# omgevingsvergunning Herensingel 3

# Inhoudsopgave

**Ruimtelijke onderbouwing** **5**

**Hoofdstuk 1 Inleiding** **5**

1.1 Aanleiding 5
1.2 Begrenzing plangebied 5
1.3 Vigerend bestemmingsplan 6

**Hoofdstuk 2 Beschrijving van de omgevingsvergunning** **9**

2.1 Geschiedenis van het plangebied 9
2.2 Inventarisatie plangebied 9
2.3 Beschrijving van het plan 9

**Hoofdstuk 3 Ruimtelijk beleidskader** **11**

3.1 Inleiding 11
3.2 Provinciaal beleid 11
3.3 Regionaal beleid 12
3.4 Gemeentelijk beleid 12

**Hoofdstuk 4 Motivering** **15**

4.1 Inleiding 15
4.2 Cultuurhistorie 15
4.3 Archeologie 16
4.4 Stedenbouwkundige inpassing 16
4.5 Parkeren 17
4.6 Water 18
4.7 Milieu 18
4.8 Kabels en leidingen 18

**Hoofdstuk 5 Procedurele aspecten** **21**

5.1 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) 21
5.2 Procedure 21

**Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid** **23**

6.1 Economische uitvoerbaarheid 23
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 23

**Bijlagen bij de ruimtelijke onderbouwing** **25**

| | | |
|---|---|---|
| Bijlage 1 | Plancontour | 25 |
| Bijlage 2 | Overzicht kabels en leidingen | 29 |
| Bijlage 3 | Zienswijzennota | 33 |

# Ruimtelijke onderbouwing

## Hoofdstuk 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Op 14 juni 2011 is een aanvraag (BV111070) ingediend door het kerkbestuur van de Onze Lieve Vrouw Hemelvaart-Sint Joseph (Herensingelkerk). Het plan betreft het realiseren van een parkeerterrein naast de kerk op het binnenterrein. Dit terrein hoort bij de kerk en is gelegen op hetzelfde perceel, maar heeft niet (zoals de kerk) de bestemming 'maatschappelijke doeleinden'.

De gemeente Leiden heeft aangegeven aan deze ontwikkeling te willen meewerken om het parkeren van auto's ten behoeve van de kerk mogelijk te maken. Deze wijziging zal middels een uitgebreide procedure (artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3°) onder de Wabo mogelijk worden gemaakt. Voor het vergroten van de poortingang, zodat auto's het terrein kunnen bereiken, is op 6 oktober 2010 een vergunning afgegeven.

De kerk, het parkeerterrein en de poort zijn gelegen op perceel kadastraal bekend gemeente Leiden, sectie K, nummer 6025.

Dit stuk vormt de ruimtelijke onderbouwing zoals bedoeld in artikel 5.20 Besluit omgevingsrecht (Bor). In deze ruimtelijke onderbouwing zal worden gemotiveerd waarom wordt meegewerkt aan het verzoek tot het verlenen van de omgevingsvergunning.

### 1.2 Begrenzing plangebied

De muur met de poortingang begrenst het binnenterrein (waar het parkeerterrein wordt gerealiseerd) en behoort bij de Herensingelkerk. Deze kerk is gelegen in de wijk Noorderkwartier, Leiden Noord. De kerk wordt begrensd door de Herensingel, de Julianastraat, de Anna Paulownastraat en de Alexanderstraat. De kerkmuur met de poort is aan de achter(west)zijde van de kerk gelegen, ter hoogte van Anna Paulownastraat nummer 1. Het parkeerterrein wordt omsloten door de kerk en (de tuinen van) de woningen Julianastraat en Herensingel. Op het binnenterrein is ook een duivenvereniging aanwezig.

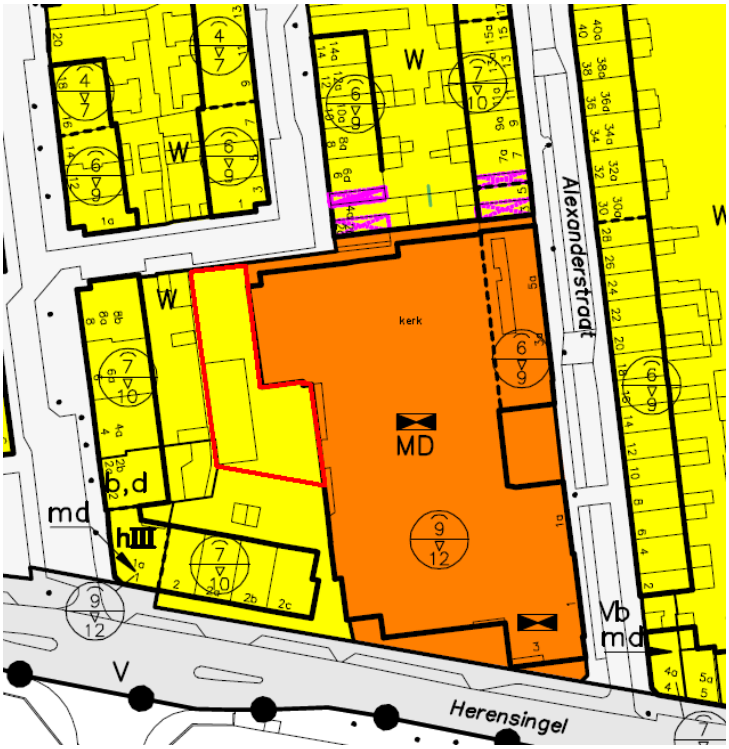
De plancontour horend bij deze omgevingsvergunning ligt strikt om de (perceels) grenzen van het beoogde parkeerterrein.

*Afbeelding 1: Luchtfoto van de omgeving van het plangebied met de kerk, het binnenterrein (westzijde)*

## 1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied valt binnen het bestemmingsplan 'Leiden Noord', vastgesteld door de gemeenteraad op 25 september 2007 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 27 mei 2008. Het bestemmingsplan is onherroepelijk geworden na de uitspraak van de Raad van State op 30 september 2009.

In het bestemmingsplan heeft de kerk de bestemming 'maatschappelijke doeleinden' (zie figuur 1 in oranje aangegeven). Het bijbehorende binnenterrein heeft de bestemming 'woondoeleinden' (geel). Parkeren op dit terrein ten behoeve van de kerk, is aldus niet toegestaan.




*Figuur 1: Uitsnede van de verbeelding van Leiden Noord, het rode kader geeft aan waar het parkeerterrein zal worden gerealiseerd*

### 1.3.1 Herziening Leiden Noord

Momenteel is er een herziening van het bestemmingsplan Leiden Noord in ontwikkeling. Deze herziening bevindt zich in de ontwerpfase. Deze ontwikkeling, het realiseren van het parkeerterrein, wordt niet (meer) meegenomen in de herziening.

# Hoofdstuk 2 Beschrijving van de omgevingsvergunning

## 2.1 Geschiedenis van het plangebied

De Herensingelkerk is gelegen in Leiden Noord. De kerk vormt een belangrijk en bepalend element in de omgeving. Deze in 1925 gewijde kerk van architectenbureau Van der Laan (vader Leo en zoon Jan) is met de 51 meter hoge toren en het hoge zadeldak het kenteken van de buurt.

