SV Uitbreiding P+R Breukelen (2020MM30)
Ter bespreking

Portefeuillehouder: Dhr. A. Schaddelee**Behandelend ambtenaar:** Dhr. S. Doornekamp 030-2583740

VVD:

De VVD is een warm voorstander van het SV tot uitbreiding van de parkeercapaciteit bij P+R Breukelen, zowel in relatie tot de bereikbaarheidsdoelen als het knooppuntenbeleid. Tegelijkertijd staat in het SV dat het van belang is om een onderzoek uit te voeren naar de mogelijkheid van betaald parkeren.- Kan GS, vooruitlopend op een onderzoek, aangeven hoe de eventuele invoering van betaald parkeren strookt met de ambitie van het college om meer automobilisten gebruik te laten maken van het OV?

Reactie:
We willen zoveel mogelijk voorkomen dat betaald parkeren tot gevolg heeft dat automobilisten er voor gaan kiezen de hele rit met de auto te maken. Het onderzoek naar betaald parkeren zal met name inzicht moeten geven in de maximale tarieven die dan gehanteerd kunnen worden. Een optie daarbij kan zijn om het parkeren alleen gratis te maken voor dagelijkse OV-reizigers.

De VVD vindt, dat de P+R voorzieningen in Breukelen niet bedoeld zijn voor zgn. meerdaagse langparkeerders, die daar gratis hun auto kunnen achterlaten om bijvoorbeeld de trein te pakken naar Schiphol.
- Ziet GS mogelijkheden om bijvoorbeeld te differentiëren naar type parkeerders? Zo ja, welke consequenties brengt dit dan met zich mee?
De omgeving van P+R Breukelen is een beoogd OV knooppunt met eveneens uitbreiding van het woningaanbod.

- Kan GS toezeggen, dat de realisatie van een parkeergarage niet ten koste gaat van de mogelijkheid om aanvullende woningbouw te realiseren in de schaars beschikbare ruimte?

Reactie:
Ambtelijk zijn de mogelijkheden in kaart gebracht voor Binnenstedelijke ontwikkeling en OV op Knooppunt Breukelen. Het plan is om de ontwikkeling van deze OV knoop op te pakken, in samenspraak met de gemeente Stichtse Vecht en de potentie voor woningbouw verder te onderzoeken. De voorgestelde uitbreiding van P1 doorkruist de ontwikkelingsplannen niet omdat P1 minder geschikt is voor woningbouw vanwege de onaantrekkelijke en milieubelastende ligging direct aan het spoor. Daarnaast duurt onderzoek en ontwikkeling naar woningbouw op deze locatie nog lange tijd. Daarom is gekozen om P1 wel te ontwikkelen en voor woningbouw naar de overige locaties te kijken. Woningbouw ontwikkeling in dit gebied is echter zeer complex.

GroenLinks:

Is er een prognose beschikbaar? Hoelang duurt het totdat die ook die 200 parkeerplaatsen onvoldoende zijn?

Waarom heeft de Raad van State uitspraak gedaan dat P1 gemaximaliseerd is tot 400 plekken? Wat is de definitie van oneigenlijk gebruik? Vallen cursisten en scholieren/studenten wel of niet onder oneigenlijk gebruik?

Reactie:
Medio 2014 lag er een plan om een veel grotere parkeergarage te bouwen. Daarvoor moest het bestemmingsplan worden aangepast. De bewoners van het Rode Dorp maakten bezwaar vanwege de toename van het verkeer langs hun woongebied en zijn toen een procedure gestart bij de Raad van State. De Raad van State heeft op grond hiervan, het aantal plekken gemaximeerd tot 400.
Voor oneigenlijk gebruik van P+R terreinen is geen eensluidende definitie. De primaire doelgroep zijn de reizigers voor wie er geen alternatieve vervoerswijze is om naar het station te komen en die dezelfde dag terug reizen; hetzij dagelijks hetzij incidenteel. Cursisten en scholieren/studenten kunnen tot deze doelgroep behoren en dan is er geen sprake aan oneigenlijk gebruik. Bij oneigenlijk gebruik gaat het om meerdaagse langparkeerders, parkeerders die ter plekke moeten zijn en niet met OV reizen en reizigers voor wie er een heel goed alternatief is (te voet, per fiets of bus).

De opbrengst gaat uit van 600 parkeerders, maar we hebben het nu over een uitbreiding van 200 parkeerplaatsen voor 5 miljoen euro. Wat is de verwachtte kostendekkingsgraad voor alleen deze garage?

Reactie:
De kostendekkingsgraad is afhankelijk van veel aannames. In het statenvoorstel is uitgegaan van gelijke tarieven ad € 3,50 op alle aldaar aanwezige terreinen en een saldo berekend van € 0,5 mln. Na realisatie heeft P1 45% van de totale capaciteit. Als 45% van de handlingskosten en opbrengsten aan P1 wordt toegerekend dan gaat het om een positief saldo van netto € 0,222 mln. Dit is iets minder dan de jaarlijkse afschrijvingskosten (€ 0,167 mln.) en kosten voor beheer en onderhoud (€ 0,08 mln.), totaal € 0,247 mln. De kostendekkingsgraad wordt dan 90%.