

Staat van wijzigingen

Bestemmingsplan De Geus

Maart 2021

1 Inleiding

Op 16 juni 2020 heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Leiden besloten het ontwerpbestemmingsplan De Geus (NL.IMRO.0546.BP00139-0201) voor zienswijzen vrij te geven.

Dit bestemmingsplan maakt de bouw van een multifunctioneel gebouw (bestaande uit bioscoop, horeca, detailhandel en woningen) mogelijk op de 'YNS-locatie', gelegen op de hoek van de Stationsweg en het Stationsplein. Het huidige, te slopen, gebouw heeft de adressen Stationsweg 36-46 en Stationsplein 24.

De inzagetermijn van het ontwerp liep van 26 juni 2020 t/m donderdag 6 augustus 2020. Gedurende deze termijn zijn 8 zienswijzen bij de gemeenteraad ingediend.

In de zienswijzennota behorende bij het bestemmingsplan worden de zienswijzen behandeld. Naar aanleiding van deze zienswijzen zijn wijzigingen doorgevoerd in het bestemmingsplan. Ook zijn er ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. Deze wijzigingen worden in deze Staat van wijzigingen opgesomd.

2 Staat van wijzigingen

In onderstaande tabel worden de wijzigingen op een rij gezet. Deze tabel geeft in kolom één de wijziging een nummer. In kolom twee staat waar de wijziging in het bestemmingsplan wordt doorgevoerd. In de derde kolom wordt de oude tekst (verkort) weergegeven. De vierde kolom tenslotte geeft de nieuwe tekst weer.

Wijziging	Locatie	Oud	Nieuw
Toelichting			
1	1.1.2.5	-	Raadsbesluit openbare fietsenstalling onder De Geus (RV20.0063).
2	2.4.1	-	Gedurende de looptijd van ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan is gebleken dat het ontwerp van de grote bioscoopzaal op iets andere wijze ingepast dient te worden in het gebouw. Dat heeft tot gevolg dat de kern van de hoogbouwtoren ook iets opgeschoven dient te worden. In dit bestemmingsplan is dus een marginaal ander plan opgenomen dan het plan dat als ontwerp ter visie heeft gelegen. Het verschil betreft, voor wat betreft de bouwmassa, dat de toren 1 meter opschuift richting het zuidoosten. Alle die betrekking hebben op deze marginale verschuiving zijn opnieuw uitgevoerd. In dit bestemmingsplan zijn dus van een flink aantal onderzoeken nieuwe versies bijgevoegd, deze aanpassing is dus vanwege de verschuiving van de toren gedaan. In een aantal gevallen

			is het niet noodzakelijk gebleken om een onderzoek opnieuw uit te voeren, maar is via een oplegnotitie beargumenteerd dat het onderzoek zoals dat bij het ontwerp was gevoegd, ook op het aangepaste plan van toepassing is. Daarnaast is gedurende de looptijd van ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan het beleid omtrent mobiliteit en parkeren gewijzigd. Als gevolg van deze wijziging gelden andere parkeernormen en heeft een verschuiving plaatsgevonden van autoparkeren naar fietsparkeren. Concreet betekent dit dat de mogelijkheid tot het bouwen van een parkeergarage voor auto's komt te vervallen: de geplande parkeergarage dient nu uitsluitend voor fietsen ten behoeve van het pand zelf alsmede voor het station. In hoofdstuk 4.9 wordt hier nader op ingegaan. Ook de onderzoeken naar parkeren zijn gewijzigd als gevolg van het nieuwe beleid. Op 16 juli 2020 heeft de raad besloten om budget vrij te maken voor de realisatie van een openbre fietsenstalling voor circa 3.000 plekken onder De Geus. Deze fietsenstalling dient onder andere voor het station.
3	2.4.2	Bebouwing (3 ^e punt): De sokkel huisvest de bioscoop alsmede de supermarkt en horeca. Ook de ingang van de woningen is hierin ondergebracht.	Bebouwing (3 ^e punt): De sokkel huisvest de bioscoop alsmede de supermarkt en horeca. Ook de ingang van de fietsenstalling en woningen is hierin ondergebracht.
4	2.4.2	Bebouwing (5 ^e punt): Het gebouw heeft een alzijdig karakter: door de ingangen voor respectievelijk de supermarkt, bioscoop, horeca en woningen aan verschillende zijden van het gebouw te situeren ontstaat een alzijdig gebouw zonder achterkantsituatie.	Bebouwing (5 ^e punt): Het gebouw heeft een alzijdig karakter: door de ingangen voor respectievelijk de supermarkt, bioscoop, horeca, <i>fietsenstalling</i> en woningen aan verschillende zijden van het gebouw te situeren ontstaat een alzijdig gebouw zonder achterkantsituatie.
5	2.4.3	Parkeren** variabel (afhankelijk van parkeernorm) **Dit bestemmingsplan maakt een parkeergarage mogelijk. Deze parkeergarage kan uiteindelijk gebouwd worden voor autoparkeren, fietsparkeren of een combinatie daarvan.	Parkeren** circa 3.000 fietsenstallingen **Dit bestemmingsplan maakt een parkeergarage mogelijk. Deze parkeergarage dient uitsluitend voor fietsparkeren.
6	2.4.3	<u>Parkeren en laden en lossen</u>	<u>Parkeren en laden en lossen</u>

		Het laden en lossen ten behoeve van de supermarkt vindt plaats aan de zijde van het Morssingelterrein en/of in de Haverzakgang. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om een parkeergarage te bouwen. Deze garage mag onder het gebouw worden gebouwd en ook onder een deel van het Stationsplein. De garage mag gebruikt worden voor autoparkeren, fietsparkeren of een combinatie van die twee. Bij het realiseren van een fietsenstalling kan het gaan om een fietsenstalling ten behoeve van het project zelf (voor bewoners, bezoekers van de bioscoop, etc.) maar ook om een openbare fietsenstalling ten behoeve van het station.	Het laden en lossen ten behoeve van de supermarkt vindt plaats aan de zijde van het Morssingelterrein en/of in de Haverzakgang. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om een parkeergarage voor fietsen te bouwen. Deze garage mag onder het gebouw worden gebouwd en ook onder een deel van het Stationsplein. Bij het realiseren van deze fietsenstalling (voor circa 3.000 plekken) gaat het om een fietsenstalling ten behoeve van het project zelf (voor bewoners, bezoekers van de bioscoop, etc.) maar ook om een openbare fietsenstalling ten behoeve van het station.
7	3.4.2.2	<u>Kwantitatief</u> Wat betreft de woningaantallen blijkt dat het voorgenomen programma past binnen afgesproken te bouwen woningen in de regio. Deze aantallen zij met de provincie afgestemd. Hiermee wordt ook voldaan aan de ladder van duurzame verstedelijking: er is sprake van een behoefte. De Leidse woningbouwopgave is samen met de opgave van andere gemeenten in de regio Holland-Rijnland vastgelegd in de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland'. (Stec Groep, d.d. 1 oktober 2014). De regionaal afgestemde opgaven in die woonagenda zijn gebaseerd op de meest actuele driejaarlijkse provinciale woningbehoefteraming (WBR 2013, op basis van Primos 2013, ABF-Research), het onderzoek 'Marktopnamecapaciteit regio Holland Rijnland 2013' van bureau Companen en het rapport 'Woningmarktverkenning Zuid-Holland 2013' van ABF-Research. In de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland' is een totale regionale woningbehoefte vastgesteld van 31.620 nieuwe woningen tot 2029, exclusief studentenhuysvesting. Dat cijfer wijkt af van het behoeftecijfer in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van 27.000 nieuwe woningen in de Leidse regio tot	<u>Kwantitatief</u> De Leidse woningbouwopgave is samen met de opgave van andere gemeenten in de regio Holland-Rijnland vastgelegd in de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland'. Het aantal inwoners en huishoudens in Holland Rijnland neemt nog steeds toe. Daarnaast verandert de leeftijd en samenstelling van de bevolking door vergrijzing en steeds kleinere gezinnen. Om goed in te kunnen spelen op deze ontwikkelingen, stelden de gemeenten in Holland Rijnland de Regionale Woonagenda 2017 op. Dit document vervangt de vorige woonagenda uit 2014. Met de woonagenda willen de gemeenten het woningaanbod de komende jaren beter laten aansluiten op de behoefte in de regio Holland Rijnland en in de subregio's Duin- en Bollenstreek, Leidse regio en Rijn- en Veenstreek. De nieuwe Regionale Woonagenda is op 14 maart 2018 vastgesteld door het Algemeen Bestuur van Holland Rijnland. In deze agenda staat voor de periode 2017 - 2030 opgenomen aan hoeveel woningen er in de diverse gemeenten binnen de regio Holland-Rijnland behoefte is. Voor Leiden is de woningbehoefte vastgesteld op 8.180 woningen. In het Beleidsakkoord is vervolgens een maximum van 8.500 woningen opgenomen omdat dit

