

Van: [REDACTED]
Verzonden: Friday, April 4, 2025 6:04:44 PM
Aan: secretariaat@ovsv.nl <secretariaat@ovsv.nl>
Onderwerp: Statenvoorstel parkeren Station Breukelen



Aan Provinciale Staten van Utrecht

Bestuur OVSV
Postbus 123
3620 AC Breukelen

E-mail secretariaat@ovsv.nl

Betreft Statenvoorstel parkeren Station Breukelen

Datum 4 april 2025

Geachte dames en heren,

Op de agenda van de Statencommissie Bestuur, Economie en Cultuur & Erfgoed van 9 april a.s. en op de agenda van uw Statenvergadering van 23 april a.s. staat het onderwerp beslissingen op bezwaren tegen het besluit tot onttrekking van de 3 P+R terreinen bij P+R aan de openbaarheid en beslissing op bezwaar tegen het besluit tot het aanmerken van de exploitatie van P+R Breukelen etc.

Dit alles naar aanleiding van uw Statenbesluit van 19 juni 2024 en het daartegen ingediende bezwaarschrift van onze Ondernemersvereniging Stichtse Vecht (OVSV), zowel bij de Rechtbank Midden-Nederland als bij Provinciale Staten. De Gemeente Stichtse Vecht deed dit ook.

Aan uw Staten wordt voorgesteld om het door ons ingediende bezwaar niet te honoreren. Wij willen u graag in kennis stellen van onze argumenten tegen dit voorstel.

Bezwaren tegen de gevoerde procedure

De AWB-adviescommissie, hierna de commissie, heeft op 9 december 2024 een hoorzitting gehouden waarbij de gelegenheid werd geboden de bezwaren nader toe te lichten.

Het verslag van deze zitting is bij de stukken gevoegd (bijlage 1).

1. Dit verslag van de "onafhankelijke" commissie is uiterst summier en doet geen recht aan datgene, dat door ons ter zitting naar voren is gebracht en de discussie daarover met de commissieleden. Belangrijke delen van de naar voren gebrachte argumenten, ook door de Gemeente Stichtse Vecht, en de gevoerde discussies zijn niet opgenomen.
2. Opvallend is, dat twee namen van de drie sprekers, namens OVSV, en hun argumenten ontbreken. Er is zelfs weggelakt.

3. Dit, dus onvolledige, verslag was al gereed op 13 februari en is pas op 13 maart aan ons toegezonden. Ditzelfde geldt voor het advies van de commissie, dat ook al gereed was op 13 februari en pas een maand later, op 13 maart, aan ons is toegezonden. Er is dus geen gelijke behandeling.

Omdat dit advies inmiddels al is verwerkt in een Statenvoorstel, dat al op 9 april in de betrokken commissie zal worden behandeld, hebben wij een veel kortere periode dan GS beschikbaar om op dit voorstel te reageren.

Dit betekent dat uw Staten voor uw besluitvorming een onvolledig verslag van de hoorzitting hebben ontvangen waardoor belangrijke, tijdens de zitting genoemde, argumenten om tot een verantwoorde beslissing te kunnen komen ontbreken.

Bovendien hebben wij door deze handelswijze een wel zeer korte periode gekregen, in tegenstelling tot de Provincie, om ons bezwaar tegen het voorstel voor te bereiden. U draagt als Provinciale Staten terecht uit participatie en inspraak belangrijk te vinden en serieus te nemen. Het is daarom opmerkelijk, dat tijdens de hoorzitting de vertegenwoordiger van PS, al bij voorbaat verklaart, dat het onderdeel "betaald parkeren" blijft staan en dus dat het hoofdbezwaar bij voorbaat dient te worden afgewezen, deze ernstige beperking was dus ook gericht aan de commissie. Ook de advocaat van de Gemeente Stichtse Vecht maakt daar een opmerking over (verslag pag. 1 onderaan, bijlage 1).

Wij menen er toch op te mogen rekenen, dat inspraak door uw Staten serieus wordt genomen en op prijs wordt gesteld.

Het advies van de commissie

Doordat de commissie een aantal argumenten niet meeneemt in haar advies, is de belangrijkste afweging van de commissie: het gebruik van de parkeerfaciliteiten.

