

Bestemmingsplanonderbouwing Verkeer - Onorthodoxe woningbouwlocaties Klompenmaker en Bospark

Het tekort aan woningen voor specifieke doelgroepen is dermate hoog dat er op korte termijn moet worden gezocht naar nieuwe woningbouwlocaties. In voorliggende rapportage worden twee onorthodoxe woningbouwlocaties beschouwd: Klompenmaker en Bospark.

Deze rapportage kan gebruikt worden ten behoeve van de bestemmingsplan onderbouwingen voor deze locaties. Per woningbouwopgave zijn de verkeerskundige effecten inzichtelijk gemaakt. Voor elke locatie wordt ingegaan op de programma uitgangspunten, het verwachte autogebruik, fietsgebruik en de bereikbaarheid van het openbaarvervoer.

Inhoud

1.	Uitgangspunten verkeer	3
1.1	Autoverkeer	3
1.2	Fietsverkeer	4
1.3	Openbaar vervoer	4
2.	Klompenmaker	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Autogebruik	5
2.3	Fietsers	6
2.4	Openbaar vervoer	6
3.	Bospark	8
3.1	Inleiding	8
3.2	Autogebruik	8
3.3	Fietsers	9
3.4	Openbaar vervoer	9
4.	Nieuwe Sloot	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
4.1	Inleiding	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
4.2	Autogebruik	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
4.3	Fietsers	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
4.4	Openbaar vervoer	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