		2040. Dat komt omdat de Woonagenda is gericht op een kortere periode (namelijk van 2012 tot 2029) maar een veel grotere regio, waarvan ook gemeenten als Alphen aan den Rijn, Hillegom, Lisse, Teylingen en Nieuwkoop onderdeel zijn, terwijl de SVIR is gericht op een periode tot 2040 en een kleinere regio. Beide behoefteramingen zijn echter gebaseerd het hetzelfde rekenmodel van bureau ABF-Research (Primos). Voor de toetsing van bestemmingsplannen aan de Ladder voor duurzame verstedelijking gaat de provincie Zuid-Holland uit van de 'Regionale Woonagenda Holland Rijnland'. In de Woonagenda is de woningopgave voor de regiogemeenten als volgt verdeeld: Voor een beeld van de actuele regionale behoefte aan woningen moeten de 'harde plannen' - dat wil zeggen bouwplannen die sinds 2012 reeds gerealiseerd, in uitvoering of planologisch mogelijk gemaakt zijn worden afgetrokken. Een overzicht van deze plannen wordt jaarlijks geactualiseerd en door de provincie vastgesteld. In het meest recent vastgestelde overzicht van projecten is een productie van 3.209 woningen te zien, net zoals de behoeftecijfers exclusief studentenhuisvesting. Ook na realisatie van De Geus, waarbij de limiet op 120 woningen wordt gelegd, zal Leiden dus nog de ruimte moeten vinden voor ruim 2.000 nieuwe woningen tot 2019 om in de regionale behoefte te kunnen voorzien. Hiermee is er sprake van een actuele regionale behoefte.	beleidsakkoord ook 'over 2030 heen kijkt'. Op 26 juni 2018 heeft de provincie Zuid-Holland ingestemd met de Regionale Woonagenda. Geconcludeerd wordt dat er een behoefte bestaat aan de bouw van de voorgenomen woningen op de locatie van De Geus: 120 nieuwe woningen passen binnen de regionale afspraken. Hiermee is er aantoonbaar een behoefte aan de woningen die dit bestemmingsplan mogelijk maakt.
8	3.6.2	-	<i>Onder het kopje 'massa':</i> De verschoven toren past binnen de kaders van het stedenbouwkundig plan: ook door het opschuiven van de toren met 1 meter blijft de toren binnen het vlak gelegen waar, volgens het stedenbouwkundig plan, een toren is toegestaan.
9	3.6.2	-	<i>Onder 1. windklimaat:</i> Vanwege het -marginaal- verschuiven van de toren heeft DGMR een oplegnotitie toegevoegd

			aan het reeds uitgevoerde onderzoek. Hierin wordt geconcludeerd dat het opschuiven van de toren met 1 meter niet leidt tot een ander windklimaat rond de toren.
10	3.6.2	-	<i>Onder 2. bezonning:</i> Er is, vanwege het opschuiven van de toren met 1 meter, een nieuw schaduwonderzoek aan het bestemmingsplan toegevoegd. Hier zijn geen noemenswaardig andere effecten zichtbaar.
11	3.6.2	-	<i>Onder 3. Zichtlijnen:</i> Ook het zichtlijnenonderzoek is opnieuw uitgevoerd om de te beoordelen of het opschuiven van de toren met 1 meter effecten heeft op de zichtlijnen vanuit de stad. Dit blijkt niet het geval.-
12	4.2.2.4	-	<i>Onder het kopje 'onthefing':</i> Ook het opschuiven van de toren met 1 meter valt binnen de kaders van het stedenbouwkundig plan: de opgeschoven toren valt binnen het vlak waarbinnen volgens het stedenbouwkundig plan hoogbouw is toegestaan.
13	4.6.4.2	<u>Onderzoeksresultaten</u> <u>Wet geluidhinder (Wgh)</u> Door Goudappel Coffeng is een geluidsonderzoek uitgevoerd en op 29 april 2020 opgeleverd, dit onderzoek is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.	<u>Onderzoeksresultaten</u> <u>Wet geluidhinder (Wgh)</u> Door Goudappel Coffeng is een geluidsonderzoek uitgevoerd en op 29 oktober 2020 opgeleverd, dit onderzoek is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. In dit onderzoek is de nieuwe positie van de toren onderzocht.
14	4.6.4.2	<i>Conclusie Wgh</i> Procedureel ligt het ontwerpbesluit Hogere Waarden gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter visie. Het ontwerpbesluit is ook als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Na het vaststellen van Hogere Waarden is het bestemmingsplan voor wat betreft het aspect geluid uitvoerbaar.	<i>Conclusie Wgh</i> Procedureel heeft het ontwerpbesluit Hogere Waarden gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter visie gelegen. Op het ontwerpbesluit zijn geen zienswijzen ingebracht. Als gevolg van het verschuiven van de toren met 1 meter is een nieuw geluidsonderzoek uitgevoerd. Uit dat onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op de gevel nagenoeg gelijk, en op enkele locaties iets kleiner is dan bij de oude positie van de toren. Ten aanzien van geluid is er dus sprake van een (kleine) verbetering. De Hogere Waarden zoals die als ontwerp ter visie hebben gelegen zijn daarmee ook van kracht voor het aangepaste plan. De Hogere Waarden zijn definitief vastgesteld. Hiermee is het bestemmingsplan voor wat betreft het aspect geluid

			uitvoerbaar.
15	4.6.4.2	-	<i>Terrasgeluid</i> Vanwege het opschuiven van de toren is in het onderzoek naar geluidscumulatie (zie hierna) ook opnieuw gekeken naar het terrasgeluid: de berekeningen zijn opnieuw uitgevoerd met de nieuwe positie van de toren als uitgangspunt.
16	4.6.4.2	-	<i>Cumulatie geluid</i> Door LBP Sight is een aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de cumulatie van de diverse geluidsbronnen rond De Geus. In dit onderzoek is niet alleen gekeken naar het reeds onderzochte geluid van weg- en spoorverkeer en het horecaterras, maar ook naar geluid van laden en lossen van de in en in de omgeving van het plangebied gelegen detailhandel (Aldi, Kruidvat, Jumbo). Dit onderzoek van 19 november 2020 is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. <i>Conclusie cumulatie geluid</i> LBP Sight concludeert dat ook bij het beschouwen van alle grote geluidbronnen in de omgeving van het plangebied er sprake is van een goed woon- en leefklimaat in de nieuwe woningen in De Geus, rekening houdend met de sterk stedelijke locatie waarin deze nieuwe woningen worden gebouwd: de woningen vallen in een levendige tot luide geluidsklasse. Rekening houdend met de locatie in de binnenstad van Leiden en naast Leiden Centraal is dit een acceptabele geluidsklasse voor nieuwbouwwoningen. Conclusie is dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.
17	4.8	-	<u>4.8 Trillingshinder</u> <u>4.8.1 Beleidskader</u> Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillingshinder als gevolg van de nabije ligging tot het spoor dient het aspect trillingen in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel te worden afgewogen indien een trillingsbron aanwezig is. In de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen zijn hiertoe handvaten opgenomen. Deze Handreiking helpt gemeenten,

			projectinitiatiefnemers en andere stakeholders om bij nieuwbouw langs spoor tijdig en concreet rekening te houden met trillingen als gevolg van treinverkeer, en geeft voorbeelden waarmee gemeenten, omgevingsdiensten, ingenieursbureaus en initiatiefnemers in concrete situaties aan de slag kunnen. In deze Handreiking is beschreven op welke wijze gemeenten het aspect trillinghinder kunnen onderzoeken en afwegen bij de vaststelling van een bestemmingsplan. <u>4.8.2 Onderzoeksresultaten</u> Door Peutz is een onderzoek uitgevoerd naar het aspect trillingshinder als gevolg van het spoor. Dit onderzoek van 22 september 2020 is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Peutz concludeert het volgende: "Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat gezien de relatief grote afstand tot de spoorrails trillingen in de woontoren niet voelbaar zullen zijn. Dit volgt uit vele metingen verricht elders op verschillende afstanden tot spoorbanen. Daarnaast zal het gebouw vanwege de massa en stijfheid de trillingniveaus verzwakken. In het gebouw zal derhalve sprake zijn van lagere trillingniveaus dan op maaiveld. Daarmee wordt ruimschoots voldaan aan de streefwaarden voor wonen uit de SBR Richtlijn B. Nader onderzoek is niet nodig." Op basis van dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat het aspect trillingshinder de uitvoering van dit bestemmingsplan niet in de weg staat.
18	4.9.1.3	-	<u>Regionale mobiliteitsagenda</u> De vigerende regionale ambities zijn vastgesteld in de 'Inhoudelijke Agenda 2016-2020' van Holland Rijnland (16 december 2015). Deze agenda benoemt de speerpunten die in verschillende coalities worden opgepakt. Holland Rijnland is een netwerkorganisatie en heeft als opdracht: "zorgdragen binnen de regio voor een optimale verbinding, ontmoeting en samenwerking op ruimtelijk, economisch en sociaal gebied".