De commissie **constateert** dat het oneigenlijke gebruik niet alleen 16% bedraagt, maar ook door hen veronderstelde onbedoelde gebruik, vermeerderd met 30% tot 40% door gebruikers die op "fietsafstand" van het station wonen!

Hoe kan de commissie, dat constateren en dit als **vaststaand feit** naar voren brengen, terwijl na 26 juni 2024 geen nieuwe onderzoeken zijn gedaan?

Immers in het Statenvoorstel, van 26 juni 2024, staat: "Het doen van uitspraken over het huidige en verwachte gebruik van het P+R brengt **grote onzekerheden** met zich mee".

Onder het kopje "onzekerheden" lezen we nog eens "de inschatting van het gebruik van P+R Breukelen met en zonder betaald parkeren kent een **hoge mate van onzekerheid**".

Er staat zelfs, dat bij invoering van betaald parkeren na een jaar een vraaguitval van maar liefst (naar schatting) 25% wordt verwacht, dus dat betekent meer autogebruik.

Onderbouwing onevenredig nadelige gevolgen

Over de onderbouwing van de onevenredig nadelige gevolgen van het conceptvoorstel valt het volgende op te merken.

De Bezwaaradviescommissie heeft in haar advies van 13 februari jl. aangegeven dat PS zal moeten onderbouwen waarom het aannemelijk is dat het bestreden besluit zal zorgen voor het ontlasten van het regionaal wegennet en PS kan hiervoor niet volstaan met het enkel verwijzen naar rapporten.

Het concept besluit van PS van 23-04-2025 (hierna: het concept besluit) voldoet niet aan de vereiste onderbouwing. OVSV legt hieronder uit waarom zij dit vindt.

PS stelt in het concept besluit haar overwegende reden voor het reguleren van het gebruik van de parkeerterreinen bij het NS-station Breukelen door het plaatsen van een slagboom en het invoeren van betaald parkeren, namelijk: het verminderen van het oneigenlijk en onbedoeld gebruik (zie het conceptbesluit, pagina 3, 'Aanvullende motivering ontlasten (regionaal) wegennet'). Volgens het

concept besluit draagt dit bij aan het ontlasten van het regionaal en landelijk wegennet (zie het conceptbesluit, pagina 3, derde alinea).

PS onderbouwt in dit voorstel het ontlasten van het regionaal en landelijk wegennet onder andere aan de hand van het aantal gebruikers. In het concept besluit, pagina 3, tweede alinea staat dat PS uitgaat van een geschat aantal gebruikers van 160.000 bij een parkeercapaciteit van 699 parkeerplaatsen. Het aantal gebruikers heeft PS gebaseerd op een algemeen onderzoek uit 2023 van M. de Haas (*‘Waar is de ov-reiziger gebleven?’*) van het Kennisinstituut voor het Mobiliteitsbeleid, zo volgt uit de ‘Onderbouwing algemeen belang’ van PS van 06-05-2024, pagina 15 (voetnoot). Ten tijde van het bestreden besluit was het aantal parkeerplaatsen uitgebreid naar 865 (zie de Onderbouwing algemeen belang, pagina 4, voorlaatste alinea). PS heeft nagelaten haar motivering aan te passen aan het werkelijk aantal parkeerplaatsen. Verder stelt PS zelf dat de schatting van 160.000 gebruikers per jaar “(...) met onzekerheden zijn omgeven” (zie de Onderbouwing algemeen belang, paragraaf 3.6, Conclusie). Desondanks gaat PS toch uit van het getal van 160.000 gebruikers per jaar. Dit is onzorgvuldig en onbegrijpelijk. Ook hier wederom veel onzekerheden.