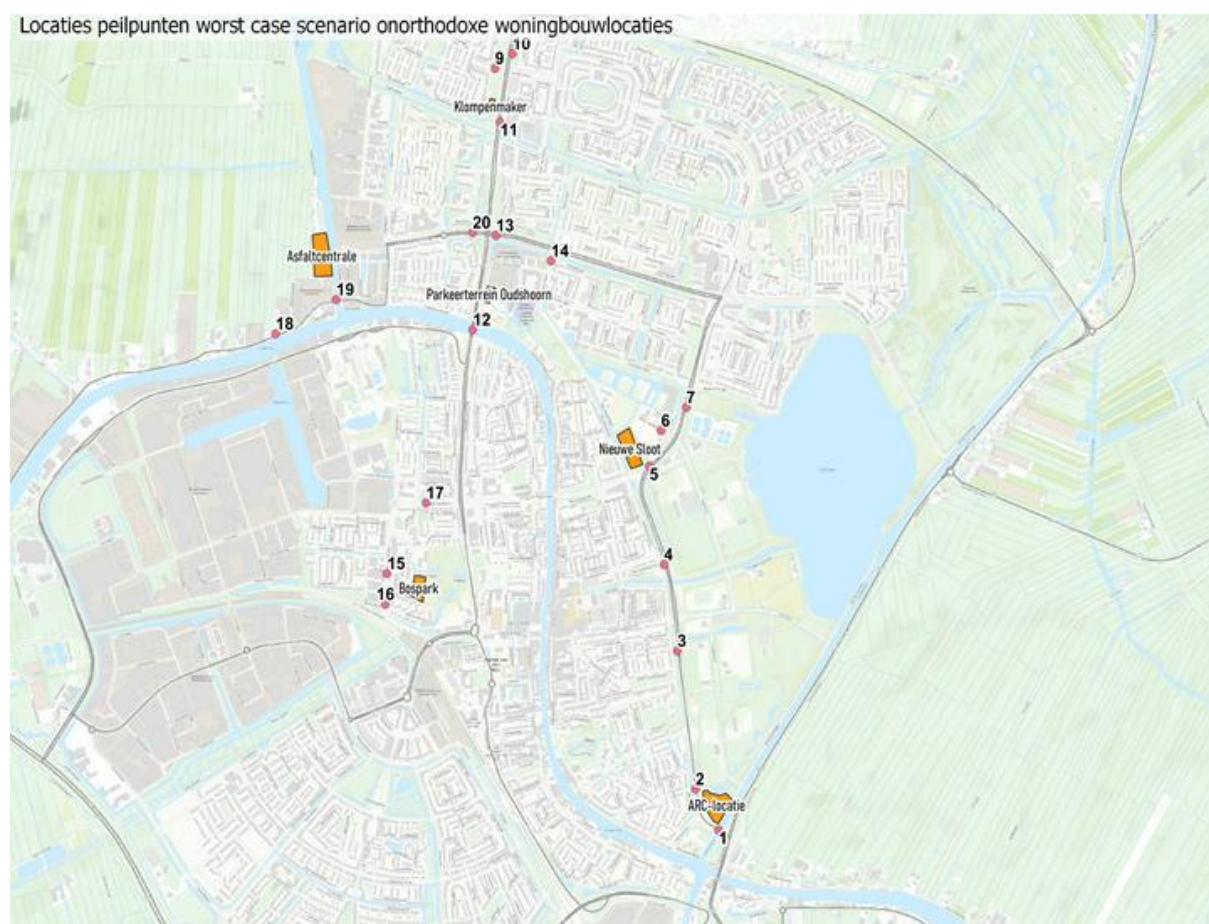
1. Uitgangspunten verkeer

1.1 Autoverkeer

De verkeersintensiteiten voor 2030 komen uit het verkeersmodel (RVMH 3.2 - hoogscenario). In Tabel 1 zijn de etmaalintensiteiten voor een 20-tal wegvakken weergegeven (zie Figuur 1 voor de locatie van de wegvakken).

Tabel 1 Verkeersintensiteiten Verkeersmodel 2030 excl ontwikkelingen

nr.	Straatnaam	Intensiteiten per etmaal
1	Steekterbrug	17.390
2	Oranje Nassau Singel (ONS) (Tussen Paltrokmoen en Korenmolen)	15.800
3	Oranje Nassau Singel (Tussen Korenmolen en van Boetzelaerstraat)	15.530
4	Oranje Nassau Singel (Tussen van Boetzelaerstraat en Kennedylaan)	14.020
5	Kennedylaan (tussen Kees Mustersstraat en ONS)	19.420
6	Mustersstraat	2.300
7	Kennedylaan (tussen Gerard Doustraat en Burgemeester Bruins Slotsingel)	20.110
8	Klompemaker	onbekend
9	Het Oude Ambacht	6.280
10	Eisenhowerlaan richting N207	29.360
11	Eisenhowerlaan richting centrum	24.040
12	Albert Schweitzerbrug	37.260
13	Burg. Bruins Slotsingel ri. Eisenhowerlaan	17.390
14	Meteoorlaan	6.130
15	Prinses Beatrixlaan ri. Baronie	5.220
16	Prinses Beatrixlaan ri. Den Uijlsingel	5.470
17	Prinses Irenelaan	8.240
18	Gnephoek	3.720
19	's Molenaarsbrug	3.890
20	Burg. Bruins Slotsingel West	10.770



Figuur 1 Locaties wegvakken

Parkeren

Voor het berekenen van de verwachte parkeerbehoefte van de drie ontwikkelingen is gebruik gemaakt van de Nota Parkeernormen 2020, die in september 2020 is vastgesteld door de gemeenteraad. De hierin opgenomen parkeernormen en uitgangspunten over dubbelgebruik zijn toegepast op de verwachte programma's voor de drie locaties. Op het moment van vergunningverlening zal definitief worden berekend of voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd. Hiervoor zal de op dat moment geldende Nota Parkeernormen worden gebruikt. Verder dient de vormgeving van parkeerplaatsen te voldoen aan de voorwaarden die in de Nota Parkeernormen zijn opgenomen.

