

Governance

Mobiliteitsconcept Merwede

Onderliggende notitie 3, behorend bij het eindrapport 'mobiliteitsconcept voor Merwede'

Auteur
Hannah Kandel
Robert Boshouwers
Jos de Vries
Damo Holt
Martin van der Does de Bye

Datum
06.03.18

Status
Definitief

Klant
Gemeente Utrecht




Inhoudsopgave

1	Deze notitie gaat over governance: hoe het mobiliteitsconcept te organiseren	3
2	Afspraken tussen ontwikkelaars en gemeente worden vastgelegd in een overeenkomst	5
3	De gebiedsorganisatie is na oplevering van het vastgoed verantwoordelijk voor het mobiliteitsconcept	6
4	De serviceprovider zorgt voor een integraal pakket van vervoersdiensten	10
5	Parkeerplaatsen in Merwede worden via een service-overeenkomst beheerd	11

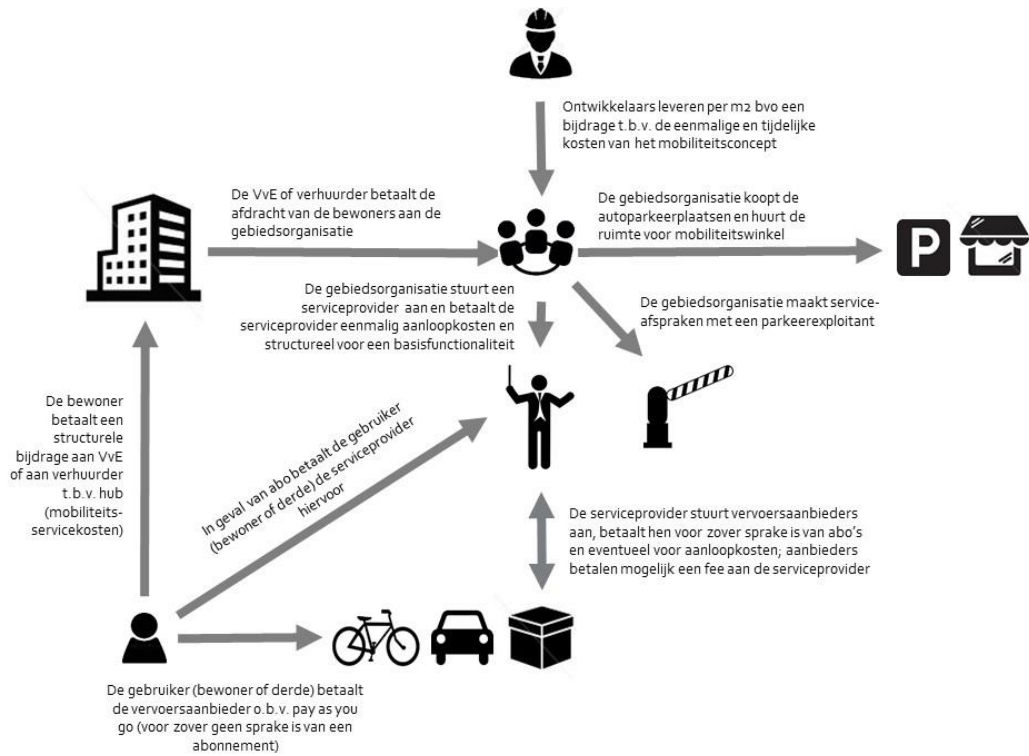
1 Deze notitie gaat over governance: hoe het mobiliteitsconcept te organiseren

Onder governance verstaan we in deze notitie hoe het mobiliteitsconcept georganiseerd kan worden. Die vraag speelt zowel op het niveau van het eigenarencollectief / de gemeente, als op de niveaus van gebiedsorganisatie, serviceprovider en vervoersaanbieders. In dit boekje wordt voor ieder van die niveaus een voorstel gedaan voor de inrichting van de governance. Tabel 1 geeft een overzicht van de taken van de verschillende partijen; figuur 1 toont de wijze waarop de partijen zich financieel tot elkaar verhouden. Zie de notitie 'bekostiging en financiering' voor een nadere toelichting op de geldstromen.