Vervolgens wijst PS in dezelfde alinea van het conceptbesluit, pagina 3, naar een representatieve gebruikersenquête (n=571 april 2024), die niet voorkomt in de Onderbouwing algemeen belang en die PS evenmin bij haar concept besluit heeft gevoegd. In de Onderbouwing algemeen belang wordt naar de volgende studies verwezen: NS-onderzoek uit 2018, Empaction 2018; enquête kwaliteitsimpuls knooppunt Breukelen 2023 en het inwonerspanel Stichtse Vecht 2023 (zie de Onderbouwing algemeen belang, pagina 16). Alle getallen die verband houden met het gebruik en de gebruikers van de parkeerplaatsen (al dan niet na invoering betaald parkeren) zoals terug te vinden op pagina 3 en 4 van het concept besluit, zijn gebaseerd op die enquête uit 2024. Die getallen komen niet terug in de Onderbouwing algemeen belang (zie bijvoorbeeld de conclusie op pagina 32). De enquête uit 2024 is niet bij het concept besluit gevoegd en de Onderbouwing algemeen belang is niet aangepast. De onderbouwing van het concept besluit is ook op dit punt onnavolgbaar en niet overtuigend.

PS stelt dat het regionaal wegennet met invoering van het betaald parkeren minder zal worden belast. Dit komt doordat de gecreëerde parkeerruimte gebruikt zal worden door automobilisten die nu van de A2 gebruik maken omdat zij geen redelijk reisalternatief hebben, aldus PS (zie het conceptbesluit, pagina 4 alinea 4). PS maakt echter niet aannemelijk dat tussen het invoeren van betaald parkeren enerzijds en de toename van het gebruik van de parkeerplaatsen door automobilisten die geen redelijk reisalternatief hebben anderzijds, een oorzakelijk verband bestaat. OVSV stelt dat het ook niet aannemelijk is dat dit verband kan worden aangetoond. PS betwist namelijk niet dat op dit moment de gratis parkeerplaatsen niet allemaal worden gebruikt. Oftewel: alle automobilisten die geen reisalternatief hebben zullen ook niet gaan parkeren bij NS-station Breukelen en al helemaal niet na de invoering van het betaald parkeren. Er bestaat geen verband tussen betaald parkeren en een redelijk reisalternatief. Voor zover met het ontbreken van een redelijk reisalternatief wordt bedoeld de mensen die geen alternatief vervoer hebben om naar het NS-station Breukelen te reizen: daarvoor geldt hetzelfde. Met de invoering van betaald parkeren wordt in die zin niet het resultaat bereikt zoals gesteld: ontlasten van het (regionale) wegennet. In ieder geval maakt PS dit niet aannemelijk. Er wordt eerder het omgekeerde mee bereikt.

Bevoegdheid

PS doorkruist met het invoeren van betaald parkeren de bevoegdheid van de Gemeente Stichtse Vecht tot het vaststellen van parkeerbeleid. PS heeft onvoldoende gemotiveerd waarom zij deze verantwoordelijkheid (betaald parkeren ter ontlasting regionaal wegennet) niet bij de Gemeente Stichtse Vecht heeft gelaten. Op grond van het subsidiariteit-beginsel is het aan de Gemeente voor een passend parkeerbeleid te zorgen.

Wensdenken

Het is "wensdenken" te veronderstellen, dat huidige gebruikers (bijvoorbeeld uit Kockengen, Nieuwersluis of Loenen, etc.) van het P+R terrein geen gebruik meer van hun auto zullen maken, maar gekleed om naar hun werk te gaan, in weer en wind naar het station zullen fietsen om dan over te stappen in een steeds duurder wordende trein, waar bovendien in de spits moet worden gestaan. Ook de moeder met kinderen gaat niet eerst op de fiets naar het station om dan de trein te nemen, maar kiest voor het comfort van de auto naar de eindbestemming. Dit geldt eveneens voor ouderen.

In ogenschouw moet worden genomen, dat het in de gemeente Stichtse Vecht niet gaat om een stedelijk gebied, maar om een landelijk gebied met 7 kernen met voor fietsers voornamelijk onbeschut landelijk gebied. Dan is zo'n oncomfortabele fietsreis, tweemaal per dag, wel een heel aantrekkelijke reden om voor het comfort van de auto te kiezen. Daarbij komt dan ook nog de voorgenomen invoering van een parkeertarief van € 2,20 per uur, dat ongetwijfeld steeds hoger gaat worden. Sterker nog, in het Statenvoorstel van 26 juni 2024 staat nu al dat het ging om een **tijdelijk tarief**. Bovendien betekent de invoering nu al voor de forens een extra last van maar liefst € 500 per jaar, terwijl dit bedrag niet door de werkgever belastingvrij kan worden vergoed.

