

Inhoud

hoofdstuk 1 Inleiding	2
1.1. Aanleiding	2
1.2. Beschrijving planontwikkeling	2
hoofdstuk 2 Beleidskader parkeren	4
2.1. Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2015	4
hoofdstuk 3 Autoparkeren	9
2.2. Stap 1: De normatieve parkeerbehoefte berekenen	10
2.3. Stap 3: De maatgevende parkeerbehoefte bepalen	11
2.4. Stap 4: Salderen	11
2.5. Aantal aanwezig parkeerplaatsen huidige situatie	13
2.6. Het parkeeraanbod	13
hoofdstuk 4 Fietsparkeren	16
1.1. Inleiding	16
1.2. Aantal aanwezige fietsparkeerplaatsen bouwplan	16
hoofdstuk 5 Effecten autoverkeer	17
5.1. Verkeersgeneratie autoverkeer bestaande situatie	17
5.2. Verkeersgeneratie autoverkeer nieuwe situatie	17
5.3. Effecten op ontsluiting autoverkeer	19
hoofdstuk 6 Fietsverkeer	24
hoofdstuk 7 Openbaar vervoer	25
hoofdstuk 8 Conclusie	26

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1. Aanleiding

Woningstichting Portaal is voornemens om aan de Turkooislaan 131 in Leiden een nieuwbouwcomplex te bouwen bestaande uit maximaal 135 kleine appartementen in vorm de sociale huurwoningen. Hiertoe zal het bestaande pand op deze locatie, tot voor kort in gebruik als kerkgebouw, kinderdagverblijf en huisvesting arbeidsmigranten, gesloopt worden.

In deze rapportage wordt ingegaan op de parkeer- en verkeerssituatie van de planontwikkeling.

Tussen de gemeente Leiden en woningstichting Portaal is op 15 september 2020 een overeenkomst afgesloten dat in het kader van dit project de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2e wijziging d.d. 18 oktober 2019 (of een voorganger van deze beleidsregels) nog van toepassing zijn. Dit vanwege het feit dat het project reeds een aantal jaren in voorbereiding is en daarbij consequent rekening is gehouden met de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2e wijziging d.d. 18 oktober 2019 (of een voorganger van deze beleidsregels).

1.2. Beschrijving planontwikkeling

Het plangebied bestaat uit het pand met adres Turkooislaan 131 met omliggende gronden. Het ligt in de wijk de Hoge Mors en wordt omsloten door de Turkooislaan en Agaatlaan.

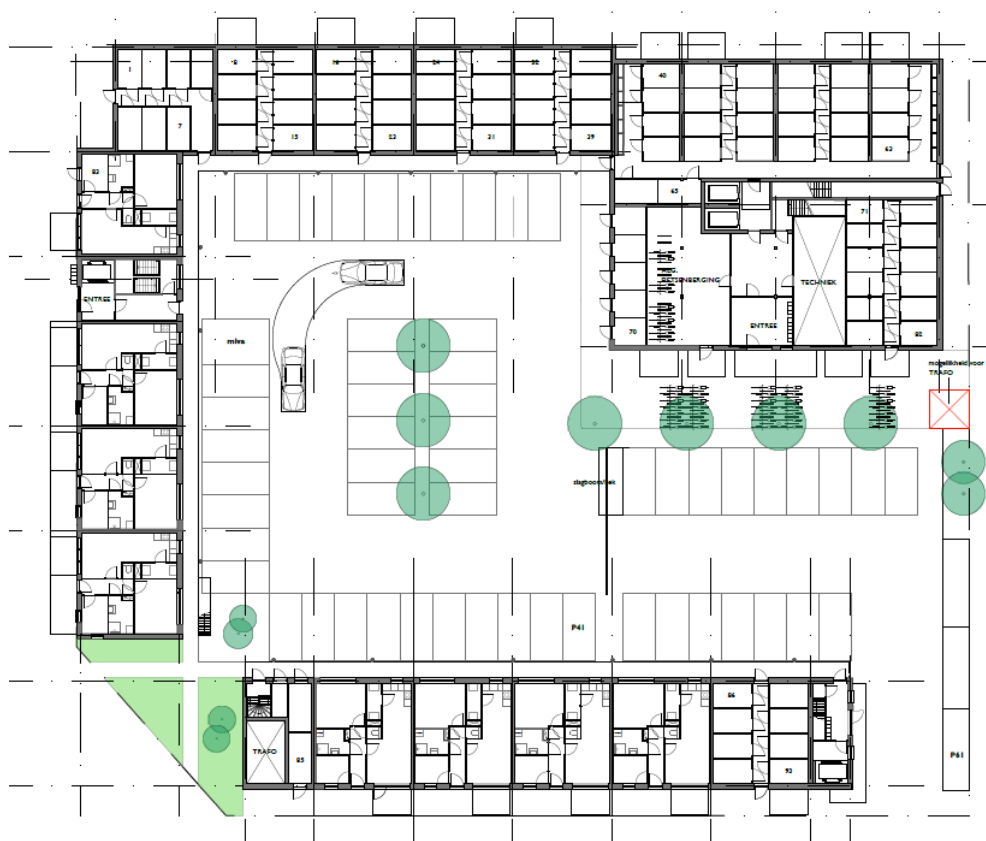
Het betreffende perceel is kadastraal bekend gemeente Leiden, nummer 3593 en heeft een totale oppervlakte van circa 4.000 m².



Bestaande situatie Turkooislaan 131 met het voormalige schoolgebouw

Het bestaande voormalige schoolgebouw wordt gesloopt en vervangen door een complex met maximaal 135 sociale huurappartementen.

Aan de zijde van de Agaatlaan is een bouwblok met 9 verdiepingen van ca. 30 meter gesitueerd als hoogteaccent. Hierop sluiten lagere bouwblokken (maximaal 6 verdiepingen) aan langs de Agaatlaan en de Turkooislaan. De bouwblokken lopen trapsgewijs omlaag tot aan de entree aan de Turkooislaan.



Impressie nieuwe situatie Turkooislaan 131



3D impressie nieuwe situatie Turkooislaan 131

HOOFDSTUK 2 BELEIDSKADER PARKEREN

Tussen de gemeente Leiden en woningstichting Portaal is op 15 september 2020 een overeenkomst afgesloten dat in het kader van dit project de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2e wijziging d.d. 18 oktober 2019 (of een voorganger van deze beleidsregels) nog van toepassing zijn. Dit vanwege het feit dat het project reeds een aantal jaren in voorbereiding is en daarbij consequent rekening is gehouden met de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2e wijziging d.d. 18 oktober 2019 (of een voorganger van deze beleidsregels).

2.1. Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2015

2.1.1. Inleiding

De moderne samenleving is autoafhankelijk en dat zal voorlopig niet veranderen. Als gevolg van vergrijzing, individualisering, de drukker wordende Randstad en intensievere dagbestedingen, zal het autogebruik ook in Leiden gestaag groeien, zij het minder snel dan voorheen, vanwege de economische stagnatie i.c. dalende autoverkopen. Door de trend van het thuiswerken, door digitale communicatiemiddelen, beprijzingsmaatregelen, en door selectiever autogebruik zullen auto's meer stilstaan dan nu. Ofwel het aantal geparkeerde auto's neemt toe.

Ruimte is in het zeer dichtbebouwde Leiden een schaars goed met (daarom) een hoge economische waarde, maar ook een hoge waarde voor de leefbaarheid. Het faciliteren van de meestal stilstaande auto is noodzakelijk ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening in algemene zin. In meer specifieke zin is het een belangrijk instrument voor mobiliteitsbeleid.

Omdat het autobezit groeit en de maatschappelijke roep om grotere leefbaarheid en betere bereikbaarheid luider klinkt, heeft de gemeenteraad bij meerdere gelegenheden, het laatst op 26 mei 2009, besloten dat de gemeente Leiden over een voor iedereen inzichtelijke, bestuurlijk vastgestelde parkeernormering moet beschikken. De indieners van plannen voor nieuwbouw en voor het veranderen van een functie moeten weten aan welke voorwaarden op het gebied van parkeren ze moeten voldoen. Maar ook omwonenden, van wie belangen gemoeid zijn met die plannen, hebben recht op die duidelijkheid.