			Twee van de vier verwoorde ambities hebben een relatie met de opgaven voor mobiliteit namelijk "koploper in het toepassen van economische en technologische innovaties" en een "aantrekkelijke en vitale woon- en leefomgeving". Enkele van de bijbehorende speerpunten van Holland Rijnland zijn het beter benutten van het regionaal mobiliteitsnetwerk en ondersteuning van de gemeenten bij het verwerven van subsidies (regionale projecten), strategische verkenningen en kennisdelen. Als uitwerking van het speerpunt mobiliteit heeft Holland Rijnland een knelpuntenanalyse uitgewerkt. Om goed voorbereid te zijn op de toekomst en om een robuust verkeer en vervoersysteem in de regio te garanderen zijn de (toekomstige) mobiliteitskansen en- knelpunten in beeld gebracht. Hierbij is rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen, zowel ruimtelijk-economisch als infrastructureel evenals met diverse trends en ontwikkelingen die effect kunnen hebben op de knelpunten en kansen. Op basis van bovenstaande analyses en met het RVVP (inclusief uitvoeringsprogramma's) en het Regionaal InvesteringsFonds als kaders, is de Regionale Mobiliteitsagenda ontwikkeld. De bij het opstellen van de Regionale Mobiliteitsagenda betrokken trends zijn geclusterd in drie thema's te weten verduurzaming (duurzaamheid, natuur, gezondheid, kwaliteit van leven), E-maatschappij (technologische ontwikkelingen op allerlei terreinen) en verstedelijking (trek naar de stad en stedelijke gebieden, groei aantal huishoudens en inwoners). Eén van de algemene conclusies ten aanzien van mobiliteit is dat ondanks de ontwikkelingen en mogelijke alternatieven voor reizen de vraag naar mobiliteit groeit, zowel tijdens de spits als daarbuiten. En er komt meer diversiteit in mobiliteit, de verkeersvraag spreidt zich meer over de dag, over de verschillende vervoerswijzen en over verschillende routes. Dit leidt tot een betere benutting van de capaciteit van het integrale verkeer- en
--	--	--	---

			vervoerssysteem. Samengevat blijven door de toenemende mobiliteit en druk op hoofd- en onderliggend wegennet, de bereikbaarheid en leefbaarheid belangrijke issues. De nadruk van de Regionale Mobiliteitsagenda ligt op de gezamenlijke afstemming en lobby.
19	4.9.1.4	<u>Mobiliteitsnota</u> Op 28 mei 2015 heeft de gemeenteraad de Mobiliteitsnota Leiden 2015-2022 vastgesteld. Deze nota legt het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Leiden vast. De nota benoemt de ambities die Leiden op het vlak van mobiliteit heeft, en benoemt maatregelen om deze ambities te realiseren. Hier zijn nieuwe maatregelen bij, maar ook veel maatregelen waarover de afgelopen jaren al besluitvorming heeft plaatsgevonden. Ook de laatste zijn in deze nota opgenomen, want een belangrijk doel van de nota is overzicht te bieden over het gehele mobiliteitsbeleid van de gemeente. De looptijd van de Mobiliteitsnota is van 2015 tot en met 2022. Deze periode komt overeen met het Investeringsprogramma Infrastructuur waar Leiden ook aan werkt. In de Investeringsprogramma worden de middelen belegd voor infrastructuurprojecten. In deze Mobiliteitsnota zijn zeven ambities verwoord: versterken van de hoofdontsluitingsstructuur; bereikbaarheid en omgevingskwaliteit in balans brengen; stimuleren van langzaam verkeer; stimuleren van OV-gebruik; bijdragen aan duurzaamheid en aan minder milieuhinder; werken aan een gastvrij Leiden; moderne technologie meer inzetten ten behoeve van verkeer en vervoer. Met deze ambities wil Leiden bijdragen aan het bovenliggende doel dat ook in de Verkenning LAB071 is gebruikt: de Leidse agglomeratie wil een regio zijn van	<u>Mobiliteitsnota Leiden duurzaam bereikbaar 2020-2030</u> De Mobiliteitsnota 2020-2030 vastgesteld door de gemeenteraad op 16 juli 2020 is onderdeel van het integrale beleid zoals omschreven in de Omgevingsvisie. Vooruitlopend op de Omgevingsvisie is de noodzaak ontstaan om het huidige mobiliteitsbeleid te actualiseren omdat we aan de vooravond staan van transitie zoals voor energie, klimaat en daarmee ook voor mobiliteit. De mobiliteitsnota beschrijft hoe we onze stad via een toekomstbestendig mobiliteitssysteem duurzaam bereikbaar maken. Vervoersvormen die zuinig omgaan met de ruimte en goed zijn voor de leefbaarheid en het milieu in de stad krijgen een hoofdrol. In een compacte, inclusieve, stad, die steeds drukker wordt, zijn de fiets, lopen en goed toegankelijk openbaar vervoer logische opties voor bewoners en bezoekers om zich te verplaatsen. Door het gegeven dat er woningen bijkomen, het aantal banen blijft groeien en de bezoekersstroom blijft toenemen, kunnen we concluderen dat die reizigers onmogelijk allemaal de auto kunnen gebruiken, omdat ons autonetwerk dan ontoereikend is. Alleen met meer fiets- en OV-gebruik houden we onze stad leefbaar en bereikbaar en de luchtkwaliteit op het gewenste niveau. Dit noemen we modal shift. We zorgen ervoor dat iedereen in de stad zich kan verplaatsen én kan meedoen. Hoofdambitie van het mobiliteitsbeleid is het bereiken van een modal shift naar meer schone mobiliteit. De hoofdambitie is vervolgens onder te verdelen in negen deelambities die bijdragen aan een verschuiving van vervoerswijzen door te faciliteren,

		internationale kennis, historische cultuur, met een prettige en hoogwaardige woonomgeving, die goed bereikbaar is. Leiden zal een aantal belangrijke maatregelen nemen ter verbetering van de structuur van het wegennet. De basis hiervoor is een ring die de hoofdontsluitingsstructuur van Leiden en de Leidse agglomeratie vormt: de Leidse Ring Noord (LRN). Deze hoofdstructuur wordt mogelijk door de komst van de Rijnlandroute en de verbrede A4. De Rijnlandroute sluit in feite de ring rond de Leidse agglomeratie. De ring die zo ontstaat wordt gevormd door de A44, Rijnlandroute, A4, en de streng N446-Oude Spoorbaan-Willem de Zwijgerlaan-Schipholweg-Plesmanlaan, en heet vooralsnog de Leidse Ring. Door ook op het gemeentelijke deel maatregelen te nemen, versterken we deze Leidse Ring en functioneert deze als de snelle en betrouwbare hoofdstructuur van de Leidse agglomeratie. Het bundelen van meer verkeer op deze route, maakt het mogelijk in andere delen van de stad aanpassingen van de wegenstructuur uit te voeren. Met de Leidse Ring als basis is in deze nota een keuze gemaakt welke wegen de gemeente ziet als wegen met een ontsluitende functie, en welke wegen gelden als verblijfsgebieden. Hiertoe is gebruik gemaakt van de wegencategorieën conform het programma Duurzaam Veilig: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Leiden voegt hier een categorie aan toe, namelijk wijkontsluitingswegen. Het gaat daarbij om wegen waar de verblijfsfunctie belangrijk is, maar het verkeeraanbod zodanig is en blijft, dat hier ook de verkeersfunctie op een verantwoorde wijze moet worden geborgd. Deze wijkontsluitingswegen liggen vooral in en rond de binnenstad. Uit de resulterende kaart die de gehele ontsluitingsstructuur van Leiden weergeeft, volgen opgaven voor weginrichtingen.	stimuleren en verleiden: 1. Leiden als fietsstad 2. Lopen krijgt meer ruimte 3. Stimuleren Openbaar Vervoer 4. Versterken van de hoofdontsluitingsstructuur 5. Autoluwe binnenstad met meer autovrije straten 6. Een aantrekkelijke binnenstad maken door de aanwezigheid van een emissieloos stadsdistributiesysteem 7. De juiste parkeerder op de juiste plek 8. Ondersteunen deelconcepten 9. Gebruik maken van nieuwe technologie Er gaat veel aandacht uit naar de duurzame mobiliteitsvormen lopen, fietsen en openbaar vervoer. En, hoewel het tegenstrijdig lijkt, is het noodzakelijk om de komende jaren te investeren in autobereikbaarheid. Niet alleen speelt de auto nog geruime tijd een rol bij verplaatsen van Leidenaren en bezoekers aan Leiden, maar door autoverkeer goed af te wikkelen op geschikte routes ontstaat elders tevens ruimte voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer.
--	--	--	---

		Naast de categorisering van de wegen is ook gekozen voor een aantal andere maatregelen die het functioneren van de wegenstructuur bepalen: ten eerste is er voor gekozen op de Rijnzichtbrug slechts verkeer in een richting mogelijk te maken (nadat het project Ontsluiting Bio Science Park is voltooid). Dit heeft een grote positieve uitwerking op de Morsweg, waar op dit moment de situatie op meerdere vlakken (verkeersveiligheid, leefbaarheid) erg problematisch is, verder wenst Leiden de Spanjaardsbrug voor autoverkeer af te sluiten. De brug blijft alleen open voor OV en langzaam verkeer. De situatie op en rond de brug is namelijk bijzonder ongeschikt om grotere hoeveelheden verkeer te verwerken. De afsluiting zorgt ervoor dat meer verkeer gebruik maakt van de Leidse Ring en dat het kruispunt Sumatrastraat-Lage Rijndijk een betere inrichting kan krijgen. We gaan in overleg met Leiderdorp over deze maatregel, ook gaat Leiden werken aan het versterken van de voetgangersvriendelijkheid in de binnenstad, in de vorm van een aaneensluitend gebied in de historische stad waar de (toeristische) bezoeker van onze binnenstad meer centraal staat. We vertalen dit in een inrichting van de straten, routing en eventuele tijden voor laden en lossen. De manier waarop en de exacte ligging van dit gebied is in de nota nog niet bepaald. Dit is een uitwerkingsvraag die met bewoners de komende tijd opgepakt zal worden, tot slot is de aansluiting van Meerburg en het Waardeiland op de Hoge Rijndijk een onderwerp dat aandacht vraagt en met omwonenden zal worden uitgewerkt. De nota bevat ook maatregelen op het gebied van duurzaamheid en leefbaarheid. Voor leefbaarheid is de introductie van de Leidse Ring al een positieve ontwikkeling: bundelen op de Leidse Ring	
--	--	---	--

