

**College van Gedeputeerde Staten  
Statenvoorstel**

DATUM	3-3-2020	NUMMER PS	PS2020MM05
DOMEIN	MOB	COMMISSIE	M&M
STELLER	Sjaak Doornekamp	DOORKIESNUMMER	3740
DOCUMENTNUMMER	82055C40	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

---

**Titel** : Uitbreiding P+R Breukelen

---

**Inhoudsopgave**

Besluit pag. 5

Bijlage(n): 2

---

Aan Provinciale Staten,

**Inleiding**

De provincie Utrecht heeft in 2012 en 2014 gronden verworven bij station Breukelen waarmee zij eigenaar is van een 3-tal P+R terreinen en het naastgelegen busstation. De P+R Breukelen speelt als knooppunt namelijk een belangrijke rol voor de bereikbaarheid van de agglomeraties Utrecht en Amsterdam. Van de P+R gebruikers heeft 36% Utrecht als bestemming en 35% reist naar Amsterdam. 70% van de gebruikers is afkomstig uit de provincie Utrecht (zie bijlage 2). Ondanks uitbreidingen in 2015 (met 220 plekken) en 2017 (met 89 plekken) is de huidige capaciteit (699 plekken) ontoereikend.

Uit onderzoek van MRA (metropoolregio Amsterdam), uitgevoerd door Empaction, blijkt dat alle P+R terreinen op de as Utrecht - Amsterdam, waaronder Breukelen, helemaal vol staan op werkdagen. De klachten van reizigers die de trein missen omdat ze de auto niet kunnen parkeren, nemen toe.

Gevolg is dat er in de directe omgeving veel fout wordt geparkeerd. Ook ontstaat er extra zoekverkeer dat in de spits vastloopt op de overbelaste wegen rond het station. Deze situatie zorgt ervoor dat automobilisten de hele reis met de auto gaan maken in plaats van gedeeltelijk met OV.

Extra parkeercapaciteit is ook nodig om te voorzien in de wensen van het programma Goedopweg en het project Zuidasdok om P+R Breukelen te gaan gebruiken voor de Minder Hinder opgave voor beide regio's gedurende de wegwerkzaamheden op de Ring Utrecht en de ondertunneling van de Zuidas.

Gezien de behoefte aan P+R capaciteit en de provinciale bereikbaarheidsdoelen, met knooppuntontwikkeling als belangrijk instrument, stellen wij voor om P+R Breukelen uit te breiden met 200 plekken in de vorm van een parkeergarage op de P1 locatie (zie bijlage 1). De kosten van deze uitbreiding worden geraamd op € 5 miljoen en komen ten laste van de investeringsruimte OV. Tevens zal het aantal laadpalen op een van de P+R terreinen worden uitgebreid.

Als de groei van de afgelopen jaren doorzet ontstaat al snel opnieuw capaciteitsgebrek. Het doel van de P+R is om zoveel mogelijk OV-reizigers met een parkeerplek te faciliteren. Althans zij die op de auto aangewezen zijn om bij het station te komen. Om de groei van het gebruik van de P+R in de hand te houden, is het van belang te onderzoeken of met de invoering van betaald parkeren gebruik voor andere doeleinden kan worden voorkomen en het gebruik van de fiets naar het station wordt gestimuleerd.

Om toekomstige besluitvorming rond P+R ontwikkeling als onderdeel van het provinciale knooppuntbeleid verder

in te kaderen zal hiervoor een beleidslijn worden opgesteld. Dit wordt in gezamenlijkheid opgepakt in U Ned-verband in samenhang met een visie op “parkeren op afstand”.

### **Voorgeschiedenis**

Op 18 april 2006 hebben GS besloten om samen met Bestuur Regio Utrecht en gemeente Utrecht een overeenkomst aan te gaan met NS over de frequentieverhoging van de treindienst Breukelen-Utrecht CS, een financiële bijdrage als tegemoetkoming voor de exploitatietekorten en het opheffen van de parallel lopende buslijnen tussen Breukelen en Utrecht CS.

Op 24 juni 2008 hebben GS besloten tot aanleg van een Busstation OV-knooppunt Breukelen.

GS 2 juli 2012 Besluit aankoop grond ProRail t.b.v. P+R (P1).

GS 11 febr. 2014 Besluit tot realisatie maaiveld parkeren d.m.v. aankoop gronden en aanleg P2 en P3.

### **Essentie / samenvatting**

De P+R Breukelen speelt als knooppunt een belangrijke rol voor de bereikbaarheid van de agglomeraties Utrecht en Amsterdam. De provincie is eigenaar van de P+R en het busstation. Van de gebruikers is 70% afkomstig uit de provincie Utrecht. Ondanks uitbreidingen is de capaciteit (699 plekken) ontoereikend. In de directe omgeving wordt veel fout geparkeerd; dit leidt tot een toenemend aantal klachten. Uit een recente evaluatie is gebleken dat de laatste uitbreiding met 89 plekken 55 spitsmijdingen per dag oplevert. Dit betekent dat een uitbreiding van 200 parkeerplekken resulteert in 122 extra spitsmijdingen per werkdag.