1.2 Fietsverkeer

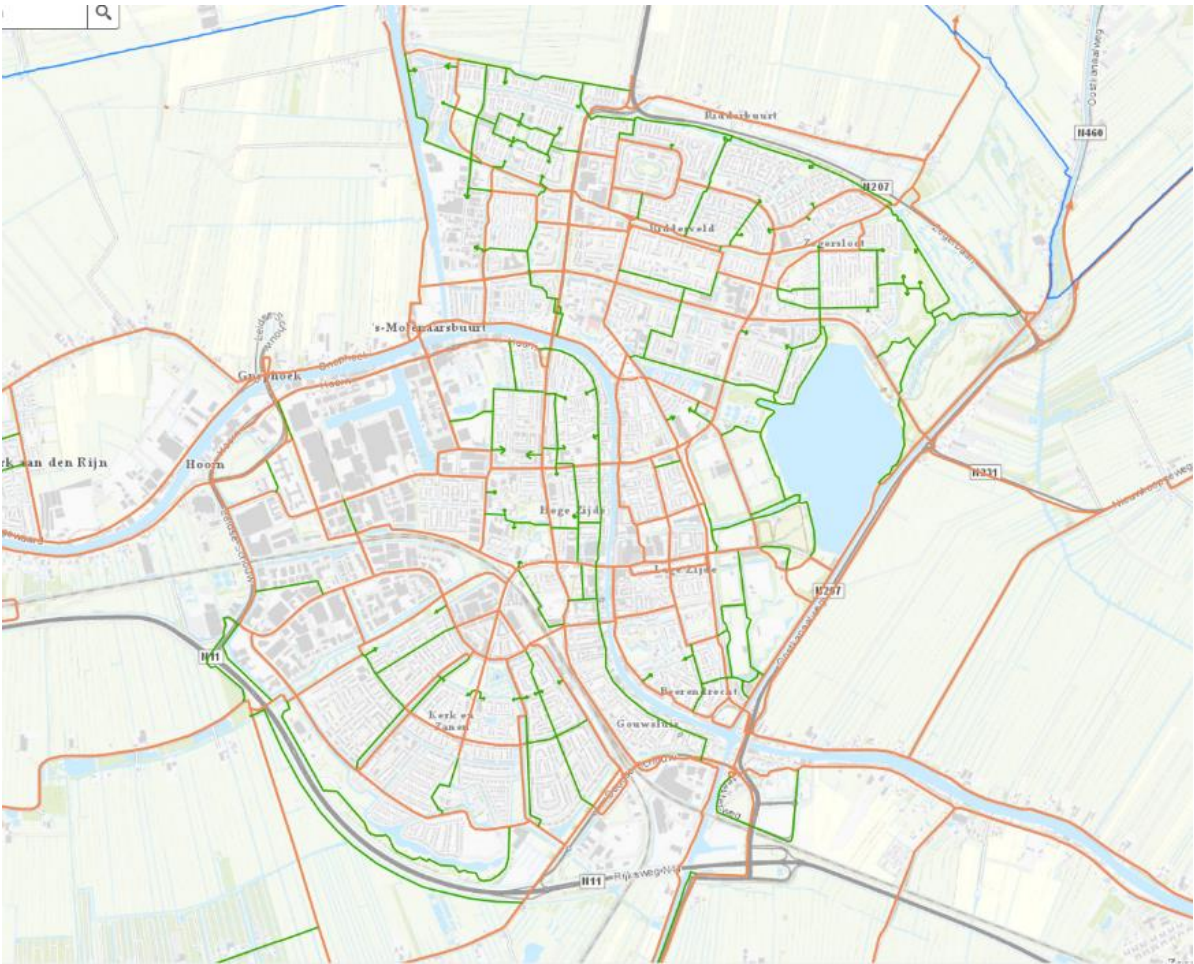
Het maken van korte autoritten willen we demotiveren. Door korte en snelle routes met een fijnmazig netwerk te realiseren vergroot dit de concurrentiekracht met de auto. Om dit positief te benaderen zou er een snelle en veilige fietsroute moeten zijn, in ieder geval naar de dagelijkse voorzieningen (richting Centrum en OV-haltes).

Het fietsnetwerk van de Gemeente Alphen aan den Rijn maakt onderscheid in hoofd fietsroutes (Oranje) en neven fietsroutes (Groen), zie Figuur 2. Het is zeer wenselijk dat de fietsers vanuit de nevenroutes op de hoofdroutes aangesloten worden.

Fietsparkeren

Bij de woningen moet voldoende ruimte gereserveerd zijn voor fietsparkeerplaatsen conform de fietsparkeernormen. Bij nieuwbouwlocaties kan, als er een hoge ambitie voor het fietsgebruik is, maar ook om de toekomstbestendigheid te verzekeren, het beste gekozen worden voor een aantal fietsparkeerplaatsen dat hoog in de bandbreedte ligt.

- Fietsparkeren dichterbij dan autoparkeren
- Voldoende fietsparkeervoorzieningen op straat wanneer geen tuin/garage is



Figuur 2 Gewenst fietsnetwerk gemeente Alphen aan den Rijn

De gemeente heeft in de Parkeernota 2020 fietsparkeernormen opgenomen, zie Figuur 3. De benodigde hoeveelheid fietsparkeerplekken kan op basis van de m2 GBO worden berekend. Net als bij autoparkeren wordt bij fiets onderscheid gemaakt tussen centrum, schil en rest bebouwde kom.

functie	Parkeernorm		
	centrum	schil	rest
Woning, appartement (per geheel van 25m2 GBO)*	1	1	1
Kamerverhuur student (per kamer)	1	1	1
Kamerverhuur overig (per kamer)	0,5	0,5	0,5
Bezoekers appartementen/kamers (per app./kmr.)**	0,3	0,25	0,2