		betekent dat andere wegen minder verkeer te verwerken krijgen en op de Leidse Ring zijn extra maatregelen mogelijk om de gevolgen voor de leefbaarheid te beperken. Voor duurzaamheid is het belangrijk meer gebruik te maken van duurzame vormen van transport. Vooral het bevorderen van het gebruik van de fiets en het OV dragen hieraan bij. De nota noemt ook andere maatregelen op het gebied van duurzaamheid, zoals stedelijke distributie en het toepassen van mobiliteitsmanagement. Leiden kent geen black spots (locaties met bovenmatige ongevallencijfers), maar er zijn wel locaties waar verbetering van de verkeersveiligheid wenselijk is. De nota benoemt een aantal locaties voor projecten om de veiligheid te verbeteren. Daarnaast zijn verkeerseducatie en publiekscampagnes manieren om de veiligheid te verbeteren. Voor die laatste maatregelen sluit de gemeente aan bij Holland-Rijnland. Bij het OV-beleid is gekeken naar gedetailleerde gegevens over het reisgedrag van OV-reizigers die beschikbaar zijn als gevolg van de introductie van de OV-chipkaart. Vervolgens is beschreven hoe aan een beter OV gewerkt zal worden. Eerder is al gekozen voor de komst van een aantal lijnen met Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Deze HOV-lijnen en het spoornet zijn de dragers voor het OV-systeem. Hieronder zijn er vooral ontsluitende buslijnen die de wijken bedienen. Ten behoeve van de volgende concessie (waar de gemeente niet de bepalende partij in is, maar waar de gemeente wel invloed op heeft) zal de gemeente zoeken naar mogelijkheden die beter aansluiten op het werkelijke reisgedrag van OV-gebruikers en die meer rekening houden met andere belangen in de stad (zoals leefbaarheid). Ook innovatieve mogelijkheden (zoals nieuwe soorten vervoermiddelen voor het OV) komen hierbij aan bod. De beleidsnota noemt op het gebied van voetgangers een beperkt aantal projecten: het	
--	--	---	--

		verbeteren van de routes voor de voetganger van station Leiden Centraal naar het Bio Science Park en naar de binnenstad, en het realiseren van goede looproutes vanaf de nieuwe parkeergarages. Voor het overige is het voor de voetganger vooral belangrijk dat in de ontwerpen van de openbare ruimte altijd goed naar de belangen voor de voetganger wordt gekeken, ook van de kwetsbare doelgroepen hierbinnen. Voor de fiets wordt het staande beleid uit de Nota Herijking Fietsroutes Leiden 2013-2020 doorgezet, met daarbij een aantal aanvullingen. Voor meer fietsgebruik is het vooral belangrijk dat de fietser beschikt over snelle en directe routes. Daar worden projecten voor uitgevoerd, voor een deel tussen Leiden en andere gemeenten, voor een deel binnen Leiden zelf. Ook komen er extra inspanningen op het gebied van fietsparkeren. Op het gebied van parkeren is al een aantal belangrijke keuzen ingezet: de realisatie van nieuwe parkeergarages en de uitbreiding van gereguleerd parkeren. De beleidsnota benoemt de verschillende achterliggende doelen van het parkeerbeleid en somt de maatregelen om de doelen te halen op, waarvan eerdergenoemde parkeergarages en het gereguleerd parkeren de voornaamste zijn. Bij verplaatsingen met het OV is er nagenoeg altijd sprake van ketenmobiliteit. Dat wil zeggen, bij de verplaatsing gebruikt de OV-reiziger ook voor- en natransport. Door het voor- en natransport beter te laten plaatsvinden, wordt het gebruik van het OV bevorderd. De voornaamste maatregelen hiertoe zijn het verbeteren van het fietsparkeren en de looproutes bij de stations. Hier worden inspanningen toe verricht. Ook maatregelen op het gebied van verkeersmanagement maken deel uit van de Mobiliteitsnota. De meest omvangrijke maatregel die de gemeente zal nemen, is het sterk uitbouwen van het monitoringssysteem van het	
--	--	--	--

		verkeer. De gegevens die als gevolg hiervan beschikbaar komen, bieden verschillende mogelijkheden om het verkeer beter te laten afwikkelen, waaronder het gebruiken van geavanceerdere algoritmes voor verkeerslichten, en het koppelen van de gegevens aan de vaarwegmanagementcentrale van de provincie. Met de laatste maatregel beogen wij dat de brugopeningen van de provinciale bruggen beter worden afgestemd op het wegverkeer.	
20	4.9.1.4	<u>Beleidsregels parkeernormen</u> Op 1 november 2014 is artikel 3.1.2 van het Besluit ruimtelijke ordening aangepast. Er is een onderdeel aan het Bro toegevoegd op grond waarvan het mogelijk is om zogenaamde 'wet-interpreterende' regels op te nemen in het bestemmingsplan. Geregeld is dat ten behoeve van de goede ruimtelijke ordening in een bestemmingsplan regels kunnen worden opgenomen, waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Hiermee is het mogelijk gemaakt om een regeling voor het parkeren op te nemen, zonder parkeernormen concreet vast te leggen en ook om te kunnen blijven werken met een parkeerfonds. Op 29 november 2014 is vervolgens de Reparatiwet BZK 2014 in werking getreden. Deze wet regelt formeel dat de grondslag voor het opnemen van stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening komt te vervallen. Alle stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening moeten worden opgenomen in bestemmingsplannen, waaronder de parkeerregeling. Dit houdt in dat bestemmingsplannen die na 29 november 2014 worden vastgesteld artikel 2.5.30 van de bouwverordening vervalt en de parkeerregeling in het bestemmingsplan moet worden opgenomen. Dit is bepaald in het nieuwe artikel 133 van de Woningwet. Er geldt hiervoor een	<u>Parkeervisie</u> Op 16 juli 2020 heeft de raad de Parkeervisie vastgesteld. In de parkeervisie wordt het toekomstbeeld geschetst van parkeren in Leiden, samengevat in visiepunten voor de auto en de fiets. De Parkeervisie geeft een beeld van de parkeersituatie voor de auto en de fiets in Leiden in 2030 en hoe stapsgewijs naar die nieuwe situatie toegewerkt wordt. De Parkeervisie bevat de ambities en uitgangspunten voor het beleid van de komende jaren, waarbij er in het bijzonder aandacht is voor het inpassen van de verstedelijkings- en woningbouwopgave en het wijzigen van de modal shift (het bevorderen van schone vervoersvormen, zoals lopen, de fiets en het openbaar vervoer, en het terugdringen van het autogebruik en autobezit). De Parkeervisie is opgebouwd langs drie redeneerlijnen: 1. De juiste parkeerder op de juiste plek. Leiden wil duidelijkheid verschaffen over wie waar tegen welke kosten een plek kan vinden. Zodat de automobilist of fietsparkeerder weet waar hij/zij aan toe is, niet nodeloos hoeft te zoeken, en desgewenst de afweging kan maken om voor een andere vervoerswijze te kiezen als dat makkelijker, goedkoper of betrouwbaarder blijkt te zijn. 2. Openbare ruimte is, in een sterk groeiende stad, te kostbaar om nog verder te verstenen voor parkeerplaatsen. Liever

		overgangstermijn tot 1 juli 2018: na die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking. Daarnaast geldt dat plannen, die vanaf de inwerkingtreding van de Reparatiwet in procedure worden gebracht, ook moeten zijn voorzien van een regeling ten aanzien van het parkeren. In het bestemmingsplan moeten dus regels worden opgenomen ten aanzien van parkeren. Uitgangspunt is dat bij ontwikkelingen (nieuwbouw of functiewijziging) er voldoende parkeerplaatsen en ruimte voor laden en lossen op eigen terrein beschikbaar moeten zijn. Hiermee wordt voorkomen dat een nieuwe ontwikkeling te veel nadelige gevolgen voor de omgeving oplevert. Om te beoordelen wat 'voldoende' parkeerplaatsen zijn heeft het college van B&W op 28 februari 2012 de nota 'Beleidsregels parkeernormen Leiden' vastgesteld (BW 12.0189). Deze beleidsregels hebben betrekking op het stellen van een eis tot het aanbrengen van parkeer-/stallingsruimte voor auto's op eigen terrein. Ze hebben ook betrekking op de wijze van bepalen van de hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen, in verband met aanvragen voor alle activiteiten, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid Wabo. Op 24 juni 2019 zijn de beleidsregels op enkele punten gewijzigd vastgesteld. Deze wijziging heeft onder andere betrekking op de mogelijkheid om geen parkeerplaatsen voor bewoners op eigen terrein te realiseren.	kies Leiden voor groen, water, spelen, zonnen, wandelen, dan nog meer parkeerplaatsen toe voegen. Leiden kiest daarom voor het beter reguleren van het parkeren in de openbare ruimte. 3. De fiets krijgt een prominente rol als duurzame en schone vervoersvorm. Dat wordt gefaciliteerd met hogere kwaliteit van fietsparkeervoorzieningen én het uitbreiden van de fietsparkeervoorzieningen. Ook komt er meer aandacht voor fietsparkeernormen en kwaliteitsambities/kwaliteitseisen bij nieuwe ontwikkelingen. Leiden introduceert een fietsparkeernorm zodat in de toekomst fietsers de garantie hebben op goede en voldoende stallingsruimte. Op deze manier stimuleert Leiden het gebruik van de fiets en verrommelt de stad niet.
21	4.9.1.5	<u>Beleidsregels parkeernormen</u> Op 1 november 2014 is artikel 3.1.2 van het Besluit ruimtelijke ordening aangepast. Er is een onderdeel aan het Bro toegevoegd op grond waarvan het mogelijk is om zogenaamde 'wet-interpreterende' regels op te nemen in het bestemmingsplan. Geregeld is dat ten behoeve van de goede ruimtelijke ordening in een bestemmingsplan regels kunnen worden opgenomen,	<u>Beleidsregels parkeernormen</u> In het bestemmingsplan dienen regels te worden opgenomen ten aanzien van parkeren en laden en lossen. Uitgangspunt is dat bij ontwikkelingen (nieuwbouw of functiewijziging) er voldoende parkeerplaatsen en ruimte voor laden en lossen op eigen terrein beschikbaar moeten zijn. Hiermee wordt voorkomen dat een nieuwe ontwikkeling te veel nadelige gevolgen voor de omgeving