Er bestaat geen landelijk voorgeschreven normering voor parkeerplaatsen. Wel zijn er landelijke richtlijnen voor het toepassen van parkeernormen, de Aanbevelingen Stedelijke Verkeers- en Vervoersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, ASVV. Deze richtlijnen zijn ontwikkeld door het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte, CROW. Veel Nederlandse steden beschikken over eigen parkeernormen.

In de Leidse beleidsregels wordt de veroorzaker van de parkeervraag verantwoordelijk gesteld voor het realiseren van benodigde parkeerplaatsen. Die ruimte moet de bouwer in principe op eigen terrein vinden. Dit wordt de 'parkeereis' genoemd.

2.2.2. Beleidsregels parkeernormen Leiden 2015 (inclusief wijziging 2019)

Artikel 1

Indien een ruimtelijke activiteit daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het terrein waar die

activiteit plaatsvindt of dat bij die activiteit behoort. De vereiste ruimte heeft alleen betrekking op een nieuw ontstane parkeerbehoefte

Artikel 2

De onder het eerste artikel bedoelde ruimte voor het parkeren of stallen van auto's moet voldoen aan:

- a. de parkeereis conform de bij deze regels behorende Parkeernormen Leiden of – voor zover deze normen geen uitsluitel geven – conform de meest recente kencijfers van CROW of conform vergelijkbare situaties in Nederland;
- b. de meest recente NEN-norm 2443 in het geval van parkeervakken in garages en op terreinen, respectievelijk de meest recente ASVV-norm in het geval van parkeervakken op straat.

Artikel 3

Indien een ruimtelijke activiteit aanleiding geeft tot een behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet voor deze behoefte in voldoende mate ruimte zijn aangebracht, zulks ter beoordeling van het bevoegd gezag, in, op of onder het terrein waar die activiteit plaatsvindt of dat bij die activiteit behoort.

Artikel 4

Het bevoegd gezag kan geheel of gedeeltelijk afwijken van wat bepaald is in artikel 1:

- a1 als voor ruimtelijke activiteiten, niet zijnde woningen, in de zone 'binnenstad' in voldoende mate parkeerruimte beschikbaar is in die zone 'binnenstad'
- a2 als voor ruimtelijke activiteiten, niet zijnde woningen, in de zones 'schil' en 'rest van de gemeente' in voldoende mate parkeerruimte beschikbaar is binnen een straal van 400 meter rond de ruimtelijke activiteit
- a3 als voor ruimtelijke activiteiten, zijnde woningen, in voldoende mate parkeerruimte beschikbaar is in de omliggende, door de gemeente aangeduide buurt

(onder 'in voldoende mate' wordt verstaan: als na realisatie van de ruimtelijke activiteit de parkeergelegenheid op straat wordt bezet voor minder dan 80% en in parkeergebouwen voor minder dan 90%)

- b. voor wat betreft een niet gerealiseerd deel van de parkeereis als dat tekort niet hoger uitvalt dan 5 parkeerplaatsen in de zone 'binnenstad' en niet hoger dan 3 parkeerplaatsen in de zones 'schil'
- c. bij ruimtelijke activiteiten met de volgende maatschappelijke en culturele functies:
 - kinderopvang
 - basis-, voortgezet en speciaal onderwijs
 - musea en kunstenaarsateliers
 - openbare bibliotheken
 - muziekcentra en theaters
 - opvang van kwetsbare groepen
 - jongerencentra en buurthuizen
 - speeltuinen en speelplaatsen
 - zorgsteunpunten en ontmoetingsplekken voor ouderen

- d. als door middel van onderzoek naar praktijkervaringen wordt aangetoond dat met minder parkeerplaatsen kan worden volstaan; in dat geval kan het bevoegd gezag een lagere parkeernorm bepalen dan die in artikel 2a is bepaald, maar niet lager dan de norm die behoort bij ruimtelijke activiteiten binnen een straal van 500 meter rond NS-station Leiden Centraal (voor activiteiten in de zone 'binnenstad') of de norm die behoort bij ruimtelijke activiteiten binnen een straal van 400 meter rond NS-station Lammenschans (voor activiteiten in de zone 'schil' en de zone 'rest gemeente')
- e.
 - 1. Geheel of gedeeltelijk afwijken van de parkeereis kan als de ruimtelijke activiteit, zijnde het realiseren van woningen:
 - gelegen is binnen een zone als bedoeld in de Parkeerverordening 2017 op een loopafstand van minimaal 500 m tot het dichtstbij gelegen gebied buiten een zone, dan wel op een loopafstand van minimaal 500 m tot de dichtstbij gelegen openbare parkeergelegenheid buiten een zone; en
 - tenminste het bezoekersdeel van de parkeereis op eigen terrein gerealiseerd wordt, wanneer het bouwplan gelegen is buiten de binnenstad en stationsomgeving (zone A); en
 - toekomstige bewoners niet in aanmerking kunnen komen voor een bewoners- en bezoekersparkeervergunning.
 - 2. De loopafstand betreft de kortste route te voet over de openbare weg, gemeten vanaf de grens van het reguleringsgebied, dan wel de dichtstbij gelegen openbare parkeergelegenheid in het reguleringstvrije gebied, tot de dichtstbij gelegen gevel van het project
 - 3. Onder bezoekersdeel van de parkeernorm wordt verstaan hetgeen in de kencijfers parkeren van het CROW (publicatie 317) wordt aangegeven voor het aandeel bezoekers per functie.
 - 4. In het geval sloop van woningen en nieuwbouw van woningen op dezelfde locatie resulteert in een parkeereis, kan voor (een deel van) het bezoekersdeel van de parkeereis gebruik gemaakt worden van de door de sloop vrijgekomen openbare parkeergelegenheid.
- f. als het voldoen aan artikel 1 op zodanig zwaarwegende bezwaren stuit, dat aan deze bezwaren een doorslaggevende betekenis moet worden gegeven.

Artikel 5

Parkeerbijdrageregeling

- a. Uitsluitend in het geval dat toepassing wordt gegeven aan artikel 4e, en er geen sprake is van een bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.2.1. Besluit ruimtelijke ordening, kan het bevoegd gezag een financiële voorwaarde verbinden aan het verlenen van de afwijking.
- b. De financiële voorwaarde zal worden gesteld als de gemeente in staat is tot het compenseren van de parkeerplaatsen overeenkomstig artikel 4 en binnen een redelijke termijn na ingebruikneming van de ruimtelijke activiteit, of als gebruikgemaakt wordt van reeds eerder door de gemeente gerealiseerde parkeerplaatsen.
- c. De financiële voorwaarde bestaat uit het verstrekken van een bijdrage van € 20.000,- per door de gemeente te compenseren parkeerplaats zoals bedoeld onder 5b.

Artikel 6

Fietsparkeren

In paragraaf 5.3 van CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' staan kencijfers voor fietsparkeren voor diverse functies. In de tabellen 10 tot en met 17 is sprake van een bandbreedte tussen een minimum en een maximum kencijfer.

Als Leidse parkeernorm voor het aantal bij niet-woonfuncties te realiseren fietsparkeerplaatsen geldt de bovenste helft van de bandbreedte van de fietsparkeerkencijfers van CROW.

Als een initiatiefnemer van een ruimtelijke activiteit de te verwachten stallingsvraag specifiek kan onderbouwen, geniet dat de voorkeur.

Voor woonfuncties geldt het bepaalde in het Bouwbesluit.

Artikel 7

Overgangsbepalingen

Ruimtelijke activiteiten, waarvoor een vergunning wordt aangevraagd voordat de (gewijzigde) beleidsregels in werking zijn getreden, worden getoetst aan het toetsingskader dat op het moment van ontvangst van de aanvraag geldt.

Voor zover parkeernormen reeds vastliggen in bestemmingsplannen, stedenbouwkundige masterplannen of andere door de raad vastgestelde regelingen, blijven deze van kracht.