* indien geen andere voorschriften of regelingen van toepassing)
** aparte bezoekersparkeerplaatsen boven op parkeerplaatsen voor bewoners

Figuur 3 Parkeernormen fietsparkeren (Nota parkeernormen 2020, alphen ad rijn)

1.3 Openbaar vervoer

De uitgangspunten die in de nieuwe bus concessie (v/a 2022) naar verwachting zal worden gehanteerd, is dat:

- 80% van de woonadressen binnen de wooneenheden hemelsbreed binnen 800 meter van een R-nethalte of station dan wel 500 meter van een bushalte ligt
- 100% van de woonadressen binnen de wooneenheden hemelsbreed binnen 1.200 meter van een R-nethalte of Station dan wel 800 meter van een bushalte ligt.

2. Klompenmaker

2.1 Inleiding

Huidige omgeving

De locatie Klompenmaker is gelegen tussen de Klompenmaker zelf en de Eisenhowerlaan in de wijk Ridderveld in Alphen aan den Rijn; vóór de bebouwing van verpleeghuis ActiVite Noorderbrink.

Programma

In het kavelpaspoort dat voor deze locatie is opgesteld, wordt uitgegaan van een woningbouwontwikkeling van maximaal 40 woningen. De precieze verdeling van woontypes staat nog niet vast, maar het uitgangspunt is: woningen geschikt voor senioren en zorgwoningen. In het kavelpaspoort is uitgegaan van de volgende verdeling:

- 20 sociale huurappartementen voor senioren
- 20 huur speciale doelgroepen / zorgwoningen

Voor het bestemmingsplan is als uitgangspunt in de regels opgenomen dat minimaal 45% van de woningen als zorgwoning moet worden gebruikt.

2.2 Autogebruik

Verkeersgeneratie

Voor het bepalen van de toekomstige verkeersgeneratie zijn de kencijfers van het CROW gehanteerd. Deze kencijfers zijn afkomstig van de CROW-publicatie 381 “toekomstbestendig parkeren – kencijfers parkeren en verkeersgeneratie” (2018). Binnen de kencijfers wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en ligging ten opzichte van het centrum gebied.



Figuur 4 Locatie Klompenmaker

Op basis van de adressendichtheid valt de gemeente Alphen aan den Rijn onder de categorie ‘sterk stedelijk’. De locatie van de woningbouwontwikkeling valt in de categorie ‘rest bebouwde kom’ zoals opgenomen in de nota parkeernormen 2020.

Tabel 2 Uitgangspunten

Criterium	Uitgangspunten
Stedelijkheid	Sterk stedelijk
Ligging ten opzichte van centrum	Rest bebouwde kom

Onderstaande tabel laat de verkeersgeneratie zien van de woningbouwlocatie.

Tabel 3 Kengetallen CROW

	Kengetal Sociale huur appartement (22)	Verkeersgeneratie	Kengetal Zorgunits (serviceflat) (18)	Verkeersgeneratie
Min	3,2	71	2,1	38
Max	4,0	88	2,8	51

Kortom, de locatie heeft een minimale verkeersgeneratie van 109 ritten per etmaal en maximaal 139 ritten per etmaal.

Reductie

- Niet van toepassing. Want huidige gebruik is groen wat geen verkeersgeneratie heeft.

Verdeling van verkeer

- Al het verkeer rijdt via het de Klompenmaker. Vervolgens ontsloten vanaf Klompenmaker via het Oude Ambacht verbonden aan het kruispunt met de Eisenhowerlaan
- Inrichting ontsluitende wegen:
 - o De Klompenmaker is ingericht als erftoegangsweg, op deze weg geldt een maximumsnelheid van 30 km/h.
 - o Het Oude Ambacht is gericht als gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 50 km/uur
- De intensiteiten op de Klompenmaker zijn onbekend. De verwachting is dat de extra ritten als gevolg van de ontwikkeling niet zullen leiden tot doorstromingsknelpunten op de Klompenmaker. Dit omdat deze straat enkel gebruikt word door bestemmend verkeer. In 2030 wordt verwacht dat de intensiteiten op het Oude Ambacht (zonder ontwikkelingen) 6.280 mvt per etmaal zijn (zie hoofdstuk 1 tabel 1).
- Deze intensiteiten zijn passen bij een gebiedsontsluitingsweg.
- De ontsluitende wegen, Klompenmaker en Oude Ambacht, kunnen deze toename van verkeer veilig verwerken. Het extra verkeer als gevolg van deze ontwikkeling heeft geen significant effect op de verkeersafwikkeling of de verkeersveiligheid. De toename is proportioneel en leidt niet tot problemen.
- De VRI Eisenhowerlaan – Oude Ambacht heeft nog voldoende ruimte voor de maximaal 139 extra ritten per etmaal.

