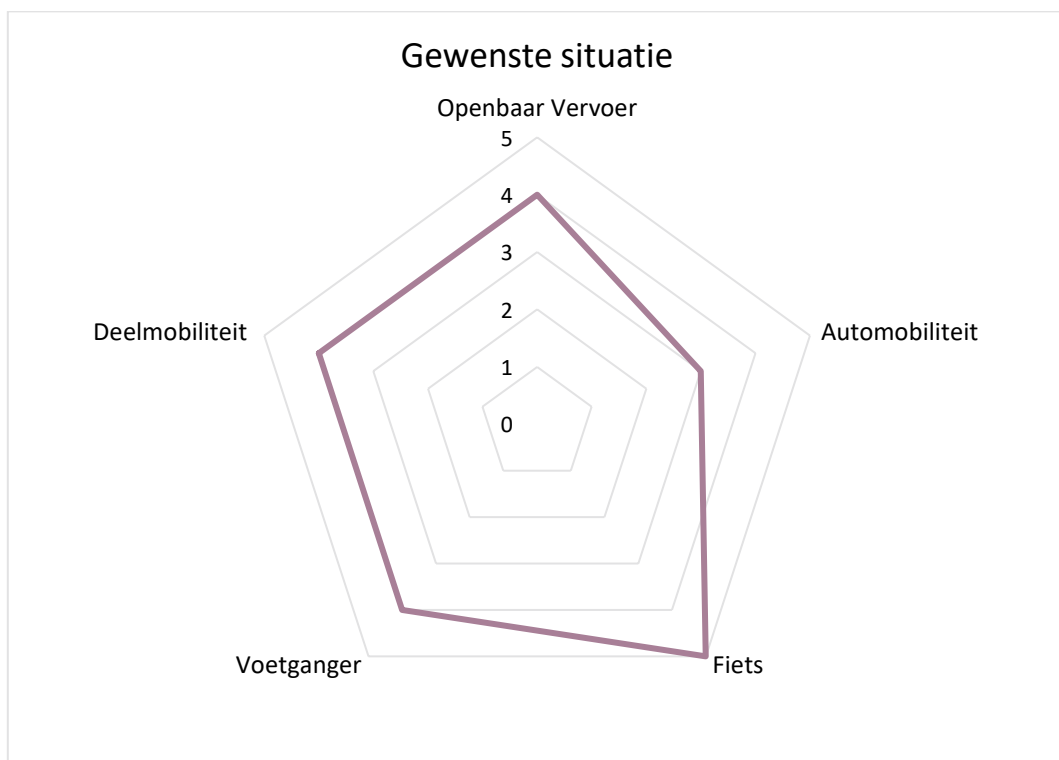
Een campus ontvangt meerdere doelgroepen, zoals werknemers, studenten en bezoekers. Onder het campuspersoneel bevinden zich werknemers uit de directe omgeving tot internationaal talent. Dit vereist mobiliteit op maat. De gewenste bereikbaarheid verschilt per campus. Dit is afhankelijk van de dominante sector(en) op de campus, de omgeving en de ruimtelijke structuur.

Een campus is doorgaans goed bereikbaar op korte en lange afstanden door de doorgaande fietsroutes die aansluiten op de campus. Het gemakkelijk kunnen stallen van de fiets nabij de locatie is een vereiste. Het openbaar vervoer biedt eveneens een bijdrage in bereikbaarheid op korte en lange afstanden. Frequent rijdende buslijnen met veilige en toegankelijke haltes vlakbij de campus zorgen ervoor dat de doelgroepen graag met het openbaar vervoer reizen.

Naast de mogelijkheden om de campus met de fiets en het openbaar vervoer te bereiken, wordt er flexibiliteit geboden door te voorzien in deelmobiliteit. Deelmobiliteit op de campus is met name een toevoeging voor het zakelijke verkeer, zoals werknemers.

Op de campus zelf ligt de nadruk op de voetganger. Door toegankelijke en aantrekkelijke voetgangersroutes kunnen campusgebouwen gemakkelijk worden bereikt.

Om de uiteenlopende doelgroepen te voorzien in mobiliteit op maat, speelt ook de auto een rol. Parkeren is geconcentreerd op een of meerdere plekken. Vanaf daar zijn de gebouwen te voet goed te bereiken over de toegankelijke en aantrekkelijke voetgangersroutes .



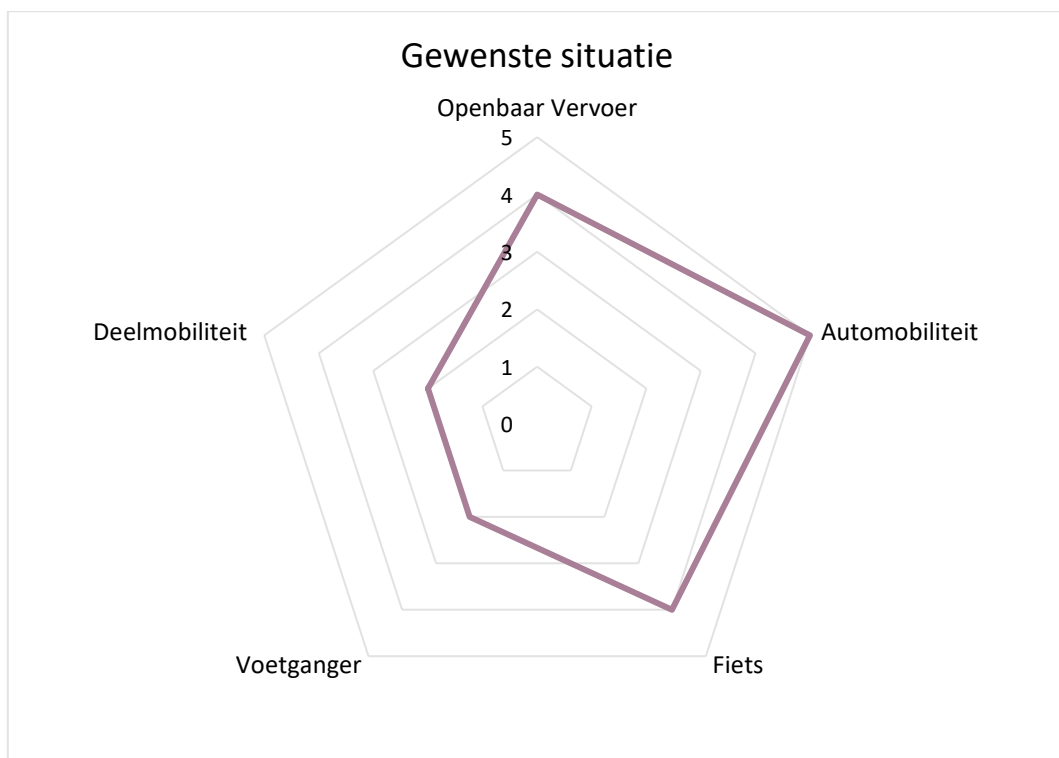
3.7 Gezondheidszorg

Een locatie met een cluster functies in de gezondheidszorg kent een groot verzorgingsgebied. Deze locatie moet daarom voor eenieder uitstekend bereikbaar en veilig toegankelijk zijn met alle modaliteiten.

De gezondheidszorg draait rond de klok. De bereikbaarheid sluit hierop aan, door frequent openbaar vervoer, waarmee patiënten, personeel en bezoekers zich in verschillende windrichtingen kunnen verplaatsen. De veilige en goed toegankelijke halte ligt op korte loopafstand van de bestemming. Tussen de halte en de ingang ligt een comfortabele looproute.

De locatie is aangesloten op doorgaande fietsroutes, welke zorgen voor een goede bereikbaarheid per fiets.

Daarnaast kent de locatie een goede autobereikbaarheid. De autobereikbaarheid vindt zijn basis in de centrale en goed toegankelijke parkeervoorzieningen, op comfortabele loopafstand van de ingang. Doordat de locatie voor alle modaliteiten goed bereikbaar is, biedt deelmobiliteit hier niet direct een toevoeging.



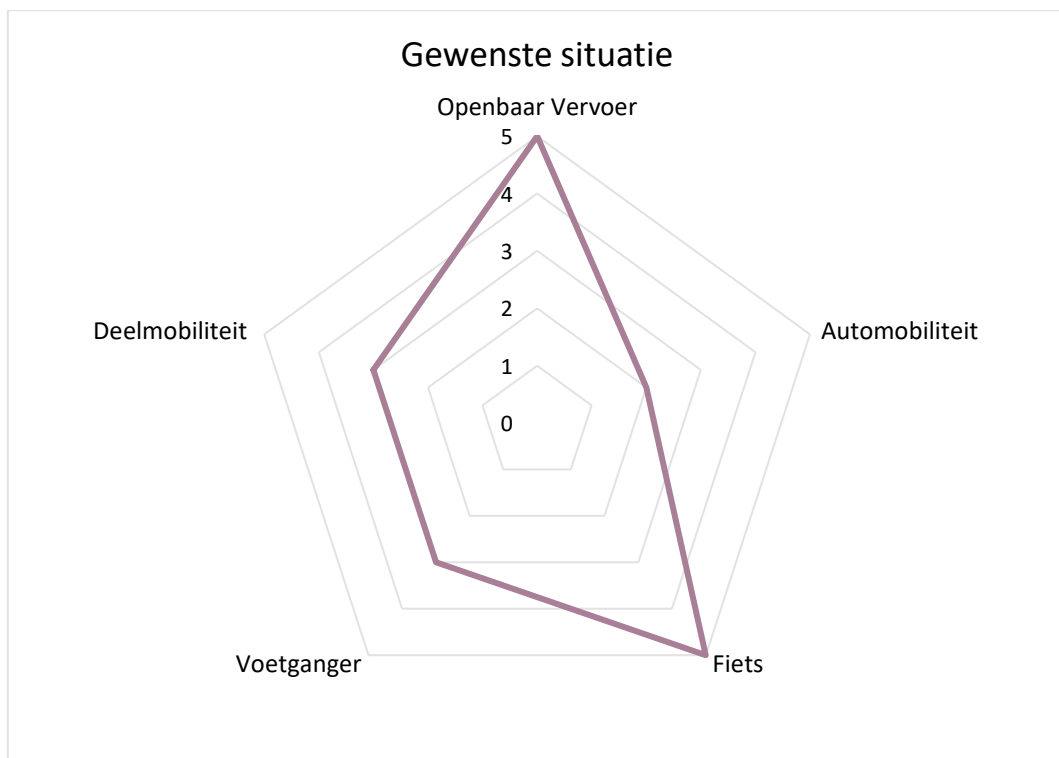
3.8 Onderwijs

De locatie is goed bereikbaar met de fiets. Doorgaande fietsroutes sluiten aan op deze locaties.

Doordat de locatie zich voornamelijk richt op vervolgonderwijs (MBO, HBO en WO) is het verzorgingsgebied relatief groot. De fietsroutes is zo ontworpen dat deze aantrekkelijk is voor verschillende type fietsers, zoals de elektrische fiets en speedpedelec. Vlakbij de bestemmingen zijn fietsenstallingen aanwezig en bij de instellingen zelf zijn douches aanwezig.

Het verzorgingsgebied van deze locaties is relatief groot, waardoor ook veel bezoekers de locatie niet met de fiets kunnen bereiken. De locaties zijn goed ontsloten met openbaar vervoer. Het bereik van het openbaar vervoer wordt vergroot door deelmobiliteit aan te bieden bij ov-haltes. Ook in het gebied zijn enkele locaties waar deelmobiliteit wordt aangeboden.

De auto is welkom in het gebied, maar wordt zoveel mogelijk geclusterd geparkeerd op enige afstand van de bestemming. Zo blijft er rondom de onderwijsinstellingen voldoende ruimte over voor groen, voetpaden en verblijfskwaliteit.



4 Analyse duurzame bereikbaarheid referentielocaties

In dit hoofdstuk komen alle referentielocaties van het onderzoek een voor een aan bod. Per referentielocatie worden eerst de locatiemarkers weergegeven in een factsheet. Als tweede wordt kort het gewenste duurzame bereikbaarheidsprofiel samengevat, passend bij het locatietype. Ten derde is de beoordeling van de duurzame bereikbaarheid van de locatie in de huidige situatie opgenomen. Dit is gedaan aan de hand van indicatoren, die per locatie kort worden toegelicht. Op basis hiervan is vervolgens de gap analyse beschreven, die tevens visueel is gepresenteerd met de radargrafieken. Tenslotte komen kansrijke maatregelen per locatie aan bod.

In een enkel geval valt de beoordeling van de huidige situatie hoger uit dan de gewenste situatie (zie bijvoorbeeld het aspect openbaar vervoer bij het centrum van 's-Hertogenbosch). Het is dan uiteraard niet de bedoeling dat er maatregelen genomen worden die de huidige situatie afschalen. De aandacht moet vooral uitgaan naar de bereikbaarheidsaspecten waar wel verbetering mogelijk is.

In de maatregelpakketten is aangegeven op welke termijn een maatregel kan worden uitgewerkt en is een inschatting gegeven van de kosteneffectiviteit. Daarbij zijn, zowel voor termijn als voor kosteneffectiviteit, classificaties opgesteld. De tabel hieronder geeft weer welke classificaties zijn gehanteerd.

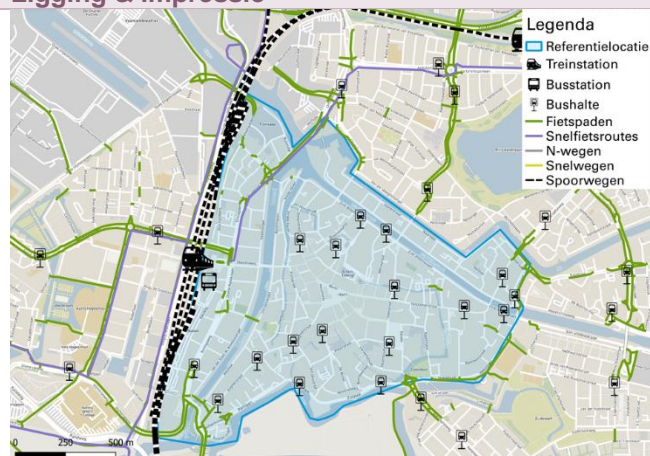
Termijn		Kosteneffectiviteit	
Korte termijn	Binnen twee jaar	+	acceptabele kosteneffectiviteit verhouding
Middellange termijn	Binnen vijf jaar	++	goede kosteneffectiviteit verhouding
Lange termijn	Binnen tien jaar	++	zeer goede kosteneffectiviteit verhouding

4.1 Centrum 's-Hertogenbosch (gemeente 's-Hertogenbosch)

4.1.1 Locatiekenmerken

Binnensteden of centrumgebieden van grotere dorpen en steden – Gemengd (binnen)stedelijk gebied

Ligging & impressie



Feiten & cijfers

	Banen	16.865
	Vestigingen	2.813
	Soort winkelgebied	Winkelkern
	Voorzieningenmix	o.a. musea, retail, restaurants, hotel, evenementenlocaties
	Verkooppunten	508
	Aantal m ² vvo	90.800
	Inwonerspotentieel - 15 fietsminuten	103.600
	Inwonerspotentieel - 30 fietsminuten	219.700
	Inwonerspotentieel - 15 autominuten	213.800
	Inwonerspotentieel - 30 autominuten	805.600
	Inwonerspotentieel - 45 minuten met OV	385.500

Beschrijving

Gebiedsomschrijving Centrum 's-Hertogenbosch is de grootste winkelkern in Noordoost Brabant en heeft een (boven)regionaal verzorgingsgebied. Het gebied is veelzijdig met een mix van voorzieningen (waaronder retail, detailhandel, horeca, cultuur). Het centrum van 's-Hertogenbosch heeft het grootste en meest diverse winkelaanbod van regio Noordoost Brabant.

Doelgroep(en)

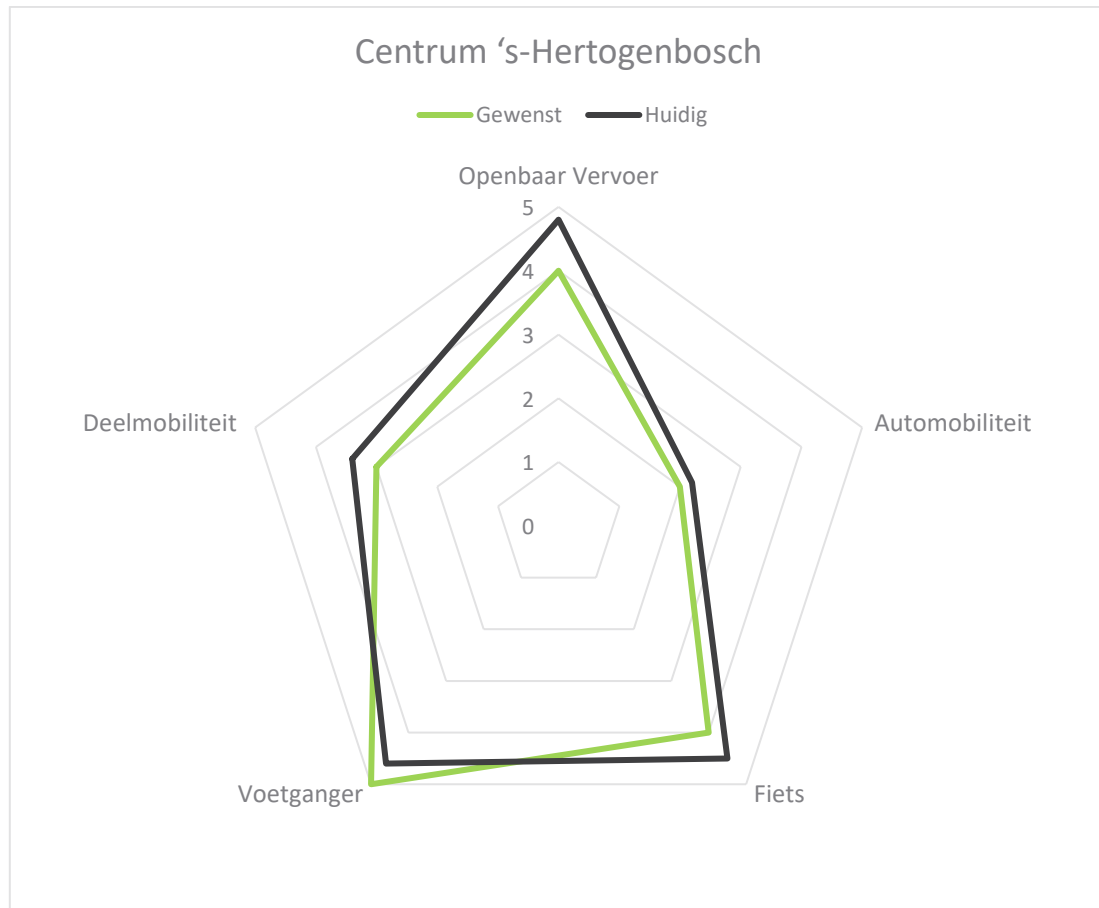
Bezoekers - Dagelijkse boodschappen	Onder het winkelend publiek in het centrum van 's-Hertogenbosch vallen, in mindere mate, bezoekers voor de dagelijkse boodschappen. Zo'n 3% van het aantal banen in het centrumgebied wordt vervuld in supermarkten en warenhuizen met een algemeen assortiment. De grootste supermarkt in het gebied, naar het aantal werknemers, is de Albert Heijn. Verder zijn ook onder andere de supermarkten Jumbo City, AH op het station en A&M supermarkt aanwezig (Bron: LISA, 2020).
Bezoekers - Luxe, Mode en overige artikelen	Het centrum van 's-Hertogenbosch is ook een winkelcentrum voor luxe goederen, kleding en andere artikelen buiten algemene boodschappen. Het gaat hier om ruim 2.000 vestigingen. Dit varieert van kleine boutiques tot grotere ketens (o.a. H&M, C&A, Zara, New Yorker) (Bron: LISA, 2020).
Bezoekers - Horeca en recreatie	's-Hertogenbosch heeft in het centrumgebied ook verschillende horecagelegenheden, goed voor ongeveer 15% van het aantal banen in het gebied. Denk aan het Golden Tulip Hotel Central, Picasso Restaurant en McDonalds. Evenals horeca- voorzieningen zijn er ook verschillende recreatieve en culturele voorzieningen in het gebied. Denk aan het

	Museumkwartier met Het Noordbrabants Museum, Design Museum 's-Hertogenbosch, Paleistuin en Willem Twee toonzaal (Bron: LISA, 2020).
Ruimtelijke ontwikkelrichting(en)	
Visie gemeente (streefbeeld)	<ul style="list-style-type: none"> • Uitgangspunt is dat het centrum groener en autolouwer wordt naar de toekomst toe. De binnenstadsring zal weer onderdeel worden van de binnenstad met ruimte voor bestemmingsverkeer. Het verkeer mag straks maximaal 30 km/u rijden (Bron: Website 's-Hertogenbosch projecten Binnenstadsring). • Gepland staan verschillende binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen in het centrum van 's-Hertogenbosch. Onder andere de herontwikkeling van de voormalige KPN telefooncentrale (Amadeiro). Dit omvat een realisatie van 62 sociale huurwoningen, 158 middensegmentwoningen en vrije sector huurwoningen in de stijlen uit de Bossche binnenstad (Bron: Website Boelensdegruyter). • Verder wordt op het oude ziekenhuisterrein (Groot Ziekengasthuis) het Gastkwartier gerealiseerd. Hier wordt een gemengd gebied met woon- en werkfuncties gerealiseerd (Bron: Website Gasthuiskwartier). • Ook maakt de ontwikkeling van de Bossche Stadsdelta (Tramkade) onderdeel uit van (Bron: Website 's-Hertogenbosch projecten Spoorzone).

4.1.2 Gewenst duurzaam bereikbaarheidsprofiel

Binnensteden of centrumgebieden van grotere dorpen en steden – Gemengd (binnen)stedelijk gebied

- Voetganger centraal, verplaatst zich vrij en veilig door hele gebied.
- Goede fietsbereikbaarheid: comfortabele routes en diverse typen stallingen.
- Het openbaar vervoer is ondersteunend en voor sommige doelgroepen onmisbaar.
- Deelauto's met name kansrijk onder bewoners, als vervanger van de privéauto.
- Auto gefaciliteerd tot aan de rand van het gebied.



4.1.3 Analyse duurzame bereikbaarheid huidige situatie

Openbaar vervoer (score 4,8)

Centrum 's-Hertogenbosch scoort op aanwezigheid station 's-Hertogenbosch: IC (ca. 16 per/uur), sprinter (ca. 8 per/uur), HOV en busverbindingen (ca. 60 per/uur). P+R

Auto (score: 2,2)

Centrum 's-Hertogenbosch scoort op aanwezigheid A2, A59, A65, N279. De omliggende A- en N-wegen zijn niet binnen 5 minuten bereikbaar vanaf het centrum, het aantal snelwegafslagen binnen 5 minuten is 0. Er zijn ca. 1,1 laadpalen / per netto ha aanwezig.

Fiets (4,5)

Centrum 's-Hertogenbosch scoort hoog op het werknemerspotentieel, hoog op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min., er is sprake van drie snelfietsroutes in de nabijheid: respectievelijk gerealiseerd, in planvorming en in de realisatiefase ('s-Hertogenbosch – Oss, Zaltbommel – 's-Hertogenbosch en Waalwijk- 's-Hertogenbosch). Er is sprake van meerdere openbare fietsenstallingen.

Deelmobilititeit (score: 3,4)

Centrum 's-Hertogenbosch scoort op de aanwezigheid van de OV-fiets bij het station 's-Hertogenbosch. Binnen het centrumgebied is sprake van deelmobilitieitsconcepten in de vorm van deelauto's en deelscooters.

Voetganger (score: 4,2)

Centrum 's-Hertogenbosch scoort hoog op het werknemerspotentieel en de aanwezige voorzieningen binnen 5 minuten.

4.1.4 Gap analyse en maatregelpakket

De bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers is al vrijwel op niveau. Er wordt al gewerkt aan meer openbare fietsenstallingen op strategische locaties.

Het openbaar vervoer aanbod is van hoge kwaliteit, met name door de aanwezigheid van het IC station. Automobilititeit en deelmobilititeit scoren goed ten opzichte van het gewenste profiel. Mogelijk kan het centrum van 's-Hertogenbosch verder **autoluw** worden gemaakt en kan de bereikbaarheid op **de last mile tussen de P+R-locaties en het centrum** verder verbeterd worden door meer flexibele opties aan te bieden.

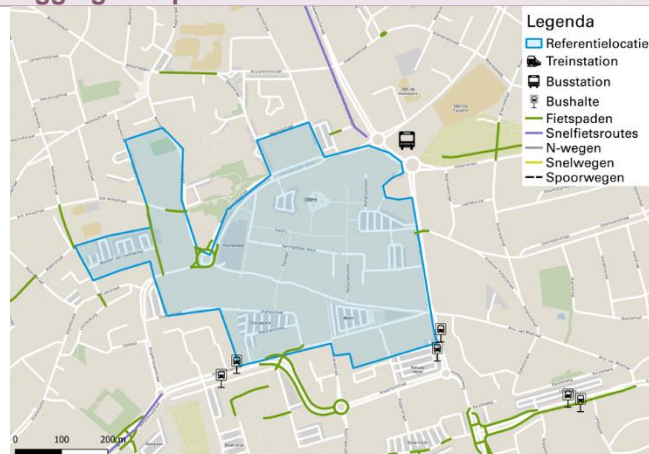
Omschrijving maatregel	Beoogd resultaat	Doelstelling	Termijn	Kosten-effectiviteit
Autoluw maken van het centrum	Verbeteren verblijfskwaliteit voetgangers en fietsers	Starten beleidsplannen verdergaande autoluwe binnenstad	MLT / LT	+
Verbeteren last mile P+R-locaties met deelmobilititeit	Verbeteren duurzame bereikbaarheid automobilititeit	Aanbod deelmobilititeit, zoals deelfietsen, bij de P+R-locaties verruimen, voor meer flexibele reisopties naar de binnenstad.	KT	++

4.2 Centrum Uden (gemeente Uden)

4.2.1 Locatiekenmerken

Binnensteden of centrumgebieden van grotere dorpen en steden – Gemengd (binnen)stedelijk gebied

Ligging & impressie



Feiten & cijfers

	Banen	2.238
	Vestigingen	300
	Soort winkelgebied	Winkelkern
	Voorzieningenmix	o.a. theater, retail, restaurants, zwembad, escape room
	Verkooppunten	182
	Aantal m ² vvo	61.200
	Inwonerspotentieel - 15 fietsminuten	41.600
	Inwonerspotentieel - 30 fietsminuten	97.100
	Inwonerspotentieel - 15 autominuten	107.500
	Inwonerspotentieel - 30 autominuten	784.000
	Inwonerspotentieel - 45 minuten met OV	225.700

Beschrijving

Gebiedsomschrijving	Het centrum van Uden heeft het profiel van een winkelkern met een (sub)regionaal verzorgingsgebied. Het gebied bevat een variëteit aan functies. Uit ondernemersonderzoek van bureau MAGIS blijkt dat zo'n 65% van de omzet van buiten de kern Uden komt (Bron: Centrumvisie gemeente Uden, 2021).
----------------------------	--

Doelgroep(en)

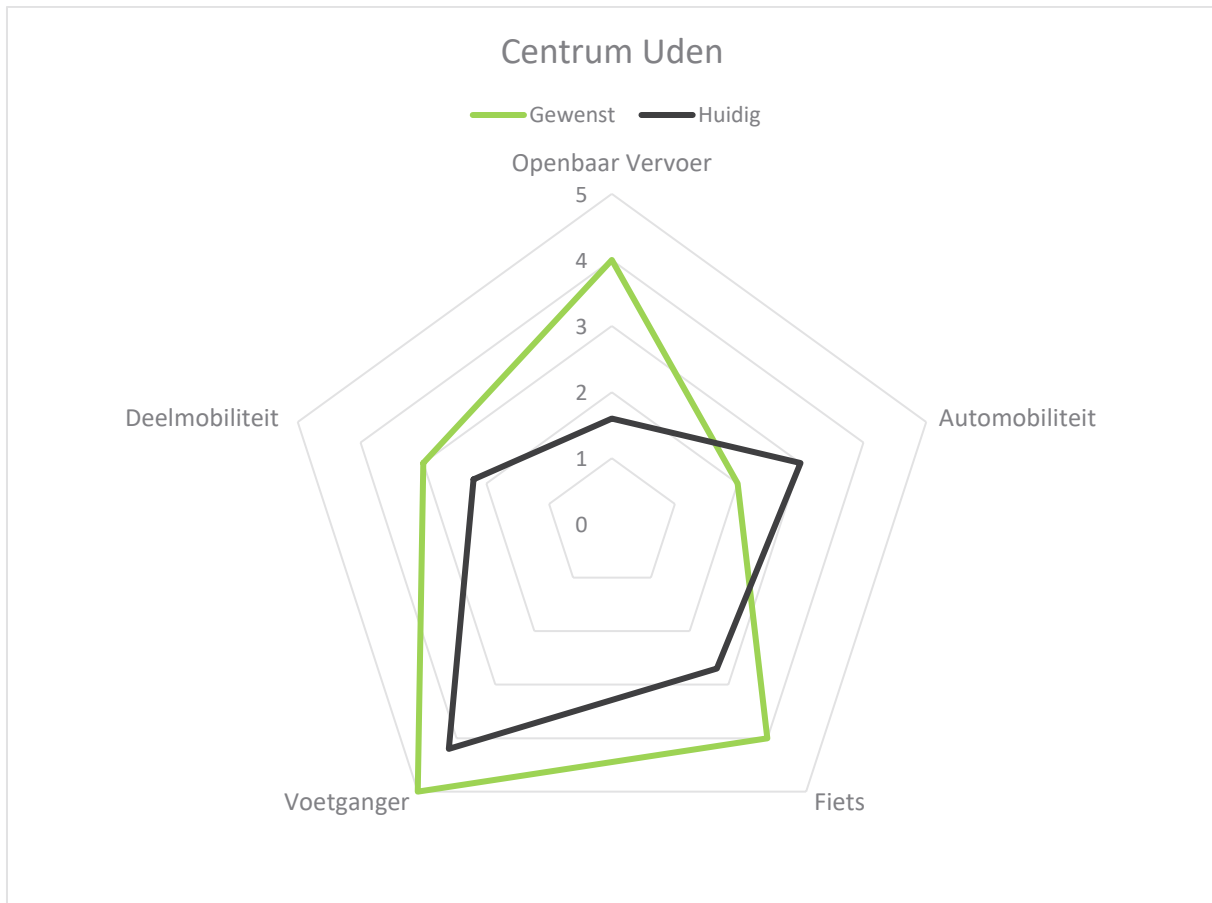
Bezoekers - Dagelijkse boodschappen	Onder het winkelend publiek in het centrum van Uden vallen bezoekers voor de dagelijkse boodschappen. Zo wordt 12% van het aantal banen in het centrumgebied vervuld in supermarkten en warenhuizen met een algemeen assortiment. De grootste supermarkt in het gebied, naar het aantal werknemers, is de Albert Heijn. Verder zijn ook de supermarkten Lidl, Aldi, Tres Bien en Irem Market aanwezig (Bron: LISA, 2020).
Bezoekers - Luxe, Mode en overige artikelen	Ook doet het centrum van Uden dienst als winkelcentrum voor onder andere luxe goederen, kleding en andere artikelen buiten algemene boodschappen. Het gaat hier om ruim 120 vestigingen wat een groot deel van de werkgelegenheid in het centrumgebied bepaald (36%). De grootste keten naar werkgelegenheid is Modewarenhuis Hout-Box by Berden (Bron: LISA, 2020). Het is een multifunctioneel warenhuis met meer dan 400 merken met chocolaterie Visser en het restaurant Brasserie De Conversatie (Bron: Website Berden Fasion).
Bezoekers - Horeca en recreatie	Centrum Uden heeft ook verschillende horecagelegenheden, goed voor zo'n 18% van het aantal banen in het gebied. Denk aan Hotel Brasserie Verhoeven, Brasserie de Conversatie en De Eetkamer. Ook zijn in het gebied voorzieningen als Centrum

	Kunstzinnige Vorming Uden (cultuur, recreatie en onderwijs), de Bibliotheek (cultuur) en Zwembad Drie Essen (openbaar zwembad, sport). (Bron: LISA, 2020).
Ruimtelijke ontwikkelrichting(en)	
Visie gemeente (streefbeeld)	<ul style="list-style-type: none"> • Visie van de gemeente voor het centrum van Uden is een toekomstbestendig centrum. Uitgangspunten hiervoor zijn: economisch vitaal, groen, levendig (en het heeft betekenis), toegankelijk, en tot slot herkenbaar en onderscheidend. Een verandering wordt ingezet van een centrum waar de auto actief is naar een centrum waar lopen en fietsen centraal staat (Bron: Centrumvisie gemeente Uden, 2021). • Verschillende woningbouwontwikkelingen op de locatie: vooral rondom het busstation aan de Leeuweriksweg, Kastanjeweg-Oost, PTT-locatie (25 appartementen) en Mondriaanplein (38 appartementen). Ook is een reconstructie van de Violierstraat gepland (Bron: Gemeente Uden).