Toelichting beleidsregel 1

Voorwaarde om iets nieuws te mogen bouwen of aan grond of aan een gebouw een nieuw gebruik te mogen geven, is dat er op eigen terrein voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd of gebouwd. Er moet worden voorzien in de nieuw ontstane vraag naar parkeerruimte. In de tabellen met parkeernormen (vanaf pagina 21) is voor diverse functies aangegeven hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn. Leiden is ingedeeld in drie hoofdzones met twee subzones; voor elke zone gelden andere parkeernormen. Op bijgaande kaart (pagina 28) staan die zones afgebeeld.

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt rekening gehouden met de parkeervraag van de bestaande situatie. Uitgangspunt is dat alleen in de extra parkeerbehoefte ten opzichte van de bestaande situatie dient te worden voorzien. Een bestaand parkeertekort hoeft niet te worden opgelost. De parkeervraag van de bestaande situatie wordt afgetrokken van de parkeervraag van de totale ruimtelijke activiteit, dus van de nieuwe situatie. Het resultaat van deze aftreksom is de parkeereis.

Verder geldt het volgende.

Als er sprake is van meerdere functies in een bouwplan of project, valt de parkeervraag van die functies vaak niet samen in de tijd. Bijvoorbeeld, werknemers gebruiken parkeerplaatsen vooral overdag en door de week, terwijl bewoners ze vooral 's avonds en in het weekend gebruiken. In dit soort situaties kunnen dezelfde parkeerplaatsen voor meerdere functies worden gebruikt. Uitgangspunt is natuurlijk dat de parkeerplaatsen niet exclusief gereserveerd worden voor bewoners of werknemers, maar voor beide categorieën, inclusief hun bezoekers, beschikbaar zijn.

In de hiervoor beschreven situatie wordt de parkeereis anders berekend dan wanneer er geen sprake is van gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen. Dit wordt ook wel een parkeerbalans genoemd. De parkeereis wordt dan berekend met behulp van de parkeernormen en van zogenaamde aanwezigheidspercentages (zie pagina 27).

Parkeerplaatsen, die zich in de bestaande situatie op eigen terrein bevinden, dienen in de nieuwe situatie terug te keren, tenzij in de bestaande en nieuwe situatie aan de parkeervraag geheel op eigen terrein is en zal worden tegemoetgekomen.

Mocht de parkeervraag van de bestaande situatie, berekend volgens de laatst vastgestelde parkeernormen, hoger uitvallen dan de parkeervraag van de nieuwe situatie, dan wordt er geacht te zijn voldaan aan de parkeereis. De parkeereis kan namelijk niet lager zijn dan nul. Tijdelijk gebruik ter overbrugging van een permanent gebruik wordt buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling van het bevoegd gezag of er sprake is van tijdelijk gebruik.

Als een gebouw of terrein meer dan vijf jaar ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt is gebleven, wordt de parkeervraag van de bestaande situatie geacht nihil te zijn.

HOOFSTUK 3 AUTOPARKEREN

Dit hoofdstuk laat zien hoe de parkeereis voor het autoparkeren voor de locatie Turkooislaan 131 wordt berekend met behulp van de parkeernorm en het huidige parkeeraanbod.

Wijze van berekenen parkeervraag voor een concreet plan

Met behulp van deze parkeernormen kan de parkeervraag worden berekend om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen bij een ruimtelijke activiteit moeten worden gerealiseerd.

Bij nieuwbouw en functiewijziging wordt rekening gehouden met de parkeervraag van de bestaande situatie. Uitgangspunt is dat de parkeervraag van het laatste legale gebruik van het gebouw of terrein wordt afgetrokken van de berekende parkeervraag van de nieuwe situatie. Parkeerplaatsen, die zich in de bestaande situatie op eigen terrein bevinden, dienen in de nieuwe situatie terug te keren, tenzij in de bestaande en nieuwe situatie aan de parkeervraag geheel op eigen terrein is en zal worden tegemoetgekomen.

Als een gebouw of terrein meer dan vijf jaar ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt is gebleven, wordt de parkeervraag van de bestaande situatie geacht nihil te zijn. Tijdelijk gebruik ter overbrugging van een permanent gebruik wordt (als het niet langer dan vijf jaar heeft geduurd) buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling van het bevoegd gezag of er sprake is van tijdelijk gebruik.

2.2. Stap 1: De normatieve parkeerbehoefte berekenen

De eerste stap is het berekenen van de normatieve parkeerbehoefte. Deze stap wordt uitgevoerd voor iedere functie in het bouwproject. De normatieve parkeerbehoefte is de uitkomst van een som: een functie (in oppervlakte of hiervan afgeleide eenheden) maal de parkeernorm voor de betreffende functie. Voor de functie wonen gelden volgens de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2e wijziging d.d. 18 oktober 2019 de volgende parkeernormen:

Parkeernormen woningen

functie en [normgrondslag]	binnenstad	binnenstad bij station	schil	schil bij station	rest
- koopwoning boven 120 m2 b.v.o. [per woning]	1,5	1,3	1,7	1,5	2
- koopwoning tussen 90 en 120 m2 b.v.o. [per woning]	1,4	1,2	1,6	1,4	1,8
- huurwoning groter dan 100 m2 b.v.o. [per woning]	1,2	1,0	1,4	1,2	1,6
- koopwoning tussen 65 en 90 m2 b.v.o. [per woning]	1,2	1,1	1,4	1,2	1,5
- huurwoning tussen 65 en 100 m2 b.v.o. [per woning]	1,0	0,9	1,2	1,0	1,3
- koopwoning tot 65 m2 b.v.o. [per woning]	0,8	0,6	0,8	0,6	0,8
- huurwoning tot 65 m2 b.v.o. [per woning]	0,6	0,4	0,6	0,4	0,6
- wonen met zorg (serviceflat, aanleunwoning, zorgwoning) [per woning]	0,6	0,3	0,6	0,3	0,6
- zelfstandige wooneenheden voor geoordeelde studentenhuisvesting groter dan 40 m2 b.v.o. [per eenheid]	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5
- onzelfstandige wooneenheden [per eenheid]					
- zelfstandige wooneenheden voor geoordeelde studentenhuisvesting tot 40 m2 b.v.o. [per eenheid]	0,1	0,1	0,15	0,15	0,2

2.2.1. Invoer basisgegevens Turkooislaan 131

Het bouwplan Turkooislaan 131 bevat in totaal 135 woningen. Deze zijn als volgt verdeeld per categorie:

1. Huurwoningen tot 65 m2

Ligging: Overgangsgebied

Functie: huurwoningen tot 65 m2 bvo

Aantal woningen: 135 stuks

Parkeernorm: 0,6 parkeerplaats per woning

Berekening normatieve parkeerbehoefte: $135 * 0,6 = 81$ parkeerplaatsen

Totale parkeerbehoefte

De totale parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkeling bedraagt **81** parkeerplaatsen.

2.3. Stap 3: De maatgevende parkeerbehoefte bepalen

De (gecorrigeerde) normatieve parkeerbehoefte staat voor het aantal parkeerplaatsen per functie. Maar niet alle functies hebben op hetzelfde moment van de dag of week hun maximale parkeerbehoefte. Dat betekent dat parkeerplaatsen door verschillende gebruikersgroepen gebruikt kunnen worden (dubbelgebruik). Dit voorkomt leegstand van parkeerplaatsen.

Op p. 29 van de beleidsregels zijn de aanwezigheidspercentages opgenomen om de maatgevende parkeerbehoefte te bepalen.

In het geval van de nieuwbouw Turkooislaan 131 betreft het uitsluitend woningen. Hiervoor zijn in het parkeerbeleid uit 2015 geen nadere mogelijkheden opgenomen om met aanwezigheidspercentages te werken.

2.4. Stap 4: Salderen

Bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt rekening gehouden met de parkeervraag van de bestaande situatie. Uitgangspunt is dat alleen in de extra parkeerbehoefte ten opzichte van de bestaande situatie dient te worden voorzien. Een bestaand parkeertekort hoeft niet te worden opgelost. De parkeervraag van de bestaande situatie wordt afgetrokken van de parkeervraag van de totale ruimtelijke activiteit, dus van de nieuwe situatie. Het resultaat van deze aftreksom is de parkeereis.

Voor de bestaande situatie geldt de feitelijk laatst aanwezige situatie, voor zover dit korter dan vijf jaar geleden is en vergund (dus geen tijdelijke invulling of functies die langer dan vijf jaar ten tijde van de aanvraag omgevingsvergunning al vertrokken zijn en gezorgd hebben voor leegstand).