Deze P+R levert een bijdrage aan bereikbaarheidsdoelen en knooppuntenbeleid.

Wij stellen voor om P+R Breukelen uit te breiden met 200 plekken in de vorm van een parkeervoorziening op de P1 locatie. Dit omdat er geen extra gronden beschikbaar zijn voor uitbreiding op maaiveld en parkeergarages op P2 en P3 niet in de (bestemmings-)plannen passen. De kosten van deze uitbreiding worden geraamd op € 5 miljoen en komen ten laste van de investeringsruimte OV.

Daarnaast is het van belang om een onderzoek uit te voeren naar de mogelijkheid voor betaald parkeren. Voor toekomstige besluitvorming rond P+R ontwikkeling als onderdeel van het provinciale knooppuntbeleid, wordt een algemene beleidslijn opgesteld. Dit wordt in gezamenlijkheid opgepakt in U Ned-verband samen met een visie op “parkeren op afstand”.

### **Meetbaar / beoogd beleidseffect**

Uit een evaluatie, uitgevoerd door Goudappel (juni 2018), van de laatste uitbreiding in 2017 met 89 plekken, is gebleken dat dit resulteert in ongeveer 55 spitsmijdingen (ritten in ochtend of avondspits) per werkdag. Dit betekent dat een uitbreiding van 200 parkeerplekken resulteert in 122 extra spitsmijdingen per werkdag.

### **Wettelijke grondslag**

De provincie beschikt reeds over de gronden en de uitbreiding op P1 past binnen het bestemmingsplan.

De provincie treedt op als opdrachtgever voor de realisatie van de parkeervoorziening.

### **Financiële consequenties**

De benodigde kosten van € 5 miljoen voor de bouw van de 200 parkeerplekken zijn niet voorzien in de begroting.

De investering wordt gedekt uit de kapitaallasten OV, daar is budget beschikbaar. De uit deze investering voortvloeiende kapitaallasten (investering € 5 miljoen, afschrijving 30 jaar) bedragen € 167.000,-.

De kosten voor het beheer en onderhoud zullen worden opgenomen in het Meerjaren Onderhoudsplan (MOP) Openbaar vervoer. Deze worden geraamd op 1,5% van de bouwkosten (€ 52.500,- per jaar), plus de schoonmaakkosten die worden geraamd op € 27.500,- per jaar.

### **Bestuurlijke dilemma's / politieke gevoeligheid**

In ambtelijke gesprekken met de gemeente Stichtse Vecht is gebleken dat zij meewerkt aan uitbreiding.

### **Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven**

Niets doen betekent dat automobilisten die geen plek kunnen vinden de trein missen, geïrriteerd raken, de auto foutparkeren en het verkeer tussen Breukelen en de A2 in de spits nog verder vastloopt. De klachten en onvrede zullen toenemen. Wachten op bijdragen van andere partijen betekent dat de problemen nog groter worden. Op langere termijn zal de behoefte nog verder toenemen. Dit zal meegenomen moeten worden in de plannen voor knooppuntontwikkeling Breukelen.

### Ondergronds bouwen

Als alternatief is ondergronds bouwen onderzocht. Daarbij spelen de volgende aspecten een rol:

- Financiën: de aanlegkosten van een ondergrondse parkeergarage zijn een factor 2 à 3,5 hoger dan een bovengrondse parkeergarage; voor bovengrondse garages zijn relatief goedkope modulaire bouwsystemen ontwikkeld.
- Doorlooptijd: de bouwtijd is langer waardoor het wegvallen van plekken tijdens de bouw nog meer parkeeroverlast veroorzaakt.
- Milieu: ondergronds bouwen geeft veel meer stikstofdepositie. Het is waarschijnlijk dat alleen met compensatie elders een vergunning mogelijk is en het project in de tijd uitloopt.
- Archeologie: een deel van het terrein is bestemd voor behoud van archeologische waarden die niet onevenredig mogen worden geschaad.
- Extra capaciteit: op grond van een gerechtelijke uitspraak van de Raad van State is het aantal parkeerplaatsen op P1 gemaximaliseerd tot 400 plekken. Dat is ruim 200 plekken meer dan er nu op deze locatie aanwezig is. Ondergronds parkeren levert dus niet het voordeel op dat er meer plekken gebouwd kunnen worden.

### Betaald parkeren

Mogelijk dat P+R terreinen gebruikt worden door werknemers, bezoekers en omwonenden, waardoor er minder plek is voor de OV-reizigers die hier willen parkeren. Bureau Empaction heeft dit oneigenlijk gebruik onderzocht voor Breukelen. Op werkdagen zijn het voornamelijk forenzen, cursisten en scholieren/studenten die de P+R gebruiken.