4.2.2 Gewenst duurzaam bereikbaarheidsprofiel

Binnensteden of centrumgebieden van grotere dorpen en steden – Gemengd (binnen)stedelijk gebied

- Voetganger centraal, verplaatst zich vrij en veilig door hele gebied.
- Goede fietsbereikbaarheid: comfortabele routes en diverse typen stallingen.
- Het openbaar vervoer is ondersteunend en voor sommige doelgroepen onmisbaar.
- Deelauto's met name kansrijk onder bewoners, als vervanger van de privéauto.
- Auto gefaciliteerd tot aan de rand van het gebied.



4.2.3 Analyse duurzame bereikbaarheid huidige situatie

Openbaar Vervoer (score: 1,6)

Centrum Uden scoort op aanwezigheid busstation, HOV-verbindingen (ca. 14 per uur) en busverbindingen (ca. 10 per uur).

Auto (score: 3,0)

Centrum Uden scoort op aanwezigheid N264 en aanwezigheid A50. Er zijn ca. 1,6 laadpalen / per netto ha beschikbaar binnen het gebied (zowel openbaar als met restricties).

Fiets (2,7)

Centrum Uden scoort gemiddeld op het werknemerspotentieel en hoog op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min. Er is een openbare fietsenstalling.

Voetganger (score: 4,2)

Centrum Uden scoort hoog op het werknemerspotentieel en de aanwezige voorzieningen binnen 5 minuten.

Deelmobilititeit (score: 2,2)

Centrum Uden scoort op de aanwezigheid van de OV-fiets. Binnen het centrumgebied is geen sprake van deelmobiliteitsconcepten in de vorm van deelauto's of deelscooters.

4.2.4 Gap analyse en maatregelpakket

Autobereikbaarheid van het centrum voldoet ruimschoots aan het gewenste profiel. Dit is vanwege het relatief grote verzorgingsgebied van Uden ook van belang.

Bij de overige vier vervoersmiddelen is ruimte voor verbetering, met name voor fiets en openbaar vervoer. Er zijn diverse HOV-verbindingen, maar de frequentie en reistijd kunnen beter, zo ook de **voorzieningen op het busstation**. Fietsinfrastructuur wordt al verbeterd door de aanleg van snelfietsroutes vanuit het centrum van Uden naar Veghel en Nistelrode. Daarnaast zijn betere fietsroutes naar het centrum vanuit de wijken wenselijk. In het centrum verdient een **extra fietsenstalling** aandacht, bij voorkeur beheerd. Verder kunnen de **looproutes naar het centrum aantrekkelijker en veiliger** worden gemaakt. Het aanbod van deelmobiliteit is gering en verspreid. Het **realiseren van 1 of 2 mobiliteitshubs** kan het aanbod van deelmobiliteit en de bereikbaarheid van openbaar vervoer verbeteren.

Omschrijving maatregel	Beoogd resultaat	Doelstelling	Termijn	Kosten-effectiviteit
Verbeteren fietsroutes vanuit de wijken naar het centrum	Faciliteren van fietsers	Verkenning naar maatregelen om fietsrouten netwerk te verbeteren	MLT	++
Realisatie extra bewaakte fietsenstalling aan de zuidwestzijde van het centrum	Voldoende en veilige stallingscapaciteit in het centrumgebied; een evenwichtige verdeling van de stallingscapaciteit in het centrumgebied	Toevoeging van een extra bewaakte stalling aan de zuidwestzijde in uiterlijk 2023	KT/MLT	+++
Kwaliteit HOV-verbindingen verhogen	Frequenter en sneller ov van Uden naar omliggende steden	10-minuten frequentie op de HOV-verbindingen bij nieuwe concessie in 2024	MLT	+
Aanbod deelauto's uitbreiden op openbare parkeervoorzieningen	Alternatief bieden voor eigen autobezit van bewoners centrumgebied	Actief gemeentelijk beleid ontwikkelen in 2022 om deelmobiliteit te faciliteren; uitvoering door marktpartijen.	KT	n.v.t. (markt)
Uitbreiden aantal oplaadpunten	Faciliteren en stimuleren groei aantal elektrische auto's	25% van de parkeerplaatsen is voorzien van een oplaadpunt in 2030	KT/MLT	++
Realisatie mobiliteitshub	Verbeteren ov-bereikbaarheid; stimuleren deelmobiliteit	Haalbaarheidsonderzoek naar introductie van mobiliteitshub(s) in 2022	KT	+
Verbeteren bestaande looproutes naar centrum	Aantrekkelijke en veilige looproutes	Verbeteren looproutes nadrukkelijker inpassen bij herontwikkeling centrum	KT/MLT	++

4.3 Paleiskwartier (gemeente 's-Hertogenbosch)

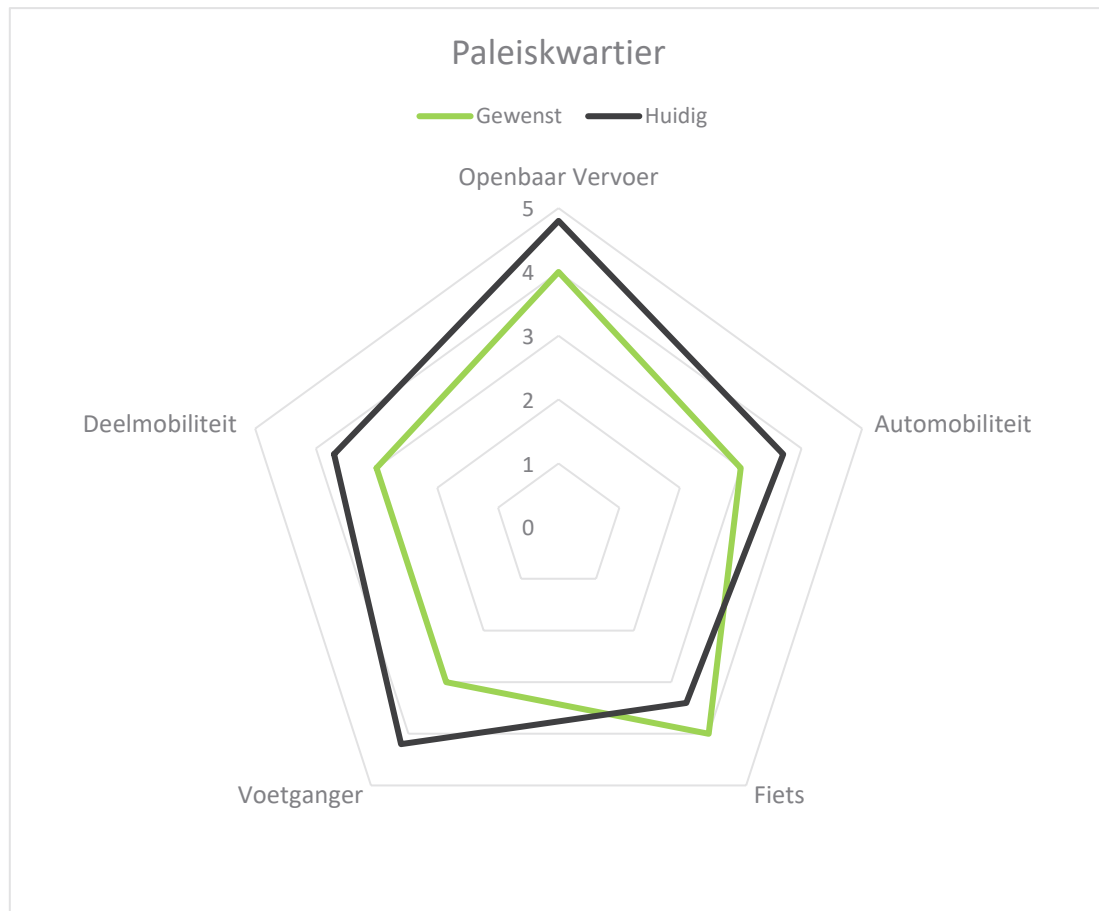
4.3.1 Locatiekenmerken

Kantoorlocaties		
Ligging & impressie		
Feiten & cijfers		
	Banen	10.176
	Vestigingen	353
	Voorzieningen	o.a. horeca, cultuur/recreatie en onderwijs
	Kantorenvoorraad (m ² gebruiksopp.)	224.500
	Inwonerspotentieel - 15 fietsminuten	98.000
	Inwonerspotentieel - 30 fietsminuten	216.400
	Inwonerspotentieel - 15 autominuten	264.400
	Inwonerspotentieel - 30 autominuten	1.181.600
	Inwonerspotentieel - 45 minuten met OV	416.300
Beschrijving		
Gebiedsomschrijving	Het Stationsgebied / Paleiskwartier (hierna: Paleiskwartier) is een belangrijke kantoorlocatie in 's-Hertogenbosch. Het vormt de stadsentree voor reizigers met het openbaar vervoer. Het Paleiskwartier is een binnenstedelijke kantoorlocatie op een OV-knooppuntlocatie en gelegen in een gemengd gebied met andere functies (nabij), zoals onderwijs en zorg.	
Doelgroep(en)		
Dienstverlening	Op het Paleiskwartier zien we vooral hoogwaardige kantoorgebruik terug, zowel kleinschalig als (middel)groot. Met mogelijkheid voor single tenant eindgebruikers. Er zijn vooral (hoofd)kantoren van zakelijke en financiële dienstverleners, non-profit organisaties en instellingen, de high-end kantoorgebruikers. Onder andere: Essent, Enexis, Van Lanschot Bankiers, Ricoh (alle > 700 banen) (Bron: LISA, 2020).	
Openbaar bestuur	Verder zijn er verschillende gebruikers van kantoren voor openbaar bestuur in het gebied, goed voor 16% van het aantal banen op de kantoorlocatie. Denk aan het Gerechtshof 's-Hertogenbosch (> 900 banen) en IND kantoor 'De Magistraat' (> 400 banen) (Bron: LISA, 2020).	
Ruimtelijke ontwikkelrichting(en)		
Visie gemeente (streefbeeld)	<ul style="list-style-type: none"> Verschillende ontwikkelingen in het gebied zoals de opening van het Marriott-hotel de ontwikkelingen betreffende Palazzo, met de functies wonen en commercieel. Het programma bevat zo'n 240 appartementen met commerciële en horeca voorzieningen op de begaande grond. Verder vindt ook de realisatie van Terrazzo plaats: 117 studio's, appartementen en stadswoningen (Bron: Website Paleiskwartier). 	

4.3.2 Gewenst duurzaam bereikbaarheidsprofiel

Kantoorlocaties – Gemengd (binnen) stedelijk

- Omgeving moet uitnodigen tot lopen; voetgangers prominent aanwezig.
- Ligt aan goede, snelle fietsroute(s) en voorzieningen voor fietsers aanwezig.
- Goede ov-bereikbaarheid vanuit meerdere richtingen, deelmobiliteit voor de last-mile.
- Gebruik van ov en deelmobiliteit gestimuleerd door werkgevers voor zakelijke mobiliteit.
- Auto bereikbaarheid van belang, maar geen prioriteit in inrichting gebied.



4.3.3 Analyse duurzame bereikbaarheid huidige situatie

Openbaar vervoer (score 4,8)

Paleiskwartier scoort op aanwezigheid station 's-Hertogenbosch: IC (ca. 16 per/uur), sprinter (ca. 8 per/uur) en busverbindingen (ca. 60 per/uur).

Auto (score: 3,7)

Paleiskwartier scoort op aanwezigheid A2, A59, A65, N279. De A65 is binnen 5 minuten te bereiken. Er zijn ca. 7,5 laadpalen / per netto ha aanwezig.

Fiets (score: 3,4)

Paleiskwartier scoort gemiddeld op het werknemerspotentieel, hoog op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min., er is sprake van drie snelfietsroutes in de nabijheid: respectievelijk gerealiseerd, in planvorming en in de realisatiefase ('s-Hertogenbosch – Oss, Zaltbommel – 's-Hertogenbosch en Waalwijk- 's-Hertogenbosch). Er is sprake van een openbare fietsenstalling.

Voetganger (score: 4,2)

Paleiskwartier scoort hoog op het werknemerspotentieel en de aanwezige voorzieningen binnen 5 minuten.

Deelmobiliteit (score: 3,7)

Paleiskwartier scoort op de aanwezigheid van de OV-fiets bij het station 's-Hertogenbosch. Binnen het Paleiskwartier is sprake van deelmobiliteitsconcepten in de vorm van deelauto's en deelscooters.

4.3.4 Gap analyse en maatregelpakket

Het Paleiskwartier scoort in de huidige situatie al erg goed het openbaar vervoer. Ook voor de voetganger is de bereikbaarheid goed, hoewel een aantal maatregelen nog voor verbetering kunnen zorgen. Het gaat met name om **veilige en goed herkenbare looproutes**.

De voorzieningen voor fiets en deelmobiliteit kunnen iets worden opgewaardeerd. Er wordt al gewerkt aan meer ruimte voor de fiets bij de inrichting van de openbare ruimte en openbare fietsenstallingen.

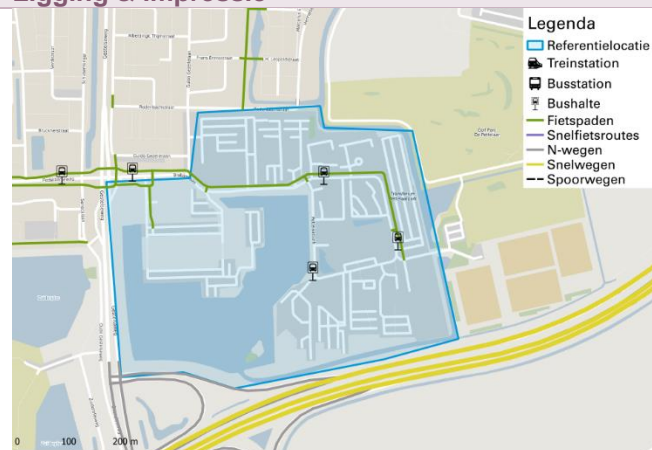

Aantakken van de locatie op **doorgaande fietsroutes** verdient aandacht. Deelmobiliteit kan profiteren van **mobilitieithubs** of **geofencing** waardoor de herkenbaarheid en vindbaarheid beter wordt.

Automobiliteit scoort bovenmatig goed. Het is wenselijk de **openbare ruimte meer autoluw in te richten**, onder meer door aanscherping van de parkeernormen. Met de **werkgeversbenadering** kunnen bedrijven samenwerken om hun parkeerterreinen te delen, carpoolen en fietsen te stimuleren en deelauto's aan te bieden.

Omschrijving maatregel	Beoogd resultaat	Doelstelling	Termijn	Kosten-effectiviteit
Verbeteren looproutes	Faciliteren van voetgangers	Betere en goed herkenbare looproutes, name tussen locatie en station.	MLT	++
Aantakken op doorgaande fietsroutes	Faciliteren van fietsers	Er lopen twee doorfietsroutes door het gebied heen. De aansluiting verbeteren van de overige straten op de doorfietsroutes bij herontwikkeling van deze straten.	MLT	++
Ontwikkelen mobiliteithubs / geofencing	Duurzame mobiliteit effectief aanbieden	Locatiestudie starten naar kansrijke locaties voor mobiliteithubs en samen met de werkgevers optrekken om deze ook voor zakelijk gebruik te laten gebruiken.	MLT	+
Autoluwe inrichting openbare ruimte	Efficiënt gebruik openbare ruimte	Uitwerken plan voor maatregelen autoluw gebied	MLT	++
Werkgeversbenadering	Duurzame mobiliteit onder werknemers stimuleren	Aan de hand van de Brabantse Mobiliteit Index maatregelen uitwerken	KT	++

4.4 Pettelaarpark (gemeente 's-Hertogenbosch)

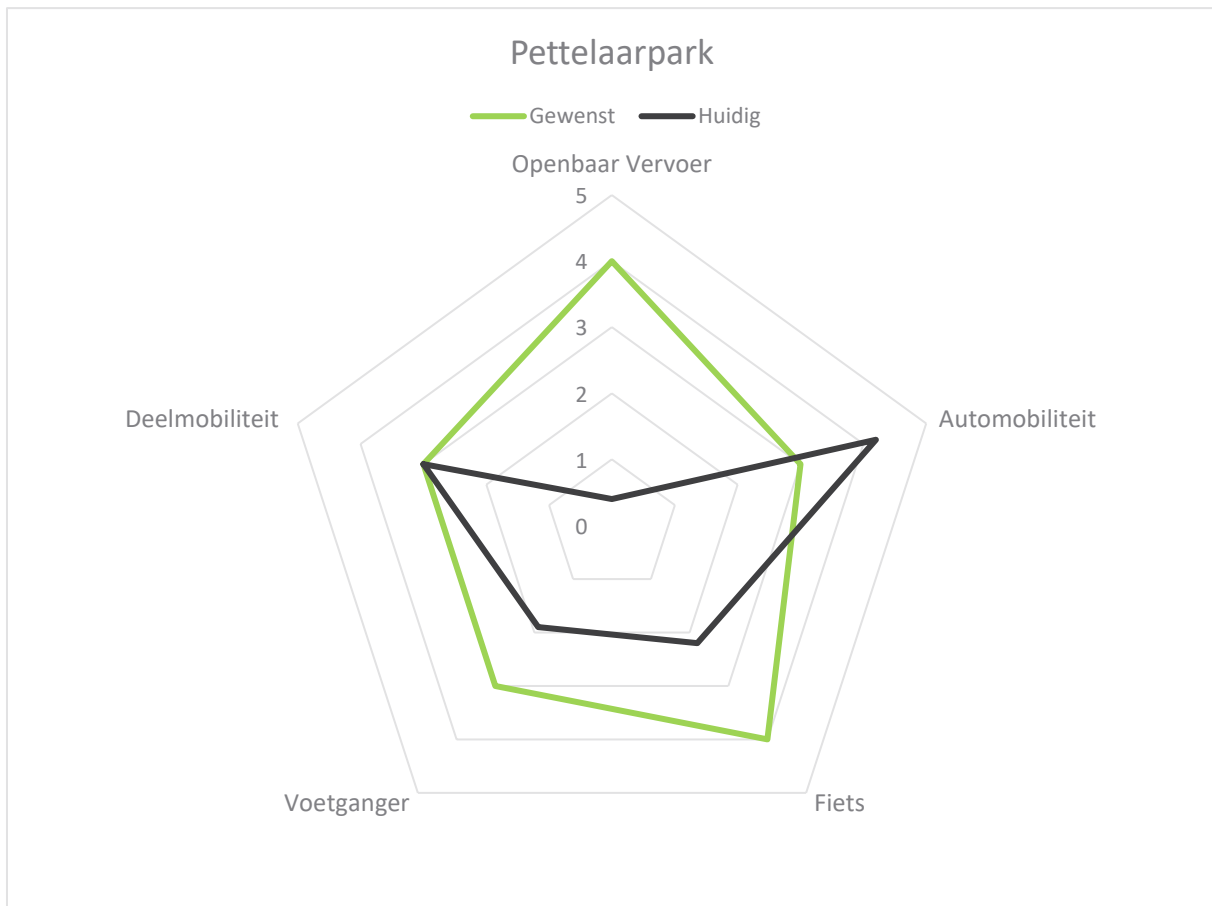
4.4.1 Locatiekenmerken

Kantoorlocaties		
Ligging & impressie		
		<p>Legenda</p> <ul style="list-style-type: none"> ▭ Referentielocatie Treinstation Busstation Bushalte Fietspaden Snelfietsroutes N-wegen Snelwegen Spoorwegen
Feiten & cijfers		
	Banen	4.971
	Vestigingen	60
	Voorzieningen	o.a. recreatie, overheid en sport
	Kantorenvoorraad (m ² gebruiksopp.)	122.700
	Inwonerspotentieel - 15 fietsminuten	70.200
	Inwonerspotentieel - 30 fietsminuten	200.900
	Inwonerspotentieel - 15 autominuten	284.500
	Inwonerspotentieel - 30 autominuten	1.260.000
	Inwonerspotentieel - 45 minuten met OV	146.960
Beschrijving		
Gebiedsomschrijving	Pettelaarpark is een kantoorlocatie gelegen langs de A2 en kent zichtlocaties in het zuidelijk deel. Pettelaarpark kenmerkt zich door de aanwezigheid van veel groen en blauw en een wijds opzet. Verschillende overheidsdiensten zijn gevestigd op Pettelaarpark zoals het Provinciaal Bestuur (Noord-Brabant) en het Waterschap (Aa en Maas). Op de locatie is een ondernemersvereniging actief (Bron: Gemeente 's-Hertogenbosch).	
Doelgroep(en)		
Dienstverlening	Op Pettelaarpark zien we vooral hoogwaardige kantoorgebruikers terug, zowel kleinschalig als (middel)groot. Het gaat met name over single tenant eindgebruikers. Er zijn vooral (hoofd)kantoren van zakelijke en financiële dienstverleners aanwezig, evenals bedrijven uit de sector 'Informatie en communicatie'. Canon Nederland heeft met meer dan 1.100 banen samen met het Provinciehuis (zie hieronder) de meeste banen in het gebied. Andere grotere bedrijven (> 300 banen) op Pettelaarpark zijn SNS Bank, Ctac (IT consultancy) en Pink Roccade (ICT) (Bron: LISA, 2020).	
Openbaar bestuur	Een groot deel van het aantal banen is in de sector openbaar bestuur (circa 35%). Het provinciehuis van Noord-Brabant (> 1.300 banen) en het Waterschap Aa en Maas (> 300 banen) zijn grote spelers die op Pettelaarpark zijn gevestigd (Bron: LISA, 2020).	
Ruimtelijke ontwikkelrichting(en)		
Visie gemeente (streefbeeld)	<ul style="list-style-type: none"> • Er zijn geen substantiële ontwikkelingen gepland op Pettelaarpark (Bron: Gemeente 's-Hertogenbosch). 	

4.4.2 Gewenst duurzaam bereikbaarheidsprofiel

Kantoorlocaties – Gemengd (binnen) stedelijk

- Omgeving moet uitnodigen tot lopen; voetgangers prominent aanwezig.
- Ligt aan goede, snelle fietsroute(s) en voorzieningen voor fietsers aanwezig.
- Goede ov-bereikbaarheid vanuit meerdere richtingen, deelmobiliteit voor de last-mile.
- Gebruik van ov en deelmobiliteit gestimuleerd door werkgevers voor zakelijke mobiliteit.
- Auto bereikbaarheid van belang, maar geen prioriteit in inrichting gebied.



4.4.3 Analyse duurzame bereikbaarheid huidige situatie

Openbaar vervoer (score 0,8)

Pettelaarpark scoort op aanwezigheid busverbindingen (ca. 16/per uur).

Auto (score: 4,2)

Pettelaarpark scoort op aanwezigheid A2, A59, A65, N279, N617. Vanaf Pettelaarpark is de A2, A65 en de A59 binnen 5 minuten bereikbaar. Binnen 5 minuten is er sprake van 2 snelwegafslagen. Er zijn ca. 0,5 laadpalen / per netto ha aanwezig.

Fiets (score: 2,2)

Pettelaarpark scoort laag op het werknemerspotentieel, hoog op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min. Er is geen sprake van snelfietsroutes of openbare fietsenstallingen.

Voetganger (score: 1,9)

Pettelaarpark scoort laag op het werknemerspotentieel, laag op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min.

Deelmobiliteit (score: 3,0)

Pettelaarpark scoort op de aanwezigheid van de Bravofiets nabij OV-haltes. Binnen of in de directe nabijheid van Pettelaarpark is sprake van deelmobiliteit in de vorm van deelscooters. Er is geen sprake van deelautomobiliteit.

4.4.4 Gap analyse en maatregelpakket

Het Pettelaarpark scoort op het gebied van automobilititeit hoger dan het gewenste duurzame bereikbaarheidsprofiel voor een binnenstedelijke kantoorlocatie. De duurzame bereikbaarheid kan worden verbeterd middels de brede **werkgeversbenadering**. Denk hierbij aan het **elektrificeren van het lease wagenpark**, fiscale voordelen bij de **aanschaf en gebruik van de fiets, gecombineerd gebruik van parkeerterreinen** en de **uitwisseling van deel- en/of kantoorauto's**.

Op het gebied van lopen, fiets, openbaar vervoer en deelmobiliteit is er nog veel te winnen voor de duurzame bereikbaarheid van de kantoorlocatie. De **voetganger en fiets kunnen een meer prominente plek** krijgen in de inrichting van het Pettelaarpark. Aansluiting van de fietsroutes op een **doorfietsroute** kan de bereikbaarheid per fiets verbeteren.

Op het gebied van openbaar vervoer kan de ontwikkeling van **multimodale deelhubs** een impuls geven aan de duurzame bereikbaarheid. Dit maakt de last mile flexibeler en aantrekkelijker en vergroot het bereik van het openbaar vervoer.