De kerk is een Rijksmonument, ligt ten noorden van de singel en valt net buiten het beschermd stadsgezicht 'Leiden binnen de Singels'. Het water de Herensingel (dat overgaat in de Maresingel) begrenst dit stadsgezicht (de Leidse binnenstad) aan de noordzijde. De rand van de Herensingel en Maresingel heeft een statig karakter. Dit heeft te maken met de bredere afmeting van het water en de openbare ruimte rondom (een grotere afstand tot de bebouwing aan de overzijde) en de forse bomen aan de kade. Het gebied bevat een gevarieerdheid aan functies; zo is de woonfunctie hier het belangrijkst, maar ook bevinden zich detailhandel, horeca en maatschappelijke doeleinden langs de Herensingel. Ten aanzien van het verkeer, vormt de Herensingel een belangrijke verkeersader (auto's, fietsers, voetgangers en openbaar vervoer) voor de stad.

## 2.2 Inventarisatie plangebied

Het plangebied bevindt zich in een woonbuurt, het Noorderkwartier. De kerk neemt een prominente plaats in het gebied in. De voorkant van de kerk is gelegen aan de Herensingel. Aan de zijkant (westzijde) van de kerk is een binnenterrein gesitueerd. Dit terrein is omgeven door een muur en wordt omsloten door huizen aan de Julianastraat en de Herensingel. De muur die tegenover de huizen aan de Anna Paulownastraat ligt, heeft een poortopening voorzien van een deur van circa 5 meter breed. Op de straten rondom de poortingang zijn meerdere parkeerplekken aanwezig voor de bewoners van de Anna Paulownastraat en omgeving.

## 2.3 Beschrijving van het plan

Het plan betreft het realiseren van een parkeerterrein op het binnenterrein horend bij de kerk. Dit terrein ligt ten westen van de kerk op hetzelfde perceel. Het wordt verder begrensd door de (tuinen van de) woningen aan de Julianastraat en de Herensingel. Op het terrein zal ruimte zijn voor twaalf auto's (zie bijlage 1 bij de omgevingsvergunning). Het vergroten van de poortingang is al vergund, zodat auto's door de poort kunnen rijden en het terrein kunnen bereiken.

# Hoofdstuk 3 Ruimtelijk beleidskader

## 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan beleidsstukken van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente voor zover deze belangrijk en relevant zijn voor het plangebied en de voorgenomen ontwikkelingen. Aangegeven zal worden hoe de voorgenomen ontwikkeling, het realiseren van het parkeerterrein, past binnen de genoemde beleidskaders.

Aangezien het plan geen raakvlakken heeft met ruimtelijk beleid op nationaal niveau (de omvang van het plan is te klein om daadwerkelijk op rijksbelangen van invloed te zijn), zullen nationale beleidsstukken niet worden genoemd in dit hoofdstuk.

## 3.2 Provinciaal beleid

### 3.2.1 Provinciale Structuurvisie 'Visie op Zuid-Holland, Ontwikkelen met schaarse ruimte'

Op 2 juli 2010 is de 'Visie op Zuid-Holland' vastgesteld door Provinciale Staten. De kern van deze visie is het versterken van samenhang, herkenbaarheid en diversiteit binnen Zuid-Holland. Dit draagt bij aan een goede kwaliteit van leven en een sterke economische concurrentiepositie. Duurzame ontwikkeling en klimaatbestendigheid zijn belangrijke pijlers.

Gestreefd wordt naar een samenhangend stedelijk en landschappelijk netwerk. Goede bereikbaarheid, een divers aanbod van woon- en werkmilieus in een aantrekkelijk landschap met ruimte voor water, landbouw en natuur, zijn daarin kenmerkende kwaliteiten.

De 'Visie op Zuid-Holland' is zelfbindend voor de provincie. Het toetsingskader voor de gemeente is uitgewerkt in de provinciale verordening

Op de functie- en kwaliteitskaart die deel uitmaken van de Structuurvisie, is het gebied waar het plangebied in valt, aangeduid als respectievelijk stads- en dorpsgebied en stedelijk netwerk. Het stads- en dorpsgebied is een aaneengesloten bebouwd gebied, waarin de functies wonen, werken en voorzieningen gemengd en gescheiden voorkomen. Binnen het stedelijk netwerk vindt concentratie van stedelijke activiteiten op knooppunten van verschillende netwerken plaats. De nadruk ligt op differentie in typen woon-, werk- en voorzieningenmilieus. Het plan past binnen de beschrijvingen en voldoet aan de doelen en ambities uit de Structuurvisie.

### 3.2.2 Provinciale Verordening 'Verordening Ruimte Provincie Zuid-Holland'

In de Verordening Ruimte van de provincie Zuid-Holland, op 2 juli 2010 door Provincale Staten vastgesteld, zijn de provinciale belangen uit de structuurvisie verder uitgewerkt in regels. Aan deze regels moeten ruimtelijke plannen van de gemeenten voldoen.

Gebieden binnen de bebouwingscontouren hebben een stedelijke functie; het gaat om woonfuncties en daaraan verbonden functies, zoals parkeerplaatsen en andere voorzieningen. Zoals is aangegeven op kaart 1 behorend bij de verordening, valt Leiden en hiermee het plangebied binnen de bebouwingscontour. Verstedelijking binnen de bebouwingscontouren is toegestaan. Aldus is het realiseren van het parkeerterrein niet in strijd met de provinciale verordening.

## 3.3 Regionaal beleid

### 3.3.1 Regionale Structuurvisie Holland Rijnland 2020

Deze structuurvisie is op 25 juni 2009 vastgesteld door het Algemeen Bestuur van het samenwerkingsorgaan Holland-Rijnland en vormt het gemeenschappelijke toetsingskader van alle regiogemeenten. Alle ruimtelijke ontwikkelingen in deze regio worden hieraan getoetst.

De Holland Rijnland gemeenten willen een aantrekkelijke regio, waar je niet alleen plezierig werkt en woont, maar ook prettig kunt recreëren. Ook moet Holland Rijnland goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en de auto.

Het gebied waar het plangebied in valt, is getypeerd als stedelijk gebied. Het zorgen voor een schone, sociaal- en verkeersveilige leefomgeving behoort tot één van de ambities uit de Structuurvisie. Er is een toenemende ruimtevraag voor wonen, werken, verkeer en vervoer. Het realiseren van het parkeerterrein sluit aan bij de ambities geformuleerd in de Regionale Structuurvisie Holland Rijnland 2020.

### 3.3.2 Structuurvisie Randstad 2040

In de Structuurvisie Randstad 2040 zet het kabinet de koers uit om de Randstad integraal te ontwikkelen tot een duurzame en concurrerende topregio in 2040. Lopende en nieuwe ontwikkelingen en opgaven vragen om een visionair en samenhangend antwoord. Klimaatverandering, internationale arbeidsmigratie, bereikbaarheidsproblemen, vergrijzing van de bevolking en toenemende internationale concurrentie brengen kansen en risico's met zich mee voor de toekomstige concurrentiepositie in de Randstad. De steden van de Randstad ontwikkelen zich in een economisch krachtenveld van verdere internationalisering. De unieke ligging in de delta, de diversiteit en onderlinge nabijheid van steden en landschappen zijn kwaliteiten die de Randstad onderscheidt van andere Europese stedelijke regio's.

