

Onderwerp: Parkeeroplossing motorvoertuigen Nieuw Rhijngeest Zuid

Opsteller: Arie Pijp

Datum: 13 november 2020

MANAGEMENT SUMMARY

Nieuw Rhijngeest Zuid (NRZ) ontwikkelt zich tot een aantrekkelijk gebied met meerdere woonmilieus. Gezinnen, maar - gezien de ligging - ook studenten en kenniswerkers zullen het gebied gaan bevolken. NRZ is naast haar ligging aan de A44 vooral ook door een snelbusverbinding direct met het station van Leiden goed bereikbaar met het OV. Daarnaast zal de fiets in het dagelijkse woon-werk verkeer maar ook bij het recreëren een belangrijke rol spelen dankzij een krachtige fietsstructuur met goede verbindingen.

De universiteit als eigenaar wil deze bereikbaarheid combineren met haar ambities voor een duurzame gebiedsontwikkeling. Hierin past een sturend beleid op de parkeerbehoefte. Parkeren neemt kostbare ruimte in. Optimaal dubbelgebruik en waar mogelijk het concentreren van parkeerplaatsen is dan het devies. Voor ontwikkelingen in NRZ worden de parkeernormen uit de concept Parkeernota van Oegstgeest gevolgd, welke weergegeven zijn in de bijlage bij de concept versie 3.3 van 10 september 2020. De parkeerplaatsen worden voor nagenoeg alle woningen, met uitzondering van de studentenwoningen, op eigen terrein gerealiseerd, bij of onder de woning. Voor eventuele tweede auto's en bezoek zijn er centrale parkeervoorziening(en) op comfortabele loopafstand van alle woningen.

Het gebruik van de centrale parkeervoorziening wordt gecombineerd met werknemers van de omliggende bedrijven. Bedrijven hebben in de centrale parkeervoorziening – conform de parkeereis- voldoende parkeerplaatsen. Toegang voor bewoners (2^e auto) en hun bezoek is geregeld door middel van digitale parkeerrechten die onderdeel vormen van de overeenkomst met bewoners.

In de woonbuurten zelf zal parkeren - met uitzondering van voorzieningen voor mindervaliden en het parkeren op eigen terrein - fysiek onmogelijk zijn. Doordat verwijzing naar de centrale parkeervoorzieningen middels bebording en digitale kanalen goed is geregeld en het ook in de omgeving op acceptabele loopafstand fysiek niet mogelijk zal zijn om te parkeren, is de verwachting dat er geen negatieve (verdrijvings)effecten zullen optreden.

Anterieur worden contractuele afspraken gemaakt over de koppeling van parkeervoorzieningen aan de woningen. Specifiek betreft het dan afspraken over toewijzing, vervreemding en instandhouding van de parkeerplaatsen middels een kettingbeding. Aspirant-kopers en huurders



krijgen deze informatie in een vroegtijdig stadium gecommuniceerd zodat de verwachtingen ten aanzien van parkeermogelijkheden maar ook onmogelijkheden voldoende helder zijn.

1 Aanleiding

De Universiteit Leiden heeft het plan om op eigen grond, gelegen in de gemeente Oegstgeest, aan de westkant van de rijksweg A44 woningen (appartementen, eengezinswoningen en studentenwoningen) en voorzieningen (horeca en kleinschalige detailhandel) te realiseren.

Voor het parkeervraagstuk heeft de universiteit een parkeerconcept ontwikkeld¹ dat naast een goede bereikbaarheid van en voor de gebruikers uitgaat van een optimale beeldkwaliteit in combinatie met een maximaal dubbelgebruik van nabijgelegen parkeercapaciteit. Uiteindelijk zullen de ontwikkelingen in het NRZ gebied door de universiteit worden uitgezet in een tender. Het parkeerconcept en bijbehorende afspraken zijn leidend voor de marktpartijen die uiteindelijk de realisatie op zich nemen.

Ten behoeve van het bestemmingsplan voor Nieuw Rhijngeest Zuid (hierna te noemen NRZ) worden de parkeernormen vastgelegd voor het te ontwikkelen gebied. Deze dienen te worden onderbouwd waarbij het uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte van NRZ niet tot overlast mag leiden in de omliggende gebieden.

1.1 Doel en scope van deze notitie

Deze parkeeroplossing betreft de uitgangspunten met betrekking tot parkeren. Het betreft het parkeerconcept, de voorgestelde te hanteren parkeernormen voor NRZ en de beheersmatige uitwerking. Dit laatste betreft de borging van het juiste gebruik van de parkeerfaciliteiten nu in de toekomst en wie daarbij welke rol heeft.

Dit alles passend binnen de kaders van het gemeentelijk parkeerbeleid, waarbij in samenspraak met de gemeente uitgegaan is van de concept Parkeernota 2020. De gemeente Oegstgeest is in de finale fase van het vaststellen van de Parkeernota 2020. De in de conceptversie 3.3 (dd. 10 september 2020) gehanteerde parkeernormen zijn op verzoek van de gemeente gehanteerd door de universiteit ten behoeve van de uitwerking van de parkeeroplossing.

Leeswijzer

Hoofdstuk twee beschrijft het beoogde programma in relatie tot bereikbaarheid. Daarbij wordt het parkeerconcept van NRZ besproken en hoe deze zal worden uitgewerkt. In hoofdstuk drie berekent

¹ Zie de uitwerking van het parkeerconcept in



de gegenereerde parkeerbehoefte op basis van het maximaal te realiseren programma i.c.m. de te hanteren parkeernormen. Hoofdstuk vier tenslotte geeft het kader voor de uitwerking en de borging voor de afspraken om de parkeeroplossingen ook in de praktijk goed te laten werken.

2 Programma, bereikbaarheid, parkeerconcept en uitvoering

2.1 Programma

Op dit moment ligt er voor het NRZ een programma op hoofdlijnen en is er een beeld van de essentiële functies en woonmilieus. Deze kunnen echter nog op verschillende manieren in het gebied worden uitgewerkt en dan pas zijn de consequenties voor parkeren goed inzichtelijk. Het zicht op het programma in combinatie met de voorgestelde parkeeroplossingen is echter zodanig dat de verantwoordelijkheid voor realisatie van voldoende parkeerplaatsen en de toegankelijkheid daarvan kan worden doorgelegd naar de definitieve ontwikkelaar(s).

Voor verdere doorrekening maken we gebruik van wat we maximaal programmatisch kwijt kunnen in het gebied, dit op basis van een berekening opgesteld door Studio Hartzema.

2.2 Bereikbaarheid

Het NRZ gebied is voor de auto goed ontsloten door A44 en de N206. Echter, mede in verband met de beoogde doelgroepen (studenten, kenniswerkers) wordt er een krachtig fietsnetwerk ontwikkeld dat direct aansluit op de hoofdroutes naar het station Leiden en universitaire complexen. Hierdoor is de verwachting dat ook voor het woon-werk verkeer de fiets in belangrijke mate als vervoermiddel zal worden gebruikt.

Langs het NRZ gebied komt een hoogwaardig openbaar vervoer verbinding (HOV) met een snelbusdienst die met nog 1 tussenstop NRZ verbindt met het station Leiden-Centraal.

Rondom het gebied is geen parkeerregulering van kracht.

2.3 Parkeerconcept

Om het parkeren van bewoners en bezoeker van de bewoners te faciliteren als ook de werknemers van en bezoekers aan de voorzieningen zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- Parkeren van bewoners zoveel mogelijk op eigen terrein op te lossen;
- Bezoekers van bewoners en van de overige voorzieningen parkeren op een of meerdere centrale parkeervoorziening(en) - achter slagbomen - op het centraal gelegen bedrijvenpark.



Indien in de toekomst parkeerregulering rondom het gebied van kracht zal worden zullen bewoners niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning. Deze afspraak zal worden geborgd in het koopcontract.

Centraal terrein als spil voor alle overige parkeerbehoeft

Alle parkeerders (bewoners en bezoekers) die niet beschikken over parkeergelegenheid op eigen terrein in het plangebied zullen moeten parkeren op een centrale parkeervoorziening welke ingepast zal worden in het te realiseren bedrijvenpark². Dit betekent dat optimaal dubbelgebruik mogelijk is van deze parkeervoorziening.

De centrale parkeervoorziening(en) zullen gedurende reguliere kantoortijden met name in gebruik zijn door werknemers en in mindere mate door bewoners en hun bezoekers. Buiten de reguliere kantoortijden zullen met name bewoners, hun bezoekers en bezoekers van de voorzieningen gebruik maken. Dit gemeenschappelijk gebruik (dubbelgebruik) zorgt voor goede benutting, een dubbel nut van de investering en minder beslag op de openbare ruimte.

Voor een beeld van de indicatieve verkaveling verwijzen we naar Bijlage 1: Indicatieve verkaveling.

Beheersmatige uitwerking

De centrale parkeervoorzieningen zullen worden gerealiseerd en geëxploiteerd door de universiteit. Ze zullen beschikbaar zijn voordat de eerste bewoners van NRZ hun intrek zullen nemen. Parkeren op de centrale parkeervoorziening(en) betreft gereguleerd parkeren³, met name om ook ongewenst parkeergedrag door bijvoorbeeld hotelgasten of bezoekers van Corpus tegen te gaan. Vaste gebruikers zoals bewoners met een tweede of derde auto of medewerkers kunnen via abonnementen toegang krijgen. Sociaal bezoek van bewoners kan via een contingent parkeerrechten van de bewoner parkeren. Aanmelding van een bezoeker is gemakkelijk door middel van een app of mobiele website.

Mee ademen met de parkeervraag

De centrale parkeervoorzieningen zullen in eerste instantie bestaan uit parkeerplaatsen op maaiveld met een of twee parkeerdekken. Indien echter de parkeervraag groter is dan verwacht dan is uitbreiding van de parkeercapaciteit mogelijk door middel van de aanleg van een extra parkeerdek. Het gebruik van de bestaande capaciteit zal daartoe regelmatig worden gemonitord en worden vervat in een halfjaarlijkse rapportage

Fysieke maatregelen

Parkeren op de openbare weg binnen het gebied van NRZ is niet mogelijk, met uitzondering van parkeerplaatsen voor minder validen. Dit kan gerealiseerd worden door een parkeerverbod in te stellen. Met fysieke inrichtingsmaatregelen (hooghouden van berm en trottoirbanden) kan

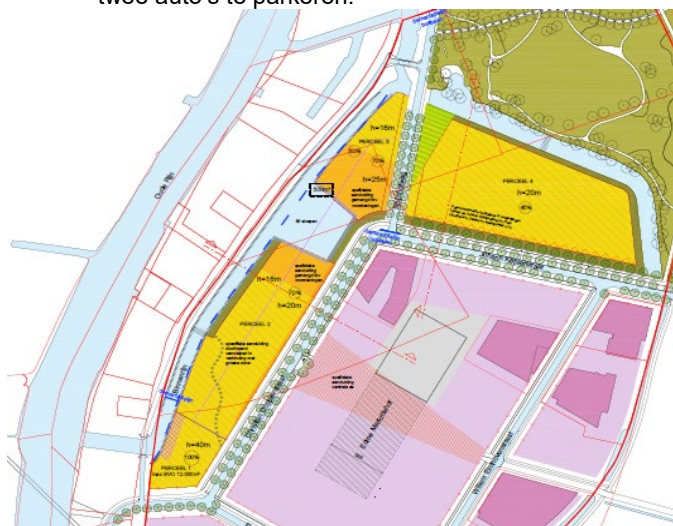
² Daarbij wordt rekening gehouden met de reële loopafstanden voor deze voorzieningen, zie

Bijlage 2: Parkeerconcept Nieuw Rhijnegeest Zuid.