		waarvan de uitleg bij de uitoefening van een daarbij aangegeven bevoegdheid afhankelijk wordt gesteld van beleidsregels. Hiermee is het mogelijk gemaakt om een regeling voor het parkeren op te nemen, zonder parkeernormen concreet vast te leggen en ook om te kunnen blijven werken met een parkeerfonds. Op 29 november 2014 is vervolgens de Reparatiwet BZK 2014 in werking getreden. Deze wet regelt formeel dat de grondslag voor het opnemen van stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening komt te vervallen. Alle stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening moeten worden opgenomen in bestemmingsplannen, waaronder de parkeerregeling. Dit houdt in dat bestemmingsplannen die na 29 november 2014 worden vastgesteld artikel 2.5.30 van de bouwverordening vervalt en de parkeerregeling in het bestemmingsplan moet worden opgenomen. Dit is bepaald in het nieuwe artikel 133 van de Woningwet. Er geldt hiervoor een overgangstermijn tot 1 juli 2018: na die datum verliezen de stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening hun (aanvullende) werking. Daarnaast geldt dat plannen, die vanaf de inwerkingtreding van de Reparatiwet in procedure worden gebracht, ook moeten zijn voorzien van een regeling ten aanzien van het parkeren. In het bestemmingsplan moeten dus regels worden opgenomen ten aanzien van parkeren. Uitgangspunt is dat bij ontwikkelingen (nieuwbouw of functiewijziging) er voldoende parkeerplaatsen en ruimte voor laden en lossen op eigen terrein beschikbaar moeten zijn. Hiermee wordt voorkomen dat een nieuwe ontwikkeling te veel nadelige gevolgen voor de omgeving oplevert. Om te beoordelen wat 'voldoende'	oplevert. Om te beoordelen wat 'voldoende' parkeerplaatsen voor auto- en fietsparkeren, heeft het college van B&W op 14 juli 2020 de 'Beleidsregels parkeernormen Leiden 2020' vastgesteld. Ze hebben ook betrekking op de wijze van bepalen van de hoeveelheid en de kwaliteit van benodigde parkeerplaatsen, in verband met aanvragen voor alle activiteiten, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid Wabo.
--	--	---	--

		parkeerplaatsen zijn heeft het college van B&W op 28 februari 2012 de nota 'Beleidsregels parkeernormen Leiden' vastgesteld (BW 12.0189). Deze beleidsregels hebben betrekking op het stellen van een eis tot het aanbrengen van parkeer-/stallingsruimte voor auto's op eigen terrein. Ze hebben ook betrekking op de wijze van bepalen van de hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen, in verband met aanvragen voor alle activiteiten, zoals bedoeld in artikel 2.1, eerste lid Wabo. Op 24 juni 2019 zijn de beleidsregels op enkele punten gewijzigd vastgesteld. Deze wijziging heeft onder andere betrekking op de mogelijkheid om geen parkeerplaatsen voor bewoners op eigen terrein te realiseren.	
22	4.9.2.1	<u>Ontsluiting</u> Door Goudappel Coffeng is een onderzoek uitgevoerd naar de verkeerskundige effecten van dit bestemmingsplan. Dit onderzoek is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Bij dit onderzoek is uitgegaan van de huidige verkeerskundige situatie in en rond het plangebied: de locatie van het busstation en de busroutes zijn dus respectievelijk stadszijde en Stationsweg. De conclusie ten aanzien van de verkeersafwikkeling luidt (samengevat) als volgt: "Ontwikkeling De Geus zorgt voor extra verkeersbewegingen t.g.v. bezoekers, werknemers en logistiek. Op een gemiddelde werkdag worden in totaal 270 (variant 1) of 340 (variant 2) extra verkeersbewegingen verwacht. Deze verkeersbewegingen vinden gespreid over het netwerk plaats. De bezoekers parkeren namelijk in verschillende parkeergelegenheden. Met het regionale verkeersmodel is berekend hoe het verkeer in de toekomst gaat rijden. Daaruit blijkt dat de verkeerseffecten van de Geus op de omliggende wegen rond de planlocatie klein en niet waarneembaar zijn." De conclusie ten aanzien van laden en lossen luidt dat voorzien kan worden in een goede wijze van	<u>Ontsluiting</u> Door Goudappel Coffeng is een onderzoek uitgevoerd naar de verkeerskundige effecten van dit bestemmingsplan. Dit onderzoek is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd. Dit onderzoek is een geactualiseerde versie ten opzichte van het onderzoek dat bij het ontwerpbestemmingsplan was gevoegd: gedurende de proceduretijd van het (ontwerp)bestemmingsplan is het parkeerbeleid van de gemeente gewijzigd en bleek het noodzakelijk het onderzoek te actualiseren. Ook is het onderzoek aangepast naar aanleiding van de zienswijzen. Bij dit onderzoek is uitgegaan van de huidige verkeerskundige situatie in en rond het plangebied: de locatie van het busstation en de busroutes zijn dus respectievelijk stadszijde en Stationsweg. Ten aanzien van de algehele bereikbaarheid concludeert Goudappel Coffeng dat er op de bestaande infrastructuur geen knelpunten ontstaan als gevolg van de ontwikkeling van De Geus: de extra verkeersaantrekkende werking is dusdanig gering dat dit geen effecten heeft op de afwikkeling van verkeer op de bestaande infrastructuur, waaronder de kruisingen rond het plangebied. De conclusie ten aanzien van laden

		laden en lossen. Ten aanzien van de verkeersveiligheid concludeert Goudappel Coffeng dat er geen verkeersveiligheidsknelpunten te voorzien zijn mits er (al dan niet tijdelijke) maatregelen worden genomen. De toegang tot het Morssingelterrein wordt als aandachtspunt genoemd vanwege de (beperkte) breedte hiervan. Dit levert echter geen problemen op in de praktijk.	en lossen luidt dat voorzien kan worden in een goede wijze van laden en lossen. Ten aanzien van de verkeersveiligheid concludeert Goudappel Coffeng dat er geen verkeersveiligheidsknelpunten te voorzien zijn mits er (al dan niet tijdelijke) maatregelen worden genomen. Dit hangt met name samen met de beoogde ingang van de fietsengarage: deze is voorzien aan het Stationsplein, tegenover het busstation. Om deze twee verschillende vervoerswijzen goed samen te laten functioneren beveelt Goudappel Coffeng aan om enkele wijzigingen door te voeren in de openbare ruimte. Deze is eigendom van de gemeente: de gemeente kan dus ook deze wijzigingen doorvoeren, uiteraard in overleg met de betrokkenen. De toegang tot het Morssingelterrein wordt als aandachtspunt genoemd vanwege de (beperkte) breedte hiervan. Dit levert echter geen problemen op in de praktijk door het geringe aantal verkeersbewegingen op deze plek. De conclusie ten aanzien van de verkeersafwikkeling luidt (samengevat) als volgt: Als gevolg van de bouw van De Geus komen er extra verkeersbewegingen. Op een gemiddelde werkdag worden in totaal circa 270 extra verkeersbewegingen verwacht. Deze verkeersbewegingen vinden gespreid over het netwerk plaats, de bezoekers parkeren namelijk in verschillende parkeergelegenheden. Met het regionale verkeersmodel is berekend hoe het verkeer in de toekomst gaat rijden. Daaruit blijkt dat de verkeerseffecten van De Geus op de omliggende wegen rond de planlocatie klein en niet waarneembaar zijn.
23	4.9.2.2	<u>Parkeren</u> Ook de parkeerberekeningen zijn onderzocht door Goudappel Coffeng. In het verkeersonderzoek dat als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd is een motivering voor het parkeren opgenomen. Hierbij is uitgegaan van twee verschillende	<u>Parkeren</u> <i>Autoparkeren</i> Ook de parkeerberekeningen zijn gedaan door Goudappel Coffeng. In het verkeersonderzoek dat als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd is ook een motivering voor