Een belangrijk principe is 'krachtige duurzame steden en regionale bereikbaarheid'. Het optimaal benutten van binnenstedelijke ruimte voor wonen, werken en voorzieningen door transformeren, herstructureren en intensiveren wordt als een belangrijk doel gezien. Door het realiseren van een parkeerterrein op eigen terrein, wordt de binnenstedelijke ruimte (meer) intensief gebruikt en dit draagt bij aan de uitgangspunten van de Structuurvisie Randstad 2040.

## 3.4 Gemeentelijk beleid

### 3.4.1 Structuurvisie Leiden 2025

Op 17 december 2009 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie 2025 vastgesteld. De structuurvisie bouwt voort op het Structuurplan Boomgaard van Kennis en de in 2004 vastgestelde Ontwikkelingsvisie: Leiden stad van ontdekkingen. Op de punten die niet in deze structuurvisie zijn opgenomen, is de Boomgaard van Kennis van toepassing. Voor de overige aspecten is de structuurvisie hiervan de ruimtelijke vertaling. Daarnaast is bij het opstellen van de structuurvisie gebruik gemaakt van de Regionale Structuurvisie van Holland Rijnland. De prioriteiten die in de Regionale Structuurvisie voor Leiden zijn benoemd, vormen het uitgangspunt van de structuurvisie.

In de structuurvisie wordt het gebied Leiden Noord getypeerd als gemengd stedelijk gebied. Voor een stad met weinig openbare ruimte vormt de oplossing voor het parkeren een uitdaging. Waar mogelijk wordt het parkeren van auto's aan het zicht onttrokken. Het plan ziet toe op het parkeren van auto's op een afgesloten terrein en past daarom goed bij de

doelstellingen uit de structuurvisie.

### 3.4.2 Ontwikkelingsvisie 'Leiden, stad van ontdekkingen: profiel 2030'

In 2004 is een gemeentelijke ontwikkelingsvisie vastgesteld waarin een toekomstbeeld wordt geschetst van de stad Leiden. De nadruk ligt op twee pijlers. De eerste pijler is kwaliteit. De historie, de ligging en de levendigheid zijn duidelijke kwaliteiten. Daarnaast valt op dat de Leidse bevolking jong is en een goed opleidingsniveau heeft. De tweede pijler is inbreiding en herstructurering. De stad is nagenoeg volgebouwd, met als gevolg een spanning op de woningmarkt en beperkte ruimte voor wonen, werken en recreëren.

De Ontwikkelingsvisie stipt net zoals de Structuurvisie Leiden 2025 het probleem aan van ruimtegebrek. Het ruimtegebrek staat soms noodzakelijke ontwikkelingen in de weg op het gebied van woningbouw, bedrijvigheid, recreatie, openbare ruimte en maatschappelijke voorzieningen.

### 3.4.3 Structuurplan 'Boomgaard van Kennis'

Het structuurplan van Leiden 'Boomgaard van Kennis' is vastgesteld in 1995 en beschrijft in hoofdlijnen de meest gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Leiden. Het is bedoeld als sturingskader voor op te stellen bestemmingsplannen. De drie pijlers zijn de versterking van de kennisintensieve werkgelegenheid, het gebruik van de monumentale binnenstad en het bieden van gevarieerde woonmilieus. Ook hier is geconstateerd dat in het stedelijk gebied van Leiden nagenoeg geen ruimte meer is voor geschikte bouwlocaties. Bij het binnenstedelijk realiseren van (woning)bouwopgaven wordt dus gestreefd naar doelmatig ruimtegebruik en een verbetering van de stedenbouwkundige vervlechting en ruimtelijke kwaliteit.

In het structuurplan wordt het gebied, waar het plan deel van uitmaakt, getypeerd als een gebied voor wonen met bijbehorende voorzieningen en gemengd met stedelijke en regionale voorzieningen. De open ruimte buiten de Leidse stadscontour moet worden benut. Dit is mogelijk door intensivering van het gebruik van gronden. Door het gebruiken van de grond als parkeerterrein behorend bij de kerk, wordt dit perceel intensief gebruikt. Het plan sluit op deze manier aan bij de doelstellingen uit het structuurplan 'Boomgaard van Kennis'.

# Hoofdstuk 4 Motivering

## 4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de in deze omgevingsvergunning gemaakte keuzes gemotiveerd. Per onderwerp is een paragraaf opgenomen, waarin eerst kort het toetsingskader, bijvoorbeeld een wet of beleid, wordt aangegeven. Daarna worden de voor dit plan uitgevoerde onderzoeken besproken.

## 4.2 Cultuurhistorie

### 4.2.1 Beleidskader

#### 4.2.1.1 Nota Cultureel Erfgoed

De Nota Cultureel Erfgoed Leiden, Ontdekkingen van de stad. Beleidsnota Monumenten, Bouwhistorie en Archeologie 2005-2015 is vastgesteld door de gemeenteraad op 20 december 2005.

Leiden heeft een rijk cultureel erfgoed dat beschermt en benut dient te worden. Hoe er omgegaan wordt met de historische structuren, de historische bebouwing en met het archeologisch bodemarchief staat beschreven in de nota. Eén van de uitgangspunten is dat het rijke cultuurerfgoed zowel boven als onder de grond zorgvuldig beheerd moet worden voor nu en voor de volgende generaties. Door te zorgen voor een kwalitatief goede inzet van cultuurhistorie in ruimtelijke en stedelijke ontwikkelingen, krijgt het erfgoed een nieuwe toekomst. Het gehele gebied binnen de Leidse singels is in 1981 aangewezen als beschermd stadsgezicht. Hier bevinden zich de meeste monumenten en is de uitdaging voor het optimaal beschermen en benutten van het cultureel erfgoed het grootst. Leiden beschikt over ruim 1500 gemeentelijke monumenten. Deze monumenten bevinden zich grotendeels in het gebied binnen de singels. De instandhouding van deze monumenten wordt als prioriteit gezien, waarbij het behoud van de monumentale waarden voorop staat. Zowel uit- als inpandige wijzigingen aan een monument moeten erg zorgvuldig gebeuren. Eigenaren dragen zorg voor de instandhouding van hun monument. De gemeente speelt een belangrijke rol bij het beheer en de bescherming van de monumenten.

### 4.2.2 Onderzoeksresultaten

De Herensingelkerk is een Rijksmonument. Tot het complex behoren ook de pastorie met verenigingsgebouw, het binnenterrein en de omringende erfafscheiding. Het parkeerterrein is als zodanig niet een beschermd monument. Het terrein is geheel gelegen binnen de omheining rond de kerk en vanaf de openbare weg nauwelijks zichtbaar. Het realiseren van parkeerplaatsen op dit terrein heeft ruimtelijk zeer beperkte gevolgen en is niet van invloed op de ruimtelijke uitstraling van het Rijksmonument.