Partij	Taak
 Projectontwikkelaars (incl. gemeente vanuit privaatrechtelijke rol)	<ul style="list-style-type: none"> Realiseren fysieke elementen mobiliteitsconcept (parkeerplaatsen, ruimte voor mobiliteitswinkel) en bovenwijkse voorzieningen (fietsparkeerplekken in openbare ruimte, fietsbruggen, etc.) die relevant zijn voor slagen mobiliteitsconcept Fysieke elementen mobiliteitsconcept verkopen Bijdragen aan totstandkoming aantrekkelijk gebied
 Gemeente (publiekrechtelijke rol)	<ul style="list-style-type: none"> Tijdig implementeren flankerend beleid (betaald parkeren in omgeving, fietsbeleid, P+R's etc.) Met andere overheden afstemmen over o.a. HOV (U10, RWS, Provincie) Bijdragen aan totstandkoming aantrekkelijk gebied Investerings in infra zoals genoemd in de notitie 'verkeersgeneratie en flankerend beleid'
 Provincie	<ul style="list-style-type: none"> Investerings in infra zoals genoemd in de notitie 'verkeersgeneratie en flankerend beleid', in het bijzonder het realiseren van HOV op de Europalaan (in eerste aanleg in de vorm van bus, uiteindelijk wellicht ook in de vorm van tram)
 Vastgoedeigenaren (beleggers, corporaties, VvE's)	<ul style="list-style-type: none"> Vertegenwoordigen belangen vastgoedeigenaren
 Gebiedsorganisatie	<ul style="list-style-type: none"> Bewaken, beheren en (laten) door ontwikkelen mobiliteitsconcept (evt. uit te breiden met andere concepten, bijv. afval, energie en groen) Eigenaar of huurder parkeerplaatsen, huurder van ruimte voor mobiliteitswinkel Bevat een mobiliteitsregisseur die verantwoordelijk is voor <ul style="list-style-type: none"> Monitoren voortgang en gebruik mobiliteitsconcept en bijsturen waar nodig Regisseren serviceprovider (contractmanagement, etc.) Coördineren samenwerking tussen verschillende partijen (eigenaren, ontwikkelaars, gemeente) voor mobiliteitsconcept-gerelateerde zaken Bevat een mobiliteitsconciërge die verantwoordelijk is voor <ul style="list-style-type: none"> Voertuigen ontheffing verlenen voor toegang tot gebied
 Serviceprovider	<ul style="list-style-type: none"> Vervoersaanbieders werven en coördineren / aansturen Abonnementen aanbieden en abonnementsgelden innen Beheren IT-platform (identifier manager, payment provider, platform provider) Bemensen van mobiliteitswinkel; klantenservice met eerste (fysieke) aanspreekpunt voor gebruikers en uitgeven specials (bijv. speciale voertuigen, grote pakketten) Toezien op de doorontwikkeling van vervoersdiensten

 <p>Vervoersaanbieders</p>	<ul style="list-style-type: none"> Vervoersdiensten aanbieden
 <p>Gebruiker</p>	<ul style="list-style-type: none"> Vervoersdiensten gebruiken
 <p>Parkeerexploitant</p>	<ul style="list-style-type: none"> Toelaten voertuigen tot parkeergarages (reserveringssysteem, kentekenherkenning)

Tabel 1 Partijen en taken



Figuur 1 Geldstromen tussen partijen

2 Afspraken tussen ontwikkelaars en gemeente worden vastgelegd in een overeenkomst

Gemeente (in publiekrechtelijke zin) en ontwikkelaars (waaronder gemeente in privaatrechtelijke zin) leggen hun afspraken t.a.v. wat er gerealiseerd moet worden en op wie welk deel van de kosten verhaald moeten worden vast in een overeenkomst, waarschijnlijk een anterieure overeenkomst. De overeenkomst gaat in op allerlei zaken rondom de gebieds- en vastgoedontwikkeling, zoals bijvoorbeeld het te realiseren vastgoed en de inrichting van de buitenruimte. De overeenkomst bevat ook een mobiliteitsparagraaf met daarin o.a.