Tabel 4 Intensiteiten 2030 hoog excl ontwikkeling

9	Het Oude Ambacht	6.280 mvt/etmaal
---	------------------	------------------

Benodigde parkeerplaatsen

De benodigde parkeerplaatsen zijn berekend op basis van de Nota Parkeernomen van de gemeente. De precieze oppervlakte van de sociale huurappartementen is nog niet bekend. Naar verwachting zullen de woningen deels een omvang tussen de 30-50 m2 GBO en deels een omvang tussen de 50-80 m2 GBO hebben. Voor de berekening van de parkeerbehoefte wordt ervan uitgegaan dat deze alle een oppervlakte tussen de 50-80 m2 GBO hebben.

Het uitgangspunt is dat het volledige programma in de sociale sector valt. Onderstaande tabel laat zien welke parkeernormen van toepassing zijn. Op basis van de geldende parkeernormen zou een aantal van 28 parkeerplaatsen benodigd zijn.

	Aantal woningen	M2 GBO	Kengetal per woning	Aantal parkeerplaatsen
Appartementen (sociaal)	22	50-80 m2	0,6 + 0,3	20
Zorgwoning	18		0,3 + 0,2	9
				29

Parkeernormen voor beoogde woningen		
GBO woning in m2	P norm bewoners	P norm bezoekers
< 30	0,4	0,2
30-50	0,5	0,2
50-80	0,6	0,3
80-100	0,8	0,3
Zorgwoning	0,3	0,2

Concluderend

Op basis van het huidige beoogde programma:

- Verkeersgeneratie: Op basis van het huidig beoogde programma is de verkeersgeneratie minimaal 109 en maximaal 139 ritten per etmaal.
- Verdeling verkeer: De ontsluitende wegen, Klompenmaker en Oude Ambacht, kunnen deze toename van verkeer veilig verwerken. Het extra verkeer als gevolg van deze ontwikkeling heeft geen significant effect op de verkeersafwikkeling of de verkeersveiligheid. De toename is proportioneel en leidt niet tot problemen.
- Parkeren: Op basis van het huidige beoogde programma zijn 29 parkeerplaatsen nodig. Vanwege de beschikbare ruimte op de kavel is de verwachting dat (ook) gebruik wordt gemaakt van de openbare ruimte om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Dat kan door het aanleggen van extra parkeerplaatsen dan wel het gebruik van bestaande parkeergelegenheid. Het bestemmingsplan maakt zowel parkeren op de ontwikkelkavel als de realisatie van extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte mogelijk.

2.3 Fietzers

Zoals gezegd in hoofdstuk 1 willen wij het maken van korte autoritten demotiveren. Fietzers maken gebruik van de bestaande fietsverbindingen zoals Dijkslootpad en het vrijliggende fietspad langs de Eisenhowerlaan.

Fietsparkeerplaatsen

In het kavelpaspoort is opgenomen om de fietsenstallingen eventueel binnen in het gebouw op te nemen.

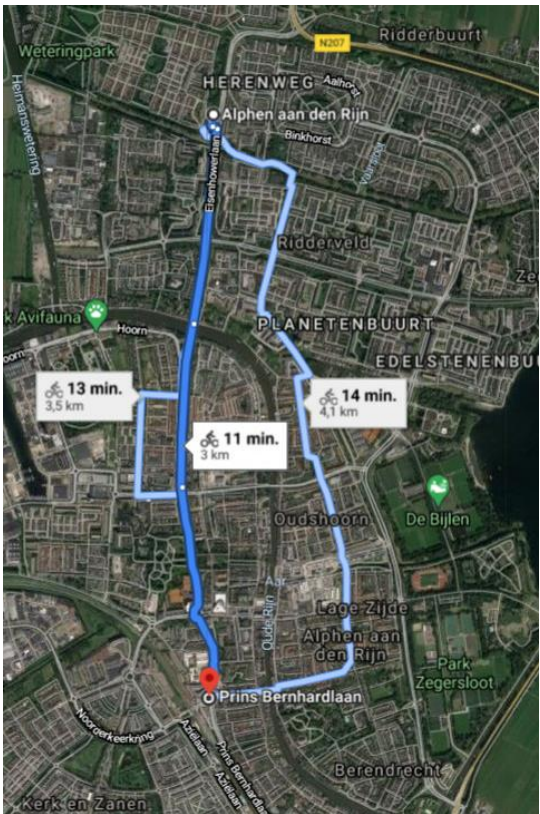
De gemeente heeft in de Parkeernota 2020 fietsparkeernormen opgenomen. Hierin is opgenomen dat bij appartementen fietsparkeerplaatsen voor bezoekers gerealiseerd moeten worden. Voor de bewoners zijn in pandige bergingen voor fietsen en scootmobielen. Voor bezoekers wordt uitgegaan van 0,2 fietsparkeerplaatsen per woning. In het geval van de locatie Klompenmaker zijn dit dus 8 fietsparkeerplaatsen (40* 0,2) nodig nabij de ingang(en) van de woningen.