## 4.3 Archeologie

### 4.3.1 Beleidskader

#### 4.3.1.1 Gemeentelijk beleid

Het archeologisch beleid van de gemeente Leiden, vastgelegd in de Nota Cultureel Erfgoed, is erop gericht de in de grond aanwezige archeologische waarden zoveel mogelijk te behouden. Wanneer dat niet mogelijk blijkt, moet de aanwezige archeologie veilig worden gesteld door middel van opgravingen.

De Leidse bodem is rijk aan archeologische waarden. Veel daarvan zijn echter nog niet of maar ten dele bekend. Bij gebieden waar de waarden niet bekend zijn, maar waar de bodemopbouw de aanwezigheid van archeologische waarden mogelijk maakt, wordt gesproken van een archeologische verwachting. Indien in een in voorbereiding zijnde bestemmingsplan gebieden met archeologische waarden en/of verwachtingen aanwezig zijn dan staan deze gebieden aangegeven op de plankaart binnen de aanduiding “Waarde – Archeologie 1” tot en met “Waarde – Archeologie 7”. Voor werkzaamheden die in deze gebieden de grond verstoren, is een aanlegvergunning noodzakelijk, zoals aangegeven in de regels van het bestemmingsplan, met uitzondering van Waarde – Archeologie 1, daarvoor geldt de vergunningplicht van artikel 11 van de Monumentenwet 1988.

#### 4.3.1.2 Bestemmingsplan Archeologie

Inmiddels is het bestemmingsplan Archeologie vastgesteld en op 22 februari 2011 in werking getreden. Dit bestemmingsplan heeft twee doelen. Het eerste doel is het opnemen van de bescherming van archeologisch erfgoed in de vigerende bestemmingsplannen van Leiden die deze bescherming nog niet bevatten. Het tweede doel is dat dit bestemmingsplan zorgt voor eenduidige regels voor bescherming van archeologische waarden in de moderne plannen die al een eigen methodiek hebben.

### 4.3.2 Onderzoeksresultaten

Het gebied waar het parkeerterrein in is gelegen, heeft de archeologische 'Waarde 6' toegekend gekregen. Het gaat om gebieden met een middelhoge archeologische verwachting. Voor deze gebieden geldt een oppervlakte- en dieptecriterium van 500 m² en dieper dan 75 cm. Aangezien er bij de uitvoering van het bouwplan niet in de grond zal worden geroerd en het om een oppervlakte gaat van minder dan 500 m², zijn er in deze omgevingsvergunning ten behoeve van het realiseren van het parkeerterrein geen aanvullende maatregelen opgenomen ter bescherming van archeologische waarden.

## 4.4 Stedenbouwkundige inpassing

### 4.4.1 Beleidskader

#### 4.4.1.1 Welstandsnota Leiden

De gemeenteraad heeft op 18 februari 2010 de Welstandsnota vastgesteld. Een belangrijk verschil met de vorige nota is dat de welstand in grote delen van de stad een stuk minder streng wordt. Ook is de nieuwe nota toegankelijker en transparanter geworden. De nieuwe nota is bedoeld als opvolger voor de huidige welstandstoets bij aanvragen van een bouwvergunning en is op 1 maart 2010 in werking getreden.

In de nota wordt Leiden in verschillende gebieden ingedeeld; elk met zijn eigen

beoordelingscriteria.

De nota bevat sneltoetscriteria waarmee kan worden beoordeeld of een bepaald plan al dan niet passend is in de omgeving. De beoordelingscriteria zijn in grote lijnen geordend naar de mate waarin een plan van invloed is op zijn omgeving en de eigenschappen van deze omgeving. Het biedt zowel de burger als de gemeente een handvat om ruimtelijke plannen op een redelijk objectieve en toetsbare manier te beoordelen en te kijken of het plan voldoet aan de redelijke eisen van de welstand. De Herensingel ligt binnen het gebied dat in de nota is aangeduid als historische binnenstad. Voor dit gebied is de inzet voor welstand het behoud van het historisch stadsbeeld.

### 4.4.2 Onderzoeksresultaten

De geparkeerde auto's staan achter een muur en zijn zeer beperkt zichtbaar vanuit de openbare ruimte. Gezien de hoge parkeerdruk in deze wijk en de wens geparkeerde auto's de zoveel mogelijk uit het straatbeeld te weren is het wenselijk om deze parkeervoorziening op het eigen terrein te treffen. Het realiseren van het parkeerterrein betekent geen aantasting van het historische beeld.

Er zijn geen negatieve effecten te verwachten voor de zon- en daglichttoetreding van de belendende percelen.

## 4.5 Parkeren

### 4.5.1 Beleidskader

#### 4.5.1.1 CROW kencijfers

De gemeente Leiden hanteert de kencijfers van kennisorgaan CROW als leidraad voor het bepalen van parkeereisen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Deze kencijfers worden landelijk geaccepteerd als leidende adviesnormen voor parkeersituaties.

De CROW-kencijfers bieden adviesnormen voor verschillende functies, en met verschillende bandbreedtes. De gemeente Leiden hanteert in beginsel de maximale bandbreedte met de strengste norm, behalve in gebieden die buitengewoon goed ontsloten zijn met openbaar vervoer, zoals gebieden in de directe omgeving van NS-station Leiden Centraal of NS-station Lammenschans.

### 4.5.2 Onderzoeksresultaten

Bij de berekening van de parkeereis wordt altijd van de bestaande situatie uitgegaan als zijnde de nulsituatie, waarbij het uitgangspunt geldt dat de parkeersituatie niet mag verslechteren. Ook in gebieden waar de parkeersituatie reeds slecht is kunnen ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden, zolang aan dit uitgangspunt wordt voldaan. Daarom is het verschil in de parkeerbehoefte in de oude situatie vergeleken met de parkeerbehoefte in de toekomstige situatie, en is dit verschil als parkeereis aan de ontwikkelaar voorgelegd. Deze heeft het bouwplan aangepast, om te voldoen aan de parkeereis.

In deze situatie, waarbij twaalf parkeerplaatsen worden gemaakt, geldt dat de parkeersituatie zal verbeteren als gevolg van het realiseren van het parkeerterrein op eigen terrein. Er worden parkeerplaatsen toegevoegd, waardoor de parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden ontlast en de parkeerdruk in de omgeving zal afnemen.

## 4.6 Water

### 4.6.1 Beleidskader

#### 4.6.1.1 Gemeentelijk beleid

Met het Waterplan Leiden (2007) hebben de gemeente Leiden en het Hoogheemraadschap van Rijnland afgesproken om gezamenlijk knelpunten in het watersysteem efficiënter op te lossen, kansen te benutten en andere te inspireren om 'Leiden Waterstad' nog beter op de kaart te zetten.

#### 4.6.1.2 Watertoets

Om problemen met wateroverlast te voorkomen, om een goede waterkwaliteit te waarborgen en om de beleving van water voor burgers te vergroten, is de watertoets in het leven geroepen. De watertoets is een sinds 2003 verplichte procedure die er voor zorgt dat water en de waterbeheerder in een zo vroeg mogelijk moment bij de planvorming worden betrokken. De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten.