		mogelijkheden: autoparkeren deels op het eigen terrein en deels in de openbare parkeergarages in de omgeving of autoparkeren geheel in openbare parkeergarages in de omgeving. Bij de toets van een aanvraag om omgevingsvergunning wordt gekeken welk bouwprogramma aangevraagd wordt. Op basis van de Beleidsregels Parkeernormen die op het moment van indiening van het verzoek om omgevingsvergunning geldig zijn, wordt gekeken wat de parkeerbehoefte is. Vervolgens is in de regels van dit bestemmingsplan (artikel 9) bepaald dat het parkeren van de bezoekers (van woningen, bioscoop, horeca, dienstverlening en detailhandel) hoeft niet op eigen terrein te worden opgelost maar kan worden opgelost in de beschikbare openbare parkeervoorzieningen in de onmiddellijke nabijheid van het plangebied (Lammermarktgarage, Morspoortgarage, Level). In de Beleidsregels Parkeernormen is bij de diverse parkeernormen geen onderscheid gemaakt tussen het aandeel vaste gebruikers en bezoekers. Om dit onderscheid te maken is de CROW-uitgave 317 (of, indien deze wordt vervangen, de nieuwe versie daarvan) van toepassing. Hierin wordt wel een onderscheid gemaakt tussen vaste gebruikers en bezoekers. Deze keuze is gemaakt om meerdere redenen: • het stationsgebied is optimaal ontsloten met het openbaar vervoer. Om deze reden wordt enerzijds verwacht dat veel bezoekers met het openbaar vervoer komen, anderzijds wordt dit ook extra gestimuleerd. De keuze om juist rond het station in hoge dichtheid te bouwen is onder andere gemaakt om het openbaar vervoergebruik te stimuleren. Ook de provincie Zuid-Holland heeft in haar beleid	het parkeren opgenomen. Hierin is onderzocht welke parkeerbehoefte De Geus kent en hoe deze opgelost wordt. Op basis van de Beleidsregels Parkeernormen die op het moment van indiening van het verzoek om omgevingsvergunning geldig zijn, wordt gekeken wat de daadwerkelijke parkeerbehoefte is van het programma dat bij die omgevingsvergunning hoort. Op het moment van besluitvorming over de vaststelling van dit bestemmingsplan gelden de parkeernormen zoals die zijn vastgelegd in de Beleidsregels Parkeernormen 2020. Volgens deze parkeernormen geldt er voor De Geus een maximum parkeernorm van nul parkeerplaatsen voor alle functies, met uitzondering van kantoren. De enige extra parkeerbehoefte die dus op basis van de Beleidsregels Parkeernormen als gevolg van dit bestemmingsplan ontstaat is de parkeerbehoefte voor de 1.000 m2 kantoor die dit plan mogelijk maakt. Op basis van bovenstaande is besloten om in dit bestemmingsplan geen parkeerplaatsen mogelijk te maken op eigen terrein: op basis van het recent door de raad vastgestelde parkeerbeleid geldt in het stationsgebied immers voor het gros van de functies een maximale parkeernorm van nul. Als gevolg van dit beleid worden er geen extra parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd voor nieuwe functies in het stationsgebied. Bezoekers van deze (nieuwe) functies worden op die manier gestimuleerd om voor andere vervoerswijzen dan de auto te kiezen. Leiden zet immers maximaal in op het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer, en uiteraard lopen. Ook voor De Geus geldt dus dat bewoners en bezoekers niet op eigen terrein kunnen parkeren maar dat zij gebruik moeten maken van de reeds bestaande parkeercapaciteit in de omgeving van het stationsgebied. Op deze manier worden bewoners en bezoekers gestimuleerd om een andere vervoerswijze dan de auto te
--	--	---	---

		opgenomen dat er in de directe omgeving van stations bij voorkeur ze weinig mogelijk parkeerplaatsen worden gebouwd; • de beschikbare ruimte op het bouwkvavel is te gering om voor alle bewoners en bezoekers in een parkeerplaats te voorzien. Door alleen voor bewoners en vaste gebruikers een parkeerplaats aan te bieden is het wel mogelijk om een parkeerkelder te bouwen; • met de beschikbaarheid van een drietal grote openbare parkeervoorziening worden er genoeg parkeerplaatsen aangeboden om te kunnen voorzien in de behoefte aan bezoekersparkeren: in de genoemde openbare parkeervoorzieningen is nog voldoende capaciteit om extra vraag naar bezoekersparkeren op te lossen; • de gemeente Leiden stimuleert bezoekers die met de auto willen of moeten komen om deze te parkeren in de openbare parkeergarages. Dit beleid vertaalt zich op deze manier ook door in dit bestemmingsplan; • door de combinatie van deels parkeren op eigen terrein en deels parkeren in de openbare parkeergarages wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor het bouwprogramma dat dit bestemmingsplan mogelijk maakt. Om dit van te voren met zekerheid te kunnen stellen is zowel voor het voorgenomen programma van de ontwikkelaar als voor het maximale programma dat dit bestemmingsplan mogelijk maakt een parkeerbalans	kiezen. Op deze manier voldoet dit bestemmingsplan aan het parkeerbeleid dat de raad in juli 2020 heeft vastgesteld. Alvorens bezoekers 'doordrongen' zijn van het feit dat de functies in het stationsgebied het beste bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en de fiets, zal een deel van de bezoekers toch voor de auto blijven kiezen, bijvoorbeeld omdat gebruik van de fiets of het openbaar vervoer niet haalbaar is. Hoewel de stimulans bij het openbaar vervoer en de fiets ligt, hebben bezoekers de mogelijkheid om hun eigen vervoerswijze te blijven kiezen. Om deze reden is bij dit bestemmingsplan een berekening gevoegd met daarin de te verwachte parkeervraag van bezoekers van De Geus (hieronder worden ook werknemers/arbeidsplaatsen verstaan). Om deze parkeervraag te berekenen is gebruik gemaakt van de Beleidsregels Parkeernormen, maar dan voor de locatie 'binnenstad' in de plaats van 'stationsgebied'. Daarnaast is voor de verschillende functies gekeken of die parkeernormen voor de binnenstad ook realistisch is voor De Geus. Al deze overwegingen zijn opgenomen in het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng. Specifiek voor de woonfunctie geldt nog het volgende bij de berekeningen: de maximale parkeernorm voor het stationsgebied is nul. Er worden dus geen parkeerplaatsen op eigen terrein aangelegd en bewoners komen op basis van het gemeentelijke parkeerbeleid ook niet in aanmerking voor een parkeervergunning. Wel hebben toekomstige bewoners de mogelijkheid om een abonnement te kopen voor bijvoorbeeld de Lammermarkt- of Morspoortgarage. Hierin is in de parkeerberekening door Goudappel Coffeng ook rekening gehouden. Uit de berekening blijkt dat er een parkeervraag naar De Geus verwacht mag worden. In de bestaande parkeergelegenheden rond het plangebied is voldoende restcapaciteit over om deze extra
--	--	---	---

		opgesteld. Op basis hiervan is op voorhand inzicht verkregen om hoeveel parkeerplaatsen het gaat en welk deel op eigen terrein en welk deel in de openbare parkeervoorziening opgelost moet en kan worden. De uiteindelijke toets of er daadwerkelijk voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd vindt plaats bij de toets van de omgevingsvergunning: op dat moment wordt de aanvraag omgevingsvergunning getoetst aan het bestemmingsplan, waaronder aan de voorwaardelijke verplichting parkeren. Op dat moment wordt ook getoetst aan de dan vigerende beleidsregels parkeernormen. In het onderzoek naar parkeren is, op basis van de thans vigerende beleidsregels, een berekening gedaan voor de beide varianten (met en zonder autoparkeren in de kelder van De Geus). Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat dit bestemmingsplan een sluitende parkeerbalans heeft. Het bestemmingsplan voorziet dus in een correcte regeling omtrent het parkeren.	parkeervraag op te kunnen vangen. Op basis van deze berekeningen kan worden geconcludeerd dat het bestaande parkeeraanbod in het stationsgebied voldoende is om de verwachte parkeervraag van De Geus op te kunnen lossen, uitgaande van de vigerende Beleidsregels Parkeernormen. Hiermee is tevens aangetoond dat de bestaande functies in het stationsgebied geen nadelige gevolgen van dit bestemmingsplan De Geus zullen ondervinden: hun parkeervraag kan ook nog steeds worden opgelost in het bestaande parkeeraanbod. Bij de toets van een aanvraag om omgevingsvergunning wordt gekeken welk bouwprogramma daadwerkelijk aangevraagd wordt. Op basis daarvan wordt bekeken wat de verwachte parkeervraag wordt. Via de voorwaardelijke verplichting (artikel 9) in de regels van dit bestemmingsplan dient vervolgens voldaan te worden aan de op het moment van indiening van de omgevingsvergunning geldende parkeernormen. In deze voorwaardelijke verplichting is opgenomen dat een eventuele parkeervraag niet op eigen terrein opgelost hoeft te worden: op basis van het gemeentelijke parkeerbeleid worden bezoekers en werknemers van het stationsgebied gestimuleerd om een andere vervoerswijze dan de auto te kiezen en worden geen extra parkeerplaatsen in het stationsgebied gebouwd. De bestaande parkeergarages in de omgeving van het stationsgebied dienen de eventuele parkeervraag op te vangen. Op basis van het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat er ook in een 'worst-case scenario' voldoende restcapaciteit over is in de bestaande parkeergarages in de directe omgeving. <i>Fietsparkeren</i> Ook wat betreft fietsparkeren gelden de Beleidsregels Parkeernormen: ook voor de fiets dienen voldoende parkeerplaatsen aangelegd te worden. Deze parkeerbehoefte moet wel op eigen terrein opgelost
--	--	--	--