³ Zie ook Bijlage 3: Notitie doelgroepen, loopafstanden en vorm van toegangsregeling.

bewoners. In het parkeerconcept kunnen bewoners en bezoekers eenvoudig in de centrale parkeervoorziening terecht, bewoners hebben feitelijk al betaald voor het parkeren en krijgen ook een recht om hier te parkeren met hun tweede auto. Bezoekers van bewoners kunnen parkeren in de centrale parkeervoorziening via het contingent van de bewoners, waardoor voor hen het zeker aantrekkelijker is om in deze parkeervoorziening te parkeren. Uitwijken naar de woonwijk ten noorden van het park is ook nog nadelig omdat daar de parkeerdruk dusdanig is dat men daar kans loopt te moeten zoeken naar een vrije parkeerplaats.

- Ten westen van de ontwikkellocatie wordt een woonwijk ontwikkeld op een semi-eiland in de Rijn. De VOF die deze ontwikkeling vormgeeft heeft aangegeven graag haar parkeeroplossing af te stemmen op de parkeeroplossing in Nieuw Rhijngeest Zuid. De VOF zou zelfs graag op piekmomenten de mogelijkheid krijgen om gebruik te kunnen maken van de centrale parkeervoorziening in Nieuw Rhijngeest Zuid. De parkeerterreinen die op het semi-eilandje worden aangelegd kunnen afgesloten worden om eventueel parkeeroverlast te voorkomen.
- Ten Noordwesten van de ontwikkellocatie ligt een villawijkje. De 15 villa's liggen zoveel mogelijk aan het water. Parkeren kan op eigen terrein. De openbare weg heeft veel weg van een erf en is smal, waardoor parkeren hier vrijwel overal direct hinderlijk is. Slechts op één plek (vlak voor het bruggetje op de weg Wickenburg) is het mogelijk om maximaal twee auto's te parkeren.



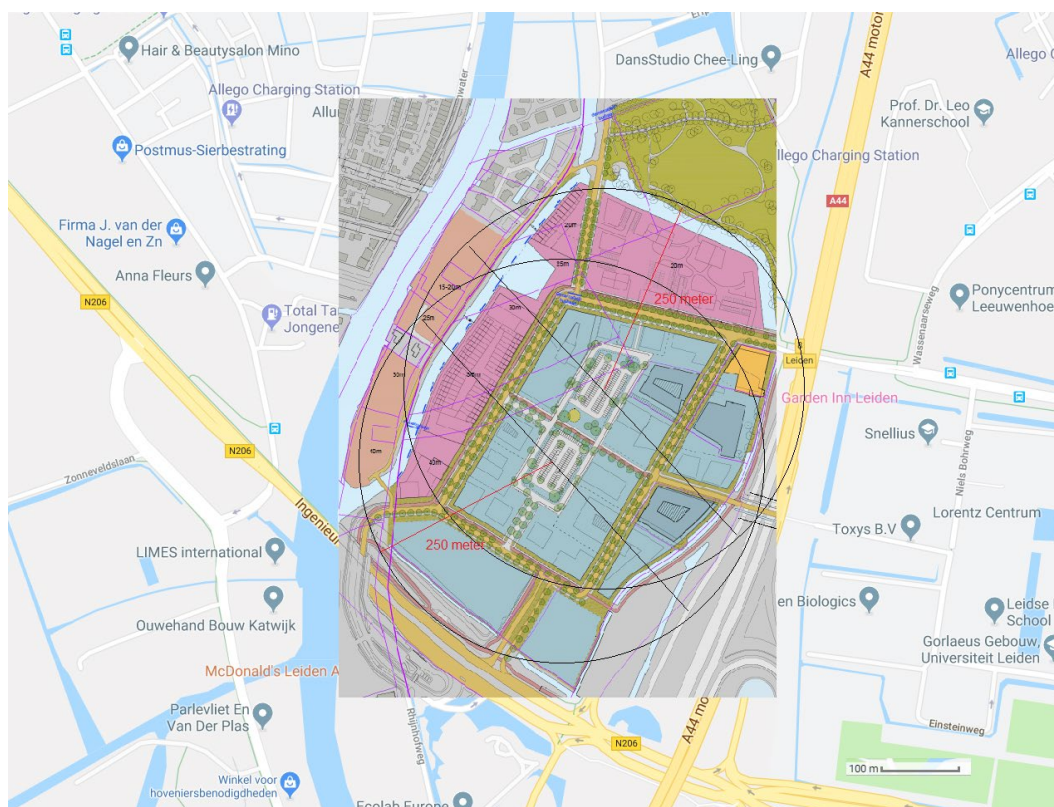
Figuur 1 projectie ontwikkellocatie (geel) in ambitiekaart (2020)

- De eerste auto van bewoners van Nieuw Rhijngeest Zuid zal op eigen terrein geparkeerd worden, elke volgende auto en de auto's van bezoekers parkeren in een centrale parkeervoorziening. Bewoners nemen de parkeerplaatsen conform de norm af d.m.v.

bijvoorbeeld de VvE bijdrage, bezoekers parkeren het eerste uur gratis en het meerdere wordt verrekend via een contingent aan parkeerrechten dat bewoners krijgen.

Hiermee wordt het voor bewoners en bezoekers aantrekkelijk om gebruik te maken van de centrale parkeervoorziening en niet uit te wijken naar parkeergelegenheid buiten Nieuw Rhijngeest Zuid. Daarnaast is enerzijds de loopafstand tot parkeren in de wijk ten noorden van Nieuw Rhijngeest Zuid dusdanig groot dat de kans op uitwijken naar die wijk klein is. Ten westen wordt een wijkje gerealiseerd waar voor niet-bewoners en bezoekers aan andere gebieden geen parkeergelegenheid gerealiseerd wordt. Ten noordwesten is een villawijk met zeer beperkte mogelijkheid tot parkeren op maaiveld.

- Ten behoeve van enerzijds bestelbusjes die pakketjes bezorgen aan bewoners en anderzijds hoge bestelbusjes van bewoners of bedrijven zal de maximale doorrijhoogte op begane grond niveau hoger zijn, zodat deze busjes ook in de centrale parkeervoorzieningen kunnen parkeren.



Figuur 2 Visualisatie loopafstanden vanaf midden centrale parkeervoorzieningen

2.4 De parkeeroplossing samengevat

De Universiteit Leiden wil op de ontwikkellocatie de parkeercapaciteit conform de gemeentelijke norm realiseren. Alle bewoners nemen parkeerplaatsen af conform de norm waarbij de 1e auto



wordt geparkeerd op een parkeerplaats bij de woning op eigen terrein. De eventuele 2e en opvolgende auto's van bewoners en auto's van bezoekers worden geparkeerd in de centrale parkeervoorziening, waarbij voor alle bezoekers (ook bezoekers voor andere voorzieningen) geldt dat het eerste uur gratis is.

Voor de overige parkeeruren van bezoekers krijgen bewoners een contingent aan parkeerrechten (tegen gereduceerd tarief). Bewoners krijgen zo de mogelijkheid om hun bezoek – op kenteken – aan te melden in de parkeervoorziening zodat hun bezoekers zo in en uit kunnen rijden en niet worden belast met een betaling.

De centrale parkeervoorziening wordt ook gebruikt door medewerkers en bezoekers van de bedrijven in het bedrijvendeel van Nieuw Rhijnegeest Zuid.

Op deze manier is het mogelijk om zoveel mogelijk dubbelgebruik te realiseren. Bovendien zal de universiteit het gebruik van de parkeervoorziening monitoren en bij behoefte (ook boven de norm) extra parkeerplaatsen realiseren.

2.5 Uitvoering

Bij de ontwikkeling van NRZ treedt de universiteit op als eigenaar van de grond. De universiteit bepaalt kaders en geeft uit in eigendom of in erfpacht. De markt realiseert uiteindelijk (waarschijnlijk in percelen). De uitvoerende partij(en), hierna te noemen ontwikkelaar, is bij verkoop en verhuur verantwoordelijk voor de verwerking van de parkeerafspraken in haar omgevingsvergunningaanvraag als ook voor de juiste en tijdige communicatie over de gemaakte afspraken over parkeren richting kopers/huursdars.

Ten aanzien van het parkeren voor bewoners die zich vestigen in NRZ gelden de volgende uitgangspunten die tussen universiteit en ontwikkelaars zullen worden vastgelegd:

- Bij elke gronduitgifte tussen de universiteit en ontwikkelaars zijn de gemeentelijke parkeernormen conform de CROW-parkeerkencijfers het uitgangspunt;
- Ontwikkelaars moeten, met uitzondering van de studentenwoningen, minimaal een parkeerplaats op eigen terrein realiseren. Meer is mogelijk afhankelijk van het deelplan;
- Ontwikkelaars werken naast een theoretische parkeerbalans ook een praktische parkeerbalans uit (zie ook hoofdstuk 4);
- Ontwikkelaars dienen de overeenkomsten met betrekking tot gebruik van de centrale parkeervoorziening(en) te overleggen aan de gemeente bij de aanvraag van de omgevingsvergunning;
- De universiteit garandeert dat er (conform de parkeernorm) voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor de woningen (inclusief hun bezoekers). De universiteit mag voor de bedrijven minder parkeerplaatsen realiseren dan de norm en bouwt naar behoefte;

- De universiteit toont halfjaarlijks richting de gemeente aan of er behoefte is aan parkeerplaatsen door middel van bezettingsrapportages;
- De centrale parkeervoorzieningen (met in totaal max 1.280 parkeerplaatsen) worden op hooguit twee locaties gefaseerd aangelegd. Mogelijk dat het aantal nooit wordt gehaald indien erfpachters (bedrijven) zelf meer parkeerplaatsen realiseren op eigen terrein;
- De universiteit hanteert dezelfde parkeerregulering als die in het Leidse deel van het Leiden BioScience Park worden toegepast (dit is nodig om te voorkomen dat de parkeervoorzieningen van het hotel en van Corpus benadeeld worden);
- De universiteit mag het principe hanteren dat erfpachters betalen naar gebruik.

3 Parkeerbehoefte

3.1 Parkeerbalans met bijbehorende aannames

De universiteit zet in op een hoogwaardig woongebied in NRZ. Dit zal niet door de universiteit zelf worden ontwikkeld, maar door ontwikkelaars die binnen de randvoorwaarden van de universiteit en de gemeente het programma zullen vormgeven. Om na te gaan of en hoe het mogelijk is dat het mobiliteitsvraagstuk afdoende is geregeld wordt bij het bepalen van de parkeerbehoefte uitgegaan van een maximaal programma, zoals uitgerekend door Studio Hartzema. Daarbij is de beschikbare ruimte voor wonen zo optimaal mogelijk benut. In deze uitwerking is uitgegaan van het volgende maximale programma:

Woning/voorziening	Te realiseren programma	ca. Gebr.Opp (m2)	vormfactor conf grex berek 2016	BVO (m2)	Totaal BVO (m2)
Studentenwoning	300	25	0,67	37	11100
Appartementen (sociale) huur (midden/goedkoop)	125	60	0,67	90	11250
Appartementen koop (midden)	135	68	0,67	101	13635
Appartementen huur (duur)	200	68	0,67	101	20200
Eengezinswoningen	34	110	0,76	145	4930
Herenhuizen	6	135	0,76	178	1068
Sloepenhaven (ligplaatsen t.b.v. bewoners)	60	33,33	1	33,33333	2000
Horeca (café/bar, per 100m2 bvo)	5	92	0,92	100	500
Horeca (restaurant, per 100m2 bvo)	10	92	0,92	100	1000
Detailhandel (buurtsuper, per 100m2 bvo)	2	92	0,92	100	200
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie, per 100m2 bvo)	3	92	0,92	100	300
Gezondheidscentrum (ca. 500m2, 8 behandelkamers)					500
Totaal woningen	800	Totaal BVO totaal (m2)			66683
		Wonen BVO totaal (m2)			62183

Tabel 1: Maximaal programma

Op basis van dit maximale programma is een parkeerbalans opgesteld, waarmee de parkeerbehoefte van dit maximale programma is bepaald.