De gemeente streeft samen met het Hoogheemraadschap van Rijnland naar een duurzaam stedelijk waterbeheer. Het behouden en creëren van een 'goed woon en leefklimaat' is uitgangspunt.
In het kader van het Waterplan Leiden zijn concrete maatregelen voor verbetering van het watersysteem van Leiden uitgewerkt. Dit zijn maatregelen die in het kader van duurzaam stedelijk waterbeheer getroffen moeten worden.

### 4.6.2 Onderzoeksresultaten

In het kader van deze Watertoets is het plan besproken met het Hoogheemraadschap van Rijnland. Het Hoogheemraadchap hanteert het uitgangspunt dat bij plannen en ruimtelijke ontwikkelingen waarbij sprake is van een toename aan verhard oppervlak van 500 m², een advies (en eventueel vergunning) van het Hoogheemraadschap vereist is. Aangezien er in dit geval geen sprake is van een (toename) van verhard oppervlak, heeft het Hoogheemraadschap aangegeven dat er geen advies nodig is en het vooroverleg hiermee verder is afgedaan.

## 4.7 Milieu

De Milieudienst West Holland beoordeelt en toetst plannen aan de hand van een aantal milieuaspecten; bodem, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bedrijven en milieuzonering en duurzaamheid.

De Milieudienst heeft onderhavig plan voor het realiseren van het parkeerterrein ter plaatse van de Herensingel 3 beoordeeld en geconcludeerd dat de verschillende milieuaspecten geen belemmering vormen voor de uitvoering van het plan. Het aspect geluid vormt geen belemmering, hier wordt nog nader op ingegaan in hoofdstuk 6.2.

## 4.8 Kabels en leidingen

Op de locatie van het bouwplan zijn kabels en leidingen aanwezig (zie bijlage 2 van de ruimtelijke onderbouwing) die misschien een belemmering kunnen vormen. De kabels en leidingen worden echter niet verlegd en staan de uitvoering van het plan niet in de weg.

# Hoofdstuk 5 Procedurele aspecten

## 5.1 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)

Per 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Met de inwerkingtreding van de Wabo is het gedeelte van de Wro dat betrekking had op ontheffingen van het bestemmingsplan en projectbesluiten komen te vervallen.

De inwerkingtreding van de Wabo heeft gevolgen voor de manier waarop vergunningen worden verleend door de gemeente. Het doel van de Wabo is de beslistermijnen te verkorten en het aantal verschillende vereiste vergunningen, bijvoorbeeld de bouwvergunning, sloopvergunning en kapvergunning, voor ruimtelijke projecten terug te brengen tot één: de omgevingsvergunning.

Op grond van artikel 2.10, lid 1 onder c Wabo dient een omgevingsvergunning geweigerd te worden indien deze in strijd is met het bestemmingsplan.

De omgevingsvergunning kan slechts worden verleend na het voeren van een procedure tot afwijking van het bestemmingsplan. Hierbij gelden drie mogelijkheden:

- indien in het bestemmingsplan een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid wordt gegeven dan kan deze toegepast worden op grond van artikel 2.12, lid 1, onder a, onder 1º van de Wabo;
- indien het bestemmingsplan geen binnenplanse afwijkingsmogelijkheid biedt, maar bij algemene maatregel van bestuur afgeweken kan worden dan kan deze toegepast worden op grond van artikel 2.12, lid 1, onder a, onder 2º van de Wabo;
- indien aan geen van bovenstaande voldaan kan worden, maar de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat, dan kan een procedure ex artikel 2.12, lid 1, onder a, onder 3º van de Wabo doorlopen worden.

## 5.2 Procedure

Het plan is strijdig met het bestemmingsplan Leiden Noord. Voor dit bouwplan is in het Bor geen mogelijkheid opgenomen voor een buitenplanse afwijking.

Daarmee is de juiste juridisch-planologische procedure voor het mogelijk maken van het ingediende bouwplan, het verlenen van een omgevingsvergunning met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3º Wabo.

# Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

## 6.1 Economische uitvoerbaarheid

De grond waarop het parkeerterrein zal worden gerealiseerd, is in eigendom van de kerk. De gemaakte kosten voor het aanleggen van het parkeerterrein komen volledig voor de rekening van de aanvrager/ontwikkelaar; de kerk. De gemeente Leiden zal geen investeringen doen. Hiermee is het project financieel uitvoerbaar. De Grondexploitatiewet is op onderhavig initiatief niet van toepassing. De gemaakte kosten in het kader van het opstellen van ruimtelijke plannen, zoals deze ruimtelijke onderbouwing, worden verhaald op basis van de gemeentelijke legesverordening. Verder zullen de mogelijke planschadekosten worden verhaald op de aanvrager op basis van een getekende planschadeovereenkomst. Deze overeenkomst is door de gemeente en de aanvrager ondertekend.

## 6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het maatschappelijk draagvlak voor een plan is zeer belangrijk. Een bepaalde ruimtelijke ontwikkeling heeft namelijk altijd gevolgen voor de omgeving. Sommige ontwikkelingen zijn ingrijpender dan andere, maar het is belangrijk om eventuele omwonenden op de hoogte te brengen van (voorgenomen) plannen en zij, waar mogelijk, erbij te betrekken. Op deze manier kunnen bepaalde pijnpunten worden vastgesteld en eventuele problemen al op voorhand worden verholpen. Ook kan het aantal zienswijzen (later in de procedure) worden teruggebracht.

Vanuit de omgeving (de Julianastraat) van de kerk zijn op een eerder ingediend plan bezwaren geuit tegen de voorgenomen ontwikkeling voor een parkeerterrein op eigen perceel. De voornaamste zorg was de vrees voor geluidsoverlast als gevolg van startende en wegrijdende auto's op het perceel. De Milieudienst heeft het plan getoetst en beoordeeld op het aspect geluid. Voor het parkeerterrein is een berekening uitgevoerd aan het maximale geluidniveau (Lmax). Het maximale geluidniveau vanwege het rijden van personenwagens bedraagt ten hoogste 58 dB(A) ter plaatse van de achtergevel van de woning Julianastraat 6.

Het geluidniveau Lmax ten gevolge van dichtslaan van autoportieren bedraagt 57 dB(A).

Omdat het maximale geluidniveau op de gevels van de omliggende woningen niet meer bedraagt dan 60 dB(A) zijn geen redenen aanwezig om beperkingen aan het gebruik van het terrein op te leggen.

De conclusie luidt dat er geen sprake zal zijn van (onevenredige) geluidsoverlast voor direct omwonenden van het parkeerterrein.

### 6.2.1 Zienswijzen ontwerp omgevingsvergunning

De ontwerp omgevingsvergunning heeft voor een periode van zes weken (12 september t/m 24 oktober 2011) ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn twee zienswijzen (schriftelijk) ingediend. In de bijgevoegde zienswijzennota zijn de binnengekomen zienswijzen beantwoord en is een afweging gemaakt (zie bijlage 3).

Hieruit volgt de conclusie dat het realiseren van het parkeerterrein geen onevenredig nadelige consequenties heeft voor de omwonenden. Er zijn geen zwaarwegende belangen die het realiseren van het parkeerterrein en het verlenen van de omgevingsvergunning in de weg staan.