Omschrijving maatregel	Beoogd resultaat	Doelstelling	Termijn	Kosten-effectiviteit
Werkgeversbenadering	Duurzame mobiliteit onder werknemers stimuleren	Aan de hand van de Brabantse Mobiliteit Index maatregelen uitwerken	KT	++
Prioriteren fietsinfrastructuur in de openbare ruimte.	Meer fietsgebruik van en naar de locatie	Bij herinrichting meer prioriteit geven aan fietsinfrastructuur (ten koste van ruimte voor auto)	MLT	+++
Toevoegen van looproutes	Faciliteren van voetgangers in het gebied	De oversteekbaarheid van de straten in het gebied verbeteren en de looproute richting de bushalte en langs de wegen sociaal veiliger maken.	MLT	++
Doorfietsroutes – Toevoegen van doorgaande fietsroutes van hoogwaardige kwaliteit	Meer fietsgebruik van en naar de locatie	Er zijn geen doorfietsroutes richting het gebied. Verkennen hoe Pettelaarpark aan te takken op fietsnetwerk, waaronder een snelle fietsverbinding naar het station van 's-Hertogenbosch.	MLT	+++
Ontwikkelen multimodale deelhub	Verbetering ketenmobiliteit	Multimodale deelhub bij bushaltes, met deelfietsen en deelauto's voor meer flexibiliteit in de last mile	MLT	++

4.5 Tramkade (gemeente 's-Hertogenbosch)

4.5.1 Locatiekenmerken

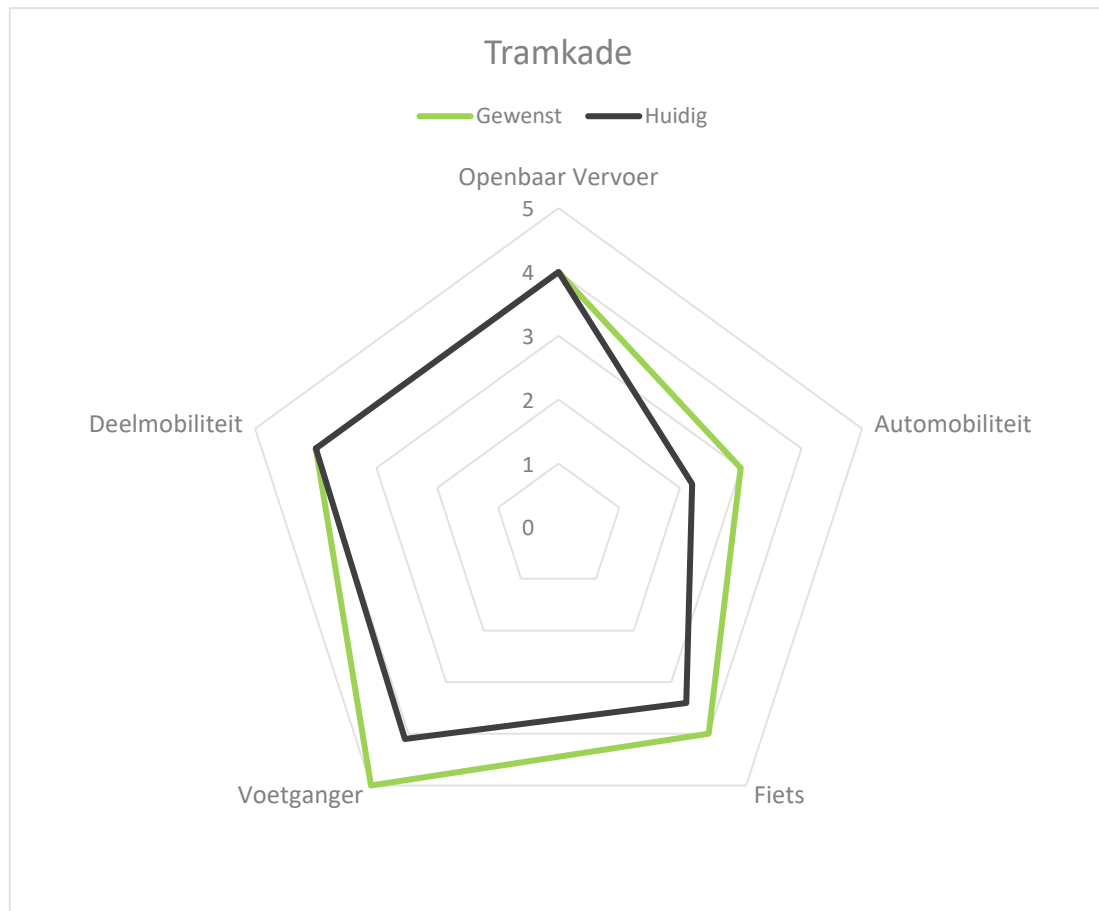
Cultuurclusters		
Ligging & impressie		
 <p>Legenda</p> <ul style="list-style-type: none"> □ Referentielocatie Treinstation Busstation Bushalte — Fietspaden — Snelfietsroutes — N-wegen — Snelwegen - - - Spoorwegen 		
Feiten & cijfers		
	Banen	606
	Vestigingen	131
	Voorzieningen	o.a. horeca, cultuur en recreatie
	Inwonerspotentieel - 15 fietsminuten	110.200
	Inwonerspotentieel - 30 fietsminuten	219.700
	Inwonerspotentieel - 15 autominuten	233.300
	Inwonerspotentieel - 30 autominuten	952.000
	Inwonerspotentieel - 45 minuten met OV	368.200
Beschrijving		
Gebieds-omschrijving	Tramkade is een voormalig fabrieksterrein in de Spoorzone van 's-Hertogenbosch. Sinds 2014 is het een bruisende culturele en creatieve hotspot geworden. De gemeente 's Hertogenbosch is eigenaar van het complex en heeft destijds – vooruitlopend op de stedelijke herontwikkeling – de tramkade voor tien jaar in gebruik gegeven voor placemaking. Tramkade kenmerkt zich door industriële panden van een voormalige Meelfabriek. Deze is later in gebruik is genomen als mengvoerfabriek (Bron: Website 's-Hertogenbosch projecten Tramkade).	
Doelgroep(en)		
Recreant	Het culturele cluster Tramkade is bij uitstek een plek voor recreanten, voor jong en oud. Het gebied kent vele creatieve plekken: onder andere de Kaaihallen, Mengfabriek (horeca en leisure), het Werkwarenhuis (creatieve ontmoetingsplek) en het Ketelhuis (circulaire hub). Ook aanwezig op de locatie is de Verkadefabriek (theater) en Willem Twee poppodium. Daarnaast zijn er verschillende horecagelegenheden, waaronder een aantal in het Werkwarenhuis: Barkade (eten, drinken, spelen), Van Aken (restaurant), De Bossche Brouwers (bierbrouwer), DaSilva (restaurant en espressobar) en Club W (nachtleven). Plekken waar overnacht kan worden zijn De Bossche Kraan (hotel exceptionnel), The Coon (drijvend vakantiehuis), Wikkelloats (tiny houseboats) (Bron: Website 's-Hertogenbosch projecten Tramkade; LISA, 2020).	
Ruimtelijke ontwikkelrichting(en)		
Visie gemeente (streefbeeld)	<ul style="list-style-type: none"> • Tramkade is onderdeel van de grotere ontwikkeling Bossche Stadsdelta: het gebied van de Kop van 't Zand en Orthenpoort-Zuid. In het gebied wordt een functiemix gerealiseerd van wonen, werken en cultuur. Vooralnog worden circa 	

	<p>1.300 woningen beoogd en zo'n 42.000 m² voor werken en cultuur. Er is aandacht voor verbinding tussen routes en focus op de fietser en voetganger. Een gebiedsperspectief is opgesteld en op 8 december 2021 vastgesteld. Momenteel wordt een haalbaarheidsstudie uitgevoerd. Het project heeft een looptijd van circa twee jaar (Bron: Website 's-Hertogenbosch projecten Bossche Stadsdelta).</p> <ul style="list-style-type: none">• Een andere ontwikkeling is de realisatie van concessies voor o.a. overnachten op het water in The Coon en Wikkelboats (Bron: Gemeente 's-Hertogenbosch)
--	---

4.5.2 Gewenst duurzaam bereikbaarheidsprofiel

Cultuurcluster – Gemengd (binnen) stedelijk

- De voetganger heeft prioriteit en kan zich goed verplaatsen naar de bestemmingen.
- Naar gebieden kan gemakkelijk en veilig worden gefietst over doorgaande routes.
- Openbaar vervoer rijdt frequent, haltes zijn veilig en comfortabel.
- Deelfietsen en deelmicromobiliteit vergroten het bereik van het openbaar vervoer.
- Goede bereikbaarheid vanaf stroomwegen; parkeren op afstand of betaald parkeren.



4.5.3 Analyse duurzame bereikbaarheid huidige situatie

Openbaar vervoer (score 4,0)

Tramkade scoort op aanwezigheid station 's-Hertogenbosch: IC (ca. 16 per/uur), sprinter (ca. 8 per/uur) en busverbindingen (ca. 60 per/uur). Tramkade scoort in iets mindere mate op de aanwezigheid van het station omdat het station op ca. 10 minuten loopafstand ligt en er geen sprake is van OV-haltes binnen of in de directe nabijheid van het gebied.

Auto (score: 2,2)

Tramkade scoort op aanwezigheid A2, A59, A65, N279. De omliggende A- en N-wegen zijn niet binnen 5 minuten bereikbaar vanaf het centrum, het aantal snelwegafslagen binnen 5 minuten is 0. Er zijn ca. 1,2 laadpalen / per netto ha aanwezig.

Fiets (score: 3,4)

Tramkade scoort gemiddeld op het werknemerspotentieel, hoog op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min., er is sprake van drie snelfietsroutes in de nabijheid: respectievelijk gerealiseerd, in planvorming en in de realisatiefase ('s-Hertogenbosch – Oss, Zaltbommel – 's-Hertogenbosch en Waalwijk- 's-Hertogenbosch). Er is geen sprake van openbare fietsenstallingen.

Voetganger (score: 4,1)

Tramkade scoort hoog op het werknemerspotentieel, hoog op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min.

Deelmobiliteit (score: 4,0)

Tramkade scoort op de aanwezigheid van de OV-fiets bij het station 's-Hertogenbosch. Binnen of in de directe nabijheid van Tramkade is sprake van deelmobiliteitsconcepten in de vorm van deelauto's en deelscooters.

4.5.4 Gap analyse en maatregelpakket

Het huidige bereikbaarheidsprofiel voldoet al bijna aan het gewenste duurzame bereikbaarheidsprofiel van dit type locatie. Er is deelmobiliteit aanwezig in het gebied en de bereikbaarheid met het openbaar vervoer is op het gewenste niveau. De **ontsluiting voor de voetganger naar de omliggende wijken** kan worden verbeterd met enkele looproutes.

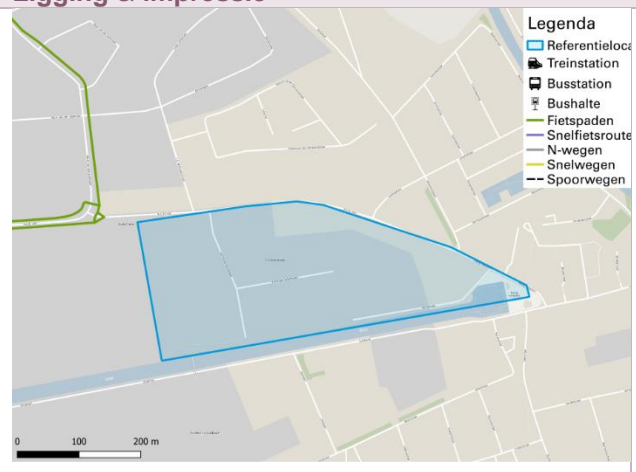




Door **geofencing** kan eventuele verrommeling van het straatbeeld door deelmobiliteit worden tegengegaan, daarnaast vergroot dit de herkenbaarheid van deelmobiliteit. Dit kan gepaard gaan met een aantal **mobilitieits hubs voor deelmobiliteit** en **routeaanduidingen** in het gebied voor deelmobiliteit.

Op dit moment is de autobereikbaarheid in het gebied bovenmatig. Bij de herontwikkeling zal sprake zijn van gebundelde parkeeroplossingen. De duurzame bereikbaarheid kan verder worden verbeterd door parkeren of afstand of betaald parkeren in te voeren. Een ander aandachtspunt is het aantal **laadpunten** op strategische locaties.

Omschrijving maatregel	Beoogd resultaat	Doelstelling	Termijn	Kosteneffectiviteit
Verbeteren fijnmazig voetgangersnetwerk	Faciliteren van voetgangers in het gebied en directere looproutes mogelijk maken	Doorsteek onder/over het spoor realiseren	MLT/ LT	+
Fietsparkeervoorzieningen vlakbij bestemming	Meer fietsgebruik van en naar de locatie	Partijen stimuleren meer stallingsvoorzieningen te treffen voor fietsers, bij voorkeur overdekt en met aanbindmogelijkheid.	KT	+++
Geofencing voor free floating deelmobiliteit	Duidelijkheid voor deelmobiliteit en tegengaan van verrommeling van de openbare ruimte	Gebieden aanwijzen voor geofencing van deelmobiliteit	KT	n.v.t. (markt)
Ontwikkelen mobiliteitshubs	Duurzame mobiliteit effectief aanbieden	Locatiestudie naar mobiliteitshubs en vraag naar de vervoersmiddelen starten.	MLT	+
Route- en locatie aanduiding deelmobiliteit	Duurzame mobiliteit duidelijke plek geven	Route- en locatieaanduiding in de openbare ruimte	KT	+
Elektrische laadpunten	Elektrisch rijden stimuleren	Laadpuntenstrategie uitwerken voor dit gebied, passend bij het gemeentelijk beleid.	KT	++

4.6 Noordkade (gemeente Meierijstad)

4.6.1 Locatiekenmerken

Cultuurclusters		
Ligging & impressie		
		
Feiten & cijfers		
	Banen	555
	Vestigingen	39
	Voorzieningen	o.a. horeca, cultuur en detailhandel
	Inwonerspotentieel - 15 fietsminuten	30.600
	Inwonerspotentieel - 30 fietsminuten	83.000
	Inwonerspotentieel - 15 autominuten	137.500
	Inwonerspotentieel - 30 autominuten	1.091.000
	Inwonerspotentieel - 45 minuten met OV	6.100
Beschrijving		
Gebiedsomschrijving	Noordkade is industrieel erfgoed en een voormalige mengvoerfabriek uit het begin van de twintigste eeuw. Tegenwoordig is het een culturele hotspot waar de functies als kunst, cultuur, food, detailhandel en recreatie samen komen. Samen met het theater De Blauwe Kei met enkele educatieve instellingen en een jongerencentrum is het gebied een duidelijk cultuurcluster. Daarnaast zijn leisurefuncties op de locatie aanwezig en gewenst, zoals de bioscoop en escaperooms. Evenementen die gehouden worden op de locatie zijn onder andere MOMfest en Fabriek Magnifique (Bron: Centrumvisie Noordkade).	
Doelgroep(en)		
Recreant	Het culturele cluster Noordkade kent vele leisure en cultuur plekken, onder andere: Phoenix Cultuur (Art center), Theater De Blauwe Kei (theater), Het Grootte Hoofd (theater), CHV Noordkade (evenementenlocatie), Koekbouw (theater), SIEMEI (museum), Live & Booking (eventplanner), Jumbo Foodmarkt (supermarkt) en Hello Bier (bierwinkel). Daarnaast zijn ook verschillende horecagelegenheden aanwezig, zoals: Traiteur & Bistro Plank (Bistro), Noord Coffee (koffiebranders), Stadsbrouwerij de Vleeghel (brouwerij), en Pil zand Grillz (restaurant). In Noordkade zijn nog geen voorzieningen om te overnachten. Het gebied zet volop aan voor experimenten en creaties en is bedoeld voor alle leeftijden (Bron: Website Noordkade; LISA, 2020).	
Ruimtelijke ontwikkelrichting(en)		
Visie gemeente (streefbeeld)	<ul style="list-style-type: none"> Verschillende ontwikkelingen zijn beoogd op basis van het Masterplan Noordkade. In de periode 2020-2030 is een doorontwikkeling beoogd met de volgende ontwikkelingen 1) Chocolate Factory, 2) Entree, vijfde bioscoopzaal en 	

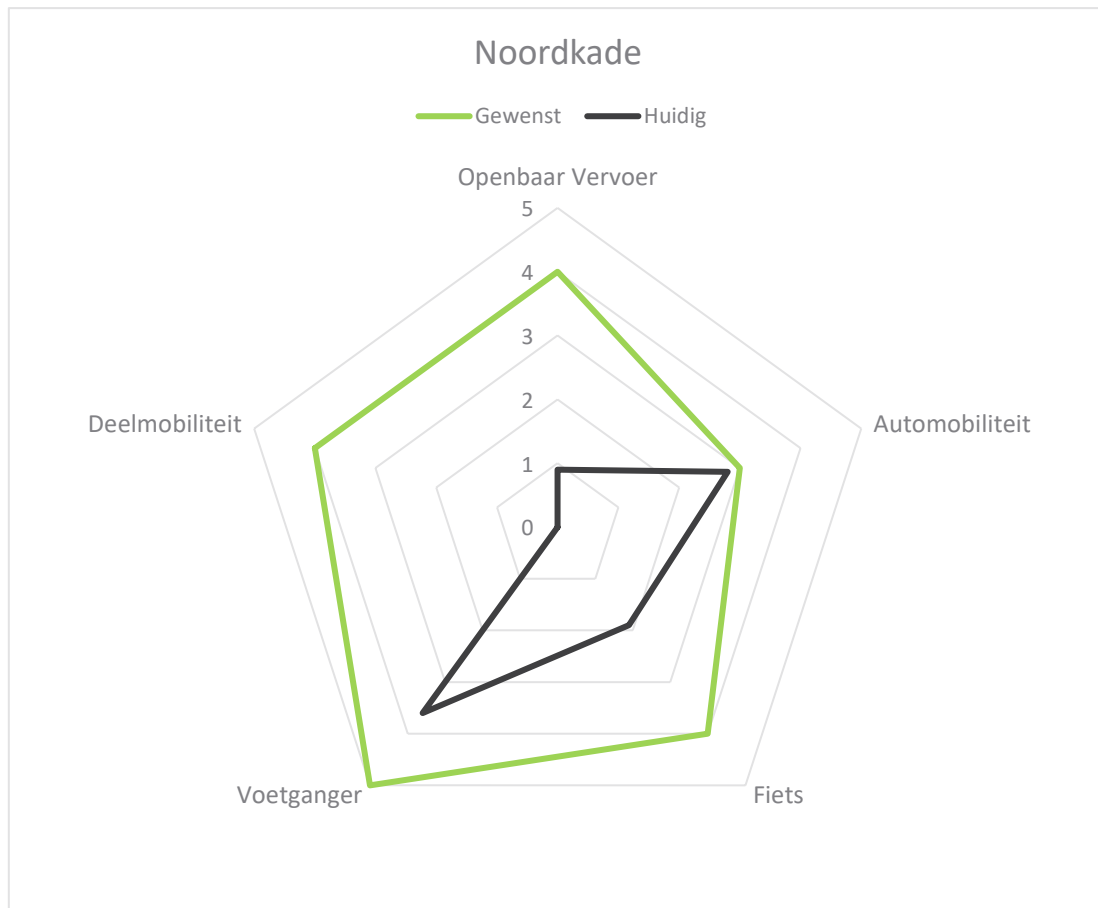
uitbreiding terras Wittern, 3) Silohotel met 120 kamers, 4) Brug tussen SIEMEI en cultuur van circa 300 m² en 5) de verbouwing van SIEMEI (Bron: Gemeente Meierijstad).

- In de periode 2030-2040 staat woningbouw, een tweede ontsluiting en de afronding van het masterplan gepland (Bron: Gemeente Meierijstad).

4.6.2 Gewenst duurzaam bereikbaarheidsprofiel

Cultuurcluster – Gemengd (binnen) stedelijk

- De voetganger heeft prioriteit en kan zich goed verplaatsen naar de bestemmingen.
- Naar gebieden kan gemakkelijk en veilig worden gefietst over doorgaande routes.
- Openbaar vervoer rijdt frequent, haltes zijn veilig en comfortabel.
- Deelfietsen en deelmicromobiliteit vergroten het bereik van het openbaar vervoer.
- Goede bereikbaarheid vanaf stroomwegen; parkeren op afstand en betaald parkeren.



4.6.3 Analyse duurzame bereikbaarheid huidige situatie

Openbaar vervoer (score 0,9)

De Noordkade scoort laag op Openbaar Vervoer, er is sprake van een HOV-halte binnen 10 minuten wandelafstand (ca. 12 per/uur).

Auto (score: 2,8)

De Noordkade scoort op de aanwezigheid van de A50, N264, N622 en de N279. het aantal snelwegafslagen binnen 5 minuten is 1. Er zijn ca. 0,8 laadpalen / per netto ha aanwezig.

Fiets (score: 1,9)

De Noordkade scoort laag op het werknemerspotentieel en hoog op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min. Er is geen sprake van openbare fietsenstallingen.

Voetganger (score: 3,6)

De Noordkade scoort gemiddeld op het werknemerspotentieel en hoog op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min.

Deelmobiliteit (score: 0)

Er is geen sprake van deelmobiliteit binnen of in de directe nabijheid van de Noordkade.

4.6.4 Gap analyse en maatregelpakket

Fietsers en voetgangers kunnen meer **prioriteit krijgen in de ruimtelijke inrichting**. Ook de **sociale veiligheid voor fietsers en voetgangers** kan hiermee worden opgewaardeerd. Voor fietsers is het gewenst dat zij meer ruimte krijgen bij de bestemmingen in het gebied, bijvoorbeeld met **goede fietsenstallingen**. In het gebied is al wel redelijk veel functiemenging. Dit zorgt ervoor dat het een kansrijke locatie is om op te waarderen met duurzame bereikbaarheid.

Voor de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en deelmobiliteit ligt ver achter op het gewenste profiel. Er is geen bushalte direct bij de locatie. Door een **bushalte toe te voegen** kan de bereikbaarheid met het ov worden vergroot. De bussen moeten dan **frequent rijden en in meerdere richtingen**, bij voorkeur richting een grotere ov-hub zoals station Eindhoven of 's-Hertogenbosch. Bushaltes in de omgeving kunnen ook voorzien worden van **deelfietsen** om het bereik met het huidige ov te vergroten.

Deelmobiliteitshubs bij de nieuwe ov-halte kunnen de duurzame bereikbaarheid van de locatie versterken.

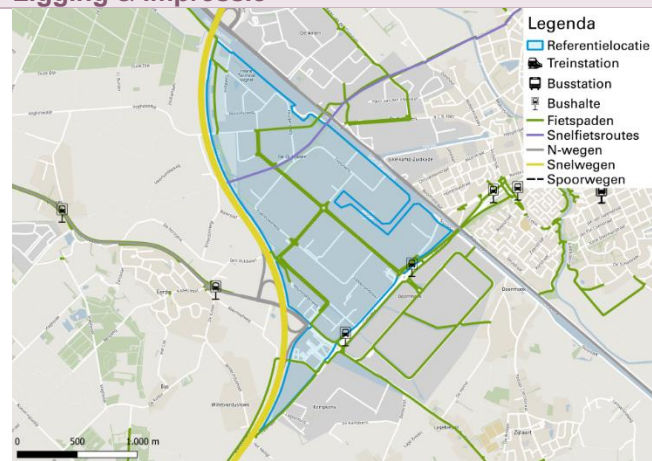





De Noordkade is in de huidige situatie bovenmatig goed bereikbaar met de **auto**. Betaald parkeren en **parkeren op afstand** kunnen bijdragen aan de duurzame bereikbaarheid.

Omschrijving maatregel	Beoogd resultaat	Doelstelling	Termijn	Kosten-effectiviteit
Toevoegen van looproutes	Faciliteren van voetgangers in het gebied	Samen met partijen in het gebied werken aan het verbeteren van looproutes. Elke straat is veilig en toegankelijk en de voetganger heeft een duidelijke positie in het gebied.	KT	++
Fietsinfrastructuur in het gebied verbeteren	Meer en veiliger fietsgebruik op de locatie	Markt ontwikkelt goede fietsroutes in het gebied.	KT	n.v.t. (markt)
Fietsinfrastructuur in de omgeving verbeteren	Meer fietsgebruik van en naar de locatie	Betere fietsroutes van en naar Noordkade. Elke straat is veilig en toegankelijk en de fiets heeft een duidelijke positie in de omgeving van het gebied.	MLT	+++
Sociale veiligheid (randvoorwaarde voor duurzame mobiliteit) vergroten voor bezoekers van de locatie	Faciliteren van fietsers en voetgangers	Met partijen in het gebied onderzoek starten naar opwaarderen van de sociale veiligheid in het gebied waarin duidelijk wordt welke maatregelen effectief zijn.	KT	+++
Fietsparkeervoorzieningen vlakbij bestemming	Meer fietsgebruik van en naar de locatie	Treffen van meer en betere stallingsvoorzieningen voor fietsers door partijen, bij voorkeur overdekt en met aanbndmogelijkheid.	KT	n.v.t. (markt)
Onderzoek bereikbaarheid per bus	Effectiviteit en gebruik openbaar vervoer verhogen	Onderzoeken vervoersvraag en mogelijkheid optimalisatie haltering (HOV-)bus die locatie verbindt met bijv. 's-Hertogenbosch en Eindhoven.	MLT	+
Deelmobiliteit bij ov-haltes	Vergroten van bereik met het openbaar vervoer	Uitwerken plannen pilot fietshubs bij (HOV-)bushaltes in de omgeving en informatievoorziening over aanbod van deelmobiliteit.	KT	++

Onderzoek parkeerbeleid	Ontmoedigen autogebruik	Samen met partijen onderzoek doen naar haalbaarheid parkeren op afstand en/of betaald parkeren	KT	++
--------------------------------	----------------------------	---	----	----

4.7 De Dubbelen (gemeente Meierijstad)

4.7.1 Locatiekenmerken

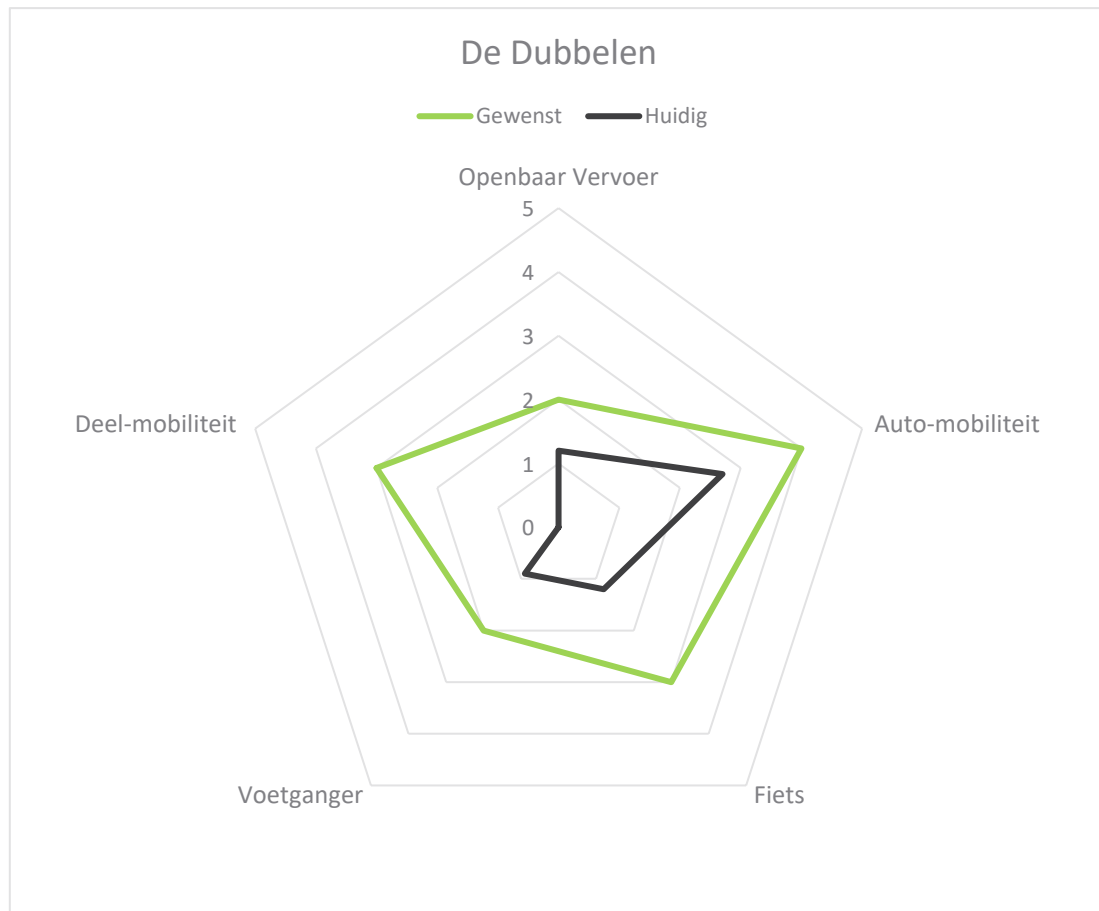
Grootschalige productie		
Ligging & impressie		
		
Feiten & cijfers		
	Omvang locatie (netto ha)	199
	Netto uitgegeven ha	188
	Banen	12.504
	Vestigingen	210
	Beroepsbevolking – 15 autominuten	88.600
	Beroepsbevolking – 30 autominuten	690.000
	Beroepsbevolking – 15 minuten fiets	18.000
	Beroepsbevolking – 30 minuten fiets	43.500
	Milieucategorie	t/m 5.2
Beschrijving		
Gebieds-omschrijving	De Dubbelen is een bedrijventerrein dat sinds de jaren 60 is ontwikkeld vanwege de groei van Veghel als industriestad. In die periode is ook de Nieuwe Haven ontwikkeld als zijarm aan de Zuid-Willemsvaart. Het bedrijventerrein beschikt daardoor over een containerterminal en kadefaciliteiten. De Dubbelen heeft een zeer belangrijke waarde voor de economie van Meierijstad en de regio. Het terrein telt ruim 12.500 banen. De Dubbelen ligt ten zuidoosten van de snelweg A50 (afrit 10) en kenmerkt zich onder meer door de vestiging van grootschalige bedrijven als Mars, Kuehne + Nagel, Sligro, De Heus Voeders, Vobra Petfoods en Vanderlande. Op het terrein is beperkt ruimte voor kantoren en detailhandel. De economische waarde van De Dubbelen is zeer hoog.	
Doelgroep(en)		
Industrie	Kerndoelgroepen op het bedrijventerrein zijn werknemers en in het bijzonder ook laders en lossers van goederen. Deze doelgroepen zijn werkzaam binnen verschillende sectoren op het terrein. Industrie is daarvan de grootste sector met een aandeel van 46% in de totale werkgelegenheid. Belangrijke bedrijven op de locatie in deze sector zijn: Vanderlande (> 2.700 banen) en Mars (> 1.400 banen) (Bron: LISA, 2020).	
Groothandel, detailhandel en reparatie	Ook een grote sector op het terrein is 'Groot-/detailhandel en reparatie' gezien de werkgelegenheid (aandeel van 21%). Binnen deze sector is Sligro het grootste bedrijf met meer dan 1.000 banen. Op Poort van Veghel (deelgebied van De Dubbelen) is perifere detailhandel gevestigd (Bron: LISA, 2020).	
Vervoer en opslag	Op de locatie is 'Vervoer en Opslag' met een aandeel van 9% in de totale werkgelegenheid en sector van belang op de locatie. Met meer dan 800 banen is Kuehne + Nagel het grootste bedrijf in deze sector. (Bron: LISA, 2020). Echter, ook groothandels- en	

	<p>industriebedrijven kenmerken zich door veel logistieke activiteiten. Denk alleen al aan Sligro en Mars.</p>
Overig	<p>Overige bedrijvigheid aanwezig op de locatie gerelateerd aan 'Logies-, maaltijd- en drankverstrekking' (14%) is bijvoorbeeld: Hutten Business Catering en Hutten Catering (beide > 700 banen) (Bron: LISA, 2020).</p>
Ruimtelijke ontwikkelrichting(en)	
Visie gemeente (streefbeeld)	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeente Meierijstad richt zich vanuit haar Bedrijventerreinvisie op een aantrekkelijk vestigingsklimaat, kwaliteitsbehoud van bestaande bedrijventerreinen, uitbreidingsruimte voor lokale ondernemers en behoud van (milieu)ruimte voor zwaardere bedrijvigheid. Bezien de geografische ligging van De Dubbelen kan het terrein niet los worden gezien van naastgelegen bedrijventerreinen, zoals Doornhoek, Foodpark en De Amert (overzijde Zuid-Willemsvaart). Feitelijk gaat het om vier aaneengesloten bedrijventerreinen. Er zijn op dit moment geen grote ruimtelijke ontwikkelingen voorzien op specifiek De Dubbelen. Wel gaat de gemeente in de komende jaren inzetten op het vergroenen en intensiveren (herontwikkelen) van het bedrijventerrein. Bedrijventerreinen Veghel maken onderdeel uit van de Groeifondsaanvraag 'Werklandschappen van de toekomst'. • Er zijn nog beperkt gronden uitgeefbaar op de Dubbelen, direct naast de A50. Voor deze kavels op zichtlocaties aan de A50 worden eisen gesteld aan beeldkwaliteit. Bedrijventerrein Foodpark (ten zuiden van De Dubbelen) is nog volop in ontwikkeling. In deelgebieden kunnen (op termijn) nog gronden uitgegeven worden.