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte zijn de volgende **uitgangspunten** gebruikt:

- 
1. Sturend parkeerbeleid: de universiteit gaat uit van het principe van sturend parkeerbeleid. *Sturend parkeerbeleid is de tegenhanger van vraagvolgend parkeerbeleid en staat voor het sturen van doelgroepen door middel van parkeerregulering. Doelgroepen worden in aantallen gestuurd of naar beleidsmatig gewenste parkeerlocaties. Door de inzet van sturend parkeerbeleid wordt bewerkstelligd dat de juiste doelgroep op de juiste (parkeer)plaats parkeert. Sturend parkeerbeleid heeft als gevolg dat bepaalde doelgroepen worden geconfronteerd met langere loopafstanden tussen de parkeerlocatie en de bestemmingslocatie.*
 2. Toepassing van de (concept) parkeernormen uit de concept Parkeernota 2020. De gemeente Oegstgeest is in de finale fase van het vaststellen van de Parkeernota 2020. De in de conceptversie 3.3 (dd. 10 september 2020) gehanteerde parkeernormen zijn op verzoek van de gemeente gehanteerd door de universiteit ten behoeve van de uitwerking van de parkeeroplossing.
 3. In verband met de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer en voorzieningen wordt, op basis van de concept Parkeernota 2020 uitgegaan van een reductie van 10% van de parkeernorm voor woningen, kantoren zonder baliefunctie, kleinschalige winkels en kleinschalige sportvoorzieningen.
 4. De beoogde jachthaven betreft een sloepenhaven waar alleen bewoners een ligplaats kunnen krijgen. Dit betekent dat er een verlaagde parkeernorm van toepassing kan zijn. De sloepenhaven valt qua beheer onder de horecavoorzieningen, waardoor er geen extra parkeerbehoefte is voor de medewerkers. Bewoners zouden bezoekers kunnen uitnodigen om met de sloep te varen, echter zal dit deels binnen het bezoekersdeel van de woningen vallen. Om die reden is de gemeentelijke norm voor jachthavens verlaagd met 0,3 (bezoekersdeel van de woningen).

3.2 De parkeerbehoefte bij het programma

In het volgende overzicht zijn de cijfers vanuit de concept Parkeernorm 2020 gebruikt, waarbij de genoemde uitgangspunten in deze cijfers zijn verwerkt. Hierbij zijn ook de normen voor woningtypes die niet in het programma zijn opgenomen weergegeven. Naast deze normen zijn de aanwezigheidspercentages weergegeven zoals de gemeente deze hanteert. Wel is – in overleg met de gemeente – het aanwezigheidspercentage voor woningen uitgesplitst in bewoners en bezoekers, waarbij voor bezoekers de percentages van het CROW zijn gehanteerd.

Door de parkeernorm te relateren aan het te kiezen programma zal de parkeerbehoefte bepaald worden. Door de parkeerbehoefte af te zetten tegen de aanwezigheidspercentages is het mogelijk om optimaal dubbelgebruik mee te nemen, waardoor er niet voor leegstand gebouwd hoeft te worden. In het navolgende overzicht staan de gehanteerde parkeernormen en de aanwezigheidspercentages:

Woning/voorziening	Type parkeerder	Parkeernorm Oegstgeest conform concept Parkeernota Oegstgeest		Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	koopavond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
		norm	Incl. reductie							
Studentenwoning	Bewoner	0	0	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Studentenwoning	Bezoeker	0,25	0,225	10%	20%	80%	70%	60%	100%	70%
Appartementen sociale huur (midden/goedkoop)	Bewoner	0,7	0,63	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Appartementen sociale huur (midden/goedkoop)	Bezoeker	0,3	0,27	10%	20%	80%	70%	60%	100%	70%
Appartementen koop (midden)	Bewoner	1,1	0,99	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Appartementen koop (midden)	Bezoeker	0,3	0,27	10%	20%	80%	70%	60%	100%	70%
Appartementen huur (duur)	Bewoner	1,4	1,26	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Appartementen huur (duur)	Bezoeker	0,3	0,27	10%	20%	80%	70%	60%	100%	70%
Eengezinswoningen	Bewoner	1,5	1,35	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Eengezinswoningen	Bezoeker	0,3	0,27	10%	20%	80%	70%	60%	100%	70%
Eengezinswoningen - sociale woningen	Bewoner	0,9	0,81	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Eengezinswoningen - sociale woningen	Bezoeker	0,3	0,27	10%	20%	80%	70%	60%	100%	70%
Herenhuizen	Bewoner	1,5	1,35	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Herenhuizen	Bezoeker	0,3	0,27	10%	20%	80%	70%	60%	100%	70%
2 onder 1 kapwoningen	Bewoner	1,7	1,53	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
2 onder 1 kapwoningen	Bezoeker	0,3	0,27	10%	20%	80%	70%	60%	100%	70%
Vrije kavels	Bewoner	1,8	1,62	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%
Vrije kavels	Bezoeker	0,3	0,27	10%	20%	80%	70%	60%	100%	70%
Jachthaven (ligplaatsen)	Werknemer	0	0	30%	50%	100%	90%	100%	90%	85%
Jachthaven (ligplaatsen)	Bezoeker	0,3	0,3	30%	50%	100%	90%	100%	90%	85%
Horeca (café/bar, per 100m2 bvo)	Werknemer	0,6	0,6	30%	40%	90%	85%	75%	100%	45%
Horeca (café/bar, per 100m2 bvo)	Bezoeker	5,4	5,4	30%	40%	90%	85%	75%	100%	45%
Horeca (restaurant, per 100m2 bvo)	Werknemer	2,6	2,6	30%	40%	90%	95%	70%	100%	40%
Horeca (restaurant, per 100m2 bvo)	Bezoeker	10,4	10,4	30%	40%	90%	95%	70%	100%	40%
Detailhandel (buurtsuper, per 100m2 bvo)	Werknemer	0,374	0,337	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
Detailhandel (buurtsuper, per 100m2 bvo)	Bezoeker	3,026	2,723	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie, per 100m2 bvo)	Werknemer	1,32	1,32	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie, per 100m2 bvo)	Bezoeker	0,33	0,33	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
Gezondheidscentrum (ca. 500m2, per behandelkamer)	Werknemer	0,968	0,968	100%	100%	30%	15%	15%	5%	5%
Gezondheidscentrum (ca. 500m2, per behandelkamer)	Bezoeker	1,183	1,183	100%	100%	30%	15%	15%	5%	5%

Tabel 2: Parkeerkencijfers en aanwezigheidspercentages

De kolom "incl. reductie" is de gehanteerde parkeernorm inclusief de mogelijkheid tot een vermindering van 10% van de parkeernorm in verband met de nabijheid van hoogwaardig openbaar vervoer en voorzieningen.

Rekening houdend met voorgaande uitgangspunten, het maximale programma en de aanwezigheidspercentages komen we uit op de volgende maatgevende parkeerbehoefte:

Moment van de dag	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Maximale parkeerbehoefte	356,8	451,0	849,0	782,7	573,0	690,6	586,3
Bewoner	259,2	311,0	518,4	466,6	311,0	311,0	362,9
Bezoeker/medewerker	97,6	139,9	330,6	316,1	261,9	379,6	223,4

Tabel 3: Totale parkeerbehoefte woningen en voorzieningen NRZ

Zichtbaar wordt dat het maatgevende moment qua parkeerbehoefte de werkdagavond is, de parkeerbehoefte is dan 849 parkeerplaatsen groot.

Zoals eerder besproken werkt de universiteit met centrale parkeervoorzieningen. Daarmee wordt dubbelgebruik mogelijk tussen de woningen en bedrijven in het bedrijvendeel van NRZ. De universiteit stuurt hiermee op het parkeergedrag van de doelgroepen. Bij de woningen zal parkeergelegenheid voor minimaal de eerste auto worden gefaciliteerd. Dit betekent dat voor de volgende woningtypen er bij realisatie parkeerplaatsen bij de woning beschikbaar zal komen:

- Appartementen sociale huur (bewonersdeel conform norm)
- Appartementen koop en huur (minimaal één parkeerplaats)
- Eengezinswoningen (minimaal één parkeerplaats)
- Eengezinswoningen sociale woningbouw (bewonersdeel conform norm)
- Herenhuizen (minimaal één parkeerplaats)
- 2 onder 1 kapwoningen (minimaal één parkeerplaats)
- Vrije kavels (minimaal één parkeerplaats)

Bezoekers en eigen auto's boven de eerste auto zullen parkeren in de centrale parkeervoorzieningen, die op loopafstand van de woningen gerealiseerd worden in het bedrijvendeel van NRZ. Bij de woningen zal enkel laad- en losplaatsen en gehandicaptenparkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Door toepassing van dit beleid ziet de parkeerbehoefte vanuit de woningen voor deze centrale parkeervoorzieningen er als volgt uit:

Moment van de dag	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Midden bandbreedte	130,6	179,5	396,6	375,5	301,5	419,2	269,6
Bewoner	33,0	39,6	66,0	59,4	39,6	39,6	46,2
Bezoeker/medewerker	97,6	139,9	330,6	316,1	261,9	379,6	223,4

Tabel 4: Parkeerbehoefte woningen en voorzieningen in de centrale parkeervoorzieningen

Het maatgevende moment wordt dan de zaterdagavond. Er zijn dan maximaal 420 parkeerplaatsen nodig voor de woningen en voorzieningen in de centrale parkeervoorziening.

3.3 Omvang centrale parkeervoorzieningen

Voor het bedrijvendeel van NRZ geldt dat de universiteit aan de gemeente garandeert dat er voldoende parkeergelegenheid zal gerealiseerd worden voor de parkeerbehoefte van de bedrijven. Dit betekent dat bedrijven de keuze krijgen om op het eigen perceel parkeergelegenheid te realiseren voor de eigen parkeerbehoefte, maar als zij dit niet doen zorgt de universiteit voor de benodigde parkeergelegenheid in de centrale parkeervoorzieningen. Hiertoe bouwt de universiteit een of twee centrale parkeervoorzieningen van in totaal maximaal 1280 parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen zullen naar behoefte gebouwd worden. Door het dubbelgebruik tussen de woningen en bedrijven, hoeft daardoor overall minder parkeerplaatsen gebouwd te worden. Als ervan uitgegaan wordt dat ca. 195.000 m² bvo bedrijven gerealiseerd worden in het bedrijvendeel van NRZ en als deze bedrijven ca. 40% van de benodigde parkeerplaatsen huren in de centrale parkeervoorzieningen betekent dit dat er voor de bedrijven ca. 1.100 parkeerplaatsen in de voorziening nodig zijn. Dit conform eerdere communicatie tussen de universiteit en de gemeente inzake de verdichting van het gebied.