De ingediende zienswijzen hebben er niet toe geleid dat het college een ander standpunt inneemt ten aanzien van het verlenen van de omgevingsvergunning.

# Bijlagen bij de ruimtelijke onderbouwing

## Bijlage 1 Plancontour

## LEGENDA

PLANGEBIED

grens van de omgevingsvergunning

## VERKLARING

o_NL.IMRO.0546.PB00021.dwg

0 10 20 30 40 50 m

# Omgevingsvergunning

## Herensingel 3

| Status | IDN.IMRO | | |
|---|---|---|---|
| **vastgesteld** | **NL.IMRO.0546.PB00021-0301** | | |
| Datum | Schaal | Formaat | Bladnr |
| **06-12-2011** | **1:500** | **A3** | **1 van 1** |

Archiefnummer pdf-versie

**GE-11158**

Gemeente Leiden, Postbus 9100, 2300 PC Leiden

**Leiden**
**Afdeling Realisatie**
Team Onderwijshuisvesting
en Ruimtelijke Ordening

# Bijlage 2 Overzicht kabels en leidingen

## Verklaring

### Bestaande situatie:

- Bestaande situatie
- 18 — Gevellijn bebouwing met huisnummer
- Hekwerk
- Muur
- Lichtmast / wandarmatuur
- Bestaande boom
- Rioolput
- Trottoirkolk / straatkolk
- Projectlocatie

### Bestaande kabels en leidingen:

- G LD — Gasleiding (Lage druk Liander)
- G HD — Gasleiding (Hoge druk Liander)
- E-LS — Electriciteitskabel (LS Liander)
- E-MS — Electriciteitskabel (MS Liander)
- A-DATATRANS — Liander datatransport
- DUNEA — Dunea waterleiding
- KPN — KPN datatransport
- VG WEST — Volker Wessels Telecom
- ZIGGO — Ziggo datatransport
- BT — BT Nederland datatransport
- EUROFIBER — Eurofiber datatransport
- Reggefiber datatransport
- SLIB-NKM — Datatransport Slib Leiden
- OV-NET — Laagspanning Leiden
- TELE 2 — Tele 2 datatransport
- Riool

De aangegeven locaties van de kabels en leidingen zijn slechts indicatief. De gemeente Leiden aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor schade die het gevolg is van het gebruik van deze tekening.

Project
Aanvraag 111070 - Herensingel 3
Onderwerp
Overzicht kabels en leidingen

| Getekend door | Gecontroleerd door | Blad | Aantal | Documentsoort | Documentstatus | Projectnummer: |
|---|---|---|---|---|---|---|
| K. khattouti | | 1 | 1 | Tekening | Concept | |
| Datum uitgifte | Gezien door | Schaal | | Formaat | | Besteknummer: |
| 26-07-2011 | ir. M. Romijn | 1:200 | | A1 | | |

Gemeente Leiden
Ingenieursbureau
Leiden
Stationsplein 107
Postbus 9100, 2300 PC Leiden
Tel. 071-5165901 / Fax 071-5165899
Tekeningnummer: IB 11224

# Bijlage 3 Zienswijzennota

| Zienswijzennota Herensingel 3 | |
|---|---|
| Procedure<br>Procedureonderdeel | Artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° Wabo<br>Beantwoording zienswijzen |
| Onderwerp<br>Datum | Ontwerp omgevingsvergunning Herensingel 3<br>Februari 2012 |

**1. Inleiding**

Op 13 september 2011 heeft de teamleider van de afdeling Onderwijshuisvesting en Ruimtelijke ordening onder mandaat van het college van burgemeester en wethouders besloten de ontwerp omgevingsvergunning Herensingel 3 vast te stellen.
De ontwerp omgevingsvergunning heeft betrekking op het realiseren van een parkeerterrein naast de Herensingelkerk.
De omgevingsvergunning maakt deze ontwikkeling op de genoemde locatie mogelijk.

De ontwerp omgevingsvergunning heeft voor een periode van zes weken ter inzage gelegen. Deze termijn is gestart op maandag 12 september 2011 en geëindigd op maandag 24 oktober 2011. Tijdens de termijn voor het indienen van zienswijzen zijn twee zienswijzen schriftelijk bij de gemeente ingediend.

In deze nota worden de ingekomen zienswijzen behandeld. De nota eindigt met een afweging en een conclusie.

**2. Ingediende zienswijzen**

Binnen de zienswijzentermijn zijn twee zienswijzen schriftelijk ingediend. De eerste (1) is op 9 oktober 2011 ingediend en de tweede (2) op 14 oktober 2011. Beide zienswijzen zijn binnen de daarvoor gestelde termijn ingediend en worden als ontvankelijke zienswijzen aangemerkt.

**3. Beantwoording van de zienswijzen**

In de onderstaande tabellen worden de zienswijzen besproken en beantwoord.
In de eerste kolom worden de opmerkingen uit de zienswijzen genummerd. In de tweede kolom wordt de inhoud van de opmerkingen samengevat. De derde kolom geeft het antwoord weer. In de vierde kolom tenslotte wordt aangegeven of de zienswijzen gevolgen heeft voor het verlenen van de omgevingsvergunning.