Verder geldt het volgende.

- Als er sprake is van meerdere functies in een bouwplan of project, valt de parkeervraag van die functies vaak niet samen in de tijd. Bijvoorbeeld, werknemers gebruiken parkeerplaatsen vooral overdag en door de week, terwijl bewoners ze vooral 's avonds en in het weekend gebruiken. In dit soort situaties kunnen dezelfde parkeerplaatsen voor meerdere functies worden gebruikt. Uitgangspunt is natuurlijk dat de parkeerplaatsen niet exclusief gereserveerd worden voor bewoners of werknemers, maar voor beide categorieën, inclusief hun bezoekers, beschikbaar zijn.

In de hiervoor beschreven situatie wordt de parkeereis anders berekend dan wanneer er geen sprake is van gecombineerd gebruik van parkeerplaatsen. Dit wordt ook wel een parkeerbalans genoemd. De parkeereis wordt dan berekend met behulp van de parkeernormen en van zogenaamde aanwezigheidspercentages (zie pagina 27).

- Parkeerplaatsen, die zich in de bestaande situatie op eigen terrein bevinden, dienen in de nieuwe situatie terug te keren, tenzij in de bestaande en nieuwe situatie aan de parkeervraag geheel op eigen terrein is en zal worden tegemoetgekomen.

Mocht de parkeervraag van de bestaande situatie, berekend volgens de laatst vastgestelde parkeernormen, hoger uitvallen dan de parkeervraag van de nieuwe situatie, dan wordt er geacht te zijn voldaan aan de parkeereis. De parkeereis kan namelijk niet lager zijn dan nul. Tijdelijk gebruik ter overbrugging van een permanent gebruik wordt buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling van het bevoegd gezag of er sprake is van tijdelijk gebruik.

2.4.1. Functie

Oorspronkelijke functie locatie Turkooislaan 131: bestemming Maatschappelijk

In het plangebied is een voormalig schoolcomplex aanwezig van het voormalige Holtlant college. Het schoolcomplex is in 1977 gebouwd op de toenmalige weilanden.

Het schoolgebouw bestaat uit 2 delen, namelijk de hoogbouw en laagbouw. De hoogbouw was ingericht voor de directiemedewerkers. In de laagbouw vonden de schoolactiviteiten plaats. De beide gebouwen zijn verbonden door middel van een corridor. Eind jaren zeventig is het pand verbouwd tot een opleidingsschool met internaat (in de hoogbouw)

Het pand heeft echter een brede bestemming Maatschappelijk, waardoor in het verleden ook andere voorzieningen in het gebouw aanwezig waren, zoals levensbeschouwelijke/religieuze voorzieningen, kinderopvang e.d.

In de afgelopen maatgevende 5 jaar waren de volgende functies aanwezig:

- Kinderdagverblijf: oppervlakte 985 m², 4 groepen, 11 arbeidsplaatsen/FTW
- Kerk: 200 zitplaatsen
- Huisvesting arbeidsmigranten: 30 kamers

Inschatting normatieve parkeerbehoefte

Voor de bestaande functies zijn de volgende parkeernormen en parkeerbehoefte van toepassing:

Parkeerbehoefte bestaande situatie				
Functie	norm	per	aantal	maximaal
kinderdagverblijf	0,8	FTW	11	8,8
kerk	0,2	zitplaats	200	40
arbeidsmigranten	0,2	kamer	30	6

Aanwezigheidspercentages

Voor de huidige aanwezige functies gelden de volgende aanwezigheidspercentages:

aanwezigheidspercentages bestaande situatie							
	aanwezigheidspercentages:						
	werkdag	werkdag	werkdag	koop	zaterdag	zaterdag	zondag
	ochtend	middag	avond	avond	middag	avond	middag
kinderdagverblijf	100	100	5	10	5	0	0
kerk	0	0	20	20	30	20	60
wonen	50	60	100	90	60	60	70

Kinderdagverblijf: Geen aanwezigheidspercentages bekend. De gekozen aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op die van bedrijven en kantoren (min of meer hetzelfde).

kerk: Geen aanwezigheidspercentages bekend. De gekozen aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op een verwachting.

Op basis van de bovenstaande aanwezigheidspercentages is de parkeerbehoefte per functie en per dagdeel bepaald:

Parkeerbehoefte bestaande situatie met toepassing aanwezigheidspercentages							
	werkdag	werkdag	werkdag	koop	zaterdag	zaterdag	zondag
	ochtend	middag	avond	avond	middag	avond	middag
kinderdagverblijf	8,8	8,8	0,44	0,88	0,44	0	0
kerk	0	0	8	8	12	8	24
arbeidsmigranten	3	3,6	6	5,4	3,6	3,6	4,2
	11,8	12,4	14,44	14,28	16,04	11,6	28,2
	maatgevende parkeervraag:			28,2			

Uit de bovenstaande toepassing van de aanwezigheidspercentages blijkt de maatgevende parkeervraag in de bestaande situatie afgerond 28 parkeerplaatsen te zijn.

2.5. Aantal aanwezig parkeerplaatsen huidige situatie

Momenteel zijn op het voorterrein 7 parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig.

In het openbaar gebied liggen aan de noordzijde van de Turkooislaan 5 openbare langspaarvakken naast het gebouw.

2.6. Het parkeeraanbod

De parkeereis moet op basis van de Beleidsregels door de initiatiefnemer worden gerealiseerd. Dit kan op eigen terrein, maar – onder voorwaarden – ook elders.

Als de initiatiefnemer van een ruimtelijke activiteit voldoende heeft aangetoond dat het realiseren van het vereiste aantal parkeerplaatsen op eigen terrein onhaalbaar is, moet hij vervolgens aantonen dat in de omgeving van het bouwplan voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn en dat het aannemelijk is dat die daadwerkelijk zullen worden gebruikt. Dat kan particuliere parkeergelegenheid in de omgeving zijn, maar ook openbare parkeergelegenheid in een garage of op straat.

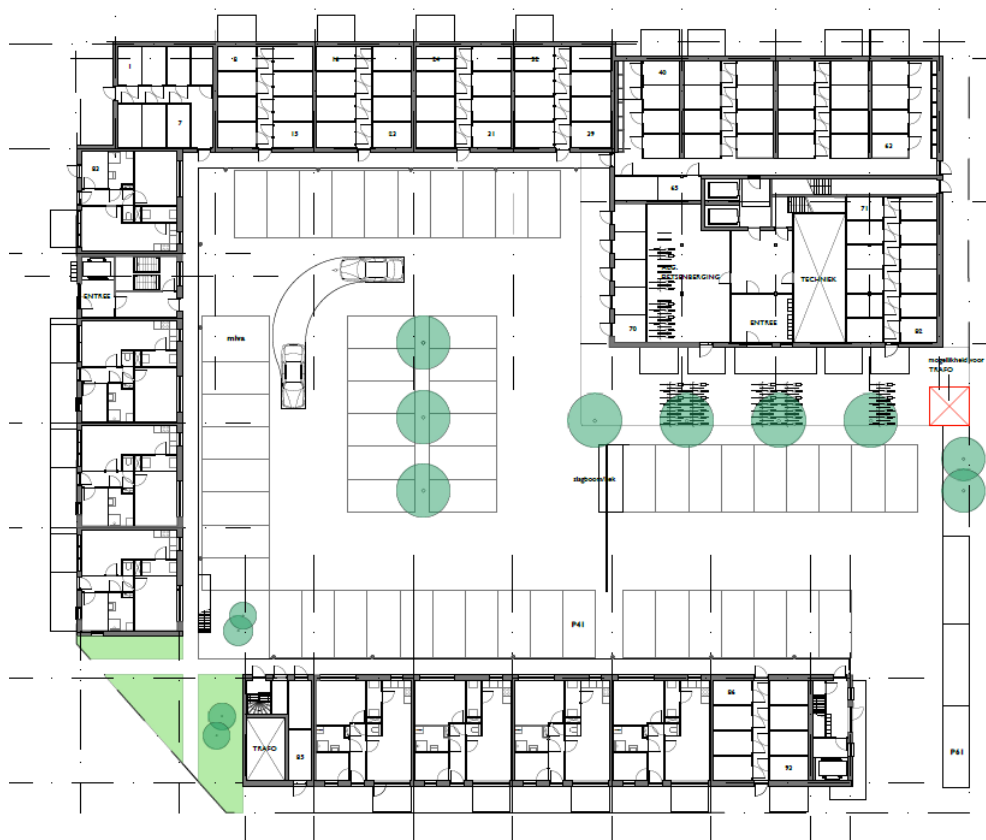
Voor ruimtelijke activiteiten betreffende woningen in alle zones moet gezocht worden naar de omliggende buurt, zoals de gemeente die heeft begrensd in parkeeronderzoeken.