- Het doel van het mobiliteitsconcept, te weten het omlaag brengen van de verkeersgeneratie ten opzichte van de referentiesituatie.
- De parkeernorm die uitgangspunt is voor het mobiliteitsconcept.
- De eisen aan de feitelijke realisatie van de fysieke aspecten van het mobiliteitsconcept (zie de notitie 'conceptontwikkeling').
- De bekostiging van het mobiliteitsconcept (zie de notitie 'bekostiging en financiering').
- Het flankerend beleid dat door de gemeente gerealiseerd zal worden ten behoeve van het mobiliteitsconcept (zie notitie 'verkeersgeneratie en flankerend beleid').
- De wijze waarop de ontwikkeling van het mobiliteitsconcept gemonitord en bijgestuurd kan worden, inclusief terugvalopties voor het geval gebruik of effectiviteit van het concept tegenvalt.
- De verplichting tot het oprichten van een gebiedsorganisatie.
- De verplichting om in de verkoopakte van het vastgoed op te nemen dat de koper van het vastgoed, en diens eventuele opvolgers, verplicht is maandelijks een vastgestelde financiële bijdrage te leveren aan de gebiedsorganisatie ten behoeve van de bekostiging van het mobiliteitsconcept.
- Een kettingbeding op de afspraken in de mobiliteitsparagraaf van de overeenkomst, zodat doorverkoop van posities geen risico vormt voor de realisatie van het mobiliteitsconcept.

3 De gebiedsorganisatie is na oplevering van het vastgoed verantwoordelijk voor het mobiliteitsconcept

Door betrokken partijen is aangegeven dat er voor Merwede mogelijk een gebiedsorganisatie opgericht wordt die verantwoordelijk is voor verschillende aspecten van het gebied, bijvoorbeeld energie, afval en / of groenbeheer. Wij nemen als uitgangspunt dat ook de organisatie van het mobiliteitsconcept bij deze gebiedsorganisatie ondergebracht wordt. Immers, ook het mobiliteitsconcept dient een gemeenschappelijk belang.

De inrichting van de gebiedsorganisatie hangt sterk samen met de scope van deze organisatie en valt daarom goeddeels buiten deze opdracht. Wel schetsen wij hierna een aantal opties voor de inrichting van de gebiedsorganisatie, ingestoken vanuit het mobiliteitsconcept. Vanuit andere onderdelen van de gebiedsorganisatie – bijvoorbeeld energie, afval en / of groenbeheer – kunnen andere opties wenselijk zijn.

3.1 De gebiedsorganisatie borgt zowel publieke als private belangen en kent daarom een gemengde samenstelling

De gebiedsorganisatie is eigenaar en / of huurder van het vastgoed van het mobiliteitsconcept (van de parkeerplaatsen en de ruimte voor mobiliteitswinkels), is verantwoordelijk voor het bewaken en beheren van het mobiliteitsconcept en de doorontwikkeling daarvan en voert de rollen van mobiliteitsregisseur en -conciërge in. De gebiedsorganisatie dient hiermee:

1. het belang van de ontwikkelaars. Zonder mobiliteitsconcept (en bijbehorend aangepaste parkeernorm) genereert Merwede meer verkeer dan toegestaan en worden ontwikkelaars mogelijk beperkt in het aantal te bouwen woningen. Daarnaast: als het mobiliteitsconcept niet van voldoende hoge kwaliteit is, vormt dat een risico voor de verkoopbaarheid van het vastgoed.
2. het belang van de vastgoedeigenaren. De aanwezigheid van een succesvol mobiliteitsconcept is van belang voor de waarde van hun investering.
3. het belang van de bewoners van en bedrijven in Merwede. De aanwezigheid van een succesvol mobiliteitsconcept is van belang voor hun woongenot (autoluwe zone, minder blik op straat) en bereikbaarheid.
4. het belang van de gemeente (in zijn publiekrechtelijke rol). Als het mobiliteitsconcept niet goed van de grond komt, verhoogt dat de druk op het wegennet en de leefbaarheid.