Bedrijventerrein	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koopavond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%

Tabel 5: aanwezigheidspercentages bedrijventerrein

Uitgaande dus dat er voor de bedrijven (hypothetisch) 1100 parkeerplaatsen centraal benodigd zijn dan zal het zwaartepunt van deze parkeervraag liggen op de werkdagochtend en -middag, een moment waarop de parkeerbehoefte vanuit de woningen niet maximaal is. Daardoor is de maximale parkeerbehoefte op de centrale parkeervoorzieningen in totaal dan 1280 parkeerplaatsen op de werkdagmiddag.

Moment van de dag	Werkdag-ochtend	Werkdag-middag	Werkdag-avond	Koop-avond	Zaterdag-middag	Zaterdag-avond	Zondag-middag
Midden bandbreedte	1230,6	1279,5	451,6	485,5	356,5	419,2	269,6
Bewoner	33,0	39,6	66,0	59,4	39,6	39,6	46,2
Bezoeker/medewerker	1197,6	1239,9	385,6	426,1	316,9	379,6	223,4

Tabel 6: maximale gezamenlijke parkeerbehoefte woningen en bedrijven

3.4 Doelgroepen en hun kenmerken met betrekking tot parkeren

In het programma van NRZ is plaats voor meerdere woonmilieus en daarbij behorende doelgroepen met ieder hun eigen kenmerken relevant voor uiteindelijk autobezit en -gebruik.

Wonen

In het concept programma is een groot aantal woningen opgenomen binnen de reguliere segmenten eengezinswoningen en appartementen. Verwacht wordt dat deze kopers per huishouden minimaal 1 auto zullen hebben. Voor deze woningen wordt daarom uitgegaan van minimaal 1 parkeerplaats per woning, op eigen terrein te realiseren.

Voor tweede (of meerdere) auto's en bezoek is plaats op de centrale voorzieningen. Naast bovengenoemde woningen worden diverse studenten-units in de vorm van een appartementengebouw geplaatst. In verband met de mobiliteitskenmerken van deze doelgroep wordt een parkeernorm van 0,225 gehanteerd, volledig ten behoeve van het aandeel bezoekers. Verreweg het grootste deel van de bewoners zal gebruik maken van het OV of de fiets. Deze parkeernorm is met name opgenomen voor het bezoek van de studenten (bijvoorbeeld ouders). Basis voor deze norm is de gemeentelijke norm voor kamerbewoning, studenten. Reden om dit normgetal te kiezen is de volgende:

- De studenten-units worden verhuurd via Stichting Duwo op basis van een campuscontract. Dit betekent dat men de woning aan het einde van de studie binnen 6 maanden moet verlaten. Duwo controleert hierop door na te gaan of men staat ingeschreven bij een onderwijsinstelling, door controle van de collegekaart of met een verklaring van de onderwijsinstelling dat betreffende huurder nog studeert.
- Studenten-units worden in toenemende mate vormgegeven als zelfstandige woningen, omdat daarmee de (brand)veiligheid beter geborgd kan worden en de huurder in aanmerking kan komen voor huurtoeslag, maar ook sneller een maximale lening bij DUO kan krijgen als uitwonend student.

Dus hoewel het feitelijk zelfstandige kamers zijn is de doelgroep studenten, waardoor als parkeernorm gekozen is voor die van kamerbewoning, zodat aangesloten wordt op de daadwerkelijke parkeerbehoefte.

Overige voorzieningen

Rondom de geprojecteerde sloepenhaven zal er sprake zijn van kleinschalige voorzieningen met een beperkte parkeervraag. Hierbij kan worden gedacht aan horeca en een commerciële ruimte (kleine winkel met bijvoorbeeld nautische benodigdheden en of supermarkt). Voor de berekening is uitgegaan van een realistische benadering met zo'n 1500m² horeca, 300m² commerciële ruimte, 500m² gezondheidscentrum en 200m² supermarkt. De sloepenhaven zelf zal enkel beschikbaar zijn voor bewoners, waardoor het aandeel bezoekers van de sloepenhaven minimaal zal zijn.



Het zogenoemde ‘middengebied’ van het aangrenzende bedrijvenpark is bestemd voor life science bedrijven (lab/kantoor) met wisselende bouwvolumes. Deze bedrijven krijgen de keuze of zij willen parkeren op eigen terrein, of gebruik willen maken van het middenterrein waarbij de universiteit stuurt op een maximum aantal van in totaal 1100 parkeerplaatsen voor deze bedrijven in de centrale parkeervoorzieningen. De universiteit streeft ernaar dat bedrijven altijd ook een deel van de parkeerplaatsen voor de eigen parkeerbehoefte op eigen terrein realiseren, uitzonderingen daargelaten. Naar verwachting resteert er een grote overcapaciteit ten behoeve van 2^e/3^e auto's van de bewoners en het bezoek van deze bewoners.

4 Uitwerking en borging van afspraken

Een heldere uitwerking en invulling van het parkeervraagstuk en de bijbehorende afspraken is van belang voor toekomstige bewoners en gebruikers van het gebied, maar ook voor de omgeving van de ontwikkeling. En dan met name voor het aspect dat geen ongewenste verandering in de parkeermogelijkheden komt van de bestaande, omliggende woningen als gevolg van de ontwikkeling van NRZ.

De volgende zaken zijn daarbij van belang:

- Tijdig inschatten van de consequenties van de parkeer- en mobiliteitseisen;
- Potentiële gegadigden weten tijdig, en dus voor ondertekening van koop- of huurcontracten wat hun parkeeropties zijn en de consequenties daarvan;
- Mobiliteitsconcepten worden tijdig ingebracht en de nieuwe gebruikers zijn zich voldoende bewust van de gewenste richting daarin;
- De bestaande gebruikers (in de directe omgeving van de ontwikkeling) hebben helderheid over de consequenties van de nieuwe ontwikkeling op hun parkeersituatie.

Daartoe worden de volgende afspraken gemaakt:

4.1 Tussen universiteit en gemeente

De universiteit legt samen met de gemeente de uitgangspunten voor het parkeren in de planontwikkeling van NRZ vast. Hiertoe behoort een globale parkeerbalans op basis van het maximale programma dat gerealiseerd kan worden.

De universiteit stelt voor om voor de bedrijven dezelfde uitgangspunten te hanteren zoals in het Leidse deel van het park: zie het 2e addendum met Leiden (onderdeel parkeren: Bijlage 5: Voorbeeld anterieure overeenkomst ‘2e Addendum ontwikkelingsovereenkomst’) en de standaard stallingsovereenkomst (Bijlage 6: Standaard Stallingsovereenkomst UL).

Voor de woningen zullen anterieure contracten gesloten worden over de koppeling van de parkeervoorzieningen aan de woningen, zoals afspraken over toewijzing, vervreemding en instandhouding middels kettingbeding. Voor de woningen wordt conform de norm gebouwd. De universiteit wil zich voorbehouden naar het daadwerkelijke gebruik door bedrijven en bewoners te kijken (conform ook de afspraken met de gemeente Leiden) en voor de bedrijven naar behoefte meer of minder te bouwen. Dit wordt gemonitord door regelmatige tellingen en afstemming met de bedrijven. De informatie uit de monitoring wordt gedeeld met de gemeente. Hierdoor wordt duurzaam met de ruimte om gegaan, leegstand voorkomen en de mogelijkheid voor bedrijven en bewoners gecreëerd om boven de norm pareerplaatsen af te kunnen nemen.

4.2 Tussen universiteit en ontwikkelaar

4.3 Tussen ontwikkelaar (verkopende marktpartij) en koper/huurder



Daarnaast worden kader afspraken gemaakt met de Vereniging van Eigenaren(in oprichting) voor wat betreft het gebruik van centrale parkeervoorzieningen en instandhouding van eventuele mobiliteitsconcepten (bijvoorbeeld deelauto's).

4.4 Tijdige, heldere en gezamenlijke communicatie is key

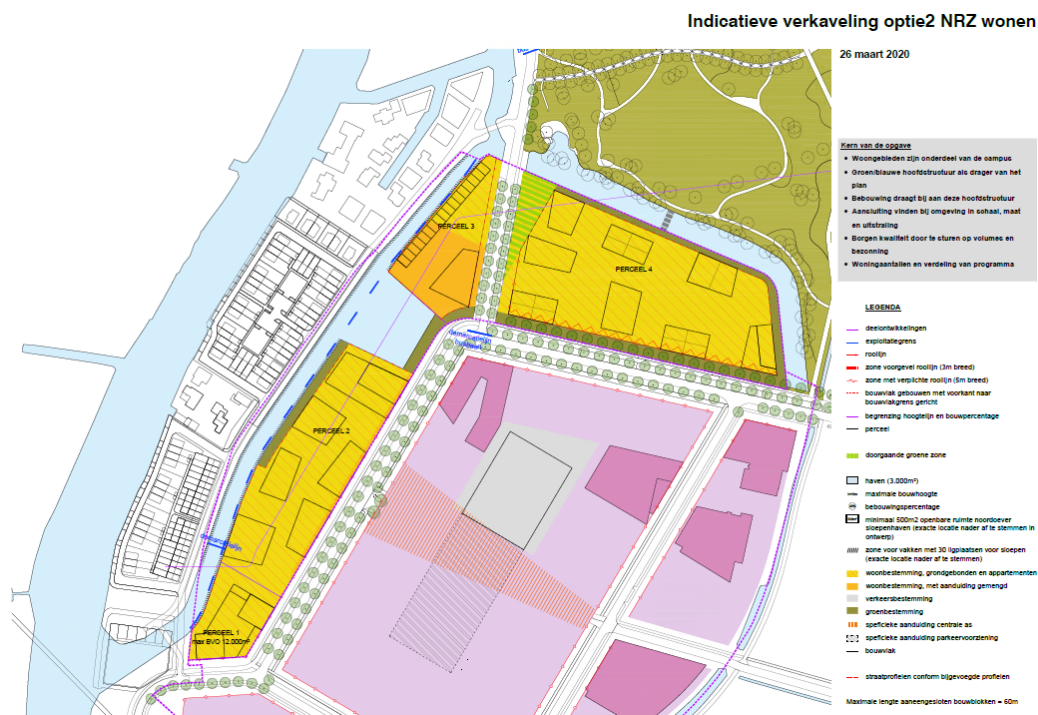
De ervaring van recente ontwikkelingen (met een lage parkeernorm) leert dat onvoldoende communiceren over de consequenties van het parkeren aan nieuwe kopers kan leiden, als later de woning bewoond wordt, tot teleurstelling en onvrede over het niet bij de woning kunnen parkeren van het 2e voertuig, of hoge parkeerkosten voor het bezoek. De weg naar de gemeente en/of politiek is dan snel gevonden.

Uitgangspunten zijn dus:

- De ontwikkelaar zorgt voor heldere, transparante en tijdig communicatie over alle parkeerinformatie met betrekking tot NRZ. Hiertoe behoort, naast een kaart met ligging van de parkeerplaatsen ten opzichte van het woonobject, minimaal een tekstuele toelichting op de toegankelijkheid en het gebruik van de parkeerplaatsen voor betrokkenen.
- De ontwikkelaar stelt hierover vooraf een communicatieplan op, inclusief inzage in de teksten van de informatiemiddelen. Deze wordt door de universiteit samen met de gemeente beoordeeld en kan pas na goedkeuring worden uitgevoerd;
- De gemeente Oegstgeest stelt informatie op over de parkeersituatie van het project die, na goedkeuring van deze informatie, via de ontwikkelaar met de toekomstige koper (dus voorafgaand aan aankoop) zal worden gedeeld. De verstrekking loopt via de projectontwikkelaar omdat er geen persoonsgegevens aan de gemeente kunnen worden verstrekt. Deze informatie zal – uiteraard in overleg met de afdeling communicatie van de gemeente - tevens op de website van de gemeente worden geplaatst.