Figuur 5 Ambitiefietsnetwerk gemeente Alphen aan den Rijn

2.4 Openbaar vervoer

- Om op goede wijze bij de halte te kunnen komen, is op zijn minst een voetpad nodig vanaf de nieuwbouwwijk naar de haltes. De bushalte langs de Oude Ambacht (buslijn 183,470, 870) is te bereiken via een voetpad langs de klompenmaker en het Oude Ambacht. De bushalte langs de Herenhof (buslijn 183,470, 870) is te bereiken via het Oude Ambacht of via de Eisenhowerlaan. Hier is een vrijliggend voetpad aanwezig naast het vrijliggende fietspad. De dichtstbijzijnde halte (Herenhof) ligt op ca. 200 meter dit is tevens een R-net halte. Bij de ontwikkeling van deze locatie is het wenselijk om een directere ontsluiting te realiseren richting deze halte. Dit om olifantenpaadjes te voorkomen en gebruik van het OV aan te moedigen. Deze woonlocatie valt dus binnen de gewenste afstand van een bushalte en R-net halte
- Verder zijn er op dit moment fietsenstallingen aanwezig bij de haltes langs de Eisenhowerlaan. Bij de Halte Oude Ambacht is geen fietsenstalling aanwezig.
- De rijtijd per fiets naar het station is ca. 11 minuten, (3 km).





Figuur 6 Bereikbaarheid OV

3. Bospark

3.1 Inleiding

Huidige omgeving

De locatie Bospark GHL is gelegen aan de westelijke rand van het Bospark. De locatie wordt nu benut door een vleugel van het Groene Hart Leerpark. De locatie wordt bereikbaar via de Bosparkweg die een doodlopende weg is. De weg is verbonden aan de Beatrixlaan, en via de Den Uylsingel, wordt de Laan de Continenten en de Prins Bernardlaan bereikbaar. Aan de noordelijke kant is de locatie per fiets bereikbaar via het fietspad Parklaan.

Programma

In dit gebied worden de komende tijd meerdere transformaties verwacht. In het kavelpaspoort dat voor deze locatie is opgesteld, wordt uitgegaan van een woningbouwontwikkeling van 120 woningen. De precieze verdeling van woontypes staat nog niet vast, maar het uitgangspunt is: woningen geschikt voor senioren en zorgwoningen. Daarbij wordt uitgegaan van de volgende verdeling:

- 66 middeldure seniorenappartementen met een oppervlakte van ca. 80 m2 BVO
- 54 zorgwoningen

In het bestemmingsplan is in de regels opgenomen dat minimaal 45 % van de woningen als zorgwoning moet worden gebruikt.

In de huidige situatie kan in de Bosparkweg langs de kant van de weg of in de haakse parkeervakken die gemarkeerd zijn als blauwe zone geparkeerd worden. Wanneer de school wordt opgeleverd is er ook parkeerruimte naast het parkeerterrein van de school, als compensatie voor de parkeerplaatsen die door de bouw zijn komen te vervallen. De benodigde parkeervoorzieningen voor deze ontwikkeling moeten op de eigen kavel worden gerealiseerd. Een half verdiepte parkeervoorziening onder het gebouw ligt dan het meest voor de hand om te voorzien in (het grootste deel van) de benodigde parkeerbehoefte.

3.2 Autogebruik

Verkeersgeneratie

Voor het bepalen van de toekomstige verkeersgeneratie zijn de kencijfers van het CROW gehanteerd. Deze kencijfers zijn afkomstig van de CROW-publicatie 381 “toekomstbestendig parkeren – kencijfers parkeren en verkeersgeneratie” (2018). Binnen de kencijfers wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en ligging ten opzichte van het centrum gebied.