Er is voorlopig geen fietsenstalling

In het verweerschrift namens PS wordt nu ineens aangegeven, dat in de periode medio 2025/2026 de fietsenstalling is verwijderd voor de herstructurering van het stationsplein. Dit betekent dus, dat er daar, gedurende een lange periode van ca. 1,5 jaar, niet eens een fietsenstalling aanwezig is. Het valt op, dat in het Statenvoorstel van 24 juni 2024 hiervan geen melding wordt gemaakt en dit belangrijke punt dus niet betrokken zal zijn geweest bij de besluitvorming, terwijl het toen al wel bekend moet zijn geweest.

Station Weesp

Er zijn goede voorbeelden van de positieve effecten van parkeergeld heffen gedurende de nacht en gratis parkeren bij stations overdag. Zo'n voorbeeld is het parkeren bij het station Weesp. Dit voorbeeld is overigens door ons genoemd tijdens de hoorzitting, maar het is niet opgenomen in het verslag.

De Gemeente Amsterdam staat bekend om zijn strenge parkeerbeleid en vooral de hoge tarieven. Maar bij station Weesp kiest deze Gemeente juist voor overdag gratis parkeren en in de nacht voor betaald parkeren. Daarmee wordt dus ook primair ingezet op het terechte hoofddoel: het bevorderen het gebruik van het OV en het voorkomen van lang parkeren (bijlage 2).

Carpoolplaats

De bestaande carpoolplaats, 86 parkeerplaatsen, ligt op korte loopafstand van het station Breukelen. Als betaald parkeren wordt ingevoerd, zal de carpoolplaats onmiddellijk worden bezet door automobilisten die van de trein gebruik maken. Dit betekent dat 86 carpoolplaatsen niet meer voor dat doel beschikbaar zullen zijn en dus leidt dit ook tot meer autoverkeer.

Ten slotte

Het parkeren bij het station Breukelen is nu, in het kader van de mobiliteitstransitie, een groot succes voor automobilisten die van het openbaar vervoer gebruik maken, vooral van de trein. Daarmee wordt hier door het huidige succesvolle beleid, ook dat van het Provinciaal Bestuur, het doel bereikt om automobilisten te stimuleren van het openbaar vervoer gebruik te maken en wordt autodeling door carpoolers in stand gehouden en versterkt. Ook voor de leden van de OVSV, als hun medewerkers de trein kiezen om voor hun werk op pad te gaan.

Door het gaan heffen van parkeergeld voor de volle 24 uur wordt het omgekeerde bereikt. Met het door ons, en de Gemeente Stichtse Vecht eerder, voorgestelde systeem, waarbij ook parkeergeld wordt geheven, maar de eerste 18 uur parkeren gratis blijft, kan de doelstelling

overeind blijven: langparkeerders zullen weg blijven en ook de carpoolplaatsen zullen beschikbaar blijven.

Opnieuw verzoeken wij u dan ook voor deze variant te kiezen.

Dat is beter, dan te kiezen voor de voorgestelde aanpak met veel te veel onzekerheden en belemmeringen, waardoor de ook voor ons belangrijke *doelstelling vermindering van het autogebruik door het bieden van een aantrekkelijk alternatief*, zoals bij het station Breukelen al heel lang het geval is.

Graag vertrouwen wij erop dat u onze reactie op prijs stelt en bij uw besluitvorming wilt betrekken.
Met vriendelijke groet en hoogachting,


voorzitter OVSV


adviseur overheidsbeleid OVSV


secretaris OVSV

Cc Gemeenteraad en College van B&W Stichtse Vecht

N.B. In de bijlagen treft u aan:

Bijlage 1. Verslag hoorzitting AWB-adviescommissie

Bijlage 2. P+R Weesp, Gemeente Amsterdam

Bijlage 3. Onze eerdere brief van 8 juni 2024 aan uw Staten