5 Bijlagen

5.1 Bijlage 1: Indicatieve verkaveling



Figuur 3 Indicatieve verkaveling, Studio Hartzema 23.5.2019

5.2 Bijlage 2: Parkeerconcept Nieuw Rhijngeest Zuid

Deze bijlage betreft een samenvatting van de notitie 'Parkeerconcept Nieuw Rhijngeest Zuid met centrale parkeervoorziening'. Deze notitie is opgesteld in opdracht van de Universiteit Leiden door adviesbureau Spark op 7 februari 2018.

Alle parkeerders (bewoners en bezoekers) die niet beschikken over parkeergelegenheid op eigen terrein in het plangebied dienen te parkeren op centrale parkeervoorzieningen welke ingepast zullen worden in het te realiseren bedrijvenpark. Dit betekent dat optimaal dubbelgebruik mogelijk is van deze parkeervoorzieningen.

Deze parkeervoorzieningen zullen gedurende reguliere kantoortijden met name in gebruik zijn door werknemers en in mindere mate door bewoners en hun bezoekers. Buiten de reguliere kantoortijden zullen met name bewoners, hun bezoekers en bezoekers van de voorzieningen gebruik maken van de parkeervoorzieningen.

Randvoorwaardelijk voor het voorgestelde parkeerconcept is dat de verschillende groepen gebruikers in belangrijke mate een tegengestelde gebruikspiek laten zien, in de zin dat overdag de ene groep (bewoners) veelal geen gebruik maakt van de parkeervoorziening, terwijl de andere groep (medewerkers bedrijvenpark) hier overdag juist wel gebruik van maken en in de avond en nacht weer niet, wanneer bewoners en hun bezoek juist wel gebruik zullen maken van de parkeervoorziening. Dit gemeenschappelijk gebruik (dubbelgebruik) zorgt voor goede benutting, een dubbel nut van de investering en minder beslag op de openbare ruimte.

Belangrijke nuance is wel dat bij publieke voorzieningen minimaal 2% van de parkeerplaatsen worden uitgevoerd al parkeerplaats voor minder validen. Bij een centrale parkeervoorziening zou dit – ons inziens – moeten betekenen dat deze parkeerplaatsen bij voorkeur in de directe omgeving van de voorziening wordt gerealiseerd, waarbij gedacht moet worden aan een maximale loopafstand van 50 meter tot de voorziening. Wordt dit niet gerealiseerd dan zullen houders van een gehandicaptenparkeerkaart er voor kunnen kiezen om in een parkeerverbod te parkeren, wat toegestaan is voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart, maar wat uiteraard niet wenselijk is.

Loopafstanden

Op loopafstand van de centrale parkeervoorzieningen bevinden zich twee bestemmingen met een eigen parkeergarage, Corpus en het Hilton Garden Inn hotel. Deze parkeergarages kennen een betaald parkeren regime. Voorkomen moet worden dat de centrale parkeervoorzieningen concurrerend worden met de eigen parkeergarages van genoemde bestemmingen. Dit betekent dat er maatregelen genomen moeten worden in de zin van bereikbaarheid (denk aan de locatie van publiekstoegangen tot de centrale parkeervoorzieningen) en parkeertarieven. De loopafstand

is de hemelsbrede afstand van de (entree van een) bestemming tot de parkeerplaats. Volgens de CROW publicatie Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie zijn acceptabele loopafstanden:

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	100 meter
Winkelen	200 – 600 meter
Werken	200 – 600 meter
Ontspanning	100 meter
Gezondheidszorg	100 meter
Onderwijs	100 meter

Tabel 7 Acceptabele loopafstanden volgens CROW

Met acceptabel bedoelt het CROW: “De acceptatie van die loopafstand hangt af van de parkeerduur en van het motief van het bezoek aan het bestemmingsadres. De acceptatie van loopafstanden vertoont marges, evenals de kencijfers. Deze marges worden onder andere bepaald door de aantrekkelijkheid van de looproute, de parkeerordening en prijsstelling en de concurrentiekracht van de alternatieven.”

Het CROW geeft aan dat de loopafstanden marges kent, maar geeft geen onderverdeling naar bewoners/medewerkers en bezoekers. Voor diverse gemeenten in Nederland heeft Spark gewerkt aan parkeernormen nota's en wij hanteren hierbij acceptabele loopafstanden die meer aansluiten bij de specifieke locatie waar ze voor gaan gelden. Voor de parkeersituatie in Nieuw Rhijnegeest Zuid stellen wij de volgende acceptabele loopafstanden voor, rekening houdend met de voorgenomen opzet van de woningbouw en voorzieningen⁵:

Hoofdfunctie	Acceptabele loopafstand
Wonen	Tot 150 meter tot bestemming
Bezoekers bewoners (en 2 ^e /3 ^e auto)	Tot 250 meter tot bestemming
Werken	Tot 750 meter tot bestemming
Werken (ambulant)	Tot 250 meter tot bestemming
Kortparkerende bezoekers (overige functies)	Tot 150 meter tot bestemming
Langparkerende bezoekers (overige functies)	Tot 250 meter tot bestemming

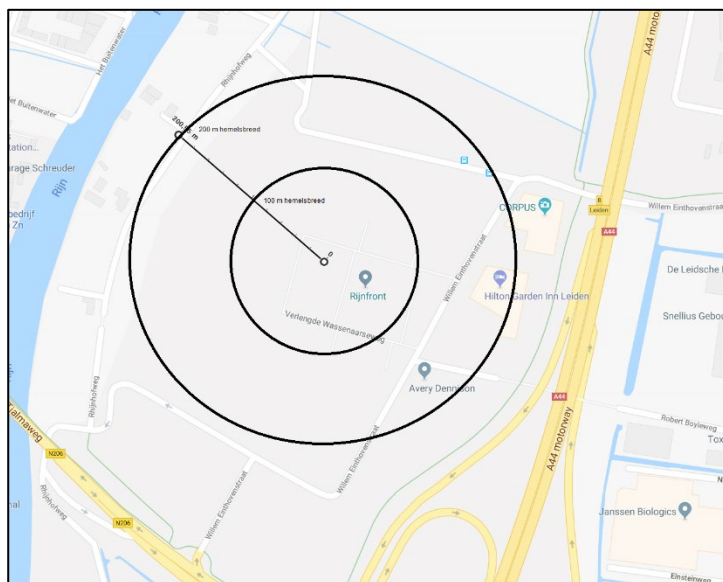
Tabel 8 Acceptabele loopafstanden volgens Spark

⁵ Aanvullende voorwaarden:

- Bij publieke voorzieningen moet minimaal 2% van de parkeerplaatsen worden uitgevoerd als parkeerplaats voor minder validen, waarbij naar boven wordt afgerond.
- Voor bezoekers moeten de parkeerplaatsen in principe openbaar toegankelijk zijn.

Nota bene: deze bijlage is tot stand gekomen voordat de universiteit beschikte over de concept Parkeernota 2020 van Oegstgeest. In deze concept Parkeernota zijn vrijwel identieke loopafstanden opgenomen als welke het CROW hanteert.

Onderstaand overzicht geeft een indicatie van de loopafstand (hemelsbreed) vanuit het centrum van het bedrijventpark op 100 meter en 200 meter. Zichtbaar is dat vrijwel de hele planontwikkeling binnen een straal van 200 meter van het centrum van het bedrijventpark is gesitueerd.



Figuur 4 Loopafstand 100 en 200 meter van centrum van bedrijventpark

De universiteit beoogt de ontwikkeling van mogelijk twee centrale parkeervoorzieningen die zodanig worden gesitueerd dat het hele plangebied van de universiteit binnen acceptabele loopafstanden van een van deze parkeervoorzieningen zal komen te liggen.

Uitwerking

Parkeren op de centrale parkeervoorziening betreft gereguleerd parkeren, met name om ook ongewenst parkeergedrag door bijvoorbeeld hotelgasten of bezoekers van Corpus tegen te gaan. Dit hoeft niet te betekenen dat bewoners, bezoekers of medewerkers van voorzieningen in het plangebied een standaard uurtarief moeten betalen, deze parkeerders kunnen namelijk geïdentificeerd worden, zodat andere tarieven mogelijk zijn. Denk hierbij aan abonnementen voor vaste gebruikers zoals de medewerkers of bewoners met een tweede of derde auto. Sociaal bezoek van bewoners kan via de bewoner voor een ander tarief parkeren, dit kan door bewoners uitrijkaartjes of kortingkaartjes te verstrekken, maar moderne parkeersystemen kennen kentekenherkenning, waardoor het ook mogelijk is dat bewoners hun bezoek in dit systeem online op hun 'account' laten parkeren door het kenteken van de bezoeker te registreren. Dit is enigszins vergelijkbaar met visiteregelingen die gemeenten vaak toepassen bij parkeerregulering in woonwijken. Overige bezoekers kunnen betalen bij een betaalautomaat en vervolgens uitrijden.



Voor bepaalde groepen, zoals kortparkeerders of bezoekers van de detailhandel kan ook een periode ingesteld worden van gratis parkeren, bijvoorbeeld het eerste uur gratis. Daarmee wordt onnodig veel administratieve handelingen voorkomen voor de ondernemers en bewoners. Doordat gebruik gemaakt wordt van kentekenherkenning kan misbruik van deze gratis periode worden voorkomen.

Aandachtspunten

- Als gewerkt wordt met een centrale parkeervoorziening voor alle bezoekers is het van groot belang dat parkeren op de openbare weg niet mogelijk is, met uitzondering van parkeerplaatsen voor minder validen en laad- en losplaatsen. Dit kan gerealiseerd worden door een parkeerverbod in te stellen, maar hierbij moet wel rekening gehouden worden met de beperking dat een parkeerverbod het parkeren in de groenstrook langs de weg niet tegengaat. Door de berm en trottoirbanden hoog te houden zou dit ongewenste parkeergedrag kunnen worden tegengegaan.
- Voor de beheerder/exploitant van de centrale parkeervoorziening dient het wel mogelijk te zijn om een aanvraag voor een abonnement of 'visiterегeling' te controleren. Dit betekent dat inzichtelijk moet zijn wie wel of niet voor deze regelingen in aanmerking komen. Geregeld moet ook worden dat bij mutaties in het woningenbestand de beheerder of exploitant hiervan op de hoogte wordt gesteld, zodat een abonnement of 'visiterегeling' kan worden stopgezet. Deze privacygevoelige informatie zal conform de Algemene Verordening Gegevensbescherming moeten worden behandeld.
- Bij de inrichting van de centrale parkeervoorziening dient rekening gehouden te worden met hoge bedrijfsvoertuigen. Deze voertuigen worden in toenemende mate ook gebruikt voor woon-werk verkeer, waardoor ook bewoners vaker een hoog voertuig moeten parkeren, wat in gebouwde parkeervoorzieningen vaak niet mogelijk is.

5.3 Bijlage 3: Notitie doelgroepen, loopafstanden en vorm van toegangsregeling



Universiteit
Leiden

Memo

Aan Gemeente Oegstgeest
Van AB
Datum 29 oktober 2019
Onderwerp Wijze van vergoeding parkeren per doelgroep

De universiteit wil de door de gemeente vereiste parkeernorm op eigen terrein realiseren: (minimaal) één parkeerplaats op eigen kavel en de rest in de centrale voorziening. In de openbare ruimte zal geen betaald parkeren worden ingevoerd.