Als gebruikgemaakt zou moeten worden van de openbare weg of van een openbare parkeergarage, mag de parkeerdruk daar op het maatgevende moment in de week niet boven 80% respectievelijk 90% uitstijgen (na realisering van de ruimtelijke activiteit).

Onder meer actuele parkeertellingen (niet ouder dan 3 jaar) kunnen worden gebruikt om te onderzoeken of er op straat of in garages voldoende parkeerruimte aanwezig is. Het is niet toegestaan een bouwplan in delen te splitsen met het doel de afzonderlijke delen in aanmerking te laten komen voor deze afwijkmogelijkheden.

Verder kan het bevoegd gezag bij ruimtelijke activiteiten afwijken van beleidsregel 1 voor wat betreft een niet gerealiseerd deel van de parkeereis als dat tekort niet hoger uitvalt dan 5 parkeerplaatsen in de zone 'binnenstad' en niet hoger dan 3 parkeerplaatsen in de zones 'schil'.

In het bouwplan is voorzien in 61 parkeerplaatsen op eigen terrein. Aangezien er in de bestaande situatie al 7 parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig waren, mag gerekend worden met een toename van het aantal parkeerplaatsen op eigen terrein.



Impressie nieuwe situatie Turkooislaan 131 met een parkeerterrein met 61 parkeerplaatsen: 41 als NEN stallingsplaatsen met een vaste plek voor een vaste bewoner; 20 als bezoekersplaatsen NEN openbaar

Het voorgaande leidt tot de onderstaande parkeerbalans voor de Turkooislaan 131:

Parkeerbalans Turkooislaan 131 Leiden	
Parkeereis	
	Aantal parkeerplaatsen
parkeerbehoefte nieuwe situatie	81
Parkeerbehoefte bestaande situatie	28

Parkeereis (nieuwe situatie – bestaande situatie)	53
<i>Aanwezige parkeerplaatsen</i>	
Aantal parkeerplaatsen eigen terrein huidige situatie	7
Aantal parkeerplaatsen eigen terrein nieuwe situatie	61
Toename aantal parkeerplaatsen eigen terrein	54

Uit de parkeerbalans blijkt dat er voldoende parkeerplaatsen in het plangebied aanwezig zijn.

Inrichting parkeerterrein

Het parkeerterrein wordt voorzien van een slagboom en bestaat daardoor uit twee delen:

- één deel na de slagboom met 41 parkeerplaatsen voor de bewoners, met een vaste plek voor een vaste bewoner;
- één deel voor de slagboom met 20 parkeerplaatsen voor bezoekers.

De parkeerplekken op eigen terrein zullen moeten voldoen aan de NEN 2443. De mogelijke parkeerplekken in de openbare ruimte voldoen aan het Handboek Kwaliteit Openbare Ruimte van de gemeente Leiden. Bij de nadere uitwerking van het bouwplan zal de exacte vormgeving van het parkeerterrein en de eigendomsverhouding nader bepaald worden.

De definitieve parkeerbalans en de inrichting/afmetingen van de parkeerplaatsen worden bij de omgevingsvergunning getoetst door de gemeente.

MIVA-plekken

Bij het aanleggen van parkeerplaatsen geldt de richtlijn en wens van circa 2% MIVA-plekken, tenzij de functie om meer MIVA-plekken vraagt.

Gezien de parkeereis van 53,8 parkeerplaatsen is afgerond 1 MIVA-plek noodzakelijk. Bij de uitwerking van het bouwplan en de parkeeroplossing zal in deze MIVA-plek voorzien worden.

Betaald parkeren

Toekomstig parkeerregime van betaald parkeren is vastgesteld in de parkeervisie. Dit gaat uit van betaald parkeren in deze wijk Hoge Mors in de toekomst over 2-3 jaar.

HOOFDSTUK 4 FIETSPARKEREN

1.1. Inleiding

Volgens artikel 6 uit de beleidsregels parkeernormen Leiden 2015 geldt voor fietsparkeren voor woonfuncties het bepaalde in het Bouwbesluit.

Een te bouwen woonfunctie heeft een afsluitbare bergruimte om fietsen of scootmobielen beschermd tegen weer en wind te kunnen opbergen.

Een woonfunctie heeft als nevenfunctie een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte daarboven van ten minste 2,3 m.

In afwijking kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m² de bergruimte gemeenschappelijk zijn indien de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m² per woonfunctie bedraagt. Een bergruimte als bedoeld in dit artikel is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.

1.2. Aantal aanwezige fietsparkeerplaatsen bouwplan

De gemeente wenst het gebruik van de fiets te stimuleren. Er wordt voorzien in voldoende makkelijk toegankelijke fietsparkeervoorzieningen voor bewoners en bezoekers, bij voorkeur nabij de ingangen van het gebouw, op basis van de richtlijn CROW publicatie 317.

In het bouwplan is voorzien in fietsparkeerplaatsen in de vorm van bergingen, een algemene berging en fietsenrekken voor bezoekers bij de entrees van de gebouwen.

Woningen groter dan 50 m²: 93 woningen

Fietsparkeren in eigen bergruimte

aantal aanwezige bergingen (min 5 m², 1,8 m breed): 93 bergingen

Woningen kleiner dan 50 m²: 42 woningen

Gemeenschappelijke fietsparkeerplaatsen in algemene berging:

42 woningen x 1,5 m² = 63 m² voor algemene berging

De 42 appartementen <50m² hebben op de verdieping allemaal nog een eigen berging van ±2,5m².

Fietsparkeervoorzieningen bezoekers bij entrees

Voor bezoekers worden bij de hoofdentree van het gebouw fietsparkeerplaatsen in de buitenlucht aangebracht. Er is ruimte voor circa 45 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers. Bij de uitwerking van het bouwplan zal het exacte aantal en de inrichting nog nader bepaald worden.

HOOFDSTUK 5 EFFECTEN AUTOVERKEER

5.1. Verkeersgeneratie autoverkeer bestaande situatie

Op basis van de CROW publicatie 381 is de verkeersgeneratie van de bestaande situatie in beeld gebracht. Voor de verkeersgeneratie geldt het gebied als zeer sterk stedelijk, rest bebouwde kom. Bij het project is gekozen voor de gemiddelde waardes uit de bandbreedten van de publicatie.

Voor kinderdagverblijven en de huisvesting van arbeidsmigranten in de vorm van onzelfstandige kamerbewoning zijn cijfers voor de verkeersgeneratie opgenomen in de CROW-publicatie 381.

Voor kerken en religiegebouwen zijn geen cijfers voor de verkeersgeneratie opgenomen. In dit geval is uitgegaan van 2 kerkdiensten per week. Er is in Hoofdstuk 3 berekent dat er 40 parkeerplaatsen noodzakelijk zijn voor de 200 bezoekers. Bij een kerkdienst leveren die 40 parkeerplaatsen 80 verkeersbewegingen op (komen en gaan). Bij 2 diensten per week is dat 160 verkeersbewegingen per week. Gemiddeld over 7 weekdays zijn dat 23 verkeersbewegingen per etmaal.

Verkeersgeneratie bestaande situatie				
Functie	Norm mvt/etmaal	per	Aantal/opp	verkeersgeneratie mvt/etmaal (gemiddeld per weekday)
kinderdagverblijf	28,3	100 m2	985 m2	279
kerk	Zie toelichting	zitplaats	200	23
arbeidsmigranten	1,0	kamer	30	30
Totaal				332

In de bestaande situatie is de verkeersgeneratie ca. 300 mvt/etmaal. Voor het grootste deel is dat het gevolg van het kinderdagverblijf. Naast de verkeersbewegingen van het personeel zijn het vooral de verkeersbewegingen van het meerdere malen per dag halen en brengen van de kinderen naar het kinderdagverblijf.