4.7.2 Gewenst duurzaam bereikbaarheidsprofiel

Grootschalige productie (industrie, hogere milieucategorie) – Industriële clusters

- Omgeving moet uitnodigen tot lopen.
- Er zijn zo veel mogelijk vrijliggende fietspaden aanwezig.
- Openbaar vervoer is betrouwbaar en wordt aangevuld met de deelfiets.
- Door bedrijven wordt duurzaam reisgedrag gestimuleerd.
- Bedrijven werken efficiënt samen op het gebied van mobiliteit en parkeren.



4.7.3 Analyse duurzame bereikbaarheid huidige situatie

Openbaar vervoer (score 1,2)

De Dubbelen scoort op aanwezigheid van HOV-busverbindingen en lokale busverbindingen in de directe nabijheid van de locatie (ca. 16 HOV-verbindingen per uur en ca. 2 lokale bussen per uur).

Auto (score: 2,7)

De Dubbelen scoort op de aanwezigheid van de A50, N264, N622 en de N279. het aantal snelwegafslagen binnen 5 minuten is 1. Er zijn ca. 0,3 laadpalen / per netto ha aanwezig.

Fiets (1,2)

De Dubbelen scoort laag op het werknemerspotentieel en gemiddeld op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min. Er is sprake van openbare fietsenstallingen bij de HOV-haltes.

Voetganger (score: 0,9)

De Dubbelen scoort laag op het werknemerspotentieel en laag op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min.

Deelmobiliteit (score: 0)

Er is geen sprake van deelmobiliteit binnen of in de directe nabijheid van de locatie.

4.7.4 Gap analyse en maatregelpakket

De Dubbelen scoort in de huidige situatie op alle onderdelen minder dan de gewenste situatie voor een duurzaam bereikbaarheidsprofiel. Om het geheel op te waarderen naar het gewenste duurzame bereikbaarheidsprofiel kan er worden gedacht aan **werkgeversbenaderingen** die ervoor zorgen dat bedrijven samenwerken en de mobiliteit van hun werknemers verduurzamen. Denk hierbij aan de lopende **pilot met collectief vervoer** en **fiscale voordelen bij de aanschaf en gebruik van (elektrische) fietsen**.

De duurzame autobereikbaarheid scoort redelijk, maar kan beter. Zo zijn er relatief veel elektrische laadvoorzieningen aanwezig, waarvan een aantal met hoge stroomsterkte kunnen laden. De locatie is goed ontsloten via de N279 en A50.

De locatie ligt aan de toekomstige snelfietsroute Uden-Veghel. Verder zijn snelfietsroutes wenselijk naar Eindhoven en 's-Hertogenbosch en een fietsroute naar Schijndel en Boxtel langs het Duits lijntje. In het gebied zelf zijn niet op alle wegen goede fietsvoorzieningen. Door meer **prioriteit te geven aan fietsen** en **bij bestemmingen fietsenstallingen aan te bieden**, is het aantrekkelijker om op de fiets naar het gebied te gaan. Ook het verbeteren van de **sociale veiligheid** en de **oversteekbaarheid** dragen bij aan duurzame bereikbaarheid voor fietsers en voetganger.

Het gebied is per openbaar vervoer goed bereikbaar. Aan de rand van het gebied liggen twee HOV-bushaltes, die de locatie verbinden met Eindhoven, 's-Hertogenbosch en richting Uden/Oss.

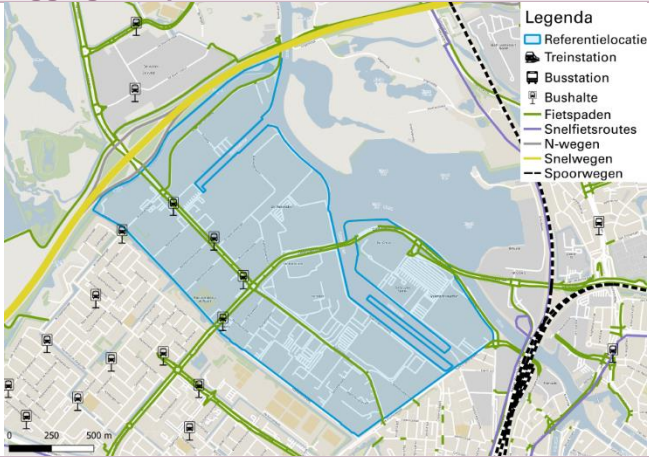

Er zijn experimenten uitgevoerd in het gebied zelf met een ophaaldienst, maar dat heeft onvoldoende opgeleverd, evenals een buslijn door het gebied. Het bereik van de HOV-bushaltes kan worden opgewaarderd door **deelmobiliteit** aan te bieden. Daarmee kan de last mile beter worden afgelegd.

Omschrijving maatregel	Beoogd resultaat	Doelstelling	Termijn	Kosten-effectiviteit
Werkgeversbenadering	Duurzame mobiliteit onder werknemers stimuleren	Aan de hand van de Brabantse Mobiliteit Index (BMI) maatregelen uitwerken.	KT	++
Financiële stimulans voor fietsen	Faciliteren van fietsers	Financiële stimulans bij aanschaf en gebruik van fietsen voor werknemers (onderdeel BMI).	KT	
Stimuleren van carpoolen en thuiswerken	Effectief omgaan met ruimte en middelen	Uitwerken plan om carpoolen en thuiswerken te stimuleren (onderdeel BMI).	KT	
Meer oplaadpunten	Elektrisch autogebruik faciliteren	Partijen stimuleren om meer laadpunten op eigen terrein te realiseren voor hun werknemers en bezoekers.	KT	n.v.t. (markt)
Uitwerken plannen snelfietsroutes	Meer fietsgebruik van en naar de locatie	Snelfietsroutes richting Eindhoven en 's-Hertogenbosch uitwerken in realisatiefase.	KT/MLT	++
Fietsroute Veghel-Schijndel-Boxtel	Meer fietsgebruik van en naar de locatie	Fietsroute Veghel-Schijndel-Boxtel langs het Duits lijntje uitwerken naar DO en realisatie.	MLT	++
Verbeteren fijnmazig en sociaal veilig voetgangersnetwerk	Faciliteren van voetgangers in het gebied en directere looproutes mogelijk maken	Starten met een onderzoek naar (potentiële) looproutes en oversteekbaarheid in het gebied.	KT	++

Verbeteren oversteekbaarheid Corridor	Verkeersveiligheid verbeteren voor voetgangers en fietsers	Verder uitwerken plannen voor betere oversteekbaarheid Corridor (bij bushaltes en regionale fietsroute)	KT/MLT	++
Fietsparkeren bij HOV-haltes	Meer fietsgebruik van en naar de locatie	Verkenning fietskluizen bij HOV-haltes voor particuliere fietsen.	KT	++
Deelmobiliteit bij HOV-haltes	Vergroten van bereik met het openbaar vervoer	Uitvoeren pilot project deelmobiliteit bij de HOV-bushaltes.	KT	++
Verbeteren reistijd van het openbaar vervoer richting grotere ov-knooppunten	Effectiviteit en gebruik van het openbaar vervoer verhogen	Op basis van uitkomsten onderzoek bus op vluchtstrook A50.	MLT	+

4.8 De Rietvelden (gemeente 's-Hertogenbosch)

4.8.1 Locatiekenmerken

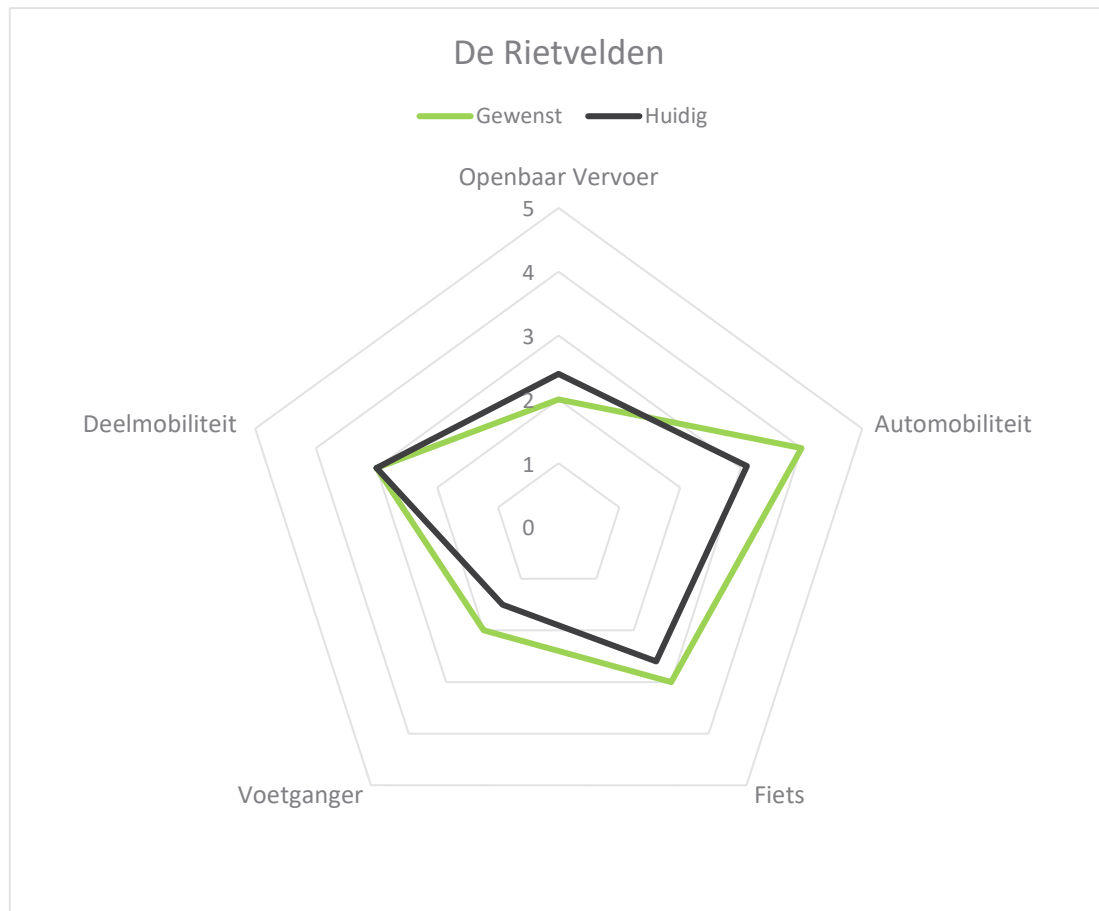
Grootschalige productie		
Ligging & impressie		
		<p>Legenda</p> <ul style="list-style-type: none"> □ Referentielocatie Treinstation Busstation Bushalte Fietspaden Snelfietsroutes N-wegen Snelwegen Spoorwegen
Feiten & cijfers		
	Omvang locatie (netto ha)	198
	Netto uitgegeven ha	187
	Banen	7.472
	Vestigingen	705
	Beroepsbevolking – 15 autominuten	175.600
	Beroepsbevolking – 30 autominuten	739.500
	Beroepsbevolking – 15 minuten fiets	59.500
	Beroepsbevolking – 30 minuten fiets	131.100
	Milieucategorie	t/m 5.1
Beschrijving		
Gebiedsomschrijving	<p>De Rietvelden is een functioneel bedrijventerrein met kleinere en grotere kavels gelegen tegen de kern van 's-Hertogenbosch. Het terrein kent een gunstige ligging aan het water en de snelweg (A59 afslag 46). Daarmee beschikt het bedrijventerrein over een multimodale bereikbaarheid (waaronder een binnenhaven en containerterminal). Het terrein ligt aan De Dieze en Ertveldplas met twee zijarmen: Rietveldenhaven en Industriehaven. De Rietvelden kent geen zichtlocaties vanwege een groenstrook tussen de snelweg en het bedrijventerrein. Het bedrijventerrein is tientallen jaren geleden ontwikkeld om nieuwe bedrijvigheid naar de stad 's-Hertogenbosch te trekken (jaren 50). Een van de eerste vestigers was Heineken en Michelin. Heineken is nog steeds op De Rietvelden actief. De Rietvelden huisvest een variëteit aan segmenten waaronder groothandel- en opslag, dienstverlening, en transport en distributie. Het bedrijventerrein voorziet in veel banen voor praktisch geschoolden en heeft een hoge sociaal-economische waarde voor de stad 's-Hertogenbosch.</p>	
Doelgroep(en)		
Industrie	<p>Kerndoelgroepen op het bedrijventerrein zijn werknemers en in het bijzonder ook laders en lossers van goederen. Deze doelgroepen zijn werkzaam binnen verschillende sectoren op het terrein. Industrie is daarvan de één van de grotere sectoren met een aandeel van 21% in de totale werkgelegenheid. De grootste bedrijven in de sector industrie (naar het aantal werknemers) zijn: Heineken en TE Connectivity (> 300 banen) (Bron: LISA, 2020).</p>	
Groothandel en reparatie	<p>Ook een grote sector op het terrein is 'Groot-/detailhandel en reparatie' gezien de werkgelegenheid (aandeel van 23%). Belangrijke bedrijven op de locatie in deze sector zijn: Alliance, Sligro en Makro (> 100 banen) (Bron: LISA, 2020).</p>	

Vervoer en opslag	Sector 'Vervoer en Opslag' heeft een aandeel van 12% gezien de werkgelegenheid op de locatie. Met meer dan 200 banen is Arriva het grootste bedrijf in deze sector (Bron: LISA, 2020). Echter, ook groothandels- en industriebedrijven kenmerken zich door veel logistieke activiteiten. Denk bijvoorbeeld aan Heineken.
Overig	Overige sectoren aanwezig op de locatie zijn specialistische zakelijke dienstverlening (9%), gezondheidszorg (9%) en informatie en communicatie (9%) (Bron: LISA, 2020).
Ruimtelijke ontwikkelrichting(en)	
Visie gemeente (streefbeeld)	<ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkelingen op De Rietvelden omvatten de voorzetting van de transformatie van een brownfield naar een meer duurzame en toekomstbestendige logistieke hub. Dit wordt gerealiseerd met de opwekking van duurzame energie (zonnepanelen en windmolens), sanering van gronden en uitbreiding van vestingen. Er wordt op De Rietvelden circa 150.000 m² aan nieuw logistiek vastgoed beoogd. Ook wordt een groene corridor aangelegd tussen de Bossche containerterminal en de Rotterdamse haven (Bron: Website Logistiek Platform)

4.8.2 Gewenst duurzaam bereikbaarheidsprofiel

Grootschalige productie (industrie, hogere milieucategorie) – Industriële clusters

- Omgeving moet uitnodigen tot lopen.
- Er zijn zo veel mogelijk vrijliggende fietspaden aanwezig.
- Openbaar vervoer is betrouwbaar en wordt aangevuld met de deelfiets.
- Door bedrijven wordt duurzaam reisgedrag gestimuleerd.
- Bedrijven werken efficiënt samen op het gebied van mobiliteit en parkeren.



4.8.3 Analyse duurzame bereikbaarheid huidige situatie

Openbaar vervoer (score: 2,4)

De Rietvelden scoort op aanwezigheid station 's-Hertogenbosch: IC (ca. 16 per/uur), sprinter (ca. 8 per/uur) en lokale busverbindingen o.a. Zandzuigerstraat, Moermanstraat, Kasteleinenkampweg (ca. 2 per/uur). De Rietvelden scoort in mindere mate op de aanwezigheid van het station omdat het station op ca. 15 minuten loopafstand ligt, maar wel binnen 6-10 minuten fietsafstand. Gezien de bovenregionale functie van het station 's-Hertogenbosch is ook het verzorgingsgebied omvattend.

Auto (score: 3,1)

De Rietvelden scoort op aanwezigheid A2, A59, A65, N279. De A59 is binnen 5 minuten te bereiken. Binnen 5 minuten zijn 2 snelwegafslagen bereikbaar. Er zijn ca. 0,4 laadpalen / per netto ha aanwezig.

Fiets (score: 2,6)

De Rietvelden scoort gemiddeld op het werknemerspotentieel, hoog op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min., er is sprake van twee snelfietsroutes in de nabijheid: respectievelijk in planvorming en in de realisatiefase (Zaltbommel – 's-Hertogenbosch en Waalwijk- 's-Hertogenbosch).

Voetganger (score: 1,5)

De Rietvelden scoort laag op het werknemerspotentieel en laag op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min.

Deelmobiliteit (score: 3)

De Rietvelden scoort op de aanwezigheid van de OV-fiets bij het station 's-Hertogenbosch. Binnen of in de directe nabijheid van De Rietvelden is sprake van deelmobiliteitsconcepten in de vorm van deelauto's en deelscooters.

4.8.4 Gap analyse en maatregelpakket

De Rietvelden kan, op basis van het gewenste profiel, voor alle vervoermiddelen een impuls gebruiken. Op het gebied van deelmobiliteit is de locatie al goed op weg. In 's-Hertogenbosch zijn deelfietsen en deelscooters beschikbaar die bijdragen de bereikbaarheid van de locatie. Door **geofencing** kan de herkenbaarheid en vindbaarheid van deelmobiliteit worden verbeterd en blijft het straatbeeld rustig.

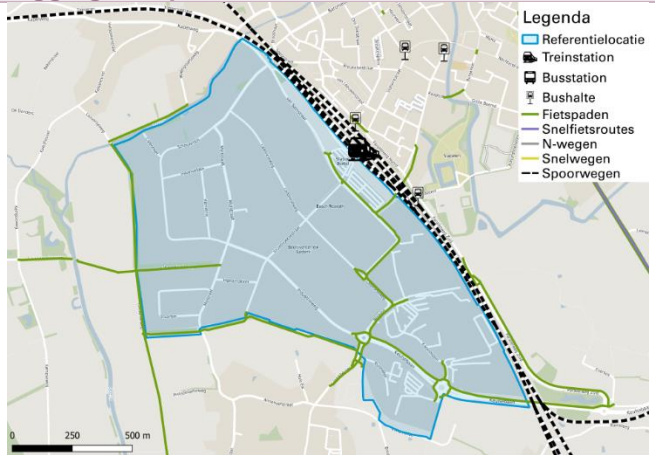





Het openbaar vervoer en de fiets blijven wat achter. De fietsbereikbaarheid kan worden versterkt door de bestemmingen te voorzien van duidelijk herkenbare **fietsenstallingen**. Op circa 15 minuten lopen en 5 tot 10 minuten fietsen is het station van 's-Hertogenbosch te bereiken. Het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets kan vanuit de werkgevers meer worden gestimuleerd.

Dit kan onder andere worden bereikt door een **werkgeversbenadering**. Hierbij kan verder worden gedacht aan het **gecombineerd gebruik van parkeervoorzieningen**, aanbieden en uitwisselen van deel- en kantoorauto's en fiscale voordelen voor de aanschaf en gebruik van een (elektrische) fiets.

Omschrijving maatregel	Beoogd resultaat	Doelstelling	Termijn	Kosten-effectiviteit
Werkgeversbenadering	Duurzame mobiliteit onder werknemers stimuleren	Aan de hand van de Brabantse Mobiliteit Index (BMI) maatregelen uitwerken	MLT	++
Financiële stimulans voor fietsen	Faciliteren van fietsers	Financiële stimulans bij aanschaf en gebruik van fietsen voor werknemers (onderdeel BMI)	KT	
Stimuleren van carpoolen	Effectief omgaan met ruimte en middelen	Uitwerken plan om carpoolen te stimuleren (onderdeel BMI).	KT	
Overdekte fietsenstallingen	Faciliteren van fietsers	Inventariseren overdekte fietsenstallingen binnen het gebied en waar mogelijk/nodig overdekte fietsenstallingen faciliteren. Dit ook als onderdeel opnemen bij de aanvraag nieuwe omgevingsvergunningen.	KT	+++
Toevoegen van looproutes	Faciliteren van voetgangers in het gebied	Extra voetgangersinfrastructuur aanleggen in het gebied. Elke straat is veilig en toegankelijk en de voetganger heeft een duidelijke positie in het gebied. Gebruik infrastructuur auto door voetganger is niet meer nodig.	MLT	++
Toevoegen van mobiliteitshub of geofencing voor deelmobiliteit	Aanbod en vindbaarheid deelmobiliteit verbeteren	Verkenning starten naar gedragen en strategische locaties voor de toevoeging van deelmobiliteit, eventueel door middel van mobiliteitshub.	KT	+

4.9 Ladonk/Vorst (gemeente Boxtel)

4.9.1 Locatiekenmerken

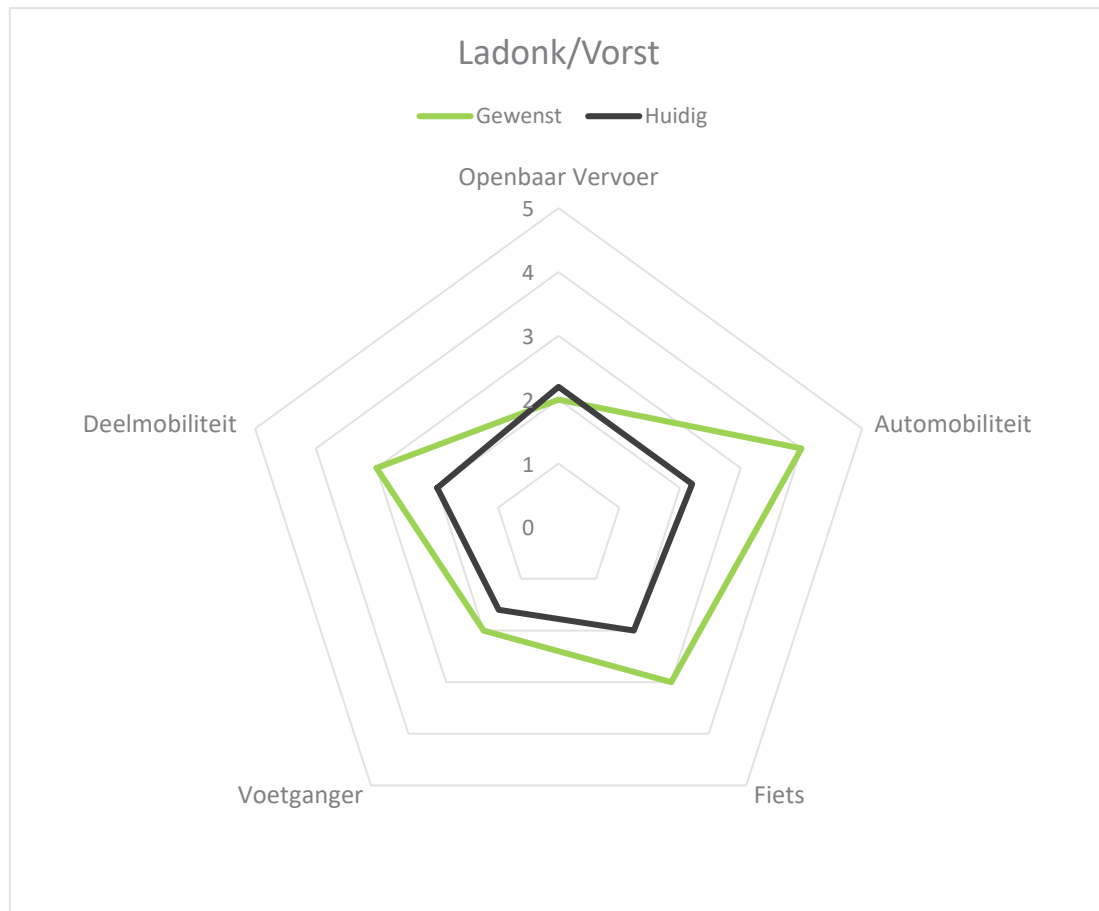
Grootschalige productie		
Ligging & impressie		
		
Feiten & cijfers		
	Omvang locatie (netto ha)	118
	Netto uitgegeven ha	117
	Banen	6.235
	Vestigingen	231
	Beroepsbevolking – 15 autominuten	76.000
	Beroepsbevolking – 30 autominuten	626.500
	Beroepsbevolking – 15 minuten fiets	18.100
	Beroepsbevolking – 30 minuten fiets	43.500
	Milieucategorie	t/m 4.2
Beschrijving		
Gebiedsomschrijving	Ladonk/Vorst is een grootschalig bedrijventerrein met een deels verouderde vastgoedvoorraad. Het is een gemengd terrein met relatief veel banen in de industrie. Het terrein heeft een gunstige ligging aan het spoor (treinstation Boxtel). Op 4 tot 8 autominuten ligt de A2. Ladonk/Vorst is vanuit economisch perspectief van fundamenteel belang voor Boxtel en de regio. Het terrein functioneert goed, maar de kwaliteit voor de doelgroepen en gebruikers komt op middellange termijn mogelijk wel wat onder druk te staan. Aandachtspunt is vooral de ontsluiting voor wegverkeer.	
Doelgroep(en)		
Industrie	Kerndoelgroepen op het bedrijventerrein zijn werknemers en in het bijzonder ook laders en lossers van goederen. Deze doelgroepen zijn werkzaam binnen verschillende sectoren op het terrein. Industrie is daarvan de grootste sector met een aandeel van 60% in de totale werkgelegenheid. Veruit grootste bedrijven in de sector industrie (naar het aantal werknemers) zijn: WSD Groep (>1.700 banen) en Bosch Rexroth (> 600 banen) (Bron: LISA, 2020).	
Groothandel en reparatie	Andere grote sector op het terrein is 'Groot-/detailhandel en reparatie' gezien de werkgelegenheid (aandeel van 19%). Belangrijke bedrijven op de locatie in deze sector zijn: VION Food Nederland (> 400 banen) en Zinkunie (> 100 banen) (Bron: LISA, 2020).	
Vervoer en opslag	De sector 'Vervoer en Opslag' heeft een aandeel van 5% van de totale werkgelegenheid op de locatie. Met meer dan 100 banen is Distrifresh het grootste bedrijf in deze sector (Bron: LISA, 2020). Maar denk ook aan Hexpoor E-fulfilment	

	en Vriesoord. Daarnaast kenmerken ook verschillende groothandels- en industriebedrijven zich door veel logistieke activiteiten. Denk bijvoorbeeld aan VION.
Ruimtelijke ontwikkelrichting(en)	
Visie gemeente (streefbeeld)	<ul style="list-style-type: none"> • Bedrijventerrein Vorst B (nieuwe uitbreidingslocatie) ten zuiden van Ladonk / Vorst wordt ontwikkeld tot GreenTech Park Brabant (GTPB) waar bedrijven en onderwijsinstellingen gericht op innovatie en duurzaamheid zich zullen vestigen (Bron: Gemeente Boxtel; Website Boxtel).

4.9.2 Gewenst duurzaam bereikbaarheidsprofiel

Grootschalige productie (industrie, hogere milieucategorie) – Industriële clusters

- Omgeving moet uitnodigen tot lopen.
- Er zijn zo veel mogelijk vrijliggende fietspaden aanwezig.
- Openbaar vervoer is betrouwbaar en wordt aangevuld met de deelfiets.
- Door bedrijven wordt duurzaam reisgedrag gestimuleerd.
- Bedrijven werken efficiënt samen op het gebied van mobiliteit en parkeren.



4.9.3 Analyse duurzame bereikbaarheid huidige situatie

Openbaar vervoer (score 2,2)

Ladonk/Vorst scoort op aanwezigheid station Boxtel: IC (ca. 1 per/uur), sprinter (ca. 8 per/uur) en busverbindingen (ca. 7 per/uur).

Auto (score: 2,2)

Ladonk/Vorst scoort op aanwezigheid A2, A65 en N618. Er zijn geen 2 snelwegafslagen binnen 5 minuten bereikbaar. Er zijn ca. 0,1 laadpalen / per netto ha aanwezig.

Fiets (2,0)

Ladonk/Vorst scoort laag op het werknemerspotentieel, hoog op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min., er is sprake van een snelfietsroute ('s-Hertogenbosch – Eindhoven) en een openbare fietsenstalling in de nabijheid.

Voetganger (score: 1,6)

Ladonk/Vorst scoort laag op het werknemerspotentieel en laag op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min.

Deelmobiliteit (score: 2,0)

Ladonk/Vorst scoort op de aanwezigheid van de OV-fiets bij het station Boxtel. Binnen of in de directe nabijheid van het Ladonk / Vorst is geen sprake van deelmobiliteitsconcepten in de vorm van deelauto's en deelscooters.