Voor de te faciliteren doelgroepen (bedrijven, bewoners en medewerkers voorzieningen zoals horeca plus alle bezoekers ervan) zal er niet betaald worden per parkeeractie. De financiële vergoeding wordt geregeld via stallingsovereenkomsten (voor bedrijven en hun bezoekers evenals voor de voorzieningen) resp. VVE bijdragen (voor bewoners en hun bezoekers). Voor 2e auto's (de extra plaatsen conform de parkeernorm) wordt een extra, gereduceerde, tarief verrekend via de VVE bijdrage. Voor bezoekers van de woningen staat een contingent (strippenkaart) ter beschikking, deze kunnen digitaal worden aangemeld (kentekenherkenning).

De gemeentelijke parkeernorm voorziet niet in parkeerplaatsen voor bezoekers die geen relatie hebben met bedrijven/bewoners/voorzieningen. Deze zeer kleine restgroep kan alsnog gebruik maken van de centrale voorziening, waarbij het eerste uur gratis is, en daarna betaald.

In onderstaande overzicht zijn alle doelgroepen en de wijze van vergoeding weergegeven:

gebruiker	toelichting	locatie parkeerplaats	afstand	toegangsregeling	betaling
medewerkers bedrijven	contractuele afspraak bedrijf - UL over het aandeel op eigen terrein van het bedrijf en het aandeel in de centrale voorziening; totaal aantal conform norm	in centrale voorziening op eigen terrein	max. 200m n.v.t.	kentekenherkenning n.v.t.	via stallingsovereenkomst van bedrijf n.v.t.
bezoekers bedrijven	zie hierboven	zie hierboven	zie hierboven	online registratie met kentekenherkenning	zie hierboven
bewoners, 1e auto		op eigen terrein	directe omgeving woning	n.v.t.	n.v.t.
bewoners, 2e auto		in centrale voorziening	max 250m	kentekenherkenning	via VVE bijdrage
bezoekers bewoners		in centrale voorziening	max 250m	online registratie met kentekenherkenning	contingent via VVE bijdrage (strippenkaart); bijkopen door bewoner mogelijk
medewerkers haven		in centrale voorziening	max 250m	kentekenherkenning	stallingsovereenkomst
bezoekers haven	haven is voor bewoners, bezoekers haven zijn dus gelijk aan bezoekers bewoners	in centrale voorziening	max 250m	online registratie met kentekenherkenning	contingent via VVE bijdrage; bijkopen mogelijk
medewerkers voorzieningen		in centrale voorziening	max 250m	kentekenherkenning	stallingsovereenkomst
bezoekers voorzieningen (horeca etc)		in centrale voorziening	max 250m	uitrijkaartje	via stallingsovereenkomst van voorziening
derden: bezoekers niet gebonden aan bovenstaande groepen	hiervoor is geen parkeerplaats verplicht conform de norm	in centrale voorziening	n.v.t.	kaartje	per uur, 1e uur gratis (NB: 2 uur gratis leidt tot gratis parkeren voor Corpus e.d.)
onvoorzien	bezoek treft bewoner niet aan, bezoeker vindt geen plek in restaurant	in centrale voorziening	max 250m	kaartje	1e uur gratis

5.4 Bijlage 4: MODEL TEKST AKTE VAN LEVERING

INSTANDHOUDING EN VERBOD TOT AFZONDERLIJKE VERVREEMDING VAN PARKEERPLAATSEN

Ter nadere uitvoering van hetgeen partijen zijn overeengekomen, met name waar het betreft de bepalingen ten behoeve van de publiekrechtelijke rechtspersoon: [XXXX], ingeschreven in het handelsregister onder dossiernummer [XXXX], verplicht koper tot het volgende:

- Koper verplicht zich hierbij jegens [XXXX] om het bij deze akte aan koper geleverde appartementsrecht, rechtgevend op het uitsluitend gebruik van een parkeerplaats, nimmer anders te gebruiken of in te richten dan als parkeerplaats en als zodanig in stand te houden, als lid van de vereniging van eigenaars de betreffende parkeerplaats en het parkeerterrein waartoe deze parkeerplaats behoort mede in stand te houden, en geen medewerking aan enig besluit in de vereniging van eigenaars te verlenen tot een andersoortige inrichting of een andersoortig gebruik.
- Koper verplicht zich voorts het bij deze akte aan koper geleverde appartementsrecht, rechtgevend op het uitsluitend gebruik van een parkeerplaats nimmer afzonderlijk van (de ondergrond van) diens woning te vervreemden, alsmede om indien koper te eniger tijd (de ondergrond van) diens woning vervreemdt, tegelijkertijd tevens dit appartementsrecht aan dezelfde verkrijger te vervreemden. Onder vervreemding wordt in dit kader begrepen overdracht van de eigendom, economische eigendom, alsmede vestiging van de zakelijk gebruiks- of genotsrecht daarop.

De bedoelde parkeerplaatsen zijn bestemd voor de eigenaren casu quo gebruikers van de te realiseren woningen, zodat het gebruik casu quo de eigendom daarvan onlosmakelijk dient te zijn en blijven verbonden met het gebruik casu quo de eigendom van de woningen.

De koper is verplicht ingeval van vervreemding van het verkochte de hiervoor onder ... vermelde verplichtingen, alsmede de onderhavige verplichting (kettingbeding) uitdrukkelijk en duidelijk herkenbaar in de notariële akte van levering op te laten nemen, aan de verkrijger op te leggen en ten behoeve van [XXXX] aan te nemen.

Bij overtreding van een onder ... vermelde verplichting, verbeurt koper, dan wel diens rechtsoptvolger in de eigendom van het verkochte, een direct opeisbare boete aan [XXXX] ter grootte van [XXXX] (€ [XXXX]; prijspeil 20xx, indexatie conform indexcijfer [XXXX]), met de



bevoegdheid voor [XXXX] om daarnaast nakoming en/of de eventueel meer geleden schade te vorderen.

Bovengenoemde verplichtingen zullen, voor zover mogelijk, kwalitatieve verbintenissen zijn als bedoeld in artikel 6:252 BW die zullen overgaan op degenen die een bouwka­vel/woning zullen verkrijgen. Mede gebonden zullen zijn degenen die een recht tot gebruik van een bouwka­vel/woning zullen verkrijgen.

5.5 Bijlage 5: Voorbeeld anterieure overeenkomst '2e Addendum ontwikkelingsovereenkomst'

2^e Addendum Exploitatieovereenkomst Leiden Bio Science Park

9. PARKEREN

- 9.1 De Universiteit zal voor eigen rekening en risico's de parkeervoorzieningen (laten) realiseren conform het Masterplan, in stand (laten) houden en (laten) exploiteren. De Universiteit blijft verantwoordelijk en aanspreekbaar op de uitvoering van deze overeenkomst.
- 9.2 Voor het plangebied LBSP-Gorlaeus spreken partijen af dat:
- het totaal aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd kan worden voldoet aan het gemeentelijke parkeerbeleid en het maximale bouwprogramma volgens het bestemmingsplan;
 - bij een aanvraag omgevingsvergunning voor een bouwwerk, de aanvrager voorziet in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein dan wel als gehuurde parkeerplaatsen conform artikel 9.4;
 - de Universiteit dan wel de parkeerexploitant van een collectieve parkeervoorziening, mag voor meer parkeerplaatsen huurovereenkomsten afsluiten dan het aantal gerealiseerde parkeerplaatsen mits de huurders verzekerd zijn van voldoende aanbod. Derhalve kan het totaal aantal fysieke aantal gerealiseerde parkeerplaatsen lager zijn dan het totaal aantal volgens de parkeernormen;
 - bij een gefaseerde ontwikkeling van het plangebied de Universiteit verantwoordelijk is voor het tijdig uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen, opdat de uitbreiding gereed is op het moment dat de huurders deze nodig hebben.
- 9.3 Met inachtneming van artikel 29 van de Exploitatieovereenkomst ten aanzien van de publiekrechtelijke taken en bevoegdheden van de Gemeente zal de Gemeente bij het verlenen van omgevingsvergunningen voor de te realiseren bouwwerken op de door de Universiteit uit te geven gronden voorwaarden verbinden ten aanzien van het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd dan wel gehuurd wordt.

Paraaf Gemeente:



Paraaf Universiteit:



Pag.nr: 8

2^e Addendum Exploitatieovereenkomst Leiden Bio Science Park

- 9.4 De Universiteit dan wel haar rechtsopvolger(s) - onder bijzondere titel – draagt respectievelijk dragen er zorg voor dat bij de aanvraag om een omgevingsvergunning voor een bouwwerk er over voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein beschikt zal worden, dan wel dat de aanvrager beschikt over een rechtsgeldige huurovereenkomst voor het benodigde aantal parkeerplaatsen op het terrein dat bij die activiteit hoort (te weten het plangebied). De huurovereenkomst van parkeerplaatsen dient te voldoen aan de volgende voorwaarden:
- is geldig voor een huurperiode van ten minste tien jaar;
 - bevat een optie van verlenging van de overeenkomst;
 - bevat de verplichting dat ook de rechtsopvolgers van zowel huurder als verhuurder zijn gebonden aan de huurovereenkomst;
 - heeft betrekking op parkeerplaatsen die voldoen aan NEN-norm 2443 (of een equivalent hiervan) en daarmee voldoen aan de eisen voor openbare parkeergarages.
- Bij de aanvraag omgevingsvergunning dient tevens de verhuurder van parkeerplaatsen (Universiteit dan wel parkeerexploitant) voldoende aannemelijk te maken dat de parkeerplaatsen ook daadwerkelijk beschikbaar zijn op de ingangsdatum van de huurovereenkomst.
- 9.5 Bij gefaseerde bouw van een parkeergarage verplicht de Universiteit zich een omgevingsvergunning aan te vragen die anticipeert op de maximale omvang van de garages, opdat voorzien kan worden in de berekende behoefte voor het hele plangebied met het maximale bouwprogramma. De Universiteit is het toegestaan de garages gefaseerd, dus niet de maximale omvang in een keer, te realiseren. Bij de aanvraag omgevingsvergunning overlegt de Universiteit daartoe een berekening van de maximale parkeerbehoefte en het parkeeraanbod in het plangebied.
- 9.6 De Universiteit spant zich in om voor vervangende parkeervoorzieningen zorg te dragen voor de huurders van de huidige zogenaamde 'Motorhuisgarage' (Einsteinweg 4) voor zover die gevestigd zijn in het Leiden Bio Science Park.
- 9.7 De Universiteit zorgt voor een adequaat parkeerverwijssysteem in LBSP-Gorlaeus tussen de beschikbare parkeervoorzieningen. Er is sprake van een adequaat parkeerverwijssysteem indien de automobilist kan zien op welke locatie parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De Gemeente zal voor zover mogelijk haar medewerking verlenen bij het plaatsen van het parkeerverwijssysteem.
- 9.8 De Universiteit dan wel de parkeerexploitant namens de Universiteit zorgt voor een periodiek gebruikersoverleg met de afnemers van parkeerplaatsen.
- 9.9 In afwijking van de Exploitatieovereenkomst LBSP/ Leeuwenhoek (juni 2009) streven partijen niet langer naar het realiseren van een P+R voorziening in het Entreegebied.