5.2. Verkeersgeneratie autoverkeer nieuwe situatie

De verkeersgeneratie voor de nieuwe situatie is op basis van de CROW publicatie 381 in beeld gebracht. Voor de verkeersgeneratie geldt het gebied als zeer sterk stedelijk, rest bebouwde kom. Bij het project is gekozen voor de gemiddelde waardes uit de bandbreedten van de publicatie.

Verkeersgeneratie nieuwe situatie				
Functie	Norm mvt/etmaal	per	aantal	verkeersgeneratie mvt/etmaal (gemiddeld per weekday)
Huur appartementen goedkoop/sociale huur	3,2	woning	135	432
Totaal				432

Uit de berekening van de verkeersgeneratie blijkt dat in de nieuwe situatie de verkeersgeneratie 432 mvt/etmaal bedraagt. Dit is 100 mvt/etmaal meer dan de ca. 332 mvt/etmaal in de huidige situatie. Met name het bestaande kinderdagverblijf heeft relatief veel verkeersbewegingen vanwege het halen en brengen van de kinderen door de ouders.

Per saldo kan geconcludeerd worden dat de verkeersgeneratie van de ontwikkeling van de 135 woningen met 100 mvt/etmaal toe zal nemen ten opzichte van de bestaande situatie.

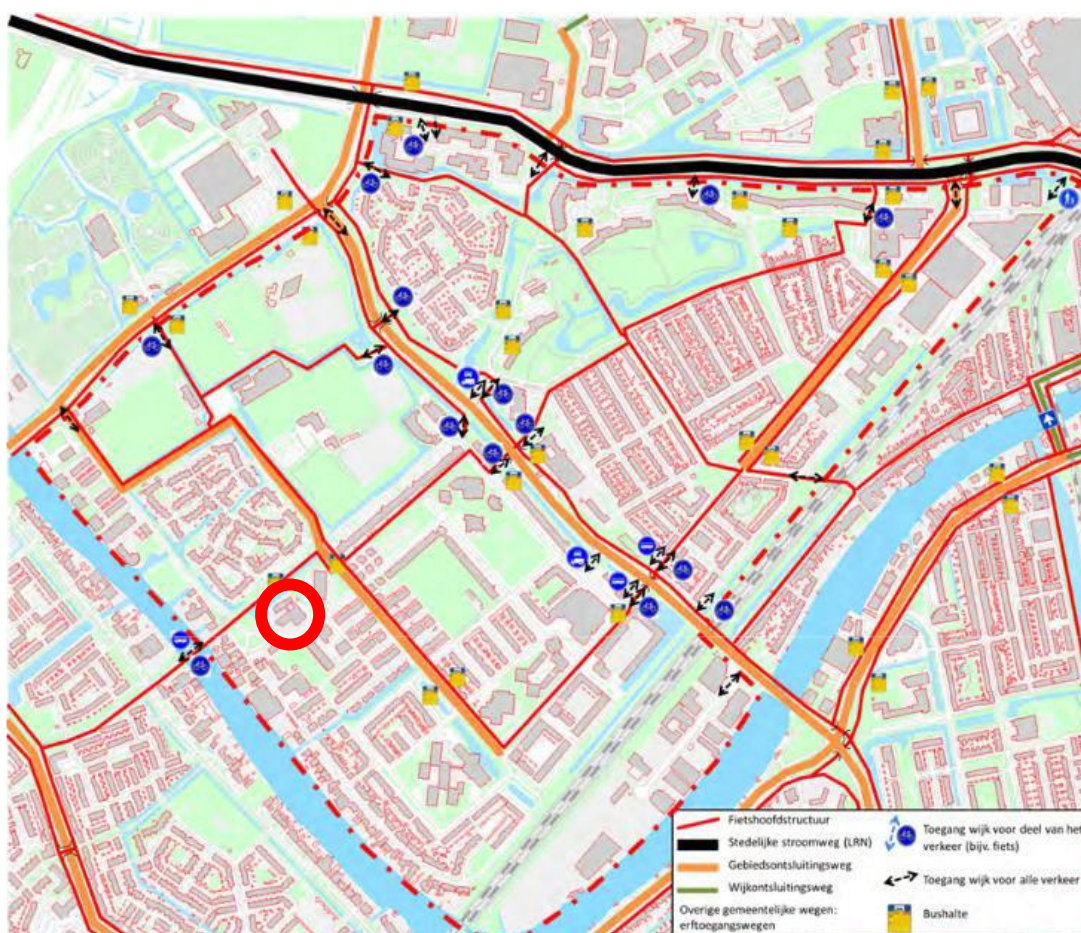
5.3. Effecten op ontsluiting autoverkeer

Het plan wordt voor autoverkeer ontsloten op de Turkooislaan.

In oostelijke richting sluit de Turkooislaan aan op de Smaragdlaan (de gebiedsontsluitingsweg door de Hoge Mors, 50 km/uur). Deze gaat in noordelijke richting over in de Hoge Morsweg (gebiedsontsluitingsweg) en sluit vervolgens met een rotonde aan op de Haagse Schouwweg. Via de Haagse Schouwweg kan men de route vervolgen richting de stedelijke hoofdstructuur in de vorm van de Rijnlandroute en de Leidse Ring Noord.

De Smaragdlaan sluit in zuidelijke richting via de Saffierstraat en Diamantlaan (aan weerszijden van het winkelcentrum) aan op de Barnsteenstraat, waar door middel van een kruising een aansluiting is op de Doctor Lelylaan (gebiedsontsluitingsweg).

Via de Turkooislaan is er in noordelijke richting een aansluiting op de Hoge Morsweg (erftoegangsweg, 30 km/uur), die in noordelijke richting aansluit op de Smaragdlaan (gebiedsontsluitingsweg, 50 km/uur) en vervolgens aansluit op de rotonde met de Haagse Schouwweg.



Verkeersstructuur (bron: Verkeersonderzoek Mors), locatie Turkooislaan 131 in rode cirkel

De verwachting is dat 25% van het autoverkeer (= ca. 108 mvt/etmaal) via de Turkooislaan / Hoge Morsweg in noordelijke richting zal rijden (richting Haagse Schouwweg en de stedelijke hoofdwegenstructuur) en 75% van het autoverkeer (= ca. 324 mvt/etmaal) in oostelijke richting

naar de Smaragdlaan (noordelijke richting naar Haagse Schouwweg en stedelijke hoofdwegenstructuur, zuidelijke richting naar winkelcentrum, voorzieningen in de wijk en richting Doctor Lelylaan / centrum).

In de spitsuren (ca. 10% van etmaalwaarde) zal het gaan om ca. 10 (Turkooislaan in noordelijke richting) tot 30 (Turkooislaan in oostelijke richting) motorvoertuigen per uur.

De verandering van de belasting van de wegen in de Hoge Mors verandert niet significant door de ontwikkeling, zodat er geen gevolgen zijn voor het functioneren van deze wegen in relatie tot de wegcategorisering (zoals vastgesteld in het gemeentelijk mobiliteitsbeleid).

Waar in de bestaande situatie met het kinderdagverblijf met name piekmomenten in de spitsuren op werkdagen zijn vanwege het halen en brengen, zal bij de nieuwe ontwikkeling met woningen het verkeer meer over de week en het etmaal verdeeld zijn.

De ontsluiting van het nieuwe bouwplan komt op de Turkooislaan komt op dezelfde plaats als de huidige ontsluiting van het voormalige schoolgebouw. De Turkooislaan heeft hier een rijbaan met een breedte van ca. 6 meter. Aan de zijde van het plangebied ligt een trottoir van ca. 2,5 meter breed. Doordat er in dit gedeelte van de Turkooislaan geen andere erfontsluitingen van woningen zijn, kan op een verkeersveilige wijze de entree van het bouwplan gerealiseerd worden. Ook de eventuele overlast voor omwonenden wordt op deze wijze tot een minimum beperkt.



