

Vragen en opwaarderingen m.b.t. SV Invoering betaald parkeren P+R Breukelen

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
CDA	1	Staat de locatie van Station Breukelen (en parkeerplaatsen) nog steeds geregistreerd als TOP (Toeristische Overstappunten)?	Dat klopt, bij station Breukelen is een TOP aanwezig.
	2	Zo ja: Welke afspraken zijn er gemaakt over het parkeren bij het introduceren van deze plaats als TOP, en bij andere TOPS in de provincie (waar parkeren gratis is)?	De plannen voor de huidige P+R P3 (voormalige locatie zoutloods) en de ligging nabij het Hotel-restaurant Van der Valk hebben bijgedragen aan het besluit om een Toeristisch overstappunt bij station Breukelen te realiseren. Een eis voor een TOP is destijds de aanwezigheid van parkeergelegenheid geweest. Er zijn geen eisen gesteld of dit vrij parkeren moest zijn. Voor recreanten zal ook in de toekomst een aantrekkelijk parkeertarief in het weekend worden gehanteerd.
	3	Wordt verwacht dat de parkeerdruk bij andere stations langs de lijn Utrecht-Amsterdam (zoals station Abcoude) zal toenemen indien er betaald parkeren wordt ingevoerd bij Station Breukelen?	Er zal korte tijd sprake zijn van zoekverkeer bij andere stations langs de lijn Utrecht – Amsterdam. We verwachten dat dit van zeer korte duur is. Bij station Abcoude is zeer recent een parkeervergunningstelsel ingevoerd, waardoor parkeren door anderen dan inwoners van de gemeente De Ronde Venen en enkele dorpen in Stichtse Vecht niet toegestaan is. Dit heeft de gemeente gedaan vanwege de parkeeroverlast die daar ervaren werd. Bij Station Maarssen is een parkeerverbod van kracht met uitzondering van de kleine P+R bij het station. Bij station Utrecht Zuilen en Amsterdam Holendrecht is nauwelijks parkeergelegenheid en gelden strenge parkeerregimes.
	4	Zo ja: is hier al contact over geweest met verantwoordelijke gemeenten? Wat is de uitkomst van deze dialoog?	Zie antwoord 3
PvdA	5	Is het mogelijk om te monitoren hoeveel mensen op de trein stappen vanaf Breukelen en een overzicht van de aantallen per maand met PS te delen voor en na invoering van het betaald parkeren? Zo ja, wat voor kosten zitten daaraan verbonden? Zo nee, waar zitten de moeilijkheden? Waaruit blijkt de druk op het wegennet afneemt met dit besluit?	<p>Er zal met de concessiehouder van het hoofdrailnet (NS Reizigers) overlegd worden of inzage gekregen kan worden in de in/uitstapgegevens. Dan zal moeten blijken of deze cijfers op maandbasis openbaar gemaakt kunnen en mogen worden. NS publiceert jaarlijks haar dashboard over het reisgedrag waaronder ook in/uit- en overstappers per station. Zie ook: Reizigersgedrag NS Dashboard (nsjaarverslag.nl). In de loop van 2026 kan pas geconcludeerd worden of er sprake is van verandering in het reisgedrag. Wel kunnen wij inzage geven in het in/uitstapcijfers van het regionale busvervoer en het gebruik van de P+R. In het voorjaar van 2024 is een nulmeting gehouden bestaande uit tellingen en een enquête onder P+R-gebruikers. Deze enquête loopt nog tot en met mei.</p> <p>Vanaf het moment van invoeren van betaald parkeren kan het gebruik continu gemonitord worden. Begin 2025 kunnen de eerste tussentijdse resultaten van de nul en de 1 meting met PS gedeeld worden. Er zal na verloop van tijd een nieuw gebruikersonderzoek volgen.</p> <p>De eerste twee jaar wordt gezien als een