4.9.4 Gap analyse en maatregelenpakket

Door de ligging nabij station Boxtel scoort deze locatie relatief goed op het gebied van openbaar vervoer. Door de aanwezigheid van de ov-fiets op het station, is de last mile goed af te leggen. Met toevoegen van andere **deelmobiliteitsconcepten** kan de duurzame bereikbaarheid verder worden vergroot. De algehele duurzame bereikbaarheid kan worden versterkt door een **werkgeversbenadering**, waarbij bijvoorbeeld de aanschaf en gebruik van fietsen fiscaal wordt gestimuleerd, bedrijven gecombineerd gebruik van parkeervoorzieningen toepassen, en de uitwisseling en het gebruik van deel- of kantoorauto's wordt gestimuleerd. De fietsbereikbaarheid kan worden versterkt door op de locatie de openbare ruimte beter in te delen voor de fiets. Bijvoorbeeld door (overdekte) **fietsenstallingen aan te bieden**.

Omschrijving maatregel	Beoogd resultaat	Doelstelling	Termijn	Kosten-effectiviteit
Werkgeversbenadering	Duurzame mobiliteit onder werknemers stimuleren	Aan de hand van de Brabantse Mobiliteit Index (BMI) maatregelen uitwerken	MLT	++
Financiële stimulans voor fietsen	Faciliteren van fietsers	Financiële stimulans bij aanschaf en gebruik van fietsen voor werknemers (onderdeel BMI)	KT	
Stimuleren van carpoolen	Effectief omgaan met ruimte en middelen	Uitwerken plan om carpoolen te stimuleren (onderdeel BMI).	KT	
Autodelen binnen het gebied	Elektrische deelmobiliteit volwaardig alternatief voor zakelijk rijden	Deelmobiliteit verkennen in de vorm van autodeel initiatieven tussen verschillende bedrijven voor zakelijk rijden	KT	+
(collectieve) Overdekte en eventueel bewaakte fietsenstallingen	Faciliteren van fietsers	Inventariseren overdekte fietsenstallingen binnen het gebied en waar mogelijk/nodig overdekte fietsenstallingen faciliteren. Dit ook als onderdeel opnemen bij de aanvraag nieuwe omgevingsvergunningen.	KT	+++
Toevoegen van looproutes	Faciliteren van voetgangers in het gebied	Extra voetgangersinfrastructuur aanleggen in het gebied. Elke straat is veilig en toegankelijk en de voetganger heeft een duidelijke positie in het gebied. Gebruik infrastructuur auto door voetganger is niet meer nodig.	MLT	++

4.10 Bedrijvenpark Laarakker (gemeente Cuijk)

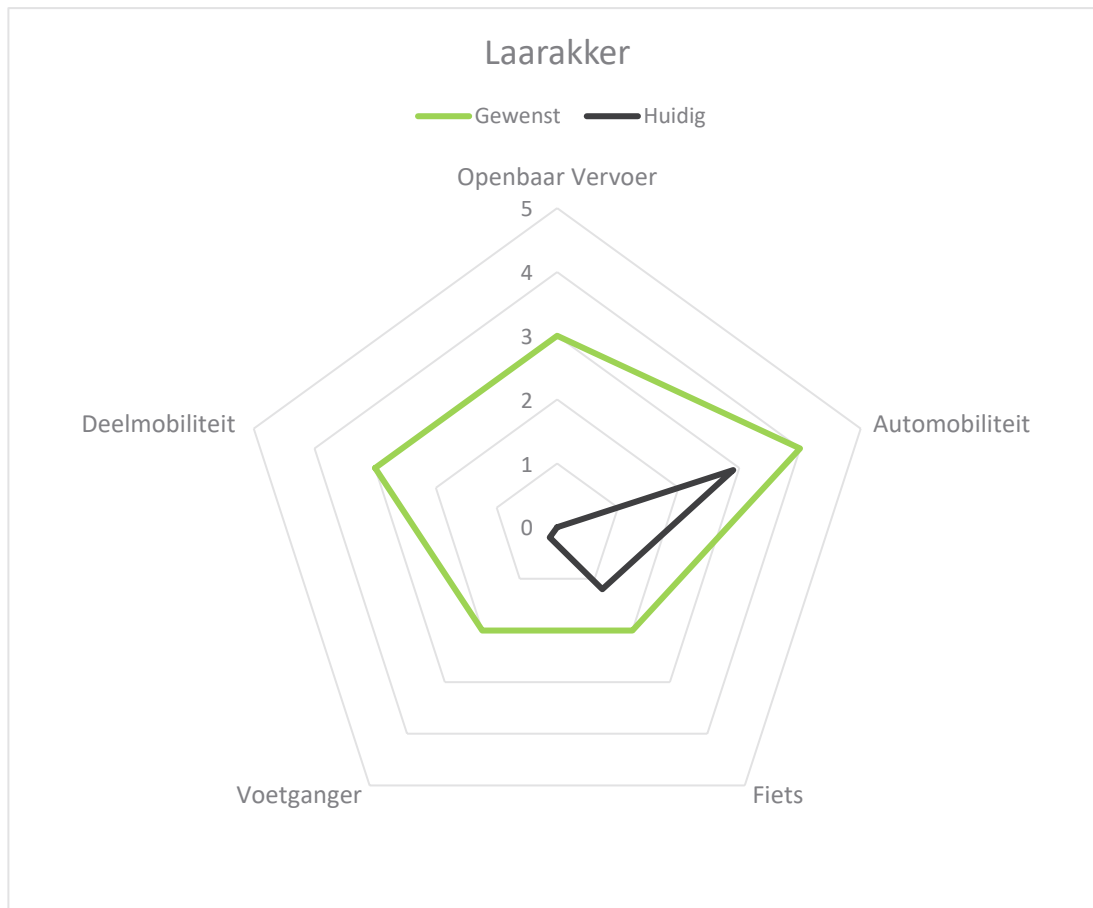
4.10.1 Locatiekenmerken

Grootschalige distributie		
Ligging & impressie		
		
Feiten & cijfers		
	Omvang locatie (netto ha)	53
	Netto uitgegeven ha	21
	Banen	670
	Vestigingen	13
	Beroepsbevolking – 15 autominuten	79.500
	Beroepsbevolking – 30 autominuten	401.800
	Beroepsbevolking – 15 minuten fiets	2.300
	Beroepsbevolking – 30 minuten fiets	31.000
	Milieucategorie	t/m 5.1 (5.2 onder voorwaarden)
Beschrijving		
Gebiedsomschrijving	Regionaal Bedrijvenpark Laarakker ligt in Haps en grenst aan de N264 en de A73. De A73 en A77 fungeren als aders van de lokale/regionale economie. Door de strategische ligging van het bedrijventerrein leent de locatie zich goed voor logistieke bedrijvigheid. Voorbeeld is de vestiging van Danone Nutricia (inclusief distributie). De locatie is nog niet volledig uitgegeven. Ook wordt nog een uitbreiding verwacht: Laarakker Noordwest (NW). Bedrijven die zich vestigen bestaan uit een mix van handel, logistiek, maakindustrie en voedingsmiddelenindustrie.	
Doelgroep(en)		
Industrie	Kerndoelgroepen op het bedrijventerrein werknemers en in het bijzonder ook laders en lossers van goederen. Deze doelgroepen zijn werkzaam binnen verschillende sectoren op het terrein. Industrie is daarvan de grootste sector met een aandeel van 72% in de totale werkgelegenheid. Het bedrijf met de meeste werkgelegenheid op het bedrijventerrein is Nutricia (> 400 banen) (Bron: LISA, 2020).	
Vervoer en opslag	Een grote sector op de locatie is 'Vervoer en Opslag' met een aandeel van circa 23% binnen de totale werkgelegenheid op de locatie. Met meer dan 100 banen is Nabuurs Transport het grootste bedrijf op in deze sector. Op het terrein zijn ook Van Elst Transport, Freight Frame en Districenter Cuijk aanwezig (Bron: LISA, 2020).	
Ruimtelijke ontwikkelrichting(en)		
Visie gemeente (streefbeeld)	<ul style="list-style-type: none"> Een deel van het terrein kan nog uitgegeven worden aan bedrijven in milieucategorie 3 en 4 (Bron: Website Laarakker, peildatum oktober 2021). Laarakker NW is de afronding van het regionaal bedrijvenpark Laarakker. Het betreft een uitbreiding van circa 10 hectare netto. De uitbreiding is bedoeld voor kleinschaligere bedrijven (milieucategorie 2 t/m 3.1). 	

4.10.2 Gewenst duurzaam bereikbaarheidsprofiel

Grootschalige distributie (logistiek en groothandel) – Industriële clusters

- De voetganger vervult een bescheiden rol.
- Fietsbereikbaarheid is goed over doorgaande fietsroutes.
- Openbaar vervoer vervult een belangrijke rol in het bereiken van locaties.
- Deelmobiliteit vergroot bereik ov en voorziet in zakelijke reizen.
- Goede doorstroming op toegangswegen en bij voorkeur direct aansluiting op snelweg.



4.10.3 Analyse duurzame bereikbaarheid huidige situatie

Openbaar vervoer (score 0)

Bedrijvenpark Laarakker scoort laag op Openbaar Vervoer: er is geen sprake van OV-verbindingen in de directe nabijheid van de locatie.

Auto (score: 2,9)

Bedrijvenpark Laarakker scoort op aanwezigheid A73, A77 A65, N264, N321 en N272. Er is een snelwegafslag binnen 5 minuten bereikbaar. Er zijn ca. 0,1 laadpalen / per netto ha aanwezig.

Fiets (1,2)

Bedrijvenpark Laarakker scoort laag op het werknemerspotentieel, hoog op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min., er is geen sprake van een snelfietsroute en er zijn geen openbare fietsenstallingen in de nabijheid.

Voetganger (score: 0,2)

Bedrijvenpark Laarakker scoort laag op het werknemerspotentieel en laag op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min.

Deelmobiliteit (score: 0)

Er is geen sprake van deelmobiliteit binnen of in de directe nabijheid van Bedrijvenpark Laarakker.

4.10.4 Gap analyse en maatregelpakket

Het bedrijventerrein kan voor alle vervoersmiddelen een impuls gebruiken als het gaat om duurzame bereikbaarheid. Het bedrijventerrein scoort het beste op bereikbaarheid met de auto. Duurzame bereikbaarheid kan verder worden versterkt door het toevoegen van **laadinfrastructuur**, zodat het bedrijventerrein ook voor elektrische auto's goed bereikbaar is. Er is geen openbaar vervoer aanwezig op of nabij de locatie. Door het **toevoegen van een halte** en een **mobiliteitshub** kan de duurzame bereikbaarheid voor het openbaar vervoer sterk worden verbeterd. Het openbaar vervoer moet dan een **snelle en comfortabele verbinding hebben met grotere ov-knooppunten** in de omgeving. Door een **werkgeversbenadering** kan de duurzame bereikbaarheid worden vergroot van deze locatie.

Omschrijving maatregel	Beoogd resultaat	Doelstelling	Termijn	Kosten-effectiviteit
Specifieke routes aanwijzen voor vrachtverkeer	Bereikbaarheid en verkeersveiligheid vergroten	Onderzoek naar verbeteren toegankelijkheid vrachtverkeer in het gebied.	KT	++
Elektrische laadpunten	Elektrisch rijden stimuleren	Laadstrategie opzetten om in het gebied meer elektrische laadpalen te realiseren.	KT	++
Toevoegen HOV-lijn, halte of mobiliteitshub	Bereikbaarheid en kwaliteit openbaar vervoer verbeteren	HOV-lijn en halte met grotere ov-knooppunten in de omgeving. Bijvoorbeeld Nijmegen of Eindhoven. Onderzoek starten naar haalbaarheid en effectiviteit.	MLT	+
Deelmobiliteit bij ov-haltes	Vergroten van bereik met het openbaar vervoer	Businesscase opstarten bij de bushaltes in de omgeving voor deelmobiliteit en opstarten informatievoorzieningen over gebruik van de deelmobiliteit.	KT	n.v.t. (markt)
Werkgeversbenadering	Duurzame mobiliteit onder werknemers stimuleren	Aan de hand van de Brabantse Mobiliteit Index (BMI) maatregelen uitwerken	MLT	++

4.11 Vorstengrafdonk (gemeente Oss)

4.11.1 Locatiekenmerken

Grootschalige distributie									
Ligging & impressie									
 <p>Legenda</p> <ul style="list-style-type: none"> □ Referentielocatie Treinstation Busstation Bushalte Fietspaden Snelfietsroutes N-wegen Snelwegen Spoorwegen 									
Feiten & cijfers									
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Omvang locatie (netto ha)</td> <td style="width: 50%;">75</td> </tr> <tr> <td>Netto uitgegeven ha</td> <td>39</td> </tr> </table>	Omvang locatie (netto ha)	75	Netto uitgegeven ha	39				
Omvang locatie (netto ha)	75								
Netto uitgegeven ha	39								
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Banen</td> <td style="width: 50%;">1.847</td> </tr> <tr> <td>Vestigingen</td> <td>28</td> </tr> </table>	Banen	1.847	Vestigingen	28				
Banen	1.847								
Vestigingen	28								
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Beroepsbevolking – 15 autominuten</td> <td style="width: 50%;">139.000</td> </tr> <tr> <td>Beroepsbevolking – 30 autominuten</td> <td>744.100</td> </tr> <tr> <td>Beroepsbevolking – 15 minuten fiets</td> <td>31.400</td> </tr> <tr> <td>Beroepsbevolking – 30 minuten fiets</td> <td>71.500</td> </tr> </table>	Beroepsbevolking – 15 autominuten	139.000	Beroepsbevolking – 30 autominuten	744.100	Beroepsbevolking – 15 minuten fiets	31.400	Beroepsbevolking – 30 minuten fiets	71.500
Beroepsbevolking – 15 autominuten	139.000								
Beroepsbevolking – 30 autominuten	744.100								
Beroepsbevolking – 15 minuten fiets	31.400								
Beroepsbevolking – 30 minuten fiets	71.500								
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Milieucategorie</td> <td style="width: 50%;">t/m 4.2</td> </tr> </table>	Milieucategorie	t/m 4.2						
Milieucategorie	t/m 4.2								
Beschrijving									
Gebiedsomschrijving	Vorstengrafdonk is een grootschalig bedrijventerrein aan de A59 gericht op logistieke bedrijven. Het terrein is nog in uitgifte. Op het jonge bedrijventerrein zijn al een aantal logistieke dienstverleners gevestigd. In de afgelopen jaren zijn veel kavels verkocht, waaronder aan supermarktketen Plus (distributiecentrum). De bedrijfspanden op het terrein zijn allemaal relatief jong.								
Doelgroep(en)									
Industrie	Kerndoelgroepen op het bedrijventerrein zijn werknemers en in het bijzonder ook laders en lossers van goederen. Deze doelgroepen zijn werkzaam binnen verschillende sectoren op het terrein. Industrie is een grote sector met een aandeel van 23% in de totale werkgelegenheid. Belangrijke bedrijven op de locatie in deze sector zijn: Heurkens & van Veluw en Dealmans Banket (> 100 banen) (Bron: LISA, 2020).								
Vervoer en opslag	De grootste sector op Vorstengrafdonk gebaseerd op het aandeel in de werkgelegenheid is de sector 'Vervoer en Opslag'. Het gaat om circa 29% van alle werkgelegenheid. Met meer dan 100 banen zijn momenteel Movianto en I.T.C. Holland Transport de grootste werkgevers op de locatie (Bron: LISA, 2020).								
Overig	Overige sectoren op de locatie zijn specialistische zakelijke diensten (17%) met o.a. Traffic Service (> 100 banen). Ook de sector 'Bouw' is ruim aanwezig op de locatie met 14%, met als grootste bedrijf SPIE (> 200 banen) (Bron: LISA, 2020).								
Ruimtelijke ontwikkelrichting(en)									
Visie gemeente (streefbeeld)	<ul style="list-style-type: none"> • Het terrein is op dit moment nagenoeg uitgegeven. Aankomende jaren worden enkele (grootschalige) bedrijfspanden gebouwd. Nog onderzocht wordt of uitbreiding van het bedrijventerrein mogelijk is (bron: Gemeente Oss). 								

4.11.2 Gewenst duurzaam bereikbaarheidsprofiel

Grootschalige distributie (logistiek en groothandel) – Industriële clusters

- De voetganger vervult een bescheiden rol.
- Fietsbereikbaarheid is goed over doorgaande fietsroutes.
- Openbaar vervoer vervult een belangrijke rol in het bereiken van locaties.
- Deelmobiliteit vergroot bereik ov en voorziet in zakelijke reizen.
- Goede doorstroming op toegangswegen en bij voorkeur direct aansluiting op snelweg.



4.11.3 Analyse duurzame bereikbaarheid huidige situatie

Openbaar vervoer (score 0)

Vorstengrafdonk scoort laag op Openbaar Vervoer: er is sprake van een enkele busverbinding in de directe nabijheid van de locatie.

Auto (score: 3,1)

Vorstengrafdonk scoort op de aanwezigheid van de A59, A50, N324, N329 en N603. Er is een snelwegafslag binnen 5 minuten bereikbaar. Het gebied is dus zeer goed ontsloten voor autoverkeer. Op het gebied van elektrische mobiliteit is een slag te slaan. Er zijn ca. 0,2 laadpalen / per netto ha aanwezig.

Fiets (0,7)

Vorstengrafdonk scoort laag op het werknemerspotentieel, laag op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min., er is geen sprake van een snelfietsroute en er zijn geen openbare fietsenstallingen in de nabijheid.

Voetganger (score: 0,1)

Vorstengrafdonk scoort laag op het werknemerspotentieel en laag op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min.

Deelmobiliteit (score: 0)

Er is geen sprake van deelmobiliteit binnen of in de directe nabijheid van Vorstengrafdonk.

4.11.4 Gap analyse en maatregelpakket

Het bedrijvenpark kan voor alle vervoersmiddelen een impuls gebruiken als het gaat om duurzame bereikbaarheid. Het bedrijventerrein scoort het beste op bereikbaarheid met de auto. De duurzame bereikbaarheid kan worden versterkt door het **toevoegen van laadinfrastructuur**, zodat het bedrijvenpark ook voor elektrische auto's goed bereikbaar is, en door gecombineerd gebruik van parkeervoorzieningen. Het verbeteren van de routes voor vrachtverkeer verbetert de verkeersveiligheid voor overig verkeer.

Er is een enkele verbinding met het openbaar vervoer aanwezig op of nabij de locatie. Door het **toevoegen van een halte** en een **mobilitieithub**, kan de duurzame bereikbaarheid met het openbaar vervoer worden verbeterd. Het openbaar vervoer moet dan een **snelle en comfortabele verbinding hebben met grotere ov-knooppunten** in de omgeving.



De fietsbereikbaarheid kan worden verbeterd door **de fiets een prominentere plek** te geven in het straatbeeld. Ook het **aantakken op een doorgaande fietsroute** is gewenst.

Door een **werkgeversbenadering** kan duurzame mobiliteit verder worden gestimuleerd.

Omschrijving maatregel	Beoogd resultaat	Doelstelling	Termijn	Kosten-effectiviteit
Specifieke routes aanwijzen voor vrachtverkeer	Bereikbaarheid en verkeersveiligheid vergroten	Onderzoek naar betere toegankelijkheid voor vrachtverkeer in het gebied.	KT	++
Elektrische laadpunten	Elektrisch rijden stimuleren	Laadstrategie opzetten om in het gebied meer elektrische laadpalen te realiseren.	KT	++
Gecombineerd gebruik van parkeerterreinen	Effectief omgaan met ruimte	In samenwerking met werkgevers plan opstellen voor het gecombineerd gebruik van parkeerterreinen.	KT	+++
Toevoegen HOV-lijn en halte	Bereikbaarheid en kwaliteit openbaar vervoer verbeteren	Mogelijkheid onderzoeken voor snellere, comfortabele en frequentere verbindingen van en naar grotere ov-knooppunten in de omgeving.	MLT	+
Deelmobiliteit bij ov-haltes	Vergroten van bereik met het openbaar vervoer	Business case uitwerken voor deelmobiliteit bij ov-haltes.	KT	n.v.t. (markt)
Prioriteren fietsinfrastructuur in de openbare ruimte	Meer fietsgebruik van en naar de locatie	Extra fietsinfrastructuur aanleggen in het gebied. Elke straat is veilig en toegankelijk en de fiets heeft een duidelijke positie in het gebied. Dit kan gecombineerd worden met de auto- en voetgangersinfrastructuur.	MLT	++
Doorfietsroutes – Aansluiting of toevoegen van doorgaande fietsroutes van hoogwaardige kwaliteit	Faciliteren van fietsers	Verkenning starten naar doorgaande fietsroutes in de omgeving.	KT	++
Werkgeversbenadering	Duurzame mobiliteit onder werknemers stimuleren	Aan de hand van de Brabantse Mobiliteit Index (BMI) maatregelen uitwerken	MLT	++

4.12 Pivot Park (gemeente Oss)

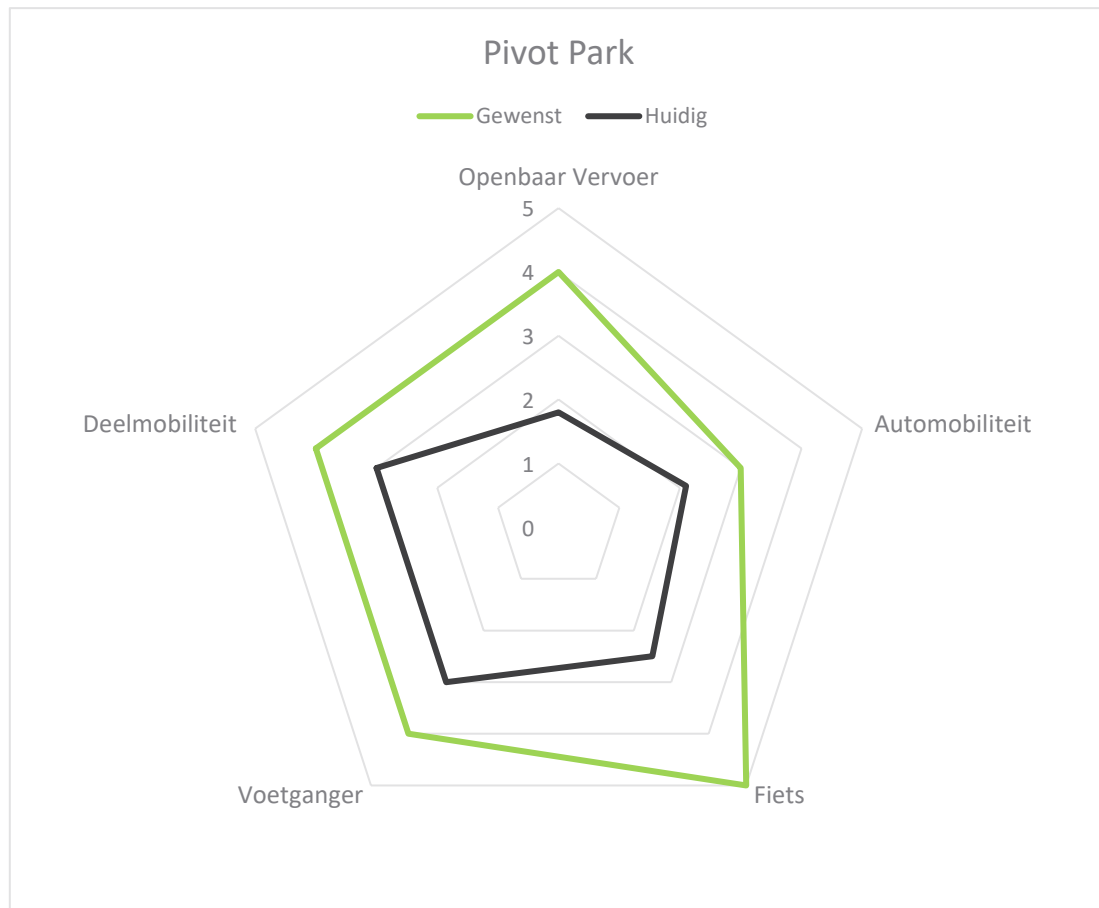
4.12.1 Locatiekenmerken

Campus		
Ligging & impressie		
 <p>Legenda</p> <ul style="list-style-type: none"> □ Referentielocatie Treinstation Busstation Bushalte Fietspaden Snelfietsroutes N-wegen Snelwegen Spoorwegen 		
Feiten & cijfers		
	Banen	402
	Vestigingen	30
	Inwonerspotentieel – 15 autominuten	125.000
	Inwonerspotentieel – 30 autominuten	767.400
	Inwonerspotentieel – 15 minuten fiets	79.500
	Inwonerspotentieel – 30 minuten fiets	106.400
	Milieucategorie	t/m 4.2
	Specialisatie	Life science & innovatie
Beschrijving		
Gebieds-omschrijving	Pivot Park is een bedrijfscampus gericht op Life science & Innovatie. Vooral farmaceutische en medisch gerelateerde bedrijvigheid vindt hier plaats. Pivot park is in 2012 opgericht als initiatief van de farmaceut MSD in samenwerking met provincie Noord-Brabant, gemeente Oss, het ministerie van Economische Zaken en Klimaat, het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en de Brabantse Ontwikkelings Maatschappij (BOM). Pivot Park maakt onderdeel uit van het bedrijventerrein Moleneind in Oss (Bron: Website Pivot Park).	
Doelgroep(en)		
Bedrijvigheid - Life science & innovatie	De grootste sectoren naar werkgelegenheid zijn 'Industrie' (52%) en 'Specialistische zakelijke dienstverlening' (35%). Op de locatie is alle bedrijvigheid medisch-farmaceutisch gerelateerd. De grootste bedrijven zijn: Ardena Oss, Aspen Oss, Aduro Biotech Holdings (allen > 40 banen). Ook aanwezig zijn: Bioconnection, Lead Pharma Medicine, Merck Sharp & Dohme, Zwijs Regulatory Consultancy, Acerta Pharma, Immunoprecise Antibodies en PerkinElmer Nederland (Bron: LISA, 2020).	
Ruimtelijke ontwikkelrichting(en)		
Visie gemeente (streefbeeld)	<ul style="list-style-type: none"> • Doorgroei van bedrijvigheid op de locatie wordt verwacht, maar er is momenteel gebrek aan uitbreidingsruimte of een overloopgebied. Voorlopig zijn er nog geen concrete ruimtelijke plannen voor het gebied (Bron: Gemeente Oss). 	

4.12.2 Gewenst duurzaam bereikbaarheidsprofiel

Campus (voor een selectieve doelgroep) – Bijzondere (kennis)clusters

- Nadruk op de voetganger: aantrekkelijke looproutes.
- Goede fietsbereikbaarheid via doorgaande fietsroutes en goede stallingen.
- Goede ov-verbindingen met haltes nabij de bestemmingen.
- Toegankelijke en aantrekkelijke voetgangersroutes verbinden de gebouwen.
- Deelmobiliteit zorgt voor flexibiliteit, met name in zakelijke mobiliteit.
- Geconcentreerd parkeren op een of meerdere plekken en toegankelijke looproutes.



4.12.3 Analyse duurzame bereikbaarheid huidige situatie

Openbaar vervoer (score 1,8)

Pivot Park ligt op loopafstand van station Oss en daarom zijn in de score de volgende treinverbindingen meegenomen: IC (ca. 4 per/uur) en sprinter (ca. 4 per/uur). Daarnaast ligt er een bushalte naast het gebied met 4 busverbindingen per uur.

Auto (score: 2,1)

Pivot Park scoort op aanwezigheid A59, A50, N324, N329 en N603. Er zijn geen snelwegafslagen binnen 5 minuten bereikbaar. Er zijn ca. 0,7 laadpalen / per netto ha aanwezig.

Fiets (2,5)

Pivot Park scoort gemiddeld op het werknemerspotentieel, hoog op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min., er is sprake van een snelfietsroute in de nabijheid ('s-Hertogenbosch – Oss) en er zijn geen openbare fietsenstallingen in de nabijheid.

Voetganger (score: 3,0)

Pivot Park scoort gemiddeld op het werknemerspotentieel en gemiddeld op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min.

Deelmobiliteit (score: 3,0)

Pivot Park scoort op de aanwezigheid van de OV-fiets bij het station Boxtel. Binnen of in de directe nabijheid van Pivot Park is sprake van deelmobiliteitsconcepten in de vorm van deelauto's.

4.12.4 Gap analyse en maatregelpakket

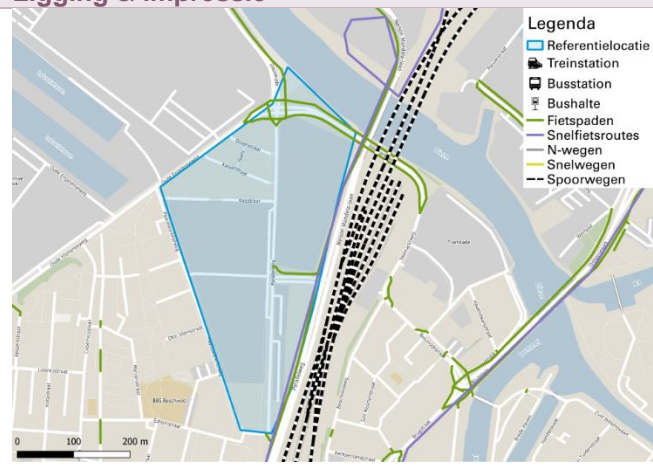

Deze locatie is relatief goed ontsloten met het openbaar vervoer door de ligging nabij station Oss. Deze score kan verder worden verhoogd door het **verbeteren van de looproutes vanaf het station richting de locatie** en het aanbieden van deelmobiliteit voor de last mile tussen de locatie en het station.

De bereikbaarheid voor de fietser kan worden verbeterd door de locatie **aan te takken op de doorgaande fietsroute** tussen 's-Hertogenbosch en Oss. Ook is het van belang dat de locatie gemakkelijk bereikbaar door **de fiets vlakbij de bestemming te kunnen stallen**. Dit kan onder andere worden bereikt door een **werkgeversbenadering**. Daarbij kunnen de bedrijven ook voorzien in deel- en kantoorauto's voor zakelijke reizen. De parkeerterreinen voor auto's worden bij voorkeur **op enige afstand van de bestemmingen aangeboden**.