			worden. Uit de parkeerberekening blijkt dat dit ruimschoots het geval is. Het bestemmingsplan voorziet dus in een correcte regeling omtrent het parkeren en voldoet daarmee aan een goede ruimtelijke ordening. Dit bestemmingsplan biedt de mogelijkheid om de fietsparkeergarage te benutten als fietsenstalling ten behoeve van het station. De stalling komt dan dus niet (alleen) ten goede aan De Geus, maar ook aan gebruikers van het station. Ook dit is in lijn met het nieuwe parkeerbeleid waarin de fiets en het openbaar vervoer gestimuleerd worden: deze nieuwe stalling ligt letterlijk direct tegenover de ingang van Leiden Centraal en is daarmee de aangewezen plek om een fietsenstalling ten behoeve van het station mogelijk te maken.
24	5.3.3	<u>Gemengd (artikel 3)</u> Bij de functies behorende voorzieningen zoals een parkeergarage voor auto's, fietsenstallingen, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen etc. zijn ook mogelijk gemaakt in dit artikel 'Gemengd'.	<u>Gemengd (artikel 3)</u> Bij de functies behorende voorzieningen zoals fietsenstallingen, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen etc. zijn ook mogelijk gemaakt in dit artikel 'Gemengd'.
25	5.3.3	<u>Gemengd (artikel 3)</u> Binnen de gemengde bestemming zijn gebouwde parkeervoorzieningen en laad- en losruimten toegestaan. De gebouwde parkeervoorzieningen zijn zowel bovengronds als ondergronds toegestaan, maar moeten altijd inpandig gebouwd worden. Onder parkeervoorzieningen wordt ook verstaand fietsenstallingen. Hierbij zijn zowel fietsenstallingen ten behoeve van de functies behorende bij de bestemming 'Gemengd' toegestaan alsmede openbare fietsenstallingen ten behoeve van het station. Bezoekers (in de vorm van bezoekers van de woningen en bezoekers van de overige functies, waaronder de bioscoop) dienen gebruik te maken van de buiten het plangebied gelegen openbare parkeervoorzieningen. In de directe nabijheid van het plangebied is een grote capaciteit	<u>Gemengd (artikel 3)</u> Binnen de gemengde bestemming zijn gebouwde parkeervoorzieningen en laad- en losruimten toegestaan. De gebouwde parkeervoorzieningen zijn zowel bovengronds als ondergronds toegestaan, maar moeten altijd inpandig gebouwd worden. Onder parkeervoorzieningen worden uitsluitend fietsenstallingen verstaan. Hierbij zijn zowel fietsenstallingen ten behoeve van de functies behorende bij de bestemming 'Gemengd' toegestaan alsmede openbare fietsenstallingen ten behoeve van het station. Bezoekers (in de vorm van bezoekers van de woningen en bezoekers van de overige functies, waaronder de bioscoop) dienen gebruik te maken van de buiten het plangebied gelegen openbare parkeervoorzieningen. In de directe nabijheid van het plangebied is een grote capaciteit aan parkeervoorzieningen aanwezig

		aan parkeervoorzieningen aanwezig (Lammermarktgarage, Morspoortgarage, Morssingelterrein). Omdat bij de bezoekersfuncties een grote mate van openbaar vervoergebruik wordt voorzien, is het voldoende om op het eigen terrein te voorzien in uitsluitend de parkeerbehoefte voor niet-bezoekers van de diverse functies die binnen 'Gemengd' zijn toegestaan.	(Lammermarktgarage, Morspoortgarage, Morssingelterrein). Omdat bij de bezoekersfuncties een grote mate van openbaar vervoergebruik wordt voorzien, is het voldoende om op het eigen terrein te voorzien in uitsluitend de parkeerbehoefte van fietsen van de diverse functies die binnen 'Gemengd' zijn toegestaan. De parkeergarage voor fietsen is op uniforme wijze bestemd als binnen de bestemming 'Verkeer': via een aanduiding 'pg' (parkeergarage).
26	5.3.3	<u>Verkeer (artikel 4)</u> Binnen de bestemming verkeer is ook aan aanduiding 'parkeergarage' opgenomen. Deze aanduiding is bedoeld om de garage behorende bij het gebouw De Geus mogelijk te maken. Deze garage is, onder maaiveld, groter dan het gebouw De Geus: de garage ligt dus voor een deel onder het Stationsplein/Stationsweg. Via een aanduiding is de garage binnen de verkeersbestemming mogelijk gemaakt. De garage kan gebruikt worden als parkeergarage voor auto's en/of fietsen, waarbij ook openbare fietsenstallingen zijn toegestaan. Onder openbre fietsenstallingen wordt verstaan: een fietsenstalling die niet (alleen) bedoeld is om de fietsen behorende bij het complex De Geus te stallen, maar ook fietsenstallingen ten behoeve van bijvoorbeeld het station. Ook voorzieningen ten behoeve van de garage zijn mogelijk. Denk hierbij aan ventilatie en trappartijen alsmede liftinstallaties om in de garage te kunnen komen. De garage mag ook gebruikt worden ten behoeve van bergruimte behorende bij de woningen alsmede ten behoeve van nutsvoorzieningen.	<u>Verkeer (artikel 4)</u> Binnen de bestemming verkeer is ook aan aanduiding 'parkeergarage' opgenomen. Deze aanduiding is bedoeld om de garage behorende bij het gebouw De Geus mogelijk te maken. Deze garage is, onder maaiveld, groter dan het gebouw De Geus: de garage ligt dus voor een deel onder het Stationsplein/Stationsweg. Via een aanduiding is de garage binnen de verkeersbestemming mogelijk gemaakt. De garage kan uitsluitend gebruikt worden als parkeergarage voor fietsen, waarbij ook openbare fietsenstallingen zijn toegestaan. Onder openbare fietsenstallingen wordt verstaan: een fietsenstalling die niet (alleen) bedoeld is om de fietsen behorende bij het complex De Geus te stallen, maar ook fietsenstallingen ten behoeve van bijvoorbeeld het station. Ook voorzieningen ten behoeve van de garage zijn mogelijk. Denk hierbij aan ventilatie en trappartijen alsmede liftinstallaties om in de garage te kunnen komen. De garage mag ook gebruikt worden ten behoeve van bergruimte behorende bij de woningen alsmede ten behoeve van nutsvoorzieningen.
27	5.3.4	<u>Voorwaardelijke verplichting parkeren (artikel 9)</u> De parkeernormen zijn opgenomen in de Beleidsregels Parkeren. Deze beleidsregels kunnen gedurende de looptijd van het bestemmingsplan aangepast worden. Bij de uitoefening van de bevoegdheid voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor	<u>Voorwaardelijke verplichting parkeren (artikel 9)</u> In deze regel is opgenomen dat een aanvraag om omgevingsvergunning getoetst moet worden aan de op het moment van indiening van die aanvraag geldende Beleidsregels Parkeernormen van de gemeente Leiden. Deze parkeernormen gelden voor de auto en de fiets: voor beiden

		bouwen wordt getoetst aan de beleidsregels zoals die gelden ten tijde van de vergunningsaanvraag.	moet aangetoond worden wat de parkeerbehoefte is en of het parkeeraanbod voldoende is om de behoefte op te kunnen vangen. De parkeernormen zijn opgenomen in de Beleidsregels Parkeren zoals meest recent op 14 juli 2020 door het college van Leiden vastgesteld. Deze beleidsregels kunnen gedurende de looptijd van het bestemmingsplan aangepast worden. Bij de uitoefening van de bevoegdheid voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen wordt getoetst aan de beleidsregels zoals die gelden ten tijde van de vergunningsaanvraag. Dit wordt via een 'dynamische verwijzing' geregeld in dit artikel. Op basis van een verzoek om omgevingsvergunning wordt op basis van de Beleidsregels Parkeernormen Leiden berekend wat de totale parkeerbehoefte van het plan is. Deze parkeerbehoefte mag wat betreft het autoparkeren worden opgelost op niet-eigen terrein, namelijk in de beschikbare parkeergelegenheid in de omgeving van het plangebied zoals de parkeergarages Morspoort en Lammermarkt. Ook het laden en lossen hoeft niet op eigen terrein te worden opgelost, maar mag in de openbare ruimte worden opgelost. Het fietsparkeren dient wel op eigen terrein opgelost te worden.
28	6.2.5	<u>Toepassing kader</u> Na de inspraaktermijn is het voorontwerpbestemmingsplan verwerkt tot een ontwerp bestemmingsplan. Daarin zijn de inspraakreacties verwerkt. In de inspraaknota is aangegeven hoe deze reacties zijn verwerkt. Dit ontwerpbestemmingsplan zal gedurende een termijn van zes weken voor zienswijzen ter visie worden gelegd. In die termijn kan eenieder een zienswijze met betrekking tot het ontwerp indienen. Ingediende zienswijzen zullen worden betrokken bij de uiteindelijke vaststelling van het bestemmingsplan. De zienswijzen worden beantwoord in een	<u>Toepassing kader</u> Na de inspraaktermijn is het voorontwerpbestemmingsplan verwerkt tot een ontwerp bestemmingsplan. Daarin zijn de inspraakreacties verwerkt. In de inspraaknota is aangegeven hoe deze reacties zijn verwerkt. Het ontwerpbestemmingsplan is vervolgens overeenkomstig artikel 3.8 Wro en artikel 3.4 Awb gedurende zes weken ter visie gelegd. Eenieder is in de gelegenheid gesteld gedurende deze periode zienswijzen met betrekking tot dit ontwerp in te dienen. In totaal zijn gedurende de zienswijzentermijn zeven