De private belangen van ontwikkelaars, vastgoedeigenaren en bewoners en bedrijven worden als volgt geborgd:

1. de vastgoedeigenaren krijgen zitting in de gebiedsorganisatie vanaf het moment dat zij het vastgoed in eigendom krijgen.
2. de ontwikkelaars ondertekenen bij de start van de ontwikkeling een overeenkomst (zie hoofdstuk 2). Die overeenkomst borgt de oprichting van een gebiedsorganisatie en de (kwaliteits)eisen die aan die organisatie gesteld worden. In de beginfase kunnen de ontwikkelaars eventueel zitting krijgen in de gebiedsorganisatie.
3. de bewoners en bedrijven krijgen via de vastgoedeigenaren een indirecte stem in de gebiedsorganisatie (zie ook paragraaf 3.4).

De gemeentelijke (publiekrechtelijke) belangen zijn ook op andere manieren af te dwingen dan zittingname in de gebiedsorganisatie, bijvoorbeeld via prestatie-afspraken. Wij stellen echter voor de gemeente vanuit zijn publiekrechtelijke rol ook zitting te geven in de gebiedsorganisatie omdat:

1. het mobiliteitsconcept van Merwede de eerste in zijn soort en omvang is en de gemeente gebaat is bij succesvolle uitrol en opschaling van het concept;
2. we te maken hebben met razendsnelle en deels onvoorziene ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit waarbij gelden nodig zijn om aanloopverliezen van vervoersaanbieders te dekken; en
3. de gebiedsorganisatie ook gebruikt kan worden om Merwede-brede concepten op het gebied van bijvoorbeeld energie, afval en groen te borgen en het gemeentelijk belang daarbij ook aanzienlijk is.

Wij voorzien dus een publiek / private samenstelling van de gebiedsorganisatie waarin vastgoedeigenaren en gemeente (vanuit publiekrechtelijk rol) zitting hebben. Het is denkbaar dat de samenstelling uiteindelijk, als het mobiliteitsconcept volledig volgroeid en succesvol is en de continuïteit is geborgd, 'verkleurt' naar een private organisatie (i.e. zonder betrokkenheid van de gemeente vanuit zijn publiekrechtelijke rol). Dar is voorlopig echter niet aan de orde.

3.2 De gebiedsorganisatie groeit langzaam toe naar zijn uiteindelijke samenstelling en omvang

In de eindsituatie bestaat de gebiedsorganisatie dus uit vastgoedeigenaren en gemeente (die laatste vanuit zijn publiekrechtelijk rol). Vraag is hoe de samenstelling van de gebiedsorganisatie is gedurende de ontwikkeling van Merwede. Daarbij valt onderscheid te maken naar (i) de aanloop naar oplevering van het eerste vastgoed, en (ii) de 'tussensituatie' waarin een deel van het vastgoed al is opgeleverd en een deel niet.

Bij aanvang van de ontwikkeling zijn er nog geen vastgoedeigenaren (in de zin van beleggers, woningcorporaties en VvE's); het vastgoed moet dan immers nog gebouwd worden. Om te borgen dat bewoners vanaf het moment dat zij in hun woning trekken gebruik kunnen maken van het mobiliteitsconcept, moet er al voor oplevering van het vastgoed een gebiedsorganisatie zijn die de ontwikkeling van het mobiliteitsconcept regelt. Voorstel is dat gemeente (vanuit publiekrechtelijke rol) en ontwikkelaars deze verantwoordelijkheid gezamenlijk op zich nemen. Daarvoor zijn twee mogelijkheden denkbaar:

1. Gemeente (vanuit publiekrechtelijke rol) en ontwikkelaars richten al tijdens de ontwikkeling van de eerste fase een gebiedsorganisatie op. In die vroege versie van de gebiedsorganisatie hebben de ontwikkelaars zitting in plaats van de vastgoedeigenaren. Ontwikkelaars moeten dan bij verkoop van het vastgoed hun zetel in de gebiedsorganisatie overdragen aan de vastgoedeigenaren. De gebiedsorganisatie 'verkleurt' dan dus in de loop daar jaren van ontwikkelaars naar vastgoedeigenaren.
2. Gemeente (vanuit publiekrechtelijke rol) en ontwikkelaars voeren in deze aanloopfase de taken van de gebiedsorganisatie uit *zonder* daadwerkelijk al een gebiedsorganisatie op te richten. Hiervoor kan in de eerder genoemde overeenkomst een grondslag worden opgenomen. De gebiedsorganisatie wordt pas formeel opgericht zodra het eerste vastgoed verkocht is.

Het vastgoed wordt over een looptijd van 10 jaar opgeleverd. Gedurende die tijd neemt de scope en daarmee de omvang van de gebiedsorganisatie steeds verder toe. Dit vergt dat eigenaren van nieuw opgeleverd vastgoed eenvoudig toe moeten kunnen treden tot de gebiedsorganisatie.

3.3 De structurele kosten van de gebiedsorganisatie en serviceprovider wordt gedekt via jaarlijkse afdracht vastgoedeigenaren; de aanloopkosten worden gedekt uit het gebiedsfonds

De bekostiging van de structurele kosten van de gebiedsorganisatie (uren van de gebiedsorganisatie zelf, maar ook de kosten die de serviceprovider maakt, bijvoorbeeld aan bemensing van de mobiliteitswinkel) geschiedt via een maandelijks bijdrage vanuit de vastgoedeigenaren. Deze

maandelijkse bijdrage is verplicht voor iedere vastgoedeigenaar, voorkomt freeridersgedrag en stelt de continuïteit van het mobiliteitsconcept veilig.

De aanloopkosten van de gebiedsorganisatie, serviceprovider en mobiliteitsvervoersaanbieders worden gedekt uit het door de ontwikkelaars gevulde gebiedsfonds. Het gaat dan onder meer om het kunnen bieden van een zekere overkwaliteit. Bijvoorbeeld meer deelauto's dan uitkunnen, een volledig bemenste mobiliteitswinkel of een hoogwaardig IT-systeem. Zie ook de notitie 'bekostiging en financiering' voor een nadere toelichting op de verschillende kosten en wijze van dekking.

De gemeente levert vanuit haar publiekrechtelijke rol in principe geen structurele financiële bijdrage aan de bekostiging van de gebiedsorganisatie. Wel kan de gemeente een rol spelen bij de voorfinanciering van de bijdrage vanuit het gebiedsfonds. De notitie over bekostiging en financiering gaat hier verder op in.

3.4 De gebruikers hebben geen directe stem in de gebiedsorganisatie; de serviceprovider wordt wel geprikkeld hen optimaal te bedienen

Uiteindelijk is de gebiedsorganisatie er vooral om de gebruikers (primair bewoners en bedrijven, secundair derden) van Merwede te bedienen. De vastgoedeigenaren die in de gebiedsorganisatie zitten, zitten daar dan ook namens de bewoners en bedrijven in het gebied. De bewoners en bedrijven zijn naar alle waarschijnlijkheid ook degenen die uiteindelijk betalen voor de gebiedsorganisatie. Immers, de inbreng van de VvE's in de gebiedsorganisatie wordt direct betaald door de eigenaren die zich in de VvE verenigd hebben. En de inbreng van de beleggers en woningcorporaties wordt waarschijnlijk doorberekend aan hun huurders.

De belangen van de gebruikers worden daarnaast geborgd via afspraken met de serviceprovider. Het contract tussen gebiedsorganisatie en serviceprovider bevat een prikkel om optimaal aan te sluiten bij de behoefte van de gebruikers. Een gebruikersplatform kan de afstemming van de dienstverlening op de behoeften vergemakkelijken. In het gebruikersplatform is ook expliciet aandacht voor derden, bijvoorbeeld bezoekers van Merwede of mensen die in de directe nabijheid van Merwede wonen en ook gebruik maken van het mobiliteitsconcept.