Paraaf Gemeente:



Paraaf Universiteit:



Pag.nr: 9

5.6 Bijlage 6: Standaard Stallingsovereenkomst UL

Overeenkomst stalling - [naam partij]

De ondergetekenden:

Universiteit Leiden, een publiekrechtelijke rechtspersoon, gevestigd aan het Rapenburg 70 te Leiden, ingevolge artikel 9.10 van de wet op het Hoger Onderwijs en Wetenschappelijk Onderzoek te dezen vertegenwoordigd door de directeur van het Expertisecentrum Vastgoed van de Universiteit Leiden, de heer Drs. M.E.T. Leenders, hierna te noemen: "Exploitant"

en

[naam partij]

ingeschreven in het handelsregister bij de Kamer van Koophandel te [plaats] onder nummer: [...], rechtsgeldig vertegenwoordigd door [naam], hierna te noemen: "Erfpachter".

in aanmerking nemende dat,

1. De Exploitant (bloot)-eigenaar is van een perceel grond te [plaats], in deelgebied '[...]', kadastraal bekend als gemeente [...], sectie [...], nummer [...], en als zodanig rechthebbende op de zich op die grond bevindende parkeerplaatsen (al dan niet in gebouwde vorm), hierna te noemen 'parkeerplaatsen'.
2. Erfpachter gerechtigd is tot het recht van erfpacht van een gedeelte van een perceel grond, gelegen in deelgebied '[...]', kadastraal bekend als gemeente [...], sectie [...], nummer [...], met daarop (te realiseren) bedrijfsruimte, hierna te noemen 'bedrijfsgebouw'.
3. De exploitatie van de parkeerplaatsen mede geschiedt ten behoeve van het bedrijfsgebouw, zulks in de vorm van een kwalitatieve verplichting als bedoeld in artikel 252 boek 6 Burgerlijk Wetboek, zoals hierna in sub 4 omschreven.
4. In de notariële akte van uitgifte in erfpacht aan de Erfpachter voor de -bedrijfsruimte is onder meer bepaald dat de Exploitant en diens rechtsopvolger(s) verplicht is toe te staan, in de vorm van een kwalitatieve verplichting overeenkomstig artikel 252 van boek 6 van het Burgerlijk Wetboek, dat de Erfpachter op basis van een nader vast te stellen Overeenkomst Stalling, een nader te bepalen aantal parkeerplaatsen tegen een tegenprestatie in gebruik dient te nemen. In de nader vast te stellen Overeenkomst Stalling zullen onder meer het aantal parkeerplaatsen, de financiële vergoeding voor het gebruik en overige bepalingen worden vastgelegd.
5. Partijen de afspraken ter zake van de even genoemde Overeenkomst Stalling voor de parkeerplaatsen hebben uitgewerkt en vastgesteld in deze Overeenkomst Stalling.
6. De rechten en verplichtingen van partijen uit deze Overeenkomst Stalling zodanig verbonden zijn met de parkeerplaatsen en het bedrijfsgebouw dat bij overdracht van het

recht van erfpacht ter zake van het bedrijfsgebouw, de rechten en verplichtingen uit de Overeenkomst Stalling mee dienen over te gaan naar de verkrijger van het recht van erfpacht.

komen het volgende overeen:

Artikel 1. de parkeerfaciliteiten

- 1.1. Exploitant verhuurt aan Erfpachter [aantal] plaatsen op het maaiveld en/of in gebouwde parkeervoorzieningen middels abonnementen.
- 1.2. Erfpachter betaalt de in 3.1 genoemde huurprijs per parkeerplaats voor de parkeerplaatsen.
- 1.3. Exploitant garandeert dat Erfpachter in de toekomst het aantal onder 1.1 aangeduide gehuurde parkeerplaatsen conform artikel 1.1 in gebruik kan nemen.
- 1.4. Exploitant zal, voor zover dit mogelijk is binnen de reeds bestaande of voorziene bebouwing, zorgdragen voor de realisatie van, en Erfpachter kan overeenkomstig het bepaalde in deze overeenkomst afnemen van Exploitant, zoveel meer en minder parkeerplaatsen als op enig moment door de alsdan geldende parkeernormen worden voorgeschreven. Indien en voor zover er parkeerplaatsen zijn die niet ter beschikking gesteld zijn aan andere erfpachters in het gebied, of ter beschikking gehouden worden voor toekomstige erfpachters in het gebied, kunnen Exploitant en Erfpachter overeenkomen dat Exploitant, naast het aantal verplicht af te nemen parkeerplaatsen, meer parkeerplaatsen aan Erfpachter ter beschikking te stellen en dat Erfpachter deze meerdere parkeerplaatsen zal afnemen.
- 1.5. Op alle parkeerplaatsen welke door Exploitant ter beschikking worden gesteld aan Erfpachter en door Erfpachter zijn afgenomen zijn de bepalingen van deze overeenkomst van toepassing.
- 1.6. Exploitant zal nimmer enige verplichting hebben tot het realiseren van meer (al dan niet gebouwde) parkeervoorzieningen dan waartoe zij zelf zal besluiten.

Artikel 2. duur/verlenging/opzegging

- 2.1. De Overeenkomst Stalling gaat in op het moment van ingebruikname van het bedrijfsgebouw.
- 2.2. De Overeenkomst Stalling wordt gesloten voor onbepaalde tijd, ingaande op de datum zoals in artikel 2.1. is vermeld en eindigende op de datum waarop het voortdurend recht van erfpacht van het bedrijfsgebouw wordt beëindigd.

Artikel 3. betalingsverplichting/betaalperiode

- 3.1. De abonnementsprijs per parkeerplaats bedraagt:
 - tarief A: per parkeerplaats op het maaiveld € 566,24 exclusief BTW per jaar (prijsspeil 1 januari 2019), exclusief omzetbelasting;
 - tarief B: per parkeerplaats in een gebouwde voorziening € 1.396,67 exclusief BTW per jaar (prijsspeil 1 januari 2019), exclusief omzetbelasting.

De gemiddelde abonnementsprijs per parkeerplaats per jaar exclusief BTW (prijsspeil 1 januari 2019) wordt steeds per 1 januari van het lopende jaar bepaald op basis van onderstaande formule (hierna te noemen 'gemiddelde abonnementsprijs'):

$$\frac{((\text{aantal parkeerplaatsen op het maaiveld} \times \text{tarief A}) + (\text{aantal parkeerplaatsen in een gebouwde voorziening} \times \text{tarief B}))}{\text{het totaal aantal parkeerplaatsen per 1 januari van het lopende jaar.}}$$

In formule (gemiddelde abonnementsprijs):
$$\frac{(P_{\text{maaiveld}} \times \text{tarief A}) + P_{\text{gebouwd}} \times \text{tarief B}}{\text{totaal aantal parkeerplaatsen}}$$

De abonnementsprijs bedraagt per jaar exclusief BTW (prijspeil 1 januari 2019): het aantal parkeerplaatsen conform artikel 1. x de gemiddelde abonnementsprijs.
Het is Erfpachter bekend dat gebouwde parkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd bij toenemende bebouwing in de omgeving. De gemiddelde abonnementsprijs kan hierdoor toenemen.

- 3.2. De abonnementsprijs moet worden voldaan bij vooruitbetaling in gelijke driemaandelijke termijnen door storting of overschrijving op een nader te benoemen rekeningnummer van Exploitant, of door gebruik te maken van een door de Exploitant toegezonden factuur.

Artikel 4. algemene bepalingen

- 4.1. Van deze Overeenkomst Stalling maken deel uit de Algemene Bepalingen welke zijn gehecht aan deze Overeenkomst Stalling.
- 4.2. De sub 4.1 bedoelde Algemene Bepalingen zijn van toepassing behoudens voor zover daarvan in deze Overeenkomst Stalling uitdrukkelijk is afgeweken.
- 4.3. Deze Overeenkomst Stalling met bijbehorende Algemene Bepalingen wordt aangeduid als: "de Overeenkomst Stalling".

Artikel 5 bijzondere bepalingen

- 5.1. De Exploitant is verplicht, zolang het erfpachtrecht voor het bedrijfsgebouw voortduurt, op basis van de in deze Overeenkomst genoemde aantallen parkeerplaatsen ter beschikking te stellen en te houden ten behoeve van de houders/ gebruikers van de in artikel 1 bedoelde abonnementen.
De Erfpachter is verplicht, zolang het erfpachtrecht van het bedrijfsgebouw voortduurt, op basis van de in deze Overeenkomst genoemde aantallen, parkeer abonnementen voor parkeren af te nemen ten behoeve van parkeerplaatsen.
- 5.2. In afwijking van het bepaalde in artikel 4.4. van de Algemene Bepalingen van deze Overeenkomst Stalling is het de Erfpachter toegestaan de parkeer abonnementen geheel of gedeeltelijk in gebruik te geven aan huurders/gebruikers of bezoekers van het bedrijfsgebouw van Erfpachter (hierna te noemen: abonenthouders), mits met inachtneming van de in de Algemene Voorwaarden opgenomen gebruiksregels voor de parkeerplaatsen.

- 
- 5.3. Voorzover en voor zolang Erfpachter geen abonnementhouders als bedoeld sub 5.2 beschikbaar heeft, heeft Erfpachter het recht één of meer van de parkeerabonnementen aan derden ter beschikking te stellen, echter niet dan na voorafgaande kennisgeving aan de Exploitant en behoudens diens weigering op basis van redelijke argumenten.
- 5.4. Indien de Exploitant gebruik wenst te maken van een of meer van de niet bij abonnementhouders in gebruik zijnde parkeer abonnementen van de Erfpachter, zoals voorzien in artikel 5.3. deelt de Exploitant zulks schriftelijk aan de Erfpachter mede. Behoudens weigering op basis van redelijke argumenten, zal de Erfpachter de gevraagde parkeer abonnementen aan de Exploitant ter beschikking stellen. Het recht van gebruik van deze parkeer abonnementen eindigt zodra de Erfpachter deze aan een of meer huurders/gebruikers van het bedrijfsgebouw ter beschikking wil stellen. Over de periode van het gebruik van deze parkeer abonnementen door de Exploitant, is de Erfpachter geen abonnementsprijs verschuldigd aan de Exploitant. Zodra de periode van exploitatie door de Exploitant is beëindigd dient de Exploitant de parkeerabonnementen aan de Erfpachter ter beschikking te stellen.
- 5.5. Het gedeelte waar zich de parkeerplaatsen van de Erfpachter bevinden zal niet worden gecompartmenteerd of worden aangeduid of anderszins worden verbijzonderd.
- 5.6. Erfpachter, respectievelijk diens abonnementhouders en andere gebruikers van de parkeer abonnementen hebben toegang tot de parkeerplaatsen 7 dagen per week gedurende 24 uur.
- 5.7. In alle gevallen waarin noch de Overeenkomst Stalling noch van overheidswege gegeven regelingen of voorschriften iets bepalen, beslist Exploitant in overleg met de Erfpachter, met inachtneming van wat plaatselijk gebruikelijk is en de goede trouw met inachtneming van de redelijkheid en billijkheid.
- 5.8. De Erfpachter is bevoegd en verplicht om bij vervreemding van het erfpachtrecht ten behoeve van het bedrijfsgebouw, almede bij verlening van enig goederenrechtelijk gebruiks- of genotsrecht op het Bedrijfsgebouw alle rechten en verplichtingen jegens de Exploitant uit deze Overeenkomst Stalling op de voet van art. 6:159 BW over te dragen aan de verkrijger. De Erfpachter verbindt zich jegens de Exploitant en diens rechtsopvolger(s) om de hiervoor vermelde verplichting aan de rechtsopvolger in de erfpacht of beperkt gerechtigde op te leggen, die ten behoeve van de Exploitant aan te nemen en in verband daarmee, om het in dit art. 5.8 bepaalde in de akte tot levering of vestiging van het beperkt gebruiks- of genotsrecht woordelijk op te nemen.
- 5.9. De Exploitant verplicht zich jegens de Erfpachter en diens verkrijger(s) om mee te werken aan contractovername op de voet van art. 6:159 BW, in de gevallen omschreven in art. 5.8..
- 5.10. De Exploitant is bevoegd en verplicht om bij vervreemding van de (bloot) eigendom van het terrein en het recht op de parkeerplaatsen alle rechten en verplichtingen jegens de Erfpachter uit deze Overeenkomst Stalling op de voet van art. 6:159 BW over te dragen aan de verkrijger. De Exploitant verbindt zich jegens de Erfpachter en diens rechtsopvolger(s) om de hiervoor vermelde verplichting aan zijn rechtsopvolger(s) in de eigendom van de

parkeerplaatsen op te leggen, die ten behoeve van de Erfpachter aan te nemen en, in verband daarmee, om het in dit art. 5.10. bepaalde in de akte tot levering of vestiging van het beperkt gebruiks- of genotsrecht woordelijk op te nemen.