Huidig straatprofiel Turkooislaan ter hoogte van de bestaande en nieuwe inrit van het Turkooislaan 131

Per saldo kan geconcludeerd worden dat het bouwplan Turkooislaan 131 geen significante negatieve effecten heeft op de verkeersafwikkeling in de direct omgeving.

Effecten op verkeersstructuur Hoge Mors

Vanwege de toename in de verkeersgeneratie met ca. 100 mvt/etmaal ten opzichte van de bestaande situatie is de planontwikkeling Turkooislaan 131 in groter verband beschouwd.

Verkeersonderzoek Mors

Door de gemeente Leiden is in 2019/2020 onderzoek gedaan naar het verkeerssysteem in de wijken Hoge en Lage Mors (verkeersonderzoek Mors, gemeente Leiden, 14-11-2019, versie 16-3-2020). Dit onderzoek kijkt naar het huidige verkeerskundige functioneren van het gebied en naar de verwachte toekomstige situatie. Daarbij gaat de aandacht uit naar het gehele gebied en de effecten van de (ruimtelijke) ontwikkelingen samen.

In het onderzoek zijn de autonome situatie en de situatie met de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in de wijk met elkaar vergeleken.

In het verkeersonderzoek zijn onder andere de volgende ontwikkelingen meegenomen:

- Oude Rijn locatie (huur- en koopwoningen)
- Turkoois (huurwoningen)
- Robijnhof (huur- en koopwoningen en onzelfstandige (zorg-)units)
- Diamantplein/Robijnstraat/Opaalstraat (huur- en koopwoningen, zorgwoningen, verbeteren winkelcentrum, realiseren maatschappelijke (zorg-)functies)
- Statendijck (koopwoningen)
- Plesmanlaan 100 (huurwoningen)
- Wernink-terrein (huur- en koopwoningen)
- Vondelkwartier, dat wil zeggen, Motorhuis en ijsbaan (huur- en koopwoningen).

In de autonome situatie zijn diverse vaststaande ontwikkelingen zoals de Rijnlandroute, project Leidse Ring Noord meegenomen.

De conclusies van het verrichte onderzoek zijn als volgt:

- In het onderzoeksgebied vereist autonoom (dus zonder de ontwikkelingen in de Hoge en Lage Mors) al een aantal kruispunten maatregelen vanwege de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Het gaat om de kruispunten: Vierlinghlaan/Dr Lelylaan, Barnsteenstraat/Dr Lelylaan,
- Daarnaast leiden wachtrijen van kruispunten buiten de Mors autonoom regelmatig tot overlast, namelijk vanaf de kruispunten: Haagweg/Churchilllaan, Ommedijkseweg/Haagse Schouwweg,
- Voor de ontwikkeling van het Werninkterrein zijn naar verwachting forse infrastructurele maatregelen noodzakelijk die het gevolg zijn van de ontwikkeling zelf,
- Verder vragen de volgende zaken aandacht: een deel van de ontsluitingsweg in de Hoge Mors (Hoge Morsweg – Smaragdlaan) heeft niet de juiste inrichting in relatie tot de wegcategorie. De ruimtelijke ontwikkelingen zijn een extra aanleiding voor een verbetering van de inrichting op de betreffende wegdelen. Dit is al conform het vigerend beleid en aanpassing is op termijn voorzien om combinatie met onderhoudswerkzaamheden, maar dit is nog niet geprogrammeerd. Op het traject Vierlinghlaan/Lage Morsweg is een beperkte maar wel degelijk ongewenste verwachte toename van de wegbelasting te zien. Dit moet beschouwd worden in relatie met maatregelen ter verbetering van de situatie op het kruispunt Vierlinghlaan/Dr Lelylaan en het instellen van éénrichting op de Rijnzichtbrug. Op de Opaalstraat/Diamantlaan moet beschouwd worden hoe de verkeerssituatie beter in balans

gebracht kan worden met het functioneren van het winkelcentrum. Dit is ook al verwoord in het Ambitiedocument Diamantplein en Omgeving (vastgesteld op 17-10-2019).

Bovenstaande conclusies gelden onverminderd met de ontwikkeling van de ruimtelijke initiatieven in de Hoge en Lage Mors. Deze ruimtelijke initiatieven zullen op de genoemde locaties van autonoom bestaande probleem- en aandachtspunten nog enig extra verkeer toevoegen, maar ze zijn niet bepalend.

Overigens is bij het onderzoek uitgegaan van het vigerende verkeersbeleid. Mogelijke effecten van de te actualiseren Mobiliteitsnota, met als onderdeel de autoluwe binnenstad, zijn nog onvoldoende uitgewerkt om mee te nemen. Waar kaders veranderen (zoals de realisatie van een autoluwe binnenstad), zal vanuit die ontwikkelingen in beeld gebracht worden wat dit betekent voor de effecten op de infrastructuur en of aanvullende maatregelen nodig zijn.

Ontwikkelperspectief De Mors

In het vastgestelde Ontwikkelperspectief De Mors is het volgende opgenomen over de verkeerssituatie in De Mors:

Het is druk op de hoofdwegen in en rond De Mors blijkt uit het onderzoek naar de verkeerssituatie voor de Hoge en Lage Mors dat in 2019 is uitgevoerd. Er zijn knelpuntendie om maatregelen vragen. Daarbij gaat het om de kruispunten Vierlinghlaan/Dr Lelylaan, Barnsteenstraat/Dr Lelylaan, Amphoraweg/Dr. Lelylaan. Wanneer deze ingrepen hebben plaatsgevonden zullen er bij nieuwe ontwikkelingen geen extra maatregelen nodig zijn.

Op basis van verder onderzoek zullen de gewenste ingrepen en bijbehorende kosten in beeld gebracht worden. Daarbij zal onderzocht worden in welke mate vanuit dit project bijdragen geleverd kunnen worden aan de overige opgaven voor De Mors.

In het Uitvoeringsprogramma Leiden Duurzaam Bereikbaar 2020 – 2030 is de Dr. Lelylaan als project opgenomen. Het bepalen van de mate van ambitie voor deze weg zal plaatsvinden in een afweging met andere infrastructurele ingrepen in de stad.

Ontsluiting Wernink-terrein

Voor de toekomstige ontwikkeling van het Werninkterrein (aan de zuidzijde van de Hoge Mors) is een verkeeronderzoek uitgevoerd (Megaborn, 16 april 2021). Ook uit dit onderzoek blijkt dat in de autonome situatie de intensiteiten op diverse wegen in de wijk al toenemen of al zwaar belast zijn.

Door autonome ontwikkelingen wijzigen de verkeerstromen in Leiden fors. Diverse woningbouwontwikkelingen in Leiden zorgen voor een grotere belasting van het wegennet.

Door de aanleg van de Rijnlandroute neemt de intensiteit op de Dr. Lelylaan af. Het instellen van éénrichtingsverkeer op de Rijnzichtbrug veroorzaakt extra verkeer op de Dr. Lelylaan.

Netto neemt het verkeer op delen van de Dr. Lelylaan nog altijd af in de autonome situatie, met circa 1.100 voertuigen (4% krimp). Ten noorden van de Barnsteenstraat stijgt de intensiteit met circa 600 motorvoertuigen (2% groei).

De aanleg van de Rijnlandroute zorgt ook voor een hogere intensiteit op de Haagse Schouwweg en de Hoge Morsweg. Verkeer naar de Hoge Mors zal na de aanleg van de Rijnlandroute meer via de Hoge Morsweg de wijk inrijden en minder via de Barnsteenstraat. Dit laatste is te verklaren doordat

verkeer vanuit het oosten meer gebruik maakt van de Rijnlandroute en via de westzijde Leiden inrijdt.

In het onderzoek zijn de effecten van de diverse ontsluitingsvarianten voor het Werninkterrein in beeld gebracht. Hierbij zijn ook de effecten van de Agenda Autoluwe Binnenstad meegenomen.

Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat een nieuwe ontsluiting via een tunnel naar Morskwartier randvoorwaardelijk is voor de ontwikkeling van het Werninkterrein. Er is een kaderbesluit genomen waarin de manier van ontsluiten van het Werninkterrein is vastgelegd. Dit staat los van de herontwikkeling Turkooislaan 131.