3.5 De gebiedsorganisatie is een aparte entiteit

De gebiedsorganisatie kan de vorm hebben van een overeenkomst tussen de publieke en private partijen die hierin zitting hebben, of een aparte entiteit zijn. Omdat de gebiedsorganisatie gelden moet innen, fysieke elementen van het mobiliteitsconcept in bezit heeft en contracten zal aangaan met private partijen, ligt een aparte entiteit het meest voor de hand.

3.6 De gebiedsorganisatie is een lerende organisatie

De gebiedsorganisatie is een lerende organisatie; ongetwijfeld loopt de organisatie (met name in fase 1) tegen zaken aan die nog nader uitgewerkt moeten worden en / of waarvan de aanpak aangepast moet worden. Voor dit soort aanpassingen moet ruimte zijn, zodat de gebiedsorganisatie zijn rol steeds beter kan vervullen.

3.7 De gebiedsorganisatie kan haar taken zelf uitvoeren of daar een derde partij voor inhuren

De partijen die zitting hebben in de gebiedsorganisatie hebben een stem in de koers die de organisatie vaart. Voor het daadwerkelijk uitvoeren van de taken van de gebiedsorganisatie (bewaken en beheren van het mobiliteitsconcept, zorgen dat de taken van regisseur en conciërge worden uitgevoerd) zijn twee smaken mogelijk. Ofwel de partijen in de gebiedsorganisatie voeren deze taken zelf uit, ofwel de taken van de gebiedsorganisatie worden uitbesteed, bijvoorbeeld aan een zzp'er of andere organisatie. De keuze voor één van deze opties is sterk afhankelijk van de in de gebiedsorganisatie aanwezige kennis en expertise en de bereidheid van de partijen rollen al dan niet zelf te vervullen.

3.8 De mobiliteitsregisseur zet 1,5 jaar voor realisatie eerste woning al zaken in de markt

Zoals gesteld moet in de gebiedsorganisatie ook de rol van mobiliteitsregisseur ingevuld worden. Deze mobiliteitsregisseur moet 1,5 jaar voor de realisatie van de eerste woning de service-overeenkomst van de parkeervoorziening en de rol van serviceprovider/vervoersdiensten in de markt gezet te hebben. De periode van 1,5 jaar is grofweg opgedeeld in 6 maanden opstellen aanbestedingsstukken, 9 maanden aanbesteden en gunnen en 3 maanden voorbereidingstijd van de serviceprovider.

3.9 Het concept van de gebiedsorganisatie is herhaalbaar maar niet opschaalbaar

Het concept achter de gebiedsorganisatie kan ook in andere gebieden toegepast worden. Omdat de samenstelling van de gebiedsorganisatie gebiedsspecifiek is, moet daarvoor dan wel een nieuwe gebiedsorganisatie in het leven geroepen worden. De gebiedsorganisatie van Merwede zal dus niet elders de mobiliteit gaan regelen. Overigens zijn de vervoersdiensten die onderdeel uitmaken van het mobiliteitsconcept wel opschaalbaar; de deelfiets die in Merwede aangeboden wordt, kan in de toekomst wellicht ook in bijvoorbeeld de binnenstad aangeboden worden.

4 De serviceprovider zorgt voor een integraal pakket van vervoersdiensten

De mobiliteitsregisseur uit de gebiedsorganisatie selecteert één of meerdere serviceproviders die integraal verantwoordelijk zijn voor vervoersdiensten in het mobiliteitsconcept (van IT platform tot deelfietsen/deelauto's etc.). De serviceprovider moet vrij zijn de onderliggende diensten (bijvoorbeeld deelauto, deelfiets) in eigen beheer aan te bieden of daarvoor contracten te sluiten met onderliggende vervoersaanbieders. Afhankelijk van of er publiek geld gemoeid is met de vervoersdienstverlening, is de selectie van serviceproviders gebonden aan aanbestedingsregels.

De variant met één serviceprovider (voor een (deel)gebied voor meerdere project-ontwikkelaars / vastgoedeigenaren) impliceert het alleenrecht om in dat (deel)gebied binnen de Merwede te opereren (bijvoorbeeld een contract voor drie jaar met mogelijke verlenging van maximaal twee keer één jaar). Dat is makkelijker aan te sturen en overzichtelijk voor de gebruiker. Om de kwaliteit ondanks het gebrek aan concurrentie op de markt te borgen, moet er aan de voorkant wel streng geselecteerd worden en moet de serviceprovider gedurende de looptijd van het alleenrecht aan diverse eisen voldoen (bijvoorbeeld het door ontwikkelen van de dienstverlening).

De variant met meerdere serviceproviders (bijvoorbeeld per projectontwikkelaar of vastgoedeigenaar in hetzelfde (deel)gebied) levert waarschijnlijk meer druk op om maatwerk voor specifieke groepen gebruikers te leveren maar ook concurrentie in het gebied. Het maakt het risico op een 'vendor lock-in' (een afhankelijkheid van een serviceprovider, omdat men niet in staat is om van provider te veranderen zonder substantiële omschakelingskosten of ongemak) kleiner. Meerdere serviceproviders sluit ook aan bij de toekomstige ontwikkeling rond Mobility as a Service (MaaS) tot een open systeem. Keerzijde is dat de mobiliteitsregisseur meerdere contracten met serviceproviders moet managen.

In beide gevallen zal voor de serviceprovider(s) een voorziening getroffen moeten om eventuele aanloopkosten af te dekken (voor het aanbieden van voorzieningen die in het begin onvoldoende gebruik kennen). Met het oog op de snelle ontwikkelingen in de mobiliteitswereld is het van belang dat de afspraken met de serviceproviders en vervoersaanbieders flexibel zijn. Als zich bijvoorbeeld een stadsbreed netwerk van deelfietsen of -auto's ontwikkelt, zou het onwenselijk zijn dat uitrol van dat netwerk in Merwede voor langere tijd niet mogelijk is vanwege bestaande afspraken met providers.

Bij deze marktordeningsvraag moeten ook de verschillende bouwperiodes in acht worden genomen. Cruciaal voor de eerste fase is dat er daadwerkelijk bewoners en andere gebruikers naar het gebied komen. Eerder hebben we geconcludeerd dat hiervoor een kwaliteitsstatement gemaakt moet worden. Dit kwaliteitsstatement is beter in de hand te houden met de variant met één serviceprovider voor een afgebakende periode en een afgebakend gebied. Na die periode en/of bij de volgende bouwfase liggen de mogelijkheden weer open waardoor op termijn toch een situatie kan ontstaan met meerdere serviceproviders binnen Merwede. Op deze wijze kan ook geanticipeerd worden om de ontwikkeling rond bijvoorbeeld deelauto's, parkeren op afstand en landelijke ontwikkeling van MaaS-diensten.

5 Parkeerplaatsen in Merwede worden via een service-overeenkomst beheerd

De gebiedsorganisatie is eigenaar of huurder van alle parkeerplaatsen in Merwede, zowel voor deelauto's als voor privé-auto's.¹ De gebiedsorganisatie sluit vervolgens een service-overeenkomst met een partij ten behoeve van het verhuren van de parkeerplaatsen. Daarbij worden afspraken gemaakt over toewijzing van parkeerplaatsen, aantallen parkeerplaatsen voor deelauto's en de toe- of eventuele afname daarvan door de jaren heen. Zie ook de notitie 'conceptontwikkeling' voor meer informatie over het parkeerproduct.

Voor parkeren op afstand wordt een speciaal fonds opgericht. Deze parkeerplaatsen zijn niet in eigendom van de gebiedsorganisatie. Zie de notitie 'bekostiging en financiering' voor een nadere toelichting op bekostiging en beheer van parkeren op afstand.

¹ De gebiedsorganisatie is eigenaar of huurder van alle niet algemeen toegankelijke parkeerplaatsen in Merwede, i.e. alle parkeerplaatsen achter een slagboom en / of poller. Eventuele parkeerplaatsen op maaiveld die vanaf bijvoorbeeld de Europalaan vrij toegankelijk zijn, zijn eigendom van de gemeente.