| | **Samenvatting ingekomen zienswijze 1** | **Antwoord** | **Gevolgen voor omgevings-vergunning** |
|---|---|---|---|
| | | | |
| 1 | Het parkeerterrein is al sinds medio augustus gerealiseerd en kwam voor de omwonenden zeer onverwacht. Het is vreemd dat er nu pas een aanvraag loopt voor het realiseren van het terrein, aangezien het al een tijd in gebruik is als zodanig. | Bij de gemeente Leiden is bekend dat het terrein nu als parkeerterrein in gebruik is. Dit gebeurt op risico van de aanvrager. Aan de aanvrager is meegedeeld dat gebruik van het terrein als parkeerterrein niet is toegestaan totdat de omgevingsvergunning in werking is getreden, en dat er geen garanties kunnen worden gegeven dat onderhavige omgevingsvergunning ook daadwerkelijk in werking zal treden. | Geen |
| | | | |
| 2 | Er is sprake van gebrekkige communicatie naar de bewoners toe, pas toen de aanleg van het parkeerterrein in een ver | De betrokkenheid van de gemeente bij het project is begonnen vanaf het moment dat de aanvraag om omgevingsvergunning is ingediend. Vóór dat moment is door de gemeente | Geen |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | gevorderd stadium was, zijn de bewoners middels een brief op de hoogte gebracht. | geen positief of negatief standpunt ingenomen, waarover gecommuniceerd had kunnen worden. De gemeente staat, zoals gemeld onder 1, niet in voor gebruik van het terrein als parkeerterrein voordat de vergunning in werking is getreden.<br><br>Direct na indiening van de aanvraag door het kerkbestuur is ontvangst van die aanvraag gepubliceerd in het gemeenteblad. Ook is na het nemen van een (in dit geval positief) besluit op die aanvraag, een brief naar alle direct belanghebbenden gezonden. | |
| | | | |
| 3 | In eerste instantie was het de bedoeling om het parkeerterrein aan te leggen tot direct achter de tuinafscheiding (op eigen grond van de eigenaren van de benedenwoningen Julianastraat 2 t/m 8), waar een brandgang bevond, die in eigendom is van de bewoners. Later is het bouwplan hierop aangepast. | In het huidige bouwplan maakt de brandgang (die in eigendom is van de eigenaren van de benedenwoningen aan de Julianastraat) geen deel (meer) uit.<br>Het plan, waar de omgevingsvergunning betrekking op heeft, omvat alleen grond dat tot de kerk behoort en in eigendom is van de aanvrager. Dit is weergegeven in de bij de ruimtelijke onderbouwing horende plancontour. | Geen |
| | | | |
| 4 | De afscheiding van het terrein betreft houten palen met gaas (dat pas na jaren is begroeid met klimop). Dit is tegen de wens van de omwonenden, zij zien liever een gemetselde of betonnen afscheiding van het terrein. | De terreinafscheiding maakt geen deel uit van de aanvraag om omgevingsvergunning. Een erf- of perceelsafscheiding kan vergunningvrij worden geplaatst, mits deze niet hoger is dan 2 meter (artikel 2 lid 12, bijlage II Besluit omgevingsrecht, Bor).<br>Het geplaatste hek rondom het parkeerterrein is deels circa 1.80 meter, deels circa 1.85 meter hoog en loopt precies langs de kadastrale perceelsgrens. De keuze voor het ontwerp (materiaalgebruik en dergelijke) ligt bij de aanvrager. Daar kan de gemeente bij vergunningvrije bouwwerken geen invloed op uitoefenen. | Geen |
| | | | |
| 5 | De straatverlichting is zonder overleg geplaatst, schijnt in de achtertuin, woon- en slaapkamer en veroorzaakt overlast. | De aangebrachte verlichting maakt geen onderdeel uit van de omgevingsvergunning.<br>Er staan op het terrein drie lampen op palen van ongeveer 3,75 meter hoog. Voor het plaatsen van de lampen is (ingevolge artikel 3 lid 1 Bijlage II Bor) geen vergunning vereist.<br>Deze lampen springen aan door bewegingsdetectors en gaan na 10 minuten weer uit. Ze staan dus nooit permanent aan. De lampen staan aan | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | de hekzijde van het terrein gericht naar het terrein toe.<br>Verder hangen er vier nachtlampen aan het gebouw van de duivenvereniging, die 's nacht permanent aanstaan, maar geen fel licht geven. Van een (onevenredige) overlast voor de omwonenden als gevolg van het schijnen van de lampen, is aldus geen sprake. | |
| | | | |
| 6 | De grootste zorg is niet het gebruik van het terrein als parkeergelegenheid tijdens kerkdiensten, maar meer de grote kans op een uitgebreider gebruik door derden (o.a. door de 'Leidse Postduivenvereniging De Vriendenclub', die het terrein gebruiken en veel overlast veroorzaken). Mocht de aanvraag worden goedgekeurd en de omgevingsvergunning worden verleend, dan wordt verzocht de parkeerfunctie slechts ten behoeve van kerkbezoekers zeer duidelijk en onomstotelijk worden vastgelegd. | In de beschikking op de aanvraag om omgevingsvergunning kan geen voorwaarde worden opgenomen waarin gebruik van het terrein is voorbehouden aan één specifieke doelgroep. De gemeente kan alleen voorwaarden aan omgevingsvergunningen verbinden voor zover die dienen ter behartiging van 'een goede ruimtelijke ordening' en bovendien handhaafbaar zijn. Er bestaat geen grond aan te nemen dat gebruik door de kerkvereniging minder overlast oplevert dan gebruik door andere doelgroepen. Daarnaast kan de gemeente niet zonder meer controleren tot welke doelgroep een parkerende bezoeker behoort, en is de voorgestelde voorwaarde daardoor niet handhaafbaar.<br>De postduivenvereniging heeft de huur van (een deel van) het kerkcomplex overigens inmiddels opgezegd. | Geen |
| | | | |
| 7 | Er wordt getwijfeld aan het nut van het realiseren van 12 parkeerplaatsen ten behoeve van kerkbezoekers. De kerk biedt ruimte aan circa 250 bezoekers en in de praktijk kan dit betekenen dat de bezoekers massaal (maar vergeefs) zullen trachten een parkeerplek op dit kleine parkeerterrein te bemachtigen, waardoor de naastgelegen Anna Paulownastraat volledig dichtslibt. In de wijk Noorderkwartier bestaat een serieus parkeerprobleem (met name 's avonds op doordeweekse dagen). | De parkeerdruk in de omgeving van de Herensingel(kerk) is in de huidige situatie vrij hoog. Zeker nu de Alexanderstraat (tijdelijk) opgebroken is en er een flink aantal parkeerplaatsen is weggevallen.<br>Zoals al jaren is er een toestroom van auto's zondagmorgen rond 11.00 uur voor de Mis. Op zondag(morgen) zal het aantal auto's wat toenemen als gevolg van deze dienst.<br>Voor zover bekend veroorzaakt de kerk geen (onevenredige) extra parkeerdruk in de omgeving, omdat de overgrote meerderheid van de bezoekers uit de omgeving (lopend, met de fiets) komen. Het terrein is in eerste instantie bedoeld voor auto's van mensen die moeilijk ter been zijn en van ver komen.<br>Door het toevoegen van parkeerplaatsen wordt het bestaande parkeertekort juist verkleind. Het College ziet het plan daarom als een (gedeeltelijke) oplossing, in plaats van de oorzaak, van een parkeertekort | Geen |
| | | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 8 | Het vermoeden bestaat dat het realiseren van het parkeerterrein door middel van het afgeven van de omgevingsvergunning slechts een tussenstap is, dat uiteindelijk een ander (lees: commercieel) doel dient dan het faciliteren van twaalf parkeerplaatsen ten behoeve van kerkbezoekers. | De gemeente beoordeelt een bouwplan zoals deze wordt aangevraagd. In dit geval heeft de gemeente geen reden om te twijfelen aan de intenties van de aanvrager en zijn er geen redenen om aan te nemen dat het terrein voor andere (parkeer) doeleinden gebruikt zal worden. | Geen |