Verder blijven de uitgangspunten uit onder andere het verkeersonderzoek Mors van toepassing, waaruit blijkt dat een aantal kruisingen in de wijk Morskwartier de huidige verkeersintensiteiten niet goed aankunnen. Nog niet alle wegen staan op een mobiliteitsagenda waarbij duidelijk is of en wanneer er krediet beschikbaar is en wanneer de wegen kunnen worden aangepakt.

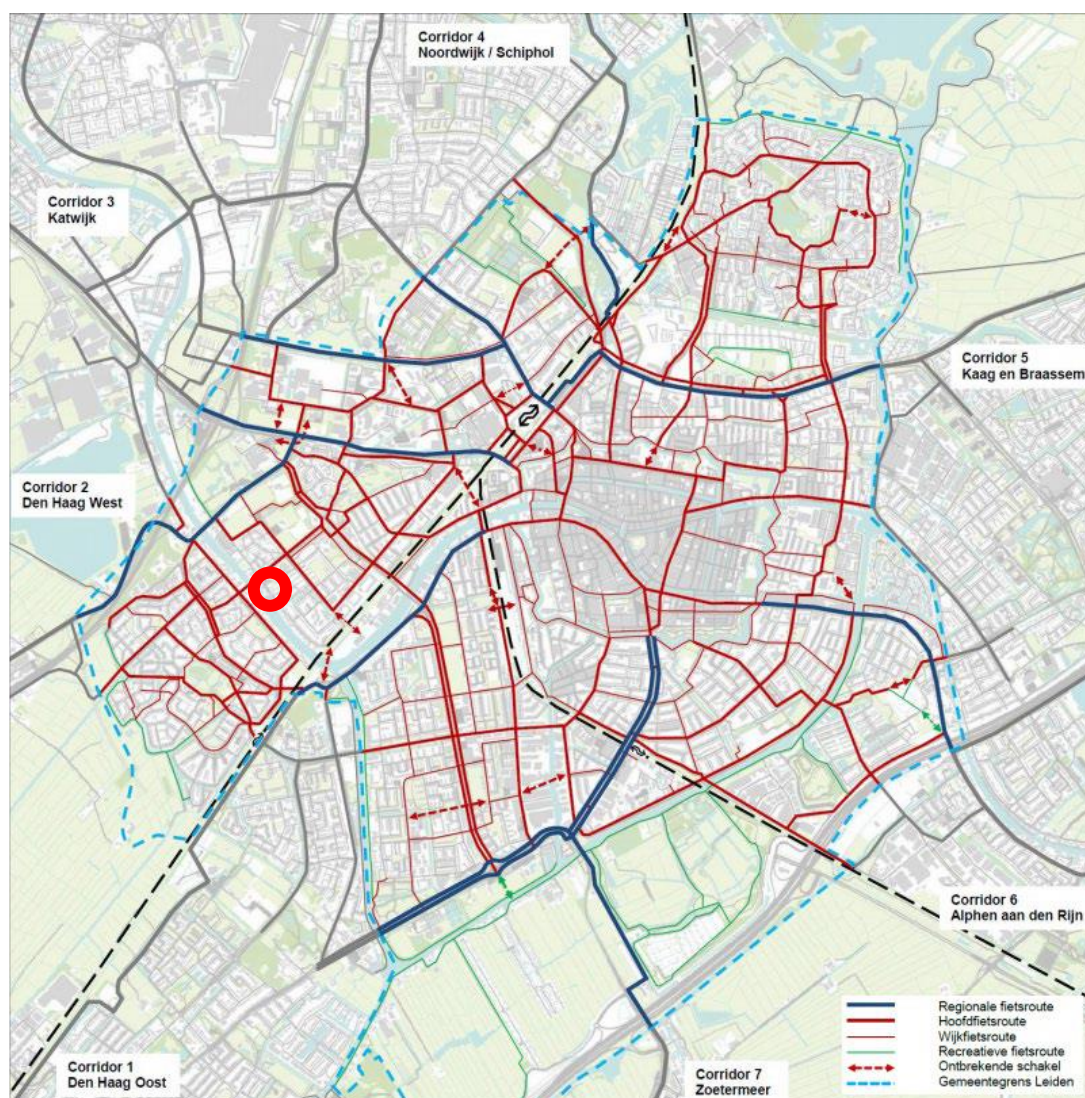
De verandering van de belasting van de wegen in de Hoge Mors door het bouwplan Turkooislaan 131 verandert niet significant door de ontwikkeling, zodat er geen gevolgen zijn voor het functioneren van deze wegen in relatie tot de wegategorisering (zoals vastgesteld in het gemeentelijk mobiliteitsbeleid).

HOOFDSTUK 6 FIETSVRKEER

Op dit moment wordt er in de gemeente Leiden al relatief veel gefietst en de gemeente wil het fietsen nog aantrekkelijker maken met nieuwe, snelle en veilige fietsroutes en meer stallingen bij stations, in het centrum en in de wijken. Dit zorgt voor schonere lucht in de stad en voor een betere bereikbaarheid.

Het plangebied Turkooislaan 131 is goed ontsloten voor het fietsverkeer. De locatie ligt direct naast de Agaatlaan, die onderdeel uitmaakt van de hoofdfietsroutes van Leiden. De Agaatlaan is alleen toegankelijk voor fietsers en de bus.

In het bouwplan is voorzien in voldoende inpandige fietsparkeerplaatsen voor de bewoners en daarnaast in fietsenrekken bij de entrees voor de bezoekers.



Fietsnetwerk Leiden (bron: Beleidsprogramma fiets Leiden 2020 -2030), plangebied in rode cirkel

HOOFDSTUK 7 OPENBAAR VERVOER

Het plangebied is goed ontsloten door openbaar vervoer. De locatie Turkooislaan 131 ligt direct naast de Agaathlaan, een vrijliggende fiets- en ov-route, waar bushaltes voor de buslijnen 1 en 2 ter hoogte van het plangebied aanwezig zijn.

Aan de Agaathlaan zelf ligt de halte "Ghandistraat" op ca. 150 m lopen vanaf de westelijke entree van het nieuwe gebouw. Aan de Smaragdlaan ligt de halte "Turkooislaan" op ca. 150 m lopen vanaf de zuidelijke/oostelijke entree van het nieuwe gebouw.

Via de buslijnen 1 en 2 is vanaf het plangebied meerdere keren per uur het centrum en station van Leiden binnen 15 minuten bereikbaar.



OV-netwerk Leiden (bron: Arriva)), plangebied in rode cirkel

HOOFDSTUK 8 CONCLUSIE

Uit deze rapportage is gebleken dat de herontwikkeling van het voormalige schoolgebouw Turkooislaan 131 naar 134 sociale huurappartementen voor het autoverkeer geen significante negatieve gevolgen heeft voor de directe omgeving en de hoofdwegenstructuur van Leiden. De verkeersgeneratie in de nieuwe situatie is met een toename van 100 mvt/etmaal iets hoger dan de bestaande situatie met functies als een kinderdagverblijf, een kerk en huisvesting arbeidsmigranten. De ontwikkeling niet zorgt voor een andere situatie op het omliggende wegennet dan de huidige (effect is zo klein dat het niet significant is).

Vanwege de ligging van het plangebied Turkooislaan 131 direct aan de vrijliggende bus- en fietsroute Agaathlaan is sprake van een goede ontsluiting met de fiets en het openbaar vervoer. Dit past in de ambitie van de gemeente Leiden om het gebruik van fiets en openbaar vervoer te stimuleren. In het nieuwe complex is voorzien in voldoende fietsparkeerplaatsen.

Het bouwplan voldoet aan het parkeerbeleid van de gemeente Leiden. Tussen de gemeente Leiden en woningstichting Portaal is op 15 september 2020 een overeenkomst afgesloten dat in het kader van dit project de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2e wijziging d.d. 18 oktober 2019 (of een voorganger van deze beleidsregels) nog van toepassing zijn. Dit vanwege het feit dat het project reeds een aantal jaren in voorbereiding is en daarbij consequent rekening is gehouden met de Beleidsregels Parkeernormen Leiden 2e wijziging d.d. 18 oktober 2019 (of een voorganger van deze beleidsregels).