- 5.11. De Erfpachter verbindt zich jegens de Exploitant en diens verkrijger(s) om mee te werken aan contract overname op de voet van art. 6: 159 BW in de gevallen omschreven in art. 5.10..
- 5.12. Een overdracht van de rechten uit deze Overeenkomst Stalling is alleen geldig als ook de verplichtingen uit deze Overeenkomst Stalling worden overgedragen, zoals voorzien in voorgaande leden.

Aldus in tweevoud opgemaakt en ondertekend te [plaats],

d.d. [datum]

Drs. M.E.T. Leenders
Directeur Vastgoedbedrijf
Universiteit Leiden
Exploitant

[naam]
[naam partij]
Erfpachter

Algemene bepalingen

Artikel 1 domicilie

De Erfpachter kiest voor de tenuitvoerlegging van deze overeenkomst domicilie op zijn in de Overeenkomst Stalling vermeld adres.

Artikel 2 abonnementsprijs

- 2.1. De abonnementsprijs bestaat uit een vaste vergoeding per parkeerplaats, te vermeerderen met BTW. Het juiste aantal parkeerplaatsen en de daarmee samenhangende totaalprijs zal voor de ingangsdatum van de Overeenkomst Stalling definitief worden bepaald op basis van het overeen te komen aantal stallingplaatsen/parkeerplaatsen ten behoeve van het Bedrijfsgebouw.
- 2.2. De abonnementsprijs zal jaarlijks, voor de eerste maal op 1 januari van het jaar volgend op het jaar waarin de overeenkomst is aangegaan, en vervolgens op 1 januari van elk daaropvolgend jaar worden aangepast overeenkomstig de wijziging van het Consumentenprijsindexcijfer (CPI), reeks alle huishoudens (2015=100), door het Centraal Bureau voor de Statistiek op de meest recente tijdsbasis vastgesteld.
De nieuwe abonnementsprijs zal telkens worden verkregen door vermenigvuldiging van de in deze overeenkomst genoemde abonnementsprijs met een breuk, waarvan de teller gelijk is aan het bovengenoemde gemiddelde prijsindexcijfer van het kalenderjaar onmiddellijk voorafgaande aan de datum van de abonnementsprijsaanpassing en de noemer aan het gemiddeld prijsindexcijfer van het kalenderjaar voorafgaande aan het in de teller benoemde kalenderjaar. Het quotiënt van deze breuk wordt afgerond op 2 decimalen. Indien het C.B.S. ophoudt bedoeld indexcijfer te publiceren, zal een indexcijfer worden gehanteerd, dat naar het oordeel van de Directeur van het C.B.S. zoveel mogelijk vergelijkbaar is. De aldus berekende abonnementsprijs zal nooit lager zijn dan de prijs bij aanvang van de Overeenkomst Stalling.
- 2.3. De abonnementsprijs per jaar zal bij vooruitbetaling door Erfpachter zonder beroep op enige korting of verrekening worden voldaan in wettig Nederlands betaalmiddel aan Exploitant op de eerste van elk kalenderkwartaal, en wel steeds voor een kwart.
- 2.4. Na ommekomst van de eerste stallingperiode van 10 jaar en vervolgens na elke volgende periode van vijf jaar, heeft elke partij het recht te verlangen dat de alsdan geldende abonnementsprijs wordt aangepast aan de dan geldende "marktabonnementsprijs", waaronder wordt verstaan de abonnementsprijs van vergelijkbare parkeerplaatsen te plaatse, of, zo daarvan geen of in onvoldoende mate sprake is, van vergelijkbare parkeerplaatsen elders in Nederland. Indien één der partijen van deze bevoegdheid om herziening van de abonnementsprijs te verlangen gebruik wil maken, stelt deze de andere partij daarvan bij aangetekend schrijven met bericht van ontvangst in kennis uiterlijk twaalf maanden voor de datum waarop de herziene abonnementsprijs zal moeten ingaan.

Wanneer partijen binnen zes maanden na ontvangst van de kennisgeving als bovenbedoeld niet tot overeenstemming zijn gekomen, zal de in de eerste alinea van dit artikel bedoelde

abonnementsprijs bindend worden vastgesteld door drie deskundigen, waarvan elk der partijen één zal aanwijzen binnen een maand nadat een partij het verzoek daartoe van de andere partij zal hebben bereikt. De derde deskundige zal door beide deskundigen worden aangewezen binnen veertien dagen nadat zij schriftelijk hun aanwijzing hebben aanvaard.

Blijft één der partijen met de aanwijzing van een deskundige in gebreke of kunnen de beide aangewezen deskundigen niet tot overeenstemming over de aanwijzing van een derde komen, dan zal de meest gerede partij aan de voorzitter van de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Leiden de aanwijzing vragen in het eerste geval van twee makelaars en in het tweede geval één makelaar. De kosten der deskundigen zullen door beide partijen voor de helft worden gedragen. De deskundigen brengen hun rapport uit binnen twee maanden nadat de derde deskundige zijn/haar aanwijzing schriftelijk heeft aanvaard.

De herziene abonnementsprijs zal weer éénjaarlijks worden aangepast aan het verloop van de prijsindexcijfers naar analogie van het bepaalde in art. 2.2..

Na herziening van de abonnementsprijs zal de nieuwe abonnementsprijs nooit minder bedragen dan de prijs bij aanvang van de Overeenkomst Stalling.

Artikel 3 omzetbelasting

De terbeschikkingstelling van parkeerabonnementen is van rechtswege belast met omzetbelasting. Alle bedragen genoemd in deze Overeenkomst Stalling zijn exclusief omzetbelasting. Erfpachter is over de vergoeding voor uit de terbeschikkingstelling voortvloeiende diensten omzetbelasting verschuldigd. Dit geldt ook voor de abonnementsprijs.

Artikel 4 het gebruik

- 4.1. De parkeerplaatsen zijn uitsluitend bestemd voor het parkeren van personenvoertuigen. Ieder ander gebruik van de parkeerplaatsen is niet toegestaan.
- 4.2. Het is niet toegestaan in op of aan de parkeerplaatsen reclame uitingen aan te (laten) brengen, in welke vorm dan ook, behoudens aanduidingen die direct betrekking hebben op het parkeren als zodanig door of vanwege de Erfpachter.
- 4.3. Het is niet toegestaan de parkeerplaatsen te vervuilen door vuilnis of afval of graffiti te (laten) deponeren, achter te laten of aan te brengen, of door vloeistoffen waaronder met name olie, te laten wegvloeien. Het is verboden op de parkeerplaatsen te roken, vuur te ontsteken of een open vuur aan te leggen.
- 4.4. Het is de Erfpachter behoudens uitdrukkelijke toestemming van de Exploitant, niet toegestaan de parkeerabonnementen geheel of gedeeltelijk in gebruik af te staan aan derden.
- 4.5. Bij het gebruik van parkeerplaatsen, de overige ruimten en de voorzieningen in de parkeerplaatsen dient men zich te houden aan de aanwijzingen, gegeven door of vanwege de Exploitant. De op de openbare weg geldende verkeerstekens of borden, genoemd in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (R.V.V.), dienen, voor zover in of aan de



Parkeerplaatsen aangebracht, in acht te worden genomen, evenals de op de openbare weg geldende (verkeers)regels.

- 4.6. Het is niet toegestaan op de parkeerplaatsen werkzaamheden te verrichten, goederen op te slaan of anderszins te handelen of datgene na te laten, waardoor gevaar, schade of milieuverontreiniging te duchten is. Gedragingen, zoals onnodig hard optrekken, remmen of onnodig claxonneren die omwonenden en/ of gebruikers van naburige panden of gronden hinder of overlast kunnen bezorgen zijn niet toegestaan.
- 4.7. Alle schade aan de parkeerplaatsen of het complex waarvan het de parkeerplaatsen deel uitmaken, ontstaan door toerekenbare opzet, schuld, nalatigheid of onoordeelkundig gebruik van Erfpachter of met zijn goedvinden aanwezige abonneementhouders of derden, komt voor rekening van de Erfpachter, onverminderd diens regres op derden.
- 4.8. Erfpachter vrijwaart de Exploitant voor alle aanspraken van derden ter zake van hinder of schade genoemd in art. 4.6 en 4.7 hierboven.
- 4.9. Erfpachter zal, noch voor het tijdelijke gemis van de geboden parkeerfaciliteiten, noch in elk geval van reeds geleden of nog te lijden schade, schadeloosstelling kunnen vorderen, tenzij de vordering voortspruit uit schuld aan de zijde van de Exploitant. Exploitant dient bij het uitvoeren van werkzaamheden rekening te houden met de belangen van Erfpachter en abonneementhouders, indien als gevolg van werkzaamheden in het kader van onderhoud of schadeherstel de parkeerplaatsen tijdelijk niet gebruikt kunnen worden zal Exploitant zorgdragen voor alternatieve parkeerplaatsen zoveel mogelijk in de nabijheid van de parkeerplaatsen.
- 4.10. Het is verboden om stoffen op of in de bodem en/ of het grondwater (te doen) brengen die een gevaar op kunnen leveren dan wel schadelijk zijn voor de volksgezondheid en/ of milieu alsmede al die handelingen te verrichten waardoor de bodem en/ of het grondwater kunnen worden verontreinigd of aangetast.
- 4.11. De Exploitant is niet aansprakelijk voor de gevolgen van zichtbare of onzichtbare gebreken aan de parkeerplaatsen en Erfpachter vrijwaart de Exploitant van vorderingen van diens abonneementhouders ter zake van geleden schade ten gevolge van gebreken tenzij er sprake is van gebreken die veroorzaakt zijn door toerekenbare tekortkoming aan de zijde van de Exploitant.
- 4.12. De Exploitant aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor diefstal, verlies, beschadiging of welke schade dan ook in de meest ruime zin des woord aan de geparkeerde voertuigen en/ of inhoud daarvan. De Erfpachter is aansprakelijk voor elke vorm van schade, welke door of vanwege zijn abonneementhouders of met zijn toestemming aanwezige derden wordt aangebracht aan de parkeerfaciliteiten, waaronder begrepen de aanwezige installaties, onverminderd Erfpachters regres op derden.

Artikel 5 wijziging overeenkomst:

