



‘Een vorm van erkenning voor de maatschappelijke functie die wij vervullen’

Duurzaam Mobiliteitscentrum: zo gaat het Stadsparkeerplan binnenkort heten, maar het zal nog wel enige tijd duren voordat deze term is ingeburgerd. Het Stadsparkeerplan werd geboren vanuit de lang sluimerende onvrede van een groep middenstanders over de slechte bereikbaarheid van de Leidse binnenstad. Anno 2010 maakt een half miljoen mensen (200.000 auto's) per jaar gebruik van de Park & Ride service van het Stadsparkeerplan. Directeur Chris Verplancke leidt dit project, dat naast een betere mobiliteit voor de stadsbezoeker nog een heel scala aan andere doelstellingen heeft.

‘De irritatie over de slechte bereikbaarheid van de winkels leefde al decennialang, nog voordat ik voorzitter werd van de vereniging Samenwerkende Ondernemers Leiden, maar er gebeurde niets vanuit de gemeente. In 1995 besloten we het dan maar zelf te gaan doen.’

Weggehoond

‘De bekende Leidenaar Peter Labruyère wierp zich op als man van de ideeën, en hij stelde voor om het braakliggende stuk grond van de NS achter de Haagweg als parkeerterrein te gaan exploiteren. We werden weggehoond: ons plan was niks, de consument zou die 800 meter naar het stadshart niet willen lopen, dat bleek uit allerlei onderzoeken. Dat laatste klopte

inderdaad en daarom hebben we ook tegelijkertijd een pendeldienst opgezet. Toen we eenmaal van start waren gegaan, kregen we enorm veel positieve PR en veranderden de geluiden om ons heen. Het was een spannende tijd. Iedereen hielp mee: een taxibedrijf stelde zijn vergunning beschikbaar, Huurmij leende ons kosteloos een aantal busjes, vrijwilligers meldden zich spontaan aan. De opzet was en is om de langparkeerder weg te houden uit de binnenstad en zo meer ruimte te creëren voor de kortparkeerder, daarom stelden we de basisprijs vast op vier uur. Na drie maanden bleek dat de formule een groot succes was onder de gebruikers, maar dat we met een enorm geldprobleem zaten. Tijdens een groots opgezette en door

uitgaanscentrum InCasa gesponsorde bijeenkomst hielden we een presentatie voor ondernemers, gemeente en pers. Daarna was





‘Er zijn natuurlijk andere Park & Ride projecten, maar die zijn meestal door de gemeenten geïnitieerd’

iedereen om, ook de wethouders. We hielden ter plekke een succesvolle inzameling en de gemeente verdubbelde het bedrag dat we hadden binnengehaald. De basis was gelegd: iedereen wist dat we er waren en voorlopig konden we vooruit.’

Sociaal

‘Op vrijwilligers alleen kun je op de lange duur niet draaien, dus hebben we een stichting opgezet met een sociale doelstelling waarbij we mensen willen helpen hun afstand tot de arbeidsmarkt te verkleinen. Dat ging eerst via de toenmalige Melkertbanen. Veel van die werknemers hebben nu een reguliere baan binnen het

bedrijf. Daarnaast krijgen we tegenwoordig vooral mensen via re-integratieprojecten. Ze kunnen hier ervaring opdoen als chauffeur, bewaker, stratenmaker, monteur, enzovoort. We hebben verder zo’n 150 mensen die hier een korte taakstraf uitvoeren, stage lopen of losse klussen doen. Soms ben je wel eens bezig werk te creëren, ja, het is ten slotte de bedoeling dat ze bezig blijven, maar het is zeker geen werkverschaffing. De doorstroming van onze chauffeurs naar de arbeidsmarkt is bijna 100%.

Aanvankelijk deden we het Stadsparkerplan erbij, naast ons gewone werk. Het was een moeizaam begin. De beheerkosten

werden in die periode maar net gedekt door de inkomsten, en het vervoer bleef ook op de langere termijn verliesgevend. Gelukkig steunt de gemeente onze aanpak de laatste jaren en staat garant voor een deel van de loonkosten van de voormalige gesubsidieerde banen. Na verloop van tijd werd ik directeur van de stichting Stadsparkerplan, een baan van 30 uur waarin ik alles moest regelen. Ik had me gigantisch verkeken op het werk dat deze functie met zich meebracht.

Tegenwoordig zijn we veel beter georganiseerd. Er zijn werkmeeesters, planners, een P&O-afdeling en een aantal administratieve krachten.’



Zekerheid

‘In de loop van de tijd zijn we steeds meer gaan inspelen op de stadsagenda: wat er gebeurt, en wanneer, op het gebied van symposia, concerten, lezingen, tentoonstellingen, museumbezoek. We hebben vrijwel dagelijks te maken met schoolreisjes. Wie gaat trouwen, kan van tevoren zonder kosten te maken parkeerkaartjes tegen een speciaal tarief bestellen en krijgt uitsluitend voor de gebruikte kaartjes een factuur. Alles wordt tegenwoordig digitaal ingepland. Dat moet heel zorgvuldig gebeuren, anders wordt de reguliere klant de dupe en dat is het laatste wat we willen.

Sinds 2008 kunnen we eindelijk wat rustiger slapen. Het was al die jaren al leven van de hand in de tand, maar drie jaar geleden dreigden we opeens het hele terrein kwijt te raken. De NS hadden ons de wacht aangezegd, zij wilden er appartementen gaan bouwen. Wij hebben toen een beroep op de gemeente gedaan om het huidige bestemmingsplan voor woningbouw alleen te wijzigen mits er ook een groot stadsparkerterrein in dit gebied zou worden ingepland. De NS haalden bakzeil en de gemeente heeft uiteindelijk het parkeerterrein van hen gekocht. We hebben nu een meerjarige overeenkomst met de gemeente, die tegelijker-

tijd een vorm van erkenning is voor de maatschappelijke en sociale functie die wij vervullen. Tekorten op de begroting voor de kosten van bestaand personeel zullen door de gemeente worden aangevuld. Dat geeft een grotere zekerheid voor de toekomst van het Stadsparkerplan. Vanaf 2010 zullen we gaan opereren als een N.V. waarin de gemeente aandelen bezit. Hierdoor hopen we een betere integratie te verwezenlijken met het stedelijke parkeerbeleid en aanbestedingen waterdicht te maken. De noodgebouwtjes waarin we al bijna vijftien jaar bivakkeren, zullen plaatsmaken voor meer definitieve voorzieningen



en in de komende jaren gaan we bewijzen dat een parkeerdek voor dit terrein een verantwoorde investering vormt.’

Toekomstplannen

‘We hebben nog heel veel plannen voor het Stadsparkerplan, straks het Duurzaam Mobiliteitscentrum. Het is een raar maar briljant bedrijf. We hadden dit 25 jaar geleden absoluut niet kunnen voorzien. Er zijn natuurlijk andere Park & Ride projecten in Nederland, maar die zijn meestal door de gemeenten geïnitieerd. De meeste staan bol van de compromissen en zijn daardoor een stuk minder klantgericht. De automobilist heeft al voor de auto gekozen, dat verander je nu eenmaal niet. Om de binnenstad te ontlasten moet je een aantal dingen bieden: een gegarandeerde plek voor de auto, zekerheid en veiligheid door een goede bewaking, altijd een busje dat klaarstaat, en vervoer van deur tot deur. Wij hebben het in eerste instantie zonder de gemeente gedaan, als ondernemers. Daarbij kwamen we soms met onze rug tegen de muur te staan. Altijd waren er tekorten, en altijd

lostten we het op een of andere manier op.

Nu de continuïteit van het Park & Ride gedeelte is gewaarborgd, gaan we door. Onze doelstelling is om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad in zijn algemeenheid te bevorderen. Aanvullende projecten waar wij mee bezig zijn omvatten onder meer de levering van biobrandstof via de waterzuivering, busjes die rijden op groen gas, een OV-fietsenproject, de verhuur van deeltijdauto's op gas, een aardgasstation en een oplaadpunt voor elektrische auto's en fietsen. Naast de gemeente worden we ondersteund door onder meer de Stichting Doen! van de Postcode-loterij en Provinciale Staten. In feite is het Stadsparkerplan zoals het nu functioneert kopiëerbaar naar andere steden. Wij hebben alle valkuilen in kaart gebracht, we weten welke partijen er nodig zijn om zoiets als dit van de grond te krijgen. De locatie van het terrein is van cruciaal belang. Andere gemeenten nodigen ons nu uit om hen van advies te dienen hierover, wat eens te meer bewijst dat we het goed gedaan hebben.’ ☺

Capacc verzorgt sinds 2006 de accountantscontrole van de administratie en jaarrekening van Stadsparkeerplan. Afrondend geeft men een accountantsverklaring af bij de jaarrekening die uiteraard door een ander kantoor wordt samengesteld. Deze voldoet aan de juiste normen om bij de diverse instanties gehoor te krijgen bij een subsidieaanvraag. Transparantie is daarbij het sleutelwoord. Chris Verplancke herinnert zich nog de eindeloze telefoontjes die soms nodig waren om een aanvraag toe te lichten en is opgelucht dat hij tegenwoordig stukken kan overleggen waarmee hij de meeste vragen vóór is. Hij vindt dat, wanneer je partner van overheidsinstanties en subsidiegevers bent geworden, je ook je papieren perfect in orde moet hebben. De adviezen van Capacc ter verbetering van de administratieve organisatie worden dan ook voortvarend opgepakt. Men heeft op dit gebied een uitstekende samenwerking met directie en bestuur.