Omdat betaald parkeren op P+R direct gevolgen heeft voor de omgeving is te verwachten dat invoering daarvan veel discussie oproept. Daarmee is de uitkomst onzeker en kan de invoering lang gaan duren. Overigens kan een betaald parkeerregime op een P+R-terrein zodanig worden ingericht dat de nadelen daarvan voor treinreizigers beperkt zijn, door korting te verlenen bij een daadwerkelijk gemaakte treinreis.

De acceptatie van betaald parkeren zal groter zijn als dit gecombineerd wordt met de oplevering van de capaciteitsuitbreidingen en er weer voldoende plek is.

Betaald parkeren biedt financieel aantrekkelijke mogelijkheden. Zo bedragen de jaarlijkse opbrengsten bij een parkeertarief van € 3,50 per dag en een gemiddelde bezetting van 600 parkeerders per dag circa  $3,50 \times 365 \text{ dagen} \times 600 = € 0,75 \text{ miljoen}$ . Daarop moet circa € 0,15 miljoen BTW en € 0,1 miljoen aan handling en beheer in mindering worden gebracht, waardoor € 0,5 miljoen per jaar resteert.

De wenselijkheid van betaald parkeren zal worden uitgewerkt in een nog op te stellen beleidslijn P+R als onderdeel van ons knooppuntenbeleid.

**Effecten op duurzaamheid**

Uit de genoemde evaluatie van bureau Goudappel is gebleken dat een deel van de nieuwe gebruikers (ongeveer de helft) de reis met de trein vervolgt in plaats van geheel met de auto. Dit is positief vanuit duurzaamheid en gezondheid.

Voorgesteld wordt

1. Een krediet van € 5 miljoen ter beschikking te stellen voor de bouw van een parkeervoorziening ten behoeve van uitbreiding P+R Breukelen. De investering wordt gedekt uit de kapitaallasten, daar is budget beschikbaar.

Gedeputeerde Staten,

Voorzitter,

Secretaris,

Besluit van 27-05-2020 houdende Uitbreiding P+R Breukelen

Provinciale Staten van Utrecht; In vergadering bijeen op 27-5-2020;

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 3 maart 2020, afdeling MOB, team EOVI nummer 82055C40 ;

Gelezen het statenvoorstel ;

Overwegende dat de provincie eigenaar is van de P+R Breukelen, dat de capaciteit ontoereikend is geworden en dat uitbreiding bijdraagt aan bereikbaarheidsdoelen en knooppuntenbeleid;

Besluiten:

- Een krediet van € 5 miljoen ter beschikking te stellen voor de bouw van een parkeervoorziening ten behoeve van uitbreiding P+R Breukelen. De investering wordt gedekt uit de kapitaallasten, daar is budget beschikbaar.

w.g.  
Voorzitter,

Griffier,

## **1. Bijlagen**

1. Luchtfoto
2. Herkomsten en bestemmingen P+R Breukelen (onderzoek Empaction 2018)

Bijlage1 Luchtfoto P+R Breukelen

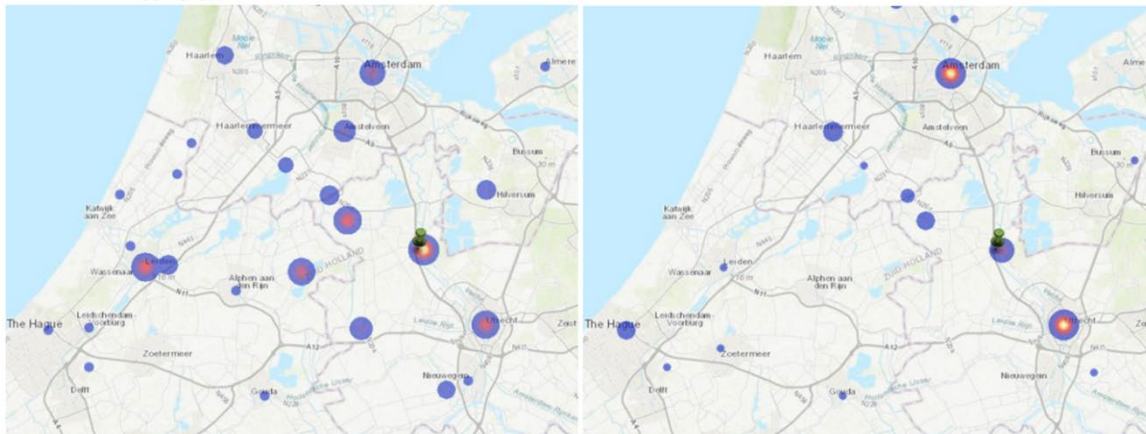


## Bijlage 2

### Detail overzicht herkomst- en bestemming per P+R locatie

De linker afbeelding is de herkomstkaart en de rechter afbeelding de bestemmingkaart.

#### P+R Breukelen



1. Stichtse Vecht	27%
2. De Ronde Venen	13%
3. Utrecht	12%
4. Nieuwkoop	10%
5. Amsterdam	6%

1. Utrecht	36%
2. Amsterdam	35%
3. Stichtse Vecht	8%
4. Rotterdam	3%
5. Haarlemmermeer	2%