Omschrijving maatregel	Beoogd resultaat	Doelstelling	Termijn	Kosten-effectiviteit
Verbeteren voetgangersnetwerk	Faciliteren van voetgangers in het gebied en directere looproutes mogelijk maken	Verbeteren van de voetgangersvoorzieningen van en naar het station. Uitvoeringsprogramma opstellen op korte termijn.	MLT	+++
Frequentie van openbaar vervoer vergroten	Effectiviteit en gebruik van het openbaar vervoer verhogen	Vanaf het station Oss snelle en comfortabele bussen laten rijden.	MLT	+
Doorfietsroutes – Aansluiting of toevoegen van doorgaande fietsroutes van hoogwaardige kwaliteit	Faciliteren van fietsers	Aantakken op doorgaande fietsroutes en de fietsroutes van en naar de locatie verbeteren. Uitvoeringsprogramma opstellen op korte termijn.	MLT	+++
Werkgeversbenadering	Duurzame mobiliteit onder werknemers stimuleren	Aan de hand van de Brabantse Mobiliteit Index (BMI) maatregelen uitwerken	KT	++
Fietsparkeervoorzieningen vlakbij bestemming	Faciliteren van fietsers	Verbeteren fietsenstallingen vlakbij bestemmingen.	KT	++
Ontwikkelen mobiliteitshubs	Duurzame mobiliteit effectief aanbieden	Businesscase opstarten bij de bushaltes in de omgeving voor deelmobiliteit en opstarten informatievoorzieningen over gebruik van de deelmobiliteit.	MLT	+

4.13 Innovatiedistrict (gemeente 's-Hertogenbosch)

4.13.1 Locatiekenmerken

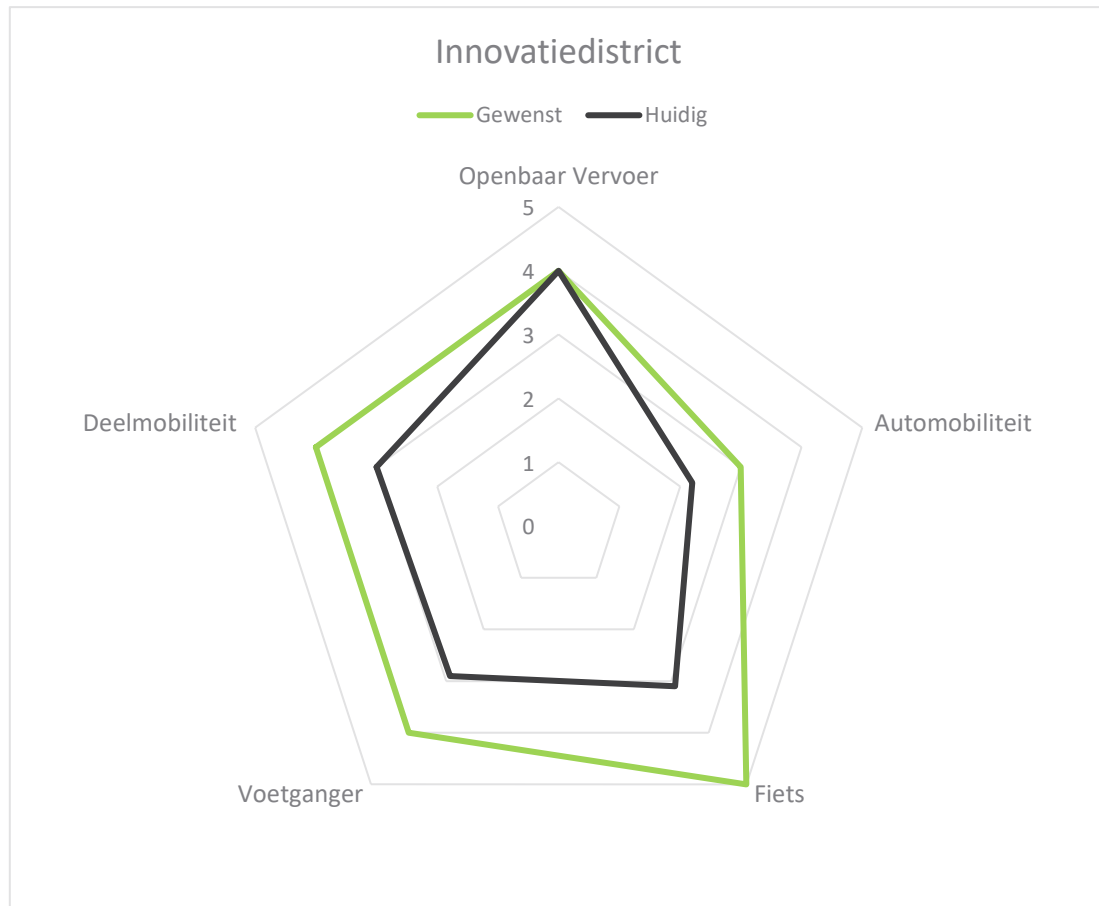
Campus		
Ligging & impressie		
 <p>Legenda</p> <ul style="list-style-type: none"> □ Referentielocatie Treinstation Busstation Bushalte — Fietspaden — Snelfietsroutes — N-wegen — Snelwegen - - - Spoorwegen 		
Feiten & cijfers		
	Banen	257
	Vestigingen	72
	Inwonerspotentieel – 15 autominuten	240.000
	Inwonerspotentieel – 30 autominuten	1.016.350
	Inwonerspotentieel – 15 minuten fiets	103.100
	Inwonerspotentieel – 30 minuten fiets	213.200
	Milieucategorie	-
	Specialisatie	Data & ICT
Beschrijving		
Gebiedsomschrijving	<p>Voor het innovatiedistrict is een gemengde omgeving beoogd bestaande uit wonen en werken met aandacht voor bedrijven actief in Data en ICT. Momenteel komen innovatieve bedrijven, kennis- en onderwijsinstellingen, voorzieningen en woningen al samen op deze locatie. In de herontwikkeling van het gebied wordt nog meer aandacht aan deze identiteit besteed. Het wordt dan dé creatieve broedplaats voor ICT en dataprofessionals in een binnenstedelijk gebied (Bron: Website Ondernemen in 's-Hertogenbosch).</p>	
Doelgroep(en)		
Bedrijvigheid - Data, ICT & Techniek	<p>Aanwezig op de locatie zijn bedrijven en werkplaatsen gespecialiseerd op Data, ICT en Techniek, zoals: SPARK (creatief technisch makerslab), IoT Stadslab (technische werkplaats), Grasso (bedrijfscentrum). Specifiek op IoT Stadslab komt onderwijs, overheid en het bedrijfsleven samen op het Innovatiedistrict. Samenwerkingspartners van het stadslab zijn Avans (onderwijs HBO), HAS Applied Geo-Information Science (onderwijs HBO), Koning Willem I College (onderwijs MBO), Jheronimus Academy of Data Science (onderwijs WO), Spotten, SPARK (makerslab techniek en ambacht) en diverse bedrijven, zoals Civity (specialist dataoplossingen), Remoticon (technische concepten voor slimme steden), Pollex (software) StreetSense (Mobility Lab) (Bron: Website 's-Hertogenbosch IoT Stadslab). In het gebied bevindt zich 49% van de werkgelegenheid in de industriële sector en 17% in specialistische zakelijke diensten (Bron: LISA, 2020).</p>	

Onderwijs	Avans Hogeschool (HBO), St. Joost School of Arts & Design (MBO), het Ambachtshuis Brabant (beroepsonderwijs). Daarmee is circa 12% van de werkgelegenheid in het innovatiedistrict direct verbonden aan onderwijs (Bron: LISA, 2020).
Ruimtelijke ontwikkelrichting(en)	
Visie gemeente (streefbeeld)	<ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkeling EKP (voormalig Expeditie Knooppunt van PostNL) naar koop- en huurwoningen en de KuBus. KuBus (Kunst & Business) wordt een plek voor onderwijs (o.a. kunstacademie) bedrijvigheid en horeca. Het is een herontwikkeling van de voormalige postsorteerhal van PostNL (Bron: Website EKP). • In de herontwikkeling is ongeveer 50.000-75.000 m² beoogd voor kantoren. Het monumentale Grasso gebouw van voormalig machinefabriek Grasso wordt getransformeerd naar bedrijfsverzamelgebouw voor start-ups en scale-ups in de ICT. Woningen worden beoogd op het Grenco- en EKP terrein (Bron: Website Ondernemen in 's-Hertogenbosch)

4.13.2 Gewenst duurzaam bereikbaarheidsprofiel

Campus (voor een selectieve doelgroep) – Bijzondere (kennis)clusters

- Nadruk op de voetganger: aantrekkelijke looproutes.
- Goede fietsbereikbaarheid via doorgaande fietsroutes en goede stallingen.
- Goede ov-verbindingen met haltes nabij de bestemmingen.
- Toegankelijke en aantrekkelijke voetgangersroutes verbinden de gebouwen.
- Deelmobiliteit zorgt voor flexibiliteit, met name in zakelijke mobiliteit.
- Geconcentreerd parkeren op een of meerdere plekken en toegankelijke looproutes.



4.13.3 Analyse duurzame bereikbaarheid huidige situatie

Openbaar vervoer (score 4,0)

Innovatiedistrict scoort op aanwezigheid station 's-Hertogenbosch: IC (ca. 16 per/uur), sprinter (ca. 8 per/uur) en busverbindingen (ca. 60 per/uur). Tramkade scoort in iets mindere mate op de aanwezigheid van het station omdat het station op ca. 10 minuten loopafstand ligt en er geen sprake is van OV-haltes binnen of in de directe nabijheid van de locatie. Het station ligt wel binnen 5 minuten fietsafstand vanaf station 's-Hertogenbosch, hierom is ook het station 's-Hertogenbosch als zijnde busverbinding in de beoordeling opgenomen.

Auto (score: 2,2)

Innovatiedistrict scoort op aanwezigheid A2, A59, A65, N279. De omliggende A- en N-wegen zijn niet binnen 5 minuten bereikbaar vanaf het centrum, het aantal snelwegafslagen binnen 5 minuten is 0. Er zijn ca. 1,5 laadpalen / per netto ha aanwezig.

Fiets (score: 3,1)

Innovatiedistrict scoort gemiddeld op het werknemerspotentieel, gemiddeld op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min., er is sprake van drie snelfietsroutes in de nabijheid: respectievelijk gerealiseerd, in planvorming en in de realisatiefase ('s-Hertogenbosch – Oss, Zaltbommel – 's-Hertogenbosch en Waalwijk- 's-Hertogenbosch). Er is geen sprake van openbare fietsenstallingen.

Voetganger (score: 2,9)

Innovatiedistrict hoog op het werknemerspotentieel, gemiddeld op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min.

Deelmobiliteit (score: 3)

Innovatiedistrict scoort op de aanwezigheid van de OV-fiets bij het station 's-Hertogenbosch. Binnen of in de directe nabijheid van het Innovatiedistrict is sprake van deelscooters.

4.13.4 Gap analyse en maatregelpakket

Het Innovatiedistrict scoort goed op de bereikbaarheid met het openbaar vervoer vanwege de nabijheid van station 's-Hertogenbosch. Voor voetgangers kan de bereikbaarheid worden verbeterd, door middel van **veilige en goed herkenbare looproutes**, met name voor de verbinding met het station en de binnenstad. De auto bereikbaarheid is op orde. Voor parkeren wordt gewerkt aan **geconcentreerde parkeervoorzieningen op enige afstand van de bestemming**.

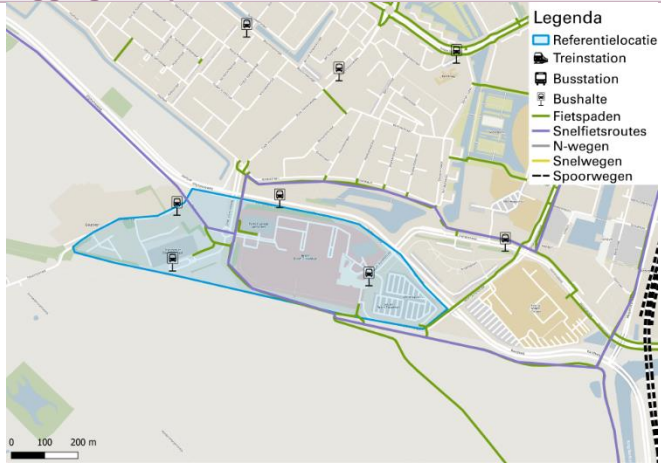

Deelmobiliteit draagt bij aan een goede last mile verbinding. Door **geofencing en routeaanduiding** kan deelmobiliteit effectief worden aangeboden en wordt de herkenbaarheid vergroot.

De fietsbereikbaarheid kan verder worden versterkt door het aanbieden van **fietsenstallingen** op strategische locaties vlakbij de bestemming.

Omschrijving maatregel	Beoogd resultaat	Doelstelling	Termijn	Kosten-effectiviteit
Verbeteren looproutes	Faciliteren van voetgangers	Betere en goed herkenbare looproutes, name tussen locatie en station.	MLT	++
Geofencing	Vindbaarheid deelmobiliteit en tegengaan verrommeling van de openbare ruimte	Opzetten locatiestudie voor geofencing voor deelmobiliteit.	KT	+
Route- en locatie aanduiding deelmobiliteit	Duurzame mobiliteit duidelijke plek geven	Locatie- en routeaanduiding in de openbare ruimte.	KT	+
Fietsparkeervoorzieningen vlakbij bestemming	Faciliteren van fietsers	Stimuleren van fietsvoorzieningen vlakbij de bestemmingen en als voorwaarde meenemen bij vergunningsverstrekkingen.	KT	+++

4.14 Jeroen Bosch Ziekenhuis (gemeente 's-Hertogenbosch)

4.14.1 Locatiekenmerken

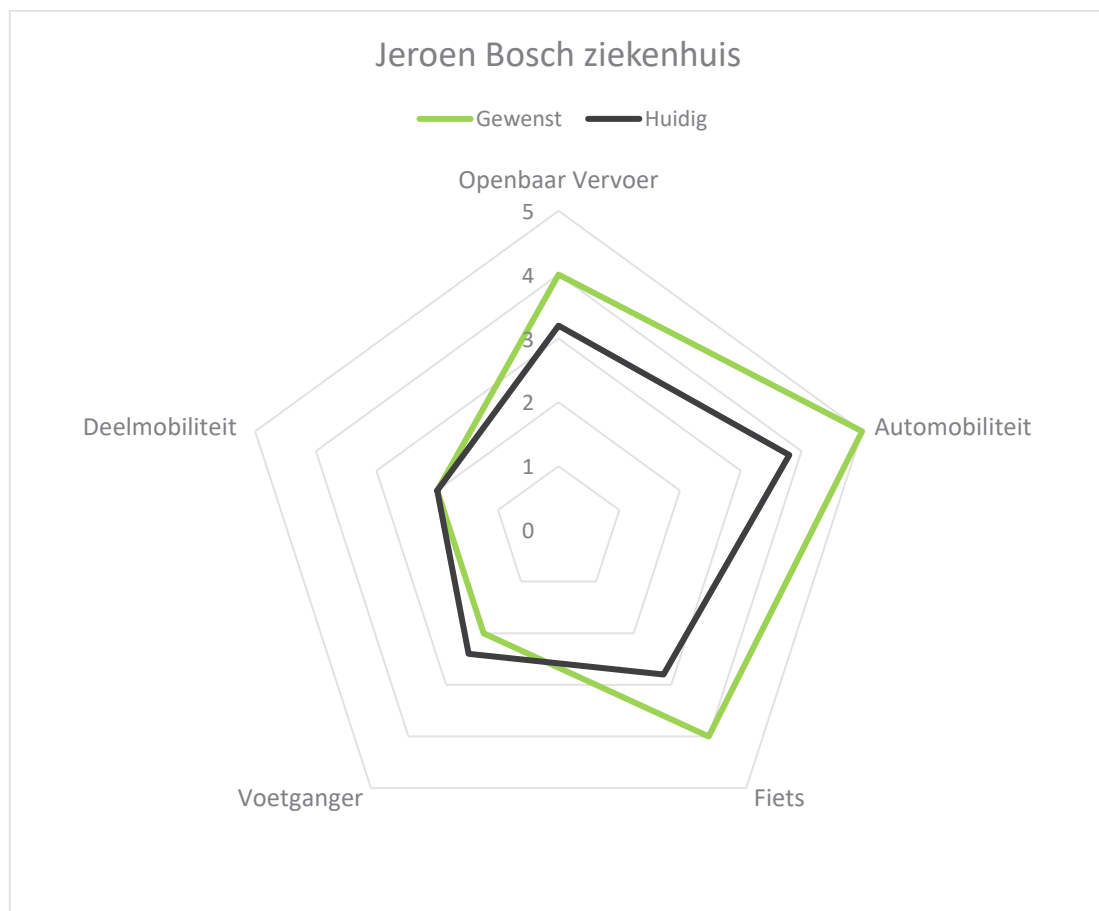
Gezondheidszorg		
Ligging & impressie		
 <p>Legenda</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Referentielocatie Treinstation Busstation Bushalte — Fietspaden — Snelfietsroutes — N-wegen — Snelwegen - - - Spoorwegen 		
Feiten & cijfers		
	Banen	4.648
	Bedden	678
	Inwonerspotentieel – 15 autominuten	291.200
	Inwonerspotentieel – 30 autominuten	1.261.700
	Inwonerspotentieel – 15 minuten fiets	60.000
	Inwonerspotentieel – 30 minuten fiets	185.000
	Specialisatie	Algemeen Ziekenhuis
Beschrijving		
Gebiedsomschrijving	<p>Het Jeroen Bosch Ziekenhuis is een algemeen ziekenhuis in 's-Hertogenbosch. De locatie is geopend in 2011. Het ziekenhuis heeft verschillende nevenlocaties in Boxtel, Drunen, Rosmalen, Zaltbommel Gamerschestraat, Zaltbommel Kerkstraat, Alent Kindexpertisecentrum, Sport Medisch Centrum, Tolbrug locatie Uden. Ook zijn er verschillende prikposten. Het ziekenhuis biedt ook opleidingen en stages aan. Het Jeroen Bosch ziekenhuis is het grootste opleidingsziekenhuis van regio Noordoost Brabant en één van de grootste in Nederland. Het ziekenhuis werkt samen met de Radboud Universiteit in Nijmegen en de Universiteit Utrecht. (Bron: Website Jeroen Bosch Ziekenhuis)</p>	
Doelgroep(en)		
Patiënten	<p>Een van de belangrijkste doelgroepen voor de locatie zijn de patiënten. Patiënten bezoeken de locatie voor hulp of zorg vanuit het Jeroen Bosch Ziekenhuis. Daarnaast is op de locatie het Instituut Verbeeten gevestigd. Het instituut levert zorg op gebied van radiotherapie en nucleaire geneeskunde. Ook is er een Borstcentrum en het Tolbrug revalidatiecentrum.</p>	
Bezoekers en personeel	<p>Belangrijke doelgroepen om de patiënt heen op de locatie zijn bezoekers van patiënten alsook het (ziekenhuis)personeel die de zorg en ondersteuning levert. Circa 92% van het aantal banen de locatie is in de sector gezondheidzorg (Bron: LISA, 2020).</p>	
Overig	<p>Op de locatie staat het Transferium Deutersestraat (Bron: Website 's-Hertogenbosch Transferium Deutersestraat).</p>	
Ruimtelijke ontwikkelrichting(en)		

Visie gemeente (streefbeeld)	<p>Geen substantiële ontwikkelingen op de locatie zelf, wel zijn in de nabije omgeving de volgende ontwikkelingen beoogd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De realisatie van een intensief stedelijk woonmilieu in Willemspoort Zuid. Er komt een divers woonaanbod met aandacht voor groen. Er komen ongeveer 500 woningen, waarvan 175 woningen in de sociale huursector. Daarnaast is er 2.100 m² voor zorg gerelateerde functies beoogd (Bron: Website 's-Hertogenbosch projecten Willemspoort Zuid).
-------------------------------------	---

4.14.2 Gewenst duurzaam bereikbaarheidsprofiel

Gezondheidszorg – Bijzondere (kennis)clusters

- Externe bereikbaarheid te voet minder belangrijk; in het gebied goede looproutes.
- Aangesloten op doorgaande fietsroutes.
- Openbaar vervoer rijdt frequent in verschillende windrichtingen.
- Deelmobiliteit biedt niet direct een toevoeging.
- Autobereikbaarheid is goed, parkeren kan op een centrale parkeerplaats.



4.14.3 Analyse duurzame bereikbaarheid huidige situatie

Openbaar vervoer (score 3,2)

Jeroen Bosch Ziekenhuis scoort op aanwezigheid station 's-Hertogenbosch: IC (ca. 16 per/uur), sprinter (ca. 8 per/uur) en lokale busverbindingen via de bushaltes Vlijmenseweg en J. Bosch Ziekenhuis(ca. 34 per/uur). Jeroen Bosch ziekenhuis scoort in iets mindere mate op de aanwezigheid van het station omdat het station op ca. 20 minuten loopafstand ligt, maar de treinverbindingen zijn wel deels meegenomen omdat het station op een fietsafstand van 6-7 minuten ligt.

Auto (score: 3,8)

Jeroen Bosch Ziekenhuis scoort op aanwezigheid A2, A59, A65, N279. Het aantal snelwegafslagen binnen 5 minuten is 2. Er zijn ca. 2,5 laadpalen / per netto ha aanwezig.

Fiets (score: 2,8)

Jeroen Bosch Ziekenhuis scoort laag op het werknemerspotentieel, hoog op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min., er is sprake van twee snelfietsroutes in de nabijheid: respectievelijk in planvorming en in de realisatiefase (Zaltbommel – 's-Hertogenbosch en Waalwijk- 's-Hertogenbosch).

Voetganger (score: 2,4)

Jeroen Bosch Ziekenhuis scoort gemiddeld op het werknemerspotentieel, gemiddeld op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min.

Deelmobiliteit (score: 2)

Jeroen Bosch Ziekenhuis scoort op de aanwezigheid van de OV-fiets bij het station 's-Hertogenbosch. Binnen of in de directe nabijheid van het Jeroen Bosch Ziekenhuis sprake van deelscooters.

4.14.4 Gap analyse en maatregelpakket

De locatie is goed bereikbaar met de fiets en **krijgt een aantakking met doorgaande fietsroutes**. Door een **werkgeversbenadering** kan de mobiliteit van werknemers verder worden verduurzaamd. Bijvoorbeeld door fiscale voordelen bij de aanschaf en gebruik van fietsen of deelfietsen vanaf het station 's-Hertogenbosch. Het Jeroen Bosch Ziekenhuis is goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Een bushalte met frequente bediening ligt voor de deur van het ziekenhuis en het treinstation ligt op 6-7 minuten fietsafstand. De aanwezigheid van de regio-taxi draagt positief bij aan de bereikbaarheid van deze locatie.

Omschrijving maatregel	Beoogd resultaat	Doelstelling	Termijn	Kosten-effectiviteit
Doorfietsroutes – Aansluiting op van doorgaande fietsroutes van hoogwaardige kwaliteit	Faciliteren van fietsers	De fietsbereikbaarheid van het ziekenhuis vergroten door duidelijkere aansluitingen te bieden aan het omliggend fietsennet. Op korte termijn een uitvoeringsprogramma opstellen.	MLT	++
Werkgeversbenadering	Duurzame mobiliteit onder werknemers stimuleren	Aan de hand van de Brabantse Mobiliteit Index (BMI) maatregelen uitwerken	KT	++

4.15 Ziekenhuis Bernhoven (gemeente Uden)

4.15.1 Locatiekenmerken

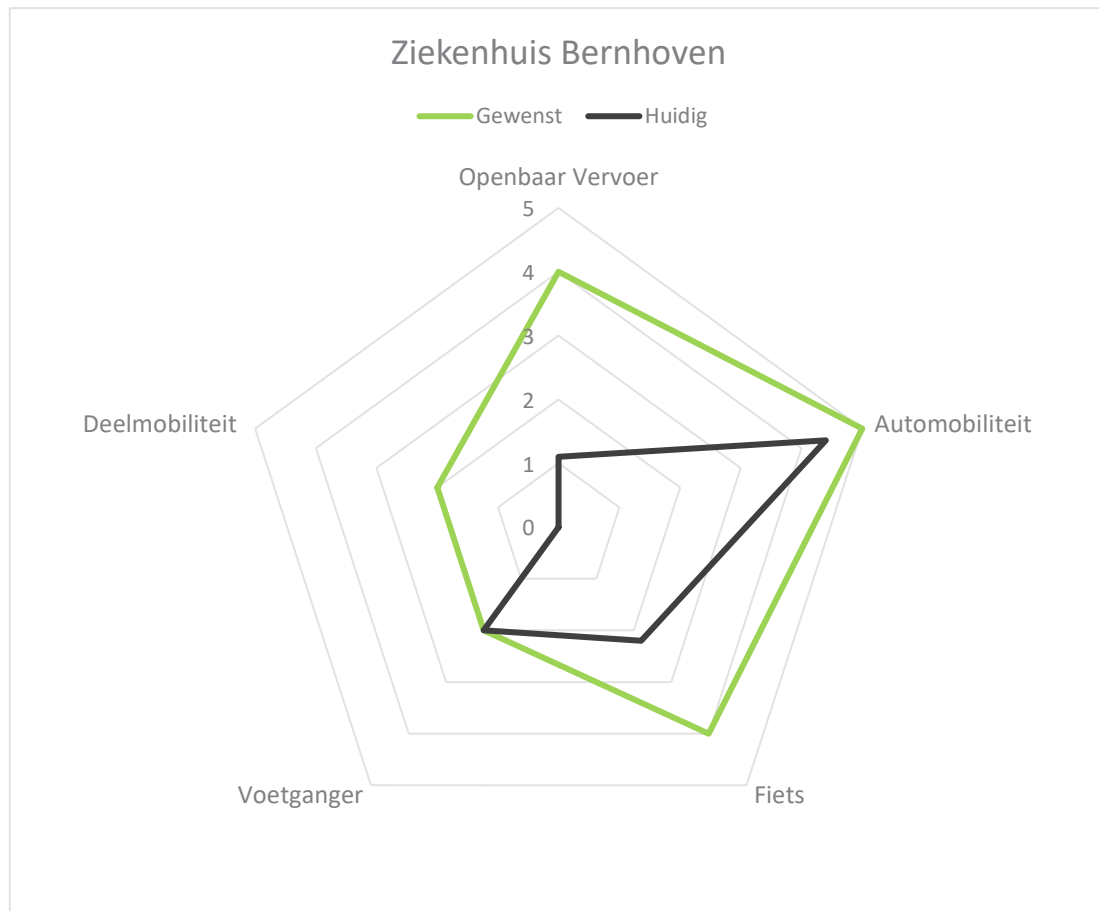
Gezondheidszorg		
Ligging & impressie		
		
Feiten & cijfers		
	Banen	2.020
	Bedden	392
	Inwonerspotentieel – 15 autominuten	165.300
	Inwonerspotentieel – 30 autominuten	1.021.100
	Inwonerspotentieel – 15 minuten fiets	38.250
	Inwonerspotentieel – 30 minuten fiets	88.400
	Specialisatie	Algemeen Ziekenhuis
Beschrijving		
Gebiedsomschrijving	<p>Ziekenhuis Bernhoven in de gemeente Uden is een algemeen regionaal ziekenhuis. Het is ontstaan uit een fusie van het Sint-Anna Ziekenhuis in Oss en het Sint-Joseph Ziekenhuis in Veghel. Door de fusie is het Ziekenhuis in 2013 is neergestreken in Uden. Bernhoven is een opleidingsziekenhuis voor de regio Oss-Uden-Veghel. Voor onder andere HAIO's (huisartsen in opleiding) op de spoedeisende hulp, AGNIO's (artsen-assistenten geneeskunde niet in opleiding) voor ziekenhuisstage, en stagiairs. Ook voor arts-assistenten tot anesthesioloog. Verder kunnen er MBO en HBO opleidingen gevolgd worden in het ziekenhuis. Om het ziekenhuis bieden dermatologen en plastisch chirurgen behandelingen aan die niet vergoed worden door de zorgverzekering onder de naam 'Berne Kliniek' (Bron: Website Ziekenhuis Bernhoven).</p>	
Doelgroep(en)		
Patiënten	<p>Een van de belangrijkste doelgroepen voor de locatie zijn de patiënten. Patiënten bezoeken de locatie dus voor hulp of zorg vanuit Ziekenhuis Bernhoven. Verder is op de locatie is Zorg- en Herstelhotel Udens Duyn gevestigd voor mensen met een zorgvraag. In het zorghotel kan iemand herstellen na een operatie of juist een vakantie nemen met zorg. Daarnaast biedt het ook ruimte voor logeren om bijvoorbeeld mantelzorgers te ondersteunen en tijdelijk te ontlasten (Bron: Website Zorghotel Udens Duyn).</p>	
Bezoekers en personeel	<p>Belangrijke doelgroepen om de patiënt heen zijn bezoekers van patiënten alsook het personeel die de zorg en ondersteuning levert. Circa 97% van het aantal banen op de locatie is in de sector 'gezondheidszorg' (Bron: LISA, 2020).</p>	
Overig	<p>Ook op de locatie liggen het Kindercentrum Het Groenehuis en Uitvaartcentrum Cereshaege.</p>	
Ruimtelijke ontwikkelrichting(en)		

Visie gemeente (streefbeeld)	Geen substantiële ontwikkelingen op de locatie zelf. In de nabije omgeving zijn de volgende ontwikkelingen beoogd: <ul data-bbox="496 253 1509 347" style="list-style-type: none">• De ontwikkeling van een woonwijk met 100 woningen (Park Maashorst kamer 4).• Een recreatief knooppunt met camperplaatsen en chalets.• Mogelijke uitbreiding van Van der Valk (Bron: Gemeente Uden).
-------------------------------------	---

4.15.2 Gewenst duurzaam bereikbaarheidsprofiel

Gezondheidszorg – Bijzondere (kennis)clusters

- Externe bereikbaarheid te voet minder belangrijk; in het gebied goede looproutes.
- Aangesloten op doorgaande fietsroutes.
- Openbaar vervoer rijdt frequent in verschillende windrichtingen.
- Deelmobiliteit biedt niet direct een toevoeging.
- Autobereikbaarheid is goed, parkeren kan op een centrale parkeerplaats.