| | **Samenvatting ingekomen zienswijze 2** | **Antwoord** | **Gevolgen voor omgevings-vergunning** |
|---|---|---|---|
| 1 | Tegenover de woning Anna Paulownastraat 1 is een ingang gemaakt ten behoeve van de in- en uitrit van het parkeerterrein. Hiertegen is op 21 oktober 2009 bezwaar aangetekend, maar de vergunning is toch verleend en bovendien is het terrein als in gebruik als parkeerterrein, terwijl daar nog geen omgevingsvergunning voor is verleend. | Op 6 oktober 2009 is door het kerkbestuur een aanvraag ingediend (BV 091168) voor het vergroten van de poortingang. Tegen deze aanvraag is een bezwaarschrift ingediend door de indiener van de huidige zienswijze. De aanvrager heeft de aanvraag ingetrokken en hiermee is de aanvraag komen te vervallen.<br>Op 10 september 2010 is een (nieuwe) aanvraag (BV101070) ingediend voor het vergoten van de poortingang. Op deze aanvraag zijn geen reacties binnengekomen bij de gemeente. Het bouwplan is op 6 oktober 2010 vergund. Tegen deze verleende vergunning is geen bezwaar gemaakt, waardoor de vergunning inmiddels onherroepelijk is geworden.<br>Ten aanzien van het al in gebruik zijn van het terrein als parkeerterrein, wordt verwezen naar het antwoord onder punt 1 van zienswijze 1. | Geen |
| 2 | De breedte van de Anna Paulownastraat is niet berekend op zoveel in- en uitrijdend verkeer. | Het terrein biedt ruimte aan circa twaalf parkeerplaatsen, die voornamelijk op zondag gebruikt zullen worden. De bezoekers komen en gaan weer weg als de dienst voorbij is. Het gaat dan om circa 24 verkeersbewegingen. Dit is zeer beperkt en de breedte van de weg (circa 3.60 meter) vormt daarvoor geen belemmering. | Geen |
| 3 | Er is in de omgeving veel overlast vanwege geparkeerde auto's, gevreesd wordt dat deze overlast zal toenemen. | Voor een antwoord over de parkeerdruk in relatie tot de toename van het aantal parkeerplaatsen, wordt verwezen naar het antwoord onder punt 7 van zienswijze 1. | Geen |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 4 | De parkeerplaats werd tot voor kort gebruikt door de Postduivenvereniging, die voor veel geluidsoverlast zorgde. | Na het indienen van de zienswijzen is bekend geworden dat de Postduivenvereniging geen gebruik meer zal maken van het gebouw.<br>Het is in het verleden voorgekomen dat de vereniging op het terrein heeft geparkeerd en zo voor overlast heeft gezorgd (opstarten/wegrijden van auto's, het dichtslaan van portieren e.d.). Er is echter geen sprake (geweest) van een onevenredige overlast. Hiervoor wordt verwezen naar het antwoord onder punt 7, zoals hieronder beschreven. | Geen |
| | | | |
| 5 | In de monumentenvergunning staat dat de Postduivenvereniging al jaren gebruik maakt van een in- en uitrit. Dit is niet juist, het betreft namelijk een in- en uitgang en dit is iets anders. Van de in- en uitgang wordt lopend gebruik gemaakt en niet met een auto. | Niet duidelijk is op welke monumentenvergunning wordt gedoeld. Voor het adres Herensingel 3 zijn twee monumentenvergunningen bekend. De ene betreft de verbouw van het kerkgebouw (MA 071011 01) De andere vergunning is afgegeven voor het vergroten van de poortingang (MA 091169 01). Hier wordt niets vermeld over de Postduivenvereniging en het gebruik van de in- en uitgang. | Geen |
| | | | |
| 6 | Het terrein heeft een woonfunctie. Een parkeerplaats ten behoeve van de kerkbezoekers is geen woonfunctie. | Het plan is in strijd met het vigerende bestemmingsplan Leiden Noord. Om het plan mogelijk te maken, zal van het bestemmingsplan moeten worden afgeweken. Het afwijken van het bestemmingsplan vormt een expliciet onderdeel van de omgevingsvergunning. Door middel van het verlenen van de omgevingsvergunning wordt het gebruik geregeld en is er geen bestemmingsplanwijziging noodzakelijk. | Geen |
| | | | |
| 7 | De vrees bestaat voor aantasting van het woongenot; de in- en uitrit ligt niet ver bij het slaapkamerraam vandaan. | Niet duidelijk is waardoor het woongenot precies wordt aangetast. Voorstelbaar is dat eventuele (geluids-) overlast van de auto's het woongenot kan beperken. Uit het uitgevoerde (en door de Milieudienst West Holland beoordeelde) akoestisch onderzoek, is gebleken dat de maximale geluidniveaus niet worden overschreden. Uiteraard veroorzaken auto's (startende motoren, dichtslaande portieren e.d.) enige mate van overlast. Doordat de maximale acceptabele geluidsniveaus niet worden overschreden, is er echter geen sprake van een onevenredige geluidsoverlast voor omwonenden. Het betreft geluid dat in een (stedelijke) omgeving mag | Geen |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | worden verwacht. | |
| | | | |
| 8 | De communicatie tussen het kerkbestuur en de omgeving is minimaal zoniet helemaal afwezig; er heeft totaal geen overleg plaatsgevonden met de bewoners. | De gemeente betreurt het dat er geen communicatie heeft plaatsgevonden tussen het kerkbestuur en de omgeving. De gemeente kan het kerkbestuur echter niet dwingen dit te doen. | Geen |
| | | | |
| 9 | Het aanleggen van het parkeerterrein gaat ten koste van twee parkeerplekken voor de bewoners. | Er is een vergunning afgegeven voor het vergroten van de poortingang (BV101070). Zoals vermeld zijn er geen bezwaren ingediend tegen de verleende vergunning en de vergunning is onherroepelijk geworden. De kwestie of het vergroten van de poortingang ten koste gaat van twee parkeerplaatsen, is in dit geval dan ook niet (meer) aan de orde. | Geen |
| 10 | De Anna Paulownastraat is een woonerf. Het is niet wenselijk om daar extra verkeersbewegingen toe te staan vanwege de ingang naar het parkeerterrein. | Zie het antwoord onder punt 2 hierboven. | Geen |

**4. Afweging**

Op het voornemen om met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° Wabo een omgevingsvergunning te verlenen voor het adres Herensingel 3 ten behoeve van het mogelijk maken van een parkeerterrein, zijn twee schriftelijke reacties binnengekomen. In bovenstaande tabellen is van deze zienswijzen kennisgenomen, beantwoord en zijn de verschillende belangen tegen elkaar afgewogen
De belangen van de omwonenden dienen afgewogen te worden tegen het belang van de aanvrager. Het belang van de aanvrager is in dit geval het realiseren van een parkeerterrein op eigen perceel dat voorziet in twaalf parkeerplaatsen ten behoeve van de kerk(bezoekers).
De belangen van de omwonenden zien toe op het feit dat het parkeerterrein al in gebruik is als zodanig (terwijl er nog geen omgevingsvergunning is verleend) , de geluidsoverlast veroorzaakt door (wegrijdende) auto's, de toename van de parkeerdruk in de omgeving, de gebrekkige communicatie tussen kerkbestuur en omwonenden, het aanleggen van verlichting en een terreinafscheiding en een afname van het woongenot.
Het College acht de vrees van de omwonenden voor geluidsoverlast en een aantasting van het woongenot zijn (zoals uit het akoestisch onderzoek is gebleken) niet gegrond. De overige aangedragen bezwaren leiden (zoals in bovenstaande tabellen is beantwoord) niet tot het wijzigen van de omgevingsvergunning.

**5. Conclusie**

Na afweging kan geconcludeerd worden dat het realiseren van het parkeerterrein geen onevenredig nadelige consequenties heeft voor de omwonenden. Er zijn geen zwaarwegende belangen die het realiseren van het parkeerterrein en het verlenen van de omgevingsvergunning in de weg staan.
De ingediende zienswijzen hebben er niet toe geleid dat het college een ander standpunt inneemt ten aanzien van het verlenen van de omgevingsvergunning.
Tegen de verleende omgevingsvergunning staat de mogelijkheid open van beroep bij de rechtbank.