Op basis van de adressendichtheid valt de gemeente Alphen aan den Rijn onder de categorie ‘sterk stedelijk’. De locatie van de woningbouwontwikkeling valt in de categorie ‘Rest bebouwde kom’ zoals opgenomen in de nota parkeernormen 2020.

Tabel 5 Uitgangspunten verkeersgeneratie

Criterium	Uitgangspunten
Stedelijkheid	Sterk stedelijk
Ligging ten opzichte van centrum	Rest bebouwde kom

Onderstaande tabel laat de verkeersgeneratie zien van de locatie Bospark. Op basis van de hierboven genoemde verdeling in woningtypologieën is de verkeersgeneratie berekend. Op basis van deze uitgangspunten heeft de ontwikkeling een minimale verkeersgeneratie van 456,6 ritten per etmaal en maximaal 547,2 ritten per etmaal.

Tabel 6 Kengetallen CROW

	Kengetal Appartementen (huur, duur) 66	Verkeersgeneratie	Kengetal Zorgunits (serviceflat) 54	verkeersgeneratie
Min	5,2	343,2	2,1	113,4
Max	6,0	396	2,8	151,2

Reductie

- Voorheen functioneerde deze locatie als vleugel van het Groene Hart Leerpark.
- Het leerpark gaat op de huidige locatie inbreiden. De omvang van de school (aantal leerlingen) blijft gelijk.
- Dus er is geen reductie van verkeer

Verdeling van verkeer

- Al het verkeer rijdt via de Bosparkweg via de uitrit Bosparkweg – Prinses Beatrixlaan.
- De Prinses Beatrixlaan is ingericht als gebiedsontsluitingsweg, op deze weg geldt een maximumsnelheid van 50 km/h.
- In 2030 wordt verwacht dat de intensiteiten op de Prinses Beatrixlaan (zonder ontwikkelingen) 5.220 / 5.470 mvt per etmaal zijn (zie hoofdstuk 1 en tabel x).
- Deze intensiteiten zijn passen bij een gebiedsontsluitingsweg.
- Bosparkweg is erftoegangsweg dus uitritconstructie is hier wenselijk. Verkeer op Prinses Beatrixlaan (auto, fietsers, voetgangers) gaan voor
- De ontsluitende wegen, Bosparkweg en Prinses Beatrixlaan, kunnen deze toename van verkeer veilig verwerken. Het extra verkeer als gevolg van deze ontwikkeling heeft geen significant effect op de verkeersafwikkeling of de verkeersveiligheid. De toename is proportioneel en leidt niet tot problemen.



Figuur 7 Locatie Bospark



Figuur 8 Ontsluiting Prinses Beatrixlaan - Bosparkweg

Tabel 7 Intensiteiten 2030 hoog excl ontwikkeling

15	Prinses Beatrixlaan ri. Baronie	5.220
16	Prinses Beatrixlaan ri. Den Uijlsingel	5.470

Benodigde parkeerplaatsen

Het parkeren moet op eigenkavel worden opgelost. De parkeerdruk in de omgeving is hoog waardoor er waarschijnlijk geen gebruik kan worden gemaakt van de reeds aanwezige parkeerplaatsen.

De benodigde parkeerplaatsen zijn berekend op basis van de Nota Parkeernomen van de gemeente. De oppervlakte van de huurappartementen zal naar verwachting ca. 80 m2 zijn, uitgaande van bruto vloeroppervlak (BVO). Dat betekent dat de gebruiksoppervlakte (GBO) lager dan 80 m2 zal zijn. Op basis van het huidig beoogde programma zijn er 126 parkeerplaatsen nodig.

	Aantal woningen	M2 GBO	Kengetal per woning	Aantal parkeerplaatsen
Appartementen	66	50-80 m2	0,9 + 0,3 = 1,2	79,2
Zorgwoning	54		0,3 + 0,2 = 0,5	27
				106,2
				107

Concluderend

Op basis van het huidige beoogde programma:

- Verkeersgeneratie: Op basis van het huidig beoogde programma is de verkeersgeneratie minimaal 456,6 en maximaal 547,2 ritten per etmaal.
- Verdeling van verkeer:
 - o De ontsluitende wegen, Bosparkweg en Prinses Beatrixlaan, kunnen deze toename van verkeer veilig verwerken. Het extra verkeer als gevolg van deze ontwikkeling heeft geen significant effect op de verkeersafwikkeling of de verkeersveiligheid. De toename is proportioneel en leidt niet tot problemen.
 - o De kruispunt waarop ontsloten wordt (Bosparkweg – Prinses Beatrixlaan) is vormgegeven als uitritconstructie wat passend is bij een kruispunt tussen een gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg.
- Parkeren: De verwachte extra benodigde parkeerplaatsen moeten op de eigen kavel worden toegevoegd. Op basis van het huidige beoogde programma zijn dit 107 parkeerplaatsen. Voor deze ontwikkeling is het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte op de ontwikkelkavel wordt opgelost. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om al dan niet gebouwde en (half) verdiepte parkeervoorzieningen te realiseren op het perceel.

3.3 Fietzers

Zoals gezegd in hoofdstuk 1 de gemeente het maken van korte autoritten demotiveren. Fietzers maken gebruik van de bestaande fietsverbindingen door het Bospark, en de vrijliggende fietspaden langs Pr. Beatrixlaan. Hierdoor kan men te voet en per fiets gemakkelijk het Centrum, de Baronie en het station bereiken.

Fietsparkeerplaatsen

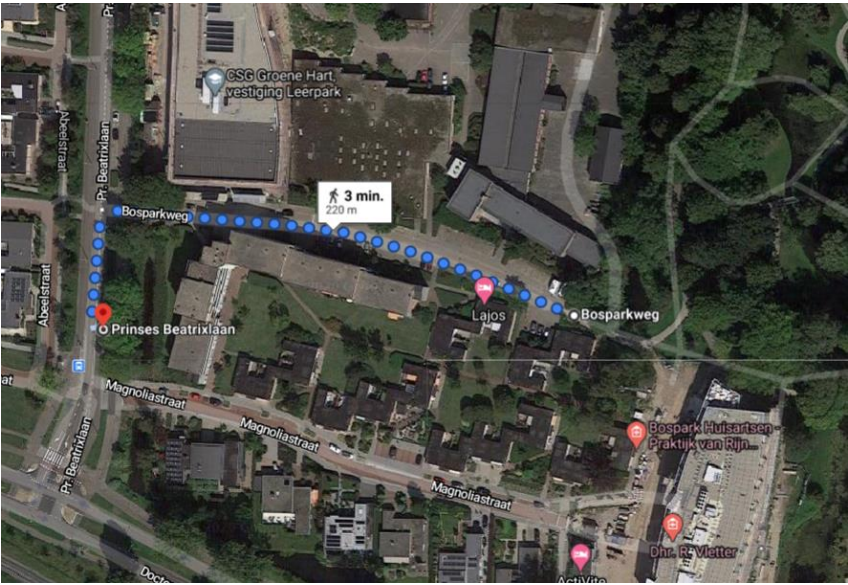
De gemeente heeft in de Parkeernota 2020 fietsparkeernormen opgenomen. Hierin is opgenomen dat bij appartementen fietsparkeerplaatsen voor bezoekers gerealiseerd moeten worden. Voor de bewoners zijn in pandige bergingen voor fietsen en scootmobielen. Voor bezoekers wordt uitgegaan van 0,2 fietsparkeerplaatsen per woning. In het geval van de locatie Bospark zijn dit dus 24 fietsparkeerplaatsen (120 * 0,2 nodig nabij de ingang(en) van de woningen).



Figuur 9 Ambitie fietsnetwerk Gemeente Alphen aan den Rijn

3.4 Openbaar vervoer

- Om op goede wijze bij de halte te kunnen komen, is op zijn minst een voetpad nodig vanaf de ontwikkellocatie naar de haltes. Langs de Bosparkweg en Pr. Beatrixlaan zijn voetpaden aanwezig richting de haltes Magnolia (bus165) en Rijnzate (bus 4 en 165). Bij deze haltes zijn momenteel geen fietsenstallingen aanwezig. de loopafstand vanaf het begin van de ontsluiting naar het bouwblok naar de dichtstbijzijnde bushalte (halte Magnolia) is ca. 240 meter. Deze woonlocatie valt dus binnen de gewenste afstand van een bushalte.
- De R-net halte Centrum langs de Prins Bernhardlaan is te bereiken via het Bospark of langs de Laan der Continenten. Bij deze halte is er een fietsenstalling aanwezig. Deze halte ligt op ca 450 meter vanaf het bouwblok. Deze woonlocatie valt dus binnen de gewenste afstand van een R-net halte.
- Het station ligt op circa 1.000 meter lopen/fietsen. Dit komt neer op 16 minuten lopen of 8 minuten fietsen.



Figuur 10 Bereikbaarheid OV