4.15.3 Analyse duurzame bereikbaarheid huidige situatie

Openbaar vervoer (score 1,1)

Ziekenhuis Bernhoven scoort op de aanwezigheid van HOV (ca. 7 per/uur) en busverbindingen (ca. 5 per uur).

Auto (score: 4,4)

Ziekenhuis Bernhoven scoort op aanwezigheid A50, A59, N324, N264 en N605. Het aantal snelwegafslagen binnen 5 minuten is 1. Er zijn ca. 4,7 laadpalen / per netto ha aanwezig.

Fiets (2,2)

Ziekenhuis Bernhoven scoort laag op het werknemerspotentieel, hoog op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min., er is sprake van een snelfietsroute in realisatiefase (Nistelrode – Uden), en er is een openbare fietsenstalling.

Voetganger (score: 2,0)

Ziekenhuis Bernhoven scoort laag op het werknemerspotentieel, gemiddeld op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min.

Deelmobiliteit (score: 0)

Er is geen sprake van deelmobiliteit binnen of in de directe nabijheid van het Ziekenhuis Bernhoven.

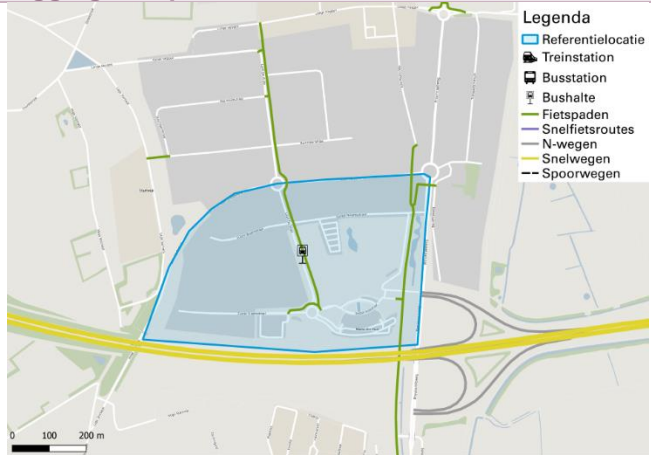








4.15.4 Gap analyse en maatregelpakket

Ziekenhuis Bernhoven scoort goed op de autobereikbaarheid, maar voor de andere vervoersmiddelen is een impuls nodig om aan het gewenste duurzame bereikbaarheidsprofiel te voldoen. Het openbaar vervoer kan worden versterkt door een **halte aan te bieden** die aantrekkelijk is om te verblijven. Hier moet dan ook een **frequente, snelle en comfortabele bus** rijden richting grotere ov-knooppunten in de omgeving. De **looproutes vanaf de halte naar de bestemming** kunnen ook verbeterd worden. Door een **werkgeversbenadering** kan de mobiliteit door werknemers verder worden verduurzaamd. Daarnaast kan aandacht worden besteed aan de **informatievoorzieningen voor bezoekers** zodat duidelijk is hoe op een duurzame manier naar het ziekenhuis gereisd kan worden.

Omschrijving maatregel	Beoogd resultaat	Doelstelling	Termijn	Kosten-effectiviteit
Opwaarderen ov-halte	Bereikbaarheid en kwaliteit openbaar vervoer verbeteren	Uitvoeringsprogramma opzetten voor het aantrekkelijker maken van de ov-halte. Ook de looprouten vanaf de bushalte naar het ziekenhuis verbeteren.	KT	+
Frequentie van openbaar vervoer vergroten	Effectiviteit en gebruik van het openbaar vervoer	Mogelijkheid onderzoeken voor snellere, comfortabele en frequentere verbindingen van en naar het grotere ov-knooppunten in de omgeving.	MLT	+
Verbeteren fijnmazig voetgangersnetwerk	Faciliteren van voetgangers in het gebied en directere looproutes mogelijk maken	Verkenning naar verbeteren voetgangersinfrastructuur in de omgeving van het ziekenhuis.	MLT	++
Werkgeversbenadering	Duurzame mobiliteit onder werknemers stimuleren	Aan de hand van de Brabantse Mobiliteit Index (BMI) maatregelen uitwerken	KT	++
Duurzame mobiliteit als onderdeel op de website	Bewustere keuze van bezoekers en personeel	Fietsen, fietsparkeren en bereikbaarheid ov opnemen in de website in 2022	KT	+++
Uitbreiden aanbod openbare oplaadpunten	Ontwikkeling elektrisch vervoer faciliteren	Laadstrategie uitwerken voor realisatie laadpunten	KT	++

4.16 Maasziekenhuis Pantein (gemeente Boxmeer)

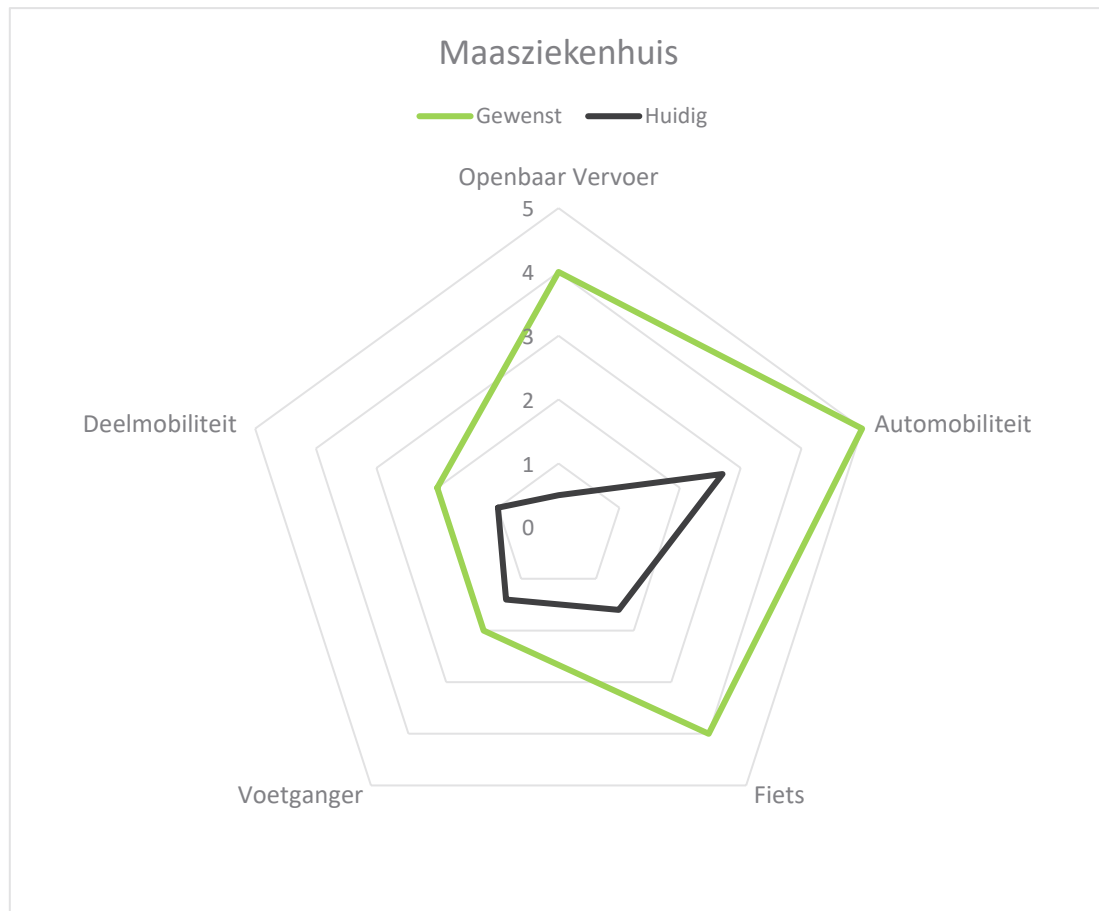
4.16.1 Locatiekenmerken

Gezondheidszorg		
Ligging & impressie		
		
Feiten & cijfers		
	Banen	855
	Bedden	168
	Inwonerspotentieel – 15 autominuten	67.100
	Inwonerspotentieel – 30 autominuten	474.700*
	Inwonerspotentieel – 15 minuten fiets	16.800
	Inwonerspotentieel – 30 minuten fiets	44.200
	Specialisatie	Algemeen Ziekenhuis
Beschrijving		
Gebiedsomschrijving	<p>Het Maasziekenhuis is een algemeen ziekenhuis gericht op Land van Cuijk en Noord-Limburg. Het ziekenhuis heeft intensieve samenwerkingsbanden met het Radboudumc en de Sint Maartenskliniek (gespecialiseerd in orthopedie, reumatologie en revalidatiegeneeskunde) waardoor er toegang is tot academische en specialistische zorg. Het Maasziekenhuis biedt een locatie voor de SintmaartensKinderKliniek: het expertisecentrum voor kinderen en jongeren met klachten op het gebied van houding en beweging. Het Maasziekenhuis is onderdeel van Pantein. Pantein biedt naast ziekenhuiszorg ook thuiszorg, ouderenzorg en diensten aan huis (Bron: Website Maasziekenhuis Pantein).</p>	
Doelgroep(en)		
Patiënten	<p>Een van de belangrijkste doelgroepen voor de locatie zijn de patiënten. Patiënten bezoeken de locatie dus voor hulp of zorg vanuit Maasziekenhuis Pantein. Ook is op de locatie is de specialistische afdeling radiotherapie van het Radboundumc gevestigd en de Sint MaartenKinderkliniek.</p>	
Bezoekers en personeel	<p>Belangrijke doelgroepen om de patiënt heen zijn bezoekers van patiënten alsook het personeel die de zorg en ondersteuning levert. Circa 90% van het aantal banen op de locatie is in de sector 'gezondheidszorg' (Bron: LISA, 2020).</p>	
Overig	<p>De Rabobank is gevestigd op de locatie, nabij het ziekenhuis.</p>	
Ruimtelijke ontwikkelrichting(en)		
Visie gemeente (streefbeeld)	<p>Geen ruimtelijke ontwikkelingen bekend.</p>	

4.16.2 Gewenst duurzaam bereikbaarheidsprofiel

Gezondheidszorg – Bijzondere (kennis)clusters

- Externe bereikbaarheid te voet minder belangrijk; in het gebied goede looproutes.
- Aangesloten op doorgaande fietsroutes.
- Openbaar vervoer rijdt frequent in verschillende windrichtingen.
- Deelmobiliteit biedt niet direct een toevoeging.
- Autobereikbaarheid is goed, parkeren kan op een centrale parkeerplaats.



4.16.3 Analyse duurzame bereikbaarheid huidige situatie

Openbaar vervoer (score 0,5)

Het Maasziekenhuis scoort op aanwezigheid busverbindingen in de directe nabijheid van de locatie (ca. 8 per/uur).

Auto (score: 2,7)

Het Maasziekenhuis scoort op aanwezigheid A77, A73, N621, N264, N271 en N272. Het aantal snelwegafslagen binnen 5 minuten is 1. Er zijn ca. 0,1 laadpalen / per netto ha aanwezig.

Fiets (1,6)

Het Maasziekenhuis scoort laag op het werknemerspotentieel, hoog op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min., en er is een openbare fietsenstalling.

Voetganger (score: 1,4)

Het Maasziekenhuis scoort laag op het werknemerspotentieel, gemiddeld op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min.

Deelmobiliteit (score: 0)

Er is geen sprake van deelmobiliteit binnen of in de directe nabijheid van het Maasziekenhuis.

4.16.4 Gap analyse en maatregelpakket

Het Maasziekenhuis scoort goed op de autobereikbaarheid, maar voor de andere vervoersmiddelen is een impuls nodig om aan het gewenste duurzame bereikbaarheidsprofiel te voldoen. Met name de bereikbaarheid met de fiets en het openbaar vervoer schiet te kort. Het openbaar vervoer kan worden versterkt door een **halte aan te bieden die aantrekkelijk is om te verblijven**. Hier moet dan ook een **frequente, snelle en comfortabele bus** rijden richting grotere ov-knooppunten in de omgeving. De **looproute vanaf de halte** kan ook verbeterd worden.

De fietsbereikbaarheid kan worden vergroot door **aan te haken op doorgaande fietsverbindingen** en een **overdekte fietsenstalling** vlakbij de bestemming aan te bieden.

Door een **werkgeversbenadering** kan de mobiliteit door werknemers verder worden verduurzaamd. Daarnaast kan aandacht worden besteed aan de **informatievoorzieningen voor bezoekers** zodat duidelijk is hoe op een duurzame manier naar het ziekenhuis gereisd kan worden.

Omschrijving maatregel	Beoogd resultaat	Doelstelling	Termijn	Kosten-effectiviteit
Looproute van bushalte naar ingang ziekenhuis verbeteren	Veilige en comfortabele looproute naar de locatie	Een vrijliggend voetpad tot aan de hoofdingang van het ziekenhuis waarbij de voetganger voorrang heeft.	MLT	++
Werkgeversbenadering	Duurzame mobiliteit onder werknemers stimuleren	Aan de hand van de Brabantse Mobiliteit Index (BMI) maatregelen uitwerken	KT	++
Realisatie overdekte fietsenstalling en oplaadpunten e-bikes	Fietsen aantrekkelijker maken door betere voorzieningen te bieden	Starten met de verkenning naar een overdekte fietsenstalling met oplaadpunten in 2022	KT	++
Duurzame mobiliteit als onderdeel op de website	Bewustere keuze van bezoekers en personeel	Fietsen, fietsparkeren en bereikbaarheid ov opnemen in de website in 2022	KT	+++
Uitbreiden aanbod openbare oplaadpunten	Ontwikkeling elektrisch vervoer faciliteren	Laadstrategie uitwerken voor realisatie laadpunten	KT	++

4.17 Onderwijsboulevard (gemeente 's-Hertogenbosch)

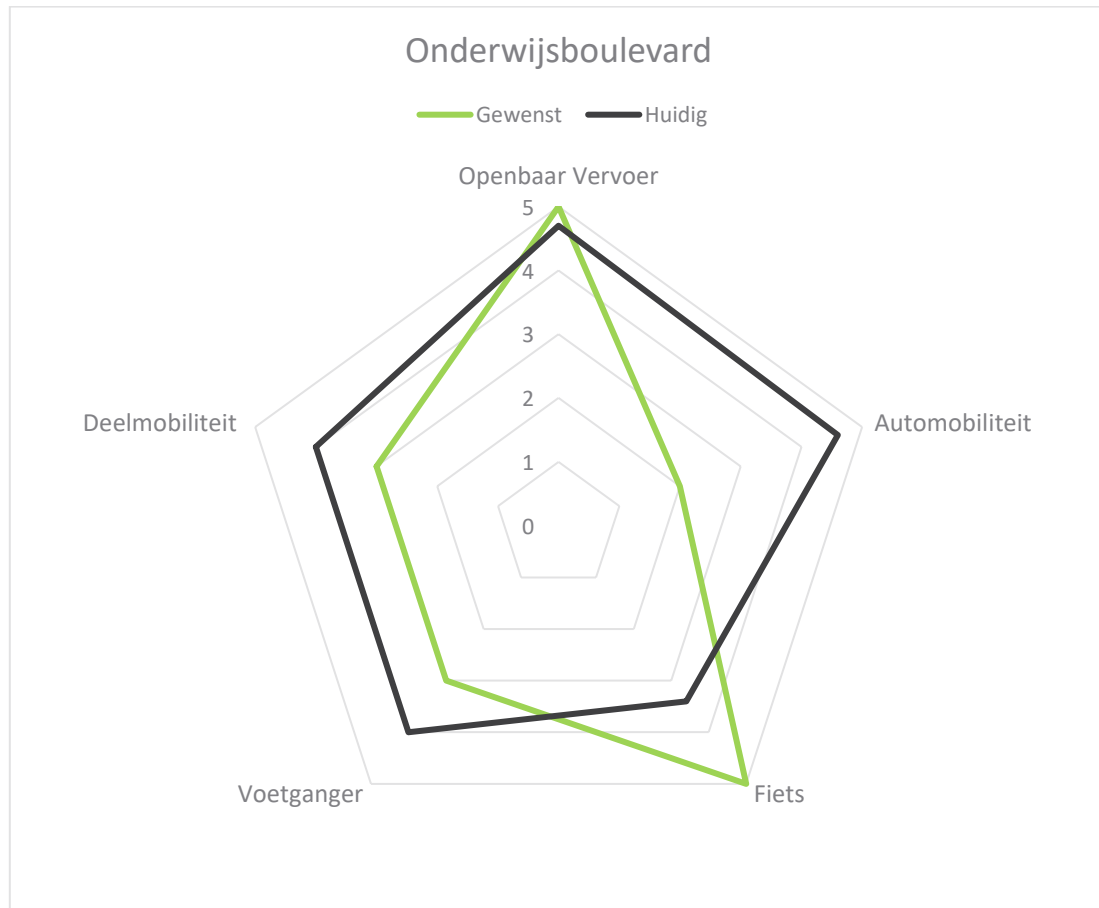
4.17.1 Locatiekenmerken

Onderwijs		
Ligging & impressie		
	Legenda Referentielocatie Treinstation Busstation Bushalte Fietspaden Snelfietsroutes N-wegen Snelwegen Spoorwegen	
Feiten & cijfers		
	Type onderwijs	HBO, MBO. Ook voortgezet onderwijs aanwezig
	Inwonerspotentieel – 15 autominuten	255.000
	Inwonerspotentieel – 30 autominuten	1.149.700
	Inwonerspotentieel – 15 minuten fiets	93.750
	Inwonerspotentieel – 30 minuten fiets	216.100
	Onderwijscluster	Avans Hogeschool, Yuverta MBO 's-Hertogenbosch, Koning Willem I College MBO
	Voorzieningen / functiemix	o.a. bioscoop, restaurants, sportschool, kantoor
Beschrijving		
Gebiedsomschrijving	De Onderwijsboulevard is een onderwijscluster in nabij het centrum van 's-Hertogenbosch, gelegen tussen de locaties van het Jeroen Bosch Ziekenhuis, de kantorenlocatie Paleiskwartier en het Innovatiedistrict. Verschillende scholen zijn in dit gebied gevestigd, waaronder scholen die opleidingen in het HBO, MBO en voortgezet onderwijs aanbieden.	
Doelgroep(en)		
Scholieren/ studenten	Scholen die op deze locatie gevestigd zijn: Avans Hogeschool, HAS hogeschool, Yuverta, Het Stedelijk Gymnasium, Van Maerlant, Koning Willem College, Helicon Opleidingen (Bron: LISA, 2020). Circa 68% van het aantal banen op de locatie is in de sector onderwijs (Bron: LISA, 2020).	
Overig	Naast onderwijsinstellingen is ook bedrijvigheid op de locatie aanwezig. Dit komt mede door de ligging nabij kantoorlocatie Stationsgebied / Paleiskwartier. Grote kantoorgebruikers in het gebied zijn Arcadis (> 700 banen) en DAS (> 100 banen). Ook is een vestiging van de politie gevestigd op deze locatie (Bron: LISA, 2020).	
Ruimtelijke ontwikkelrichting(en)		
Visie gemeente (streefbeeld)	<ul style="list-style-type: none"> Herinrichting van de Onderwijsboulevard staat gepland. De werkzaamheden starten in het eerste kwartaal van 2022 en vinden gefaseerd plaats. Voetgangers en fietsers krijgen meer ruimte. Al het andere verkeer is te gast. Ook komen er meer ontmoetingsplekken en groenvoorzieningen (Bron: Website Gemeente 's-Hertogenbosch). 	

4.17.2 Gewenst duurzaam bereikbaarheidsprofiel

Onderwijs – Bijzonder (kennis)cluster

- Veilige looproutes op en rond de locatie van belang.
- Goede fietsbereikbaarheid voor korte en langere afstanden.
- De locaties zijn goed ontsloten met frequent rijdend openbaar vervoer.
- Deelmobiliteit is aanwezig en vergroot bereik ov.
- Geclusterd parkeren op enige afstand van de bestemming.



4.17.3 Analyse duurzame bereikbaarheid huidige situatie

Openbaar vervoer (score 4,7)

Onderwijsboulevard scoort op aanwezigheid station 's-Hertogenbosch: IC (ca. 16 per/uur), sprinter (ca. 8 per/uur) en busverbindingen (ca. 60 per/uur).

Auto (score: 4,6)

Onderwijsboulevard scoort op aanwezigheid A2, A59, A65, N279. De A65 is binnen 5 minuten te bereiken. Er zijn ca. 6,8 laadpalen / per netto ha aanwezig.

Fiets (score: 3,4)

Onderwijsboulevard scoort gemiddeld op het werknemerspotentieel, hoog op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min., er is sprake van drie snelfietsroutes in de nabijheid: respectievelijk gerealiseerd, in planvorming en in de realisatiefase ('s-Hertogenbosch – Oss, Zaltbommel – 's-Hertogenbosch en Waalwijk- 's-Hertogenbosch). Er is sprake van een openbare fietsenstalling.

Voetganger (score: 4,0)

Onderwijsboulevard scoort hoog op het werknemerspotentieel en de aanwezige voorzieningen binnen 5 minuten.

Deelmobiliteit (score: 4)

Onderwijsboulevard scoort op de aanwezigheid van de OV-fiets bij het station 's-Hertogenbosch. Binnen de Onderwijsboulevard is sprake van deelmobiliteitsconcepten in de vorm van deelauto's en deelscooters.

4.17.4 Gap analyse en maatregelpakket

De Onderwijsboulevard scoort goed vanwege de bereikbaarheid via het station 's -Hertogenbosch. De duurzame autobereikbaarheid kan worden versterkt door in te zetten op **meer laadvoorzieningen** en **parkeren op de P+R-locaties** te stimuleren. Voor fietsers kan de locatie beter bereikbaar worden gemaakt door **aantakking op doorgaande fietsroutes**.

Omschrijving maatregel	Beoogd resultaat	Doelstelling	Termijn	Kosten-effectiviteit
Stimuleren parkeren op P+R-locaties	Auto's minder dominante plek in openbare ruimte	Aantrekkelijkheid P+R vergroten	MLT	++
Uitbreiden aanbod openbare oplaadpunten	Ontwikkeling elektrisch vervoer faciliteren	Laadstrategie uitwerken voor realisatie laadpunten	KT	++
Fietsparkeervoorzieningen vlakbij bestemming	Faciliteren van fietsers	Locaties stimuleren meer stallingsvoorzieningen te treffen voor fietsers. Bij nieuwbouw-ontwikkelingen dit als eis opnemen bij de vergunningaanvraag.	KT	++
Doorfietsroutes – Aansluiting op van doorgaande fietsroutes van hoogwaardige kwaliteit	Faciliteren van fietsers	De fietsbereikbaarheid vergroten door duidelijkere aansluitingen te bieden aan het omliggend fietsennet. Op korte termijn een uitvoeringsprogramma opstellen.	MLT	++

4.18 Dr. Saal van Zwanenbergsingel (gemeente Oss)

4.18.1 Locatiekenmerken

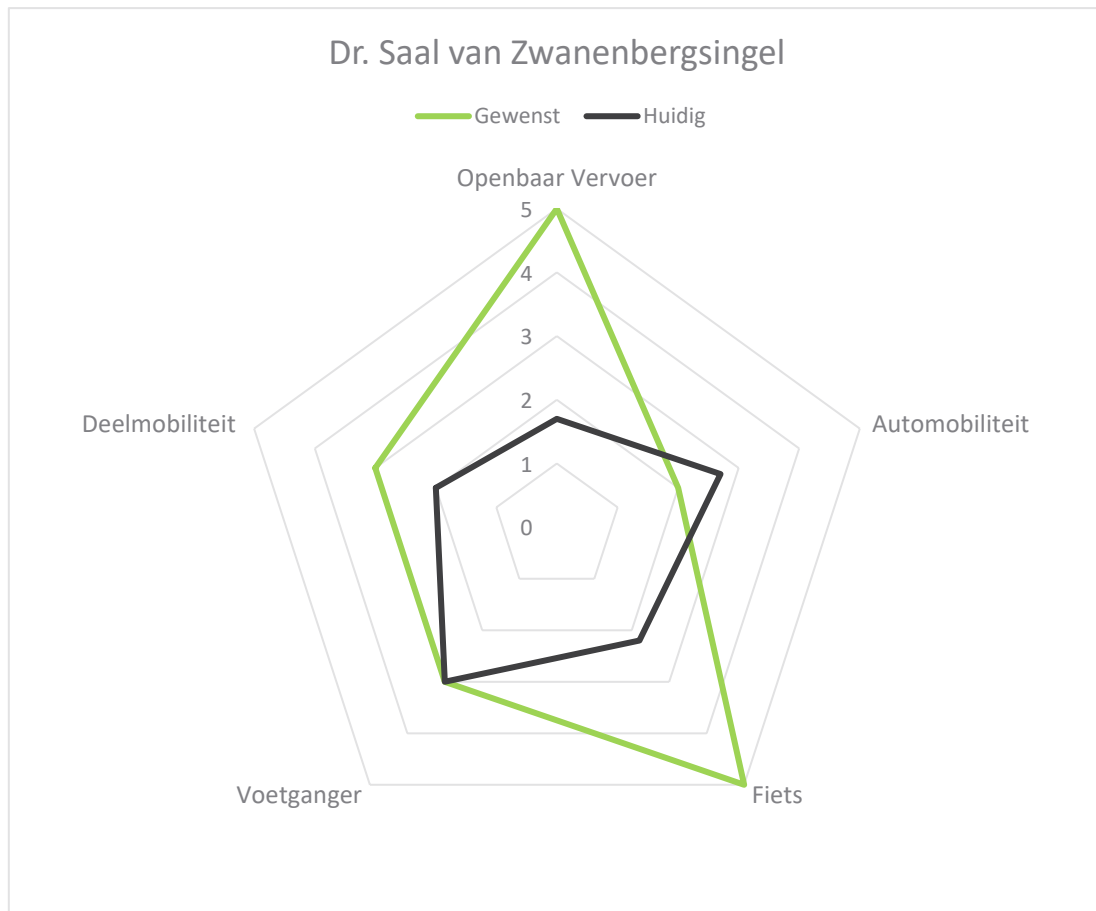
Onderwijs		
Ligging & impressie		
 <p>Legenda</p> <ul style="list-style-type: none"> Referentielocatie Treinstation Busstation Bushalte P Openbare parkeerplaatsen Fietspaden Snelfietsroutes N-wegen Snelwegen Spoorwegen 		
Feiten & cijfers		
	Type onderwijs	MBO. Ook voortgezet onderwijs aanwezig.
	Inwonerspotentieel – 15 autominuten	145.000
	Inwonerspotentieel – 30 autominuten	832.900
	Inwonerspotentieel – 15 minuten fiets	77.400
	Inwonerspotentieel – 30 minuten fiets	106.550
	Onderwijscluster	ROC de Leijgraaf, Speciaal onderwijs HUB Noordoost Brabant, Praktijkschool de Singel, VO Hooghuis Stadion, VO Mondriaan, VO Hooghuis Zuid, Maaslandcollege.
	Voorzieningen / functiemix	o.a. Medische bedrijvigheid, GGZ Oost Brabant, Zorgplein Zwanenberg/Bernhoven, sport.
Beschrijving		
Gebiedsomschrijving	Op de locatie Dr. Saal van Zwanenbergsingel zijn verschillende onderwijsinstellingen, variërend van middelbaar-, speciaal (regionaal)- en middelbaar beroepsonderwijs. Verder zijn er ook andere voorzieningen in het gebied aanwezig zoals een gezondheidscluster (incl. huisartsenpost en poliklinieken van Ziekenhuis Bernhoven), een sportcluster (voetbal, tennis en breedtesport) en een Talentencampus (dienstcentrum). Ook aanwezig zijn een congrescentrum, fitnesscentrum, zwembad en hotel.	
Doelgroep(en)		
Scholieren/ studenten	Verschillende scholen zijn gevestigd op deze locatie waaronder: ROC de Leijgraaf (MBO), Speciaal onderwijs HUB Noordoost Brabant, Praktijkschool de Singel, Hooghuis Stadion (VO), Mondriaan (VO), Hooghuis Zuid (VO), Maaslandcollege (VO) (Bron: Gemeente Oss). 36% van het aantal banen op de locatie is in de sector onderwijs (Bron: LISA, 2020).	
Overig	Op de locatie zijn ook andere functies, kenmerkend is het cluster van gezondheidszorg (o.a. Orthondistenpraktijk, Bernhoven Polikliniek, Tandartsenpraktijk, Huisartsenpraktijk, Fysiotherapie). Ook ligt in het gebied de Talentencentrum en het stadion van TOP Oss (Bron: LISA, 2020; Gemeente Oss). Circa 34% van het aantal banen op de locatie is in de sector gezondheidszorg (Bron: LISA, 2020).	

Ruimtelijke ontwikkelrichting(en)	
Visie gemeente (streefbeeld)	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeente Oss wil inzetten op een doorontwikkeling van het onderwijs(aanbod) op de locatie. Dit moet gerealiseerd worden door het aanbod aan opleidingen te verbreden. Vooralsnog is het onbekend is of dit in de toekomst tot nieuwe ruimtelijke ontwikkeling zal leiden op de locatie (Bron: Gemeente Oss) • Aan de westzijde van het gebied wordt woningbouw gerealiseerd. Het gaat om ca. 350 woningen, zowel meergezins- als grondgebonden. • Herontwikkeling van bedrijventerrein Euterpelaan (ook wel: De Ruwaard) naar een gemengd woon-werkgebied. De publieksgerichte functies zullen naar alle waarschijnlijkheid blijven. Bedrijvigheid in de vorm van groothandel/opslag verschuift naar de functies ambacht en dienstverlening. Verder worden er ca. 500 woningen gerealiseerd, dit zullen voornamelijk appartementen zijn (Bron: Gemeente Oss).

4.18.2 Gewenst duurzaam bereikbaarheidsprofiel

Onderwijs – Bijzonder (kennis)cluster

- Veilige looproutes op en rond de locatie van belang.
- Goede fietsbereikbaarheid voor korte en langere afstanden.
- De locaties zijn goed ontsloten met frequent rijdend openbaar vervoer.
- Deelmobiliteit is aanwezig en vergroot bereik ov.
- Geclusterd parkeren op enige afstand van de bestemming.



4.18.3 Analyse duurzame bereikbaarheid huidige situatie

Openbaar vervoer (score 1,8)

Dr. Saal van Zwanenbergsingel ligt nog binnen het invloedsgebied van station Oss: IC (ca. 4 per/uur) en sprinter (ca. 4 per/uur). De bushalte Titus Brandsmalaan wordt bediend met HOV (ca. 8 per/uur) en lokale busverbindingen (ca. 5 per/uur). Deze bushalte ligt wel op enige afstand van het gebied.

Auto (score: 2,7)

Dr. Saal van Zwanenbergsingel scoort op aanwezigheid A59, A50, N324, N329 en N603. Er zijn geen snelwegafslagen binnen 5 minuten bereikbaar. Er zijn ca. 0,3 laadpalen / per netto ha aanwezig.

Fiets (2,5)

Dr. Saal van Zwanenbergsingel scoort gemiddeld op het werknemerspotentieel, hoog op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min., er is sprake van een snelfietsroute in de nabijheid ('s-Hertogenbosch – Oss) en er zijn geen openbare fietsenstallingen in de nabijheid.

Voetganger (score: 3,0)

Dr. Saal van Zwanenbergsingel scoort gemiddeld op het werknemerspotentieel en gemiddeld op het aantal bereikbare voorzieningen binnen 5 min.

Deelmobiliteit (score: 2,0)

Dr. Saal van Zwanenbergsingel scoort op de aanwezigheid van de OV-fiets bij het station Oss. Binnen of in de directe nabijheid van de Dr. Saal van Zwanenbergsingel is geen sprake van deelmobiliteitsconcepten.

4.18.4 Gap analyse en maatregelpakket

Door de ligging in de buurt van station Oss scoort deze locatie redelijk op het gebied van ov-bereikbaarheid. Echter kan de ov-bereikbaarheid worden verbeterd door een of meerdere **bushalte(s) direct bij de locatie**. Voor de fiets kan de bereikbaarheid worden verbeterd door de fiets te prioriteren in de openbare ruimte en **aantakkingen** te realiseren **op de nabije doorgaande fietsroute**. Het openbaar vervoer kan worden aangevuld door **deelmobiliteit bij haltes**. Om de duurzame autobereikbaarheid te bevorderen kan een **centrale parkeervoorziening** op korte afstand van de bestemming gerealiseerd worden. Door het **verbeteren van looproutes** kunnen deze korte afstanden comfortabel worden overbrugd.

Omschrijving maatregel	Beoogd resultaat	Doelstelling	Termijn	Kosten-effectiviteit
Doorfietsroutes – Aansluiting op doorgaande fietsroutes van hoogwaardige kwaliteit	Faciliteren van fietsers	De locatie kan beter worden aangesloten op de doorgaande doorfietsroute. Het uitvoeringsprogramma voor deze aantakking kan op korte termijn worden opgestart.	MLT	++
Deelmobiliteit bij ov-haltes	Vergroten van bereik met het openbaar vervoer	Businesscase uitwerken voor deelmobiliteit en opstarten informatievoorzieningen over gebruik van de deelmobiliteit.	KT	+
Looproutes verbeteren	Veilige, comfortabele looproutes.	Uitvoeringsprogramma starten om de looproutes binnen het gebied te verbeteren, de omliggende woonwijken en het station Oss.	KT	++
Bushaltes Saal v. Zwanenbergsingel	Verbeteren ov-bereikbaarheid door kortere loopafstand naar bushalte	Onderzoeken mogelijkheid bushaltes Saal v. Zwanenbergsingel ter hoogte van Polikliniek en onderwijsinstellingen met frequente bediening.	MLT	+

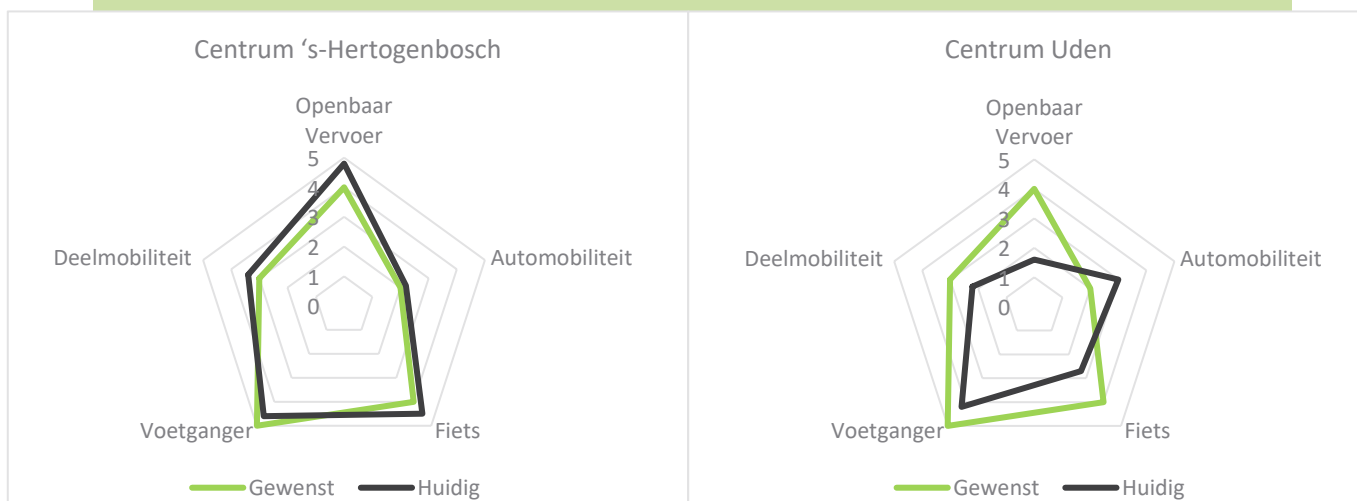
5 Synthese

De regio Noordoost Brabant, de provincie Noord-Brabant en de gemeenten zijn actief betrokken geweest bij dit onderzoek en hebben de opgave hoog op de agenda staan. Daarmee vormt dit een goede basis om vervolgstappen in de regio ook daadwerkelijk te gaan zetten. In tabel 1 zijn de radargrafieken voor de huidige en gewenste bereikbaarheid voor de verschillende locatietypen naast elkaar gezet. Kijkend naar de resultaten van de 18 referentielocaties in dit rapport zijn de algemene conclusies en aanbevelingen voor de regio als geheel als volgt:

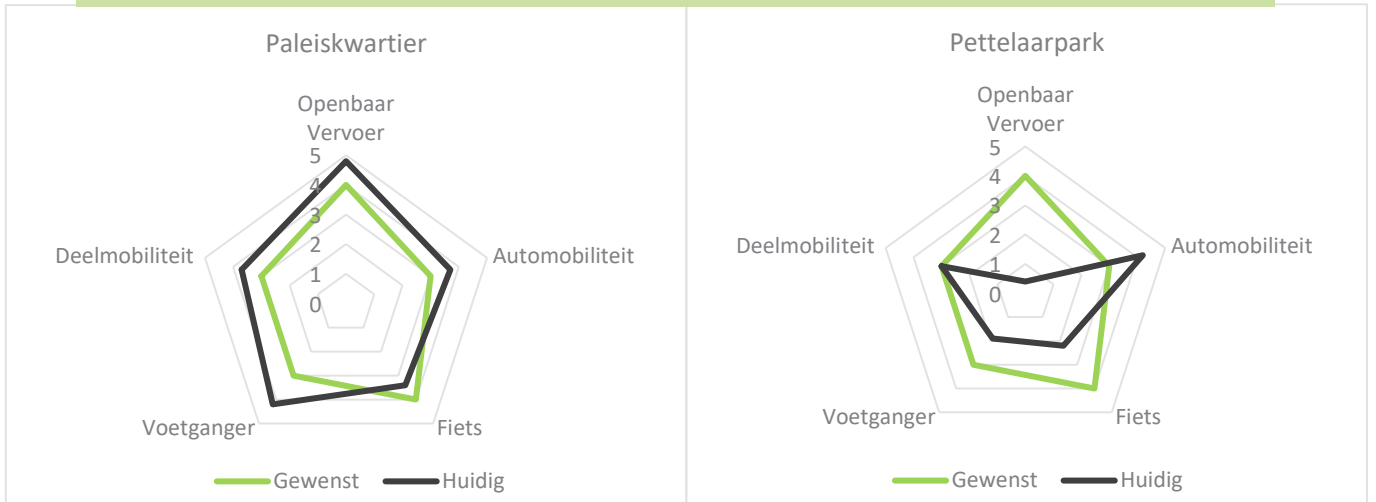
- verbetering van duurzame bereikbaarheid kan overal;
- pak de verbeteringen locatiespecifiek aan;
- stel prioriteiten op basis van verbeterpotentieel en kosteneffectiviteit;
- zet nieuwe maatregelen in of benut lopende projecten;
- kijk ook naar de vraagzijde;
- ga niet alleen aan de slag, maar betrek partijen op de locatie bij de aanpak;
- blijf ontwikkelingen monitoren, elke stap vooruit is er één.

Tabel 1: overzicht van de radargrafieken met de huidige en gewenste situatie ten aanzien van duurzame bereikbaarheid

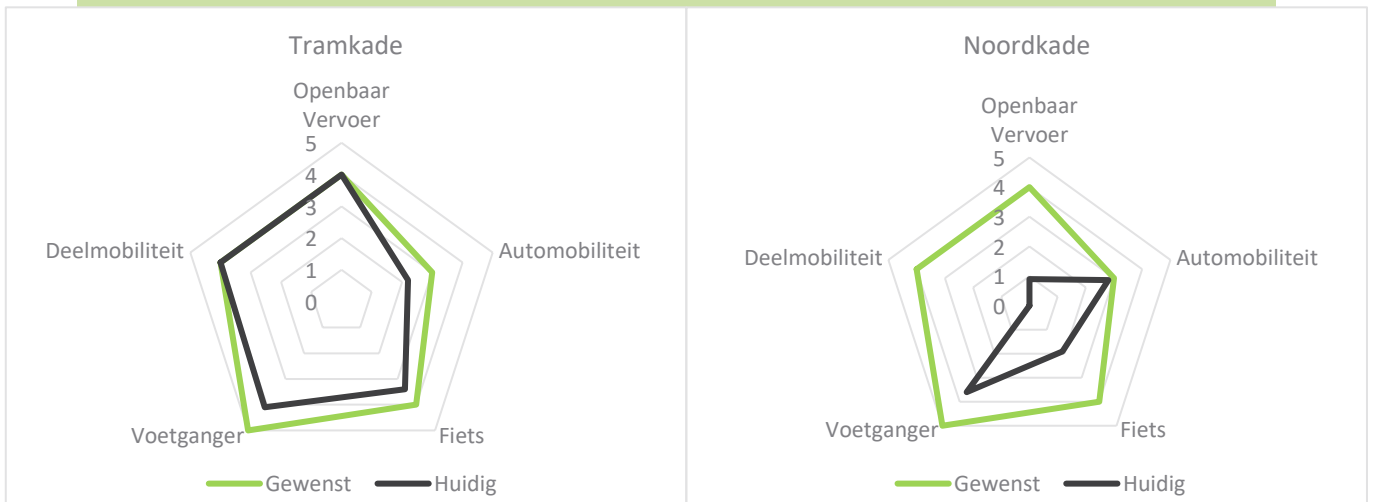
GEMENGD (BINNEN)STEDELIJK | BINNENSTEDEN OF CENTRUMGEBIEDEN VAN GROTERE DORPEN EN STEDEN



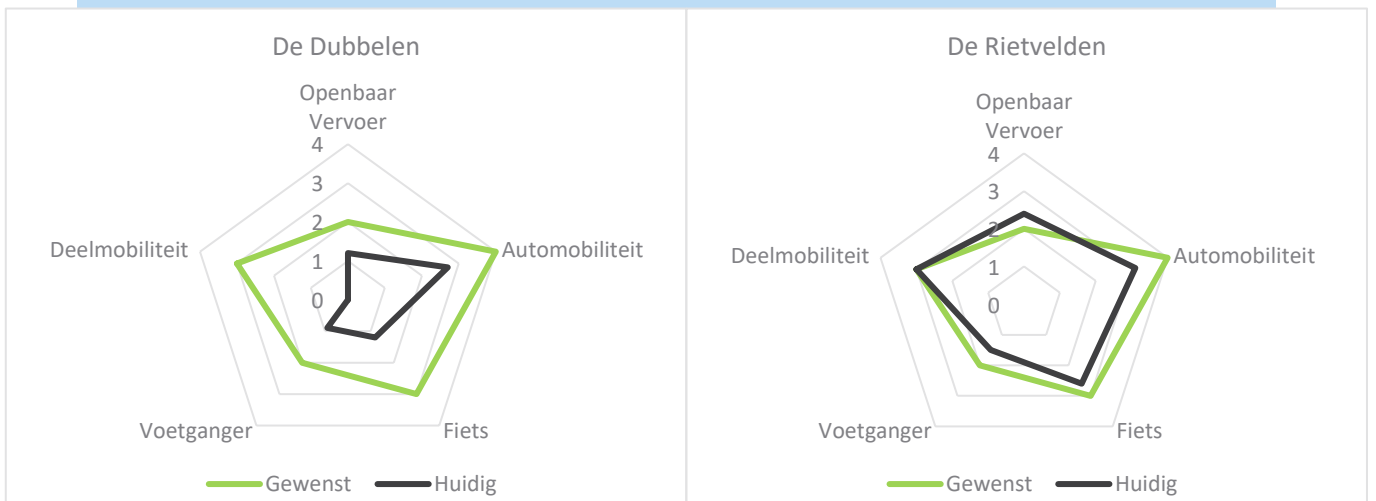
GEMENGD (BINNEN)STEDELIJK | KANTOORLOCATIES

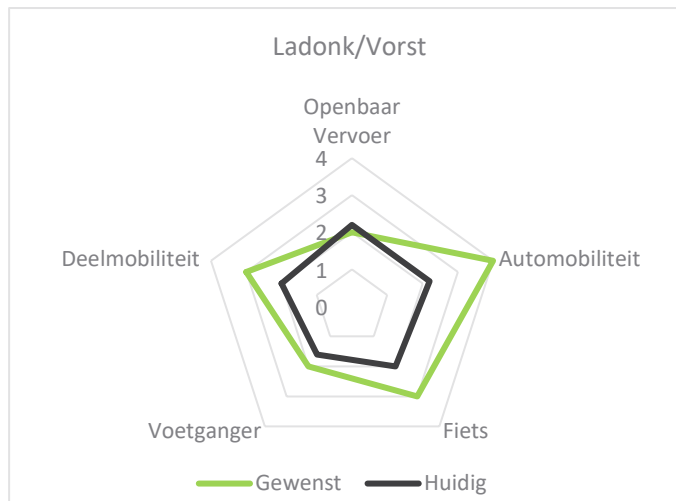


GEMENGD (BINNEN)STEDELIJK | CULTUURCLUSTER

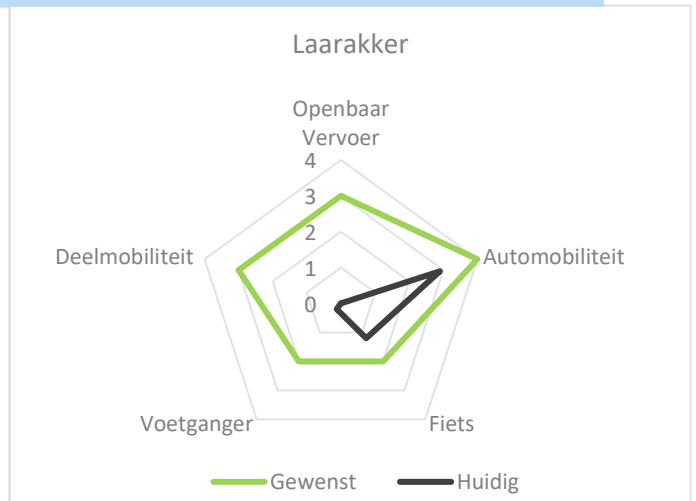


INDUSTRIËLE CLUSTERS | GROOTSCHALIGE PRODUCTIE (INDUSTRIE, HOGERE MILIEUCATEGORIE)

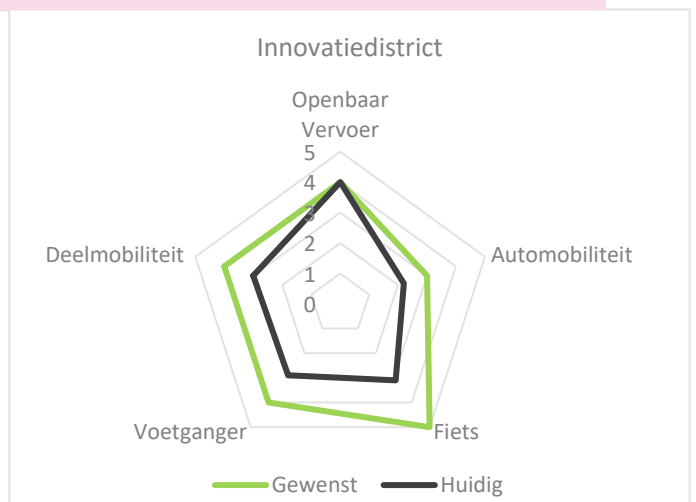
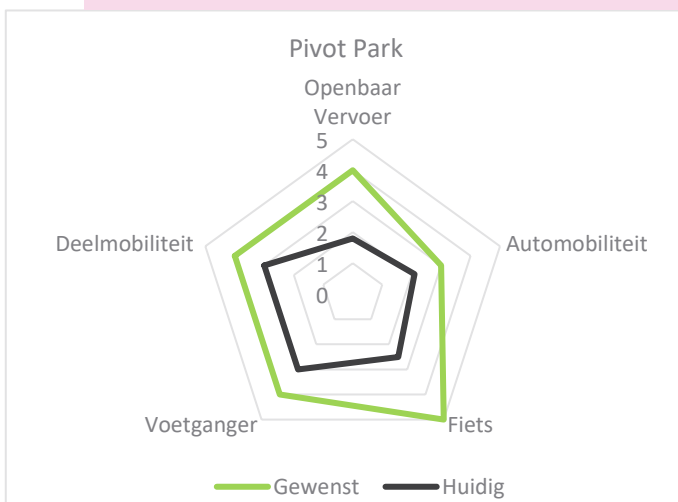




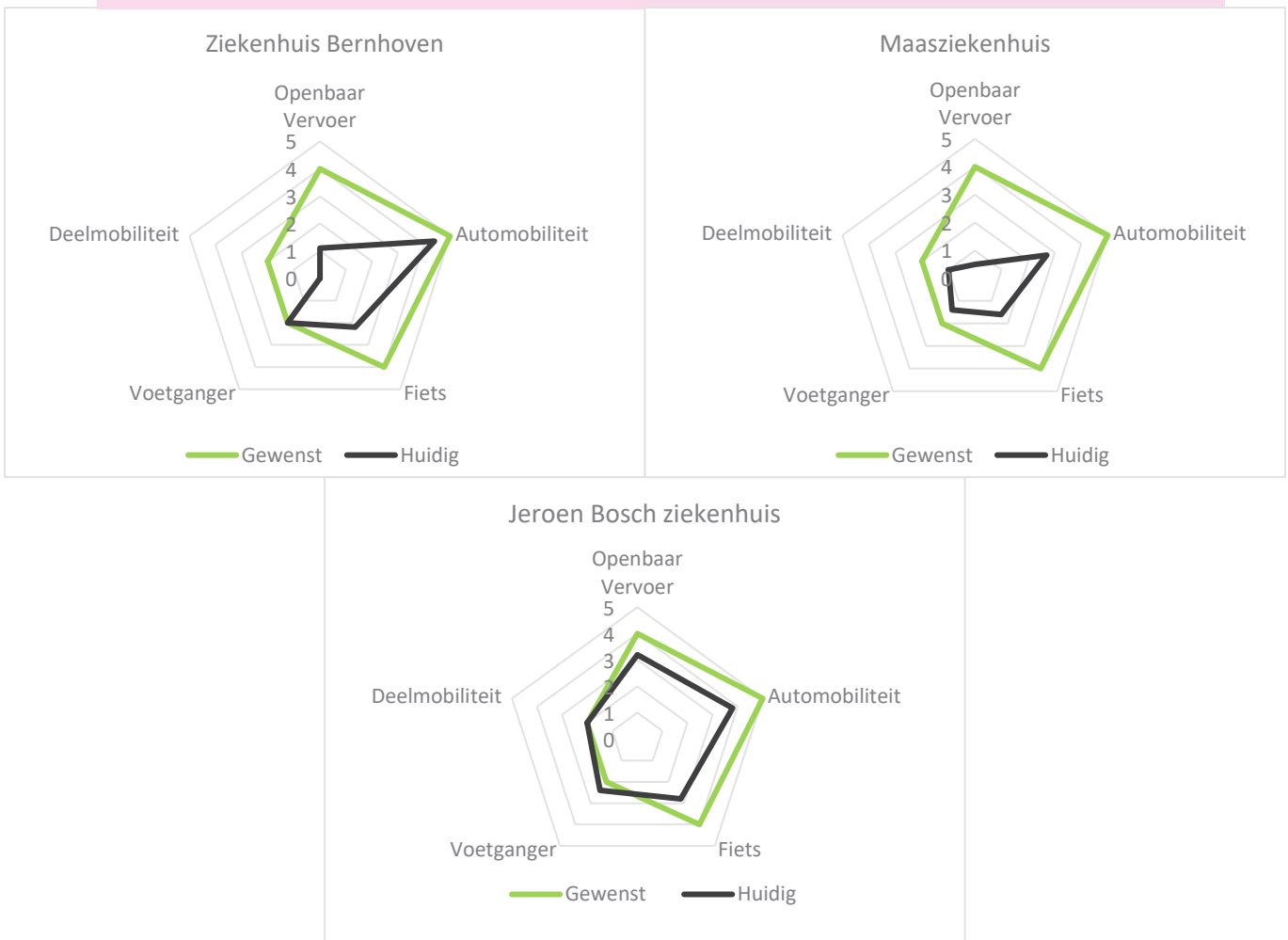
INDUSTRIËLE CLUSTERS | GROOTSCHALIGE DISTRIBUTIE (LOGISTIEK EN GROOTHANDEL)



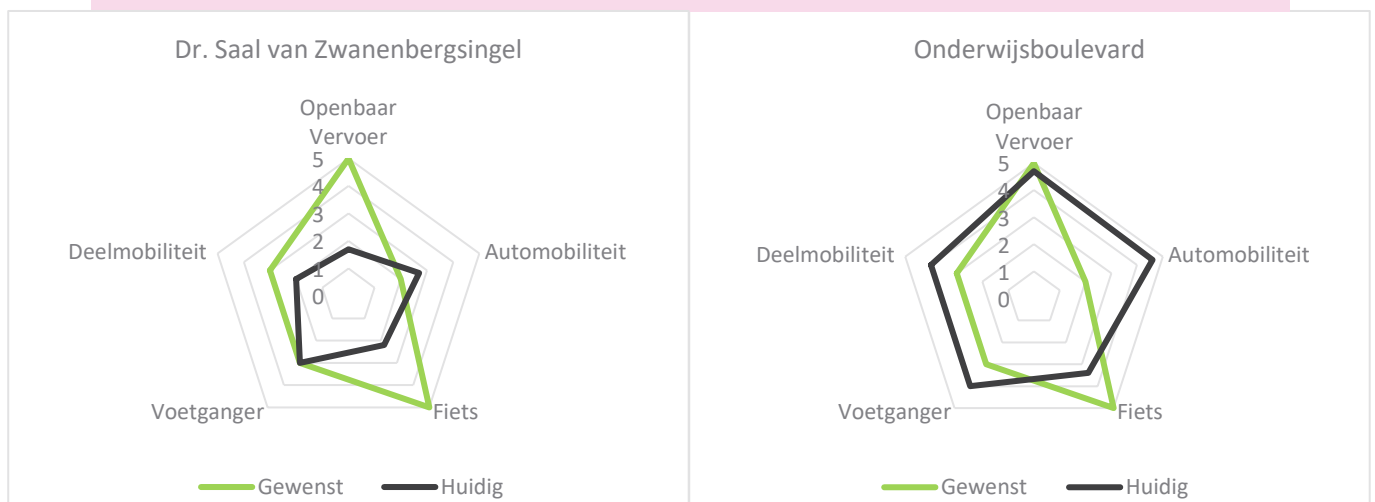
BIJZONDERE (KENNIS)CLUSTERS | CAMPUS (VOOR EEN SELECTIEVE DOELGROEP)



BIJZONDERE (KENNIS)CLUSTERS | GEZONDHEIDSZORG



BIJZONDERE (KENNIS)CLUSTERS | ONDERWIJS



- Verbetering van duurzame bereikbaarheid kan overal.**
 Op basis van tabel 1 is duidelijk geworden dat er per locatietype verschillen zijn in scores. Zo liggen voor de centrumlocaties ('s-Hertogenbosch en Uden) de huidige en gewenste scores dicht bij elkaar. Voor het locatietype grootschalige logistiek is er meer ruimte voor verbetering. Op basis van de scores op duurzame bereikbaarheid kan evenwel elke referentielocatie zich verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. Voor de ene locatie gaat het om quickwins (haalbaar op korte termijn) of het goed ten einde brengen van al lopende projecten. Voor de andere locaties behelst dit grotere ingrepen in de infrastructuur en voorzieningen voor duurzame mobiliteit.
- Pak de verbeteringen locatiespecifiek aan.**
 De locaties zijn ingedeeld naar locatiemilieu en -type. Voor alle locatietypen is een ambitieniveau voor 2030 op het gebied van duurzame bereikbaarheid bepaald. Aan de hand van deze stip op de horizon moet een aanpak passend bij de kenmerken van de locatie opgesteld worden om te komen tot een zo goed mogelijk resultaat. Daarbij moet de aanpak van de duurzame bereikbaarheid locatiespecifiek ingestoken worden. Elke locatie is anders. Locaties zijn vaak, vanwege specifieke kenmerken, niet met elkaar te vergelijken.
- Stel prioriteiten op basis van verbeterpotentieel en kosteneffectiviteit.** Bij de verdere prioritering van maatregelen is het raadzaam om eerst te kijken naar het verbeterpotentieel (het verschil tussen de huidige en gewenste situatie voor de verschillende indicatoren). Bij het opstellen van de maatregelpakketten is vervolgens een globale inschatting gegeven van de kosteneffectiviteit. Het verdient in de verdere uitwerking aandacht om zowel kosten als effectiviteit van maatregelen nader te onderzoeken, bijvoorbeeld aan de hand van een beslistabel waarin de maatregelen tegen elkaar worden afgezet.
- Zet nieuwe maatregelen in of benut lopende projecten.** Een locatiespecifieke aanpak kan zich uiten in de inzet van nieuwe duurzame bereikbaarheidsmaatregelen, maar ook door lopende projecten en programma's te benutten die aansluiten bij de ambities en uitgangspunten voor duurzaam bereikbare locaties met een hoge economische of maatschappelijke waarde voor de regio.
- Betrek naast de aanbodzijde ook de vraagzijde en breng dominante relaties in beeld.** In dit onderzoek is de huidige mate van duurzame bereikbaarheid geanalyseerd door de aanbodzijde in beeld te brengen. De vraagzijde (het gebruik) is hierin niet betrokken. Voor een verdere verdieping en prioritering van de maatregelen wordt aanbevolen om het huidige gebruik mee te nemen in de afwegingen. Dit kan in beeld worden gebracht door verplaatsingsstromen te onderzoeken en zo dominante relaties te bepalen.
- Betrek partijen op de locatie in de aanpak.** Door partijen op de locatie te betrekken in het proces om te komen tot een aanpak op het gebied van duurzame bereikbaarheid, wordt duidelijk wie aan zet is en ontstaat er creativiteit en draagvlak. Hierdoor nemen maatregelen in effectiviteit toe. Het betrekken van partijen kan op verschillende manieren en is afhankelijk van de situatie. In de ene situatie is een maatregel de primaire verantwoordelijkheid van de gemeente, maar er kan ook sprake zijn van een samenwerking tussen overheden, tussen private partijen of van een publiek-private samenwerking.
- Blijf ontwikkelingen monitoren, elke stap vooruit is er één.** Verlies de aanpak van duurzame bereikbaarheid niet uit het oog. Vooral bij een langere doorlooptijd van projecten (maatregelen en uitwerkingen) kan dat risico zich voordoen. Monitor daarom ontwikkelingen en ijkpunten: wat hebben we al bereikt? Elke stap vooruit is een vorm van progressie en moet gevierd worden. Maar kijk daarna ook weer verder: wat kunnen we nog méér doen?

Bijlage 1: samenstelling begeleidingsgroep

Gemeente Uden	Linda IJsseldijk
	Pieter Ossenblok
Gemeente 's-Hertogenbosch	Ron Bos
	Piet Jan den Dikken
	Marcel Berends
Gemeente Meierijstad	Veronique de Wit
Gemeente Oss	Lidewij Dicou
	Laura Lambertus
Gemeente Cuijk	Eric Noij
Provincie Noord-Brabant	Willem de Jong
	Jeroen Meulepas
	Mathijs Ransijn
SmartwayZ.NL	Michaël van Egeraat
RNOB	Rian Snijder

Bijlage 2: handleiding voor berekeningen

Separaat document.