		zienswijzennota die als bijlage bij het bestemmingsplan zal worden gevoegd.	zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn behandeld in een zienswijzennota die als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd. De zienswijzen geven aanleiding het bestemmingsplan op enkele onderdelen aan te passen. Deze wijzigingen zijn opgenomen in de staat van wijzigingen die eveneens als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd. De belangrijkste aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen zijn: • er is een trillingshinderonderzoek uitgevoerd (nieuwe bijlage bij toelichting en nieuwe paragraaf in de toelichting); • er is een extra onderzoek uitgevoerd naar de cumulatie van geluid; • het verkeersonderzoek wordt aangepast zodat het aspect 'parkeren door bewoners met een abonnement' meegenomen wordt in de berekening van de restcapaciteit (aangepast verkeersonderzoek inclusief parkeren als bijlage bij toelichting). De belangrijkste ambtelijke wijzigingen zijn: • de positie van de hoogbouwtoeren is aangepast: de toren is circa een meter verschoven. Deze wijziging is doorgevoerd op de verbeelding en in de toelichting alsmede in de bijlagen bij de toelichting: een groot aantal bijlagen is geactualiseerd als gevolg van deze verschuiving; • de parkeergarage onder 'De Geus' is uitsluitend een parkeergarage voor fietsen geworden. De toelichting en de regels zien hiertoe aangepast (waaronder de voorwaardelijke
--	--	--	--

			verplichting parkeren in de regels); • de onderbouwing van het hoofdstuk over verkeer en parkeren in de toelichting is aangepast als gevolg van het nieuwe parkeerbeleid dat de raad in juli 2020 heeft vastgesteld. Ook het verkeersonderzoek is aangepast (bijlage bij bestemmingsplan); • de regels voor de parkeergarage zijn uniform gemaakt (binnen de bestemmingen Gemengd en Verkeer); • de positie van het horecaterras op het dak van de sokkel is aangepast (op de verbeelding).
Regels			
29	1.1	NL.IMRO.0546.BP00139-0201	NL.IMRO.0546.BP00139-0301
30	3.1 onder g	Openbare fietsenstallingen	een ondergrondse garage ten behoeve van fietsparkeren, nutsvoorzieningen en bergingsruimten, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' (pg)
31	3.1 onder i	gebouwde inbandige parkeervoorzieningen;	in- en uitritten ten behoeve van fietsverkeer;
32	3.1 onder j	al dan niet gebouwde inbandige fietsenstallingen;	-
33	3.1 onder k	in- en uitritten ten behoeve van fiets- en autogemotoriseerd verkeer;	-
34	3.2.1 onder g	-	Uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' (pg) mag een ondergrondse (parkeer)garage met de bijbehorende voorzieningen zoals toegangsruimten, ventilatieschachten, trappartijen en liftinstallaties worden gebouwd. Een parkeergarage mag maximaal twee lagen onder de grond worden aangebracht tot een maximale diepte van 9 meter.
35	4.1 onder i	in- en uitgangen al dan niet in de vorm van hellingbanen ten behoeve van (eventueel gebouwde) parkeervoorzieningen en fietsenstallingen;	in- en uitgangen al dan niet in de vorm van hellingbanen ten behoeve van (eventueel gebouwde) fietsenstallingen;
36	4.1 onder v	een ondergrondse garage ten behoeve van parkeren (auto en/of fiets), nutsvoorzieningen en	een ondergrondse garage ten behoeve van fietsparkeren, nutsvoorzieningen en

		bergingsruimten, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' (pg). De garage dient aansluitend aan het bouwvlak te worden gebouwd;	bergingsruimten, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeergarage' (pg). De garage dient aansluitend aan het bouwvlak te worden gebouwd;
37	6.2	Voor ondergronds bouwen buiten het gebied met de aanduiding 'pg' (parkeergarage) geldt dat op plaatsen waar bovengronds bebouwing is toegestaan, ook ondergronds mag worden gebouwd.	Op plaatsen waar bovengronds bebouwing is toegestaan mag ook ondergronds worden gebouwd.
38	9	<u>Voorwaardelijke verplichting parkeren</u> a. Bij activiteiten waarvoor een 'omgevingsvergunning voor het bouwen' (art. 2.1, lid a Wabo) en/of een 'omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan' (art. 2.1, lid c Wabo) is vereist, dient ten behoeve van het parkeren van auto's, fietsen en het laden en lossen in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw of het bijbehorende perceel, dan wel op of onder het betreffende terrein. b. Bij het bepalen of voldoende ruimte is aangebracht voor het parkeren van auto's, fietsen en het laden en lossen wordt gebruikt gemaakt van de Beleidsregels Parkeernormen van de gemeente Leiden zoals die gelden ten tijde van de vaststelling van dit bestemmingsplan en -indien deze beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd- aan die wijziging. c. In aanvulling op de onder b bedoelde Beleidsregels Parkeernormen van de gemeente Leiden, geldt dat bij het berekenen van de parkeerbehoefte een uitsplitsing mag plaatsvinden tussen het aandeel van vaste gebruikers (bewoners en werknemers) en het bezoekersaandeel op basis van het bezoekersaandeel en de bezettingspercentages uit de CROW-uitgave 317 - en indien deze kencijfers worden gewijzigd - de meest recente CROW-publicatie op het gebied van parkeernormering. Het bezoekersaandeel mag buiten het plangebied van dit	<u>Voorwaardelijke verplichting parkeren</u> a. Bij activiteiten waarvoor een 'omgevingsvergunning voor het bouwen' (art. 2.1, lid a Wabo) en/of een 'omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan' (art. 2.1, lid c Wabo) is vereist, dient ten behoeve van het parkeren van fietsen in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw of het bijbehorende perceel, dan wel op of onder het betreffende terrein. b. Bij activiteiten waarvoor een 'omgevingsvergunning voor het bouwen' (art. 2.1, lid a Wabo) en/of een 'omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan' (art. 2.1, lid c Wabo) is vereist, dient ten behoeve van het laden en lossen in voldoende mate ruimte zijn aangebracht al dan niet in de openbare ruimte in de nabijheid van de locatie waar de omgevingsvergunning betrekking op heeft. c. Bij activiteiten waarvoor een 'omgevingsvergunning voor het bouwen' (art. 2.1, lid a Wabo) en/of een 'omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan' (art. 2.1, lid c Wabo) is vereist, dient ten behoeve van het parkeren van auto's in voldoende mate ruimte aanwezig zijn in reeds bestaande parkeervoorzieningen (waaronder parkeergarages alsmede parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden verstaan). d. Bij het bepalen of voldoende ruimte is aangebracht voor het

		bestemmingsplan worden opgelost in de openbare parkeergelegenheden in de omgeving van het plangebied. d. Het bevoegd gezag kan afwijken van het bepaalde in lid a in gevallen zoals genoemd in de onder lid b bedoelde gemeentelijke beleidsregels op het gebied van parkeren.	parkeren van auto's, fietsen en het laden en lossen wordt gebruikt gemaakt van de Beleidsregels Parkeernormen van de gemeente Leiden zoals die gelden ten tijde van de vaststelling van dit bestemmingsplan en -indien deze beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd- aan die wijziging. e. Het bevoegd gezag kan afwijken van het bepaalde in lid a, b en c in gevallen zoals genoemd in de onder lid d bedoelde gemeentelijke beleidsregels op het gebied van parkeren.
Bijlagen bij toelichting			
39	Bijlage 15	-	Oplegnotitie windhinderonderzoek
40	Bijlage 16	Schaduwonderzoek	Aangepast schaduwonderzoek
41	Bijlage 17	Zichtlijnenonderzoek	Aangepast zichtlijnenonderzoek
42	Bijlage 19	Geluidsonderzoek weg- en spoorweglawaaï	Aangepast geluidsonderzoek weg- en spoorweglawaaï
43	Bijlage 20	Ontwerpbesluit hogere waarde	Definitief besluit hogere waarde
44	Bijlage 21	-	Geluidsonderzoek cumulatief inclusief stemgeluid horecaterras
45	Bijlage 22	Luchtkwaliteitsonderzoek	Aangepast luchtkwaliteitsonderzoek
46	Bijlage 23	-	Oplegnotitie lucht- en geluidsonderzoek
47	Bijlage 25	-	Oplegnotitie Vormvrije MER-beoordeling
48	Bijlage 26	Onderzoek stikstofdepositie	Aangepast onderzoek stikstofdepositie
49	Bijlage 27	AERIUS sloop/bouwrijpfase	Aangepaste AERIUS sloop/bouwrijpfase
50	Bijlage 28	AERIUS woonrijpfase	Aangepaste AERIUS woonrijpfase
51	Bijlage 29	AERIUS gebruiksfase	Aangepaste AERIUS gebruiksfase
52	Bijlage 31	-	Oplegnotitie bij besluit vormvrije MER-beoordeling
53	Bijlage 32	-	Onderzoek trillingshinder
54	Bijlage 33	Verkeersonderzoek	Aangepast verkeersonderzoek
55	Bijlage 35	-	Zienswijzennota
56	Bijlage 36	-	Staat van wijzigingen
Verbeelding			
57	Legenda	NL.IMRO.0546.BP00139-0201	NL.IMRO.0546.BP00139-0301
58		Aanduidingsvlak 'pg' (parkeergarage) uitsluitend onder bestemming Verkeer	Aanduidingsvlak 'pg' (parkeergarage) onder bestemming Verkeer en bestemming Gemengd
59		-	Opschuiven bouwvlak met hoogtezonering 70 meter.
60	Terras (tr)	-	Zone 'terras' op het dak van de sokkel is aangepast
61	Gevellijn	-	De gevellijn ten behoeve van geluid is aangepast aan de nieuwe positie van de toren van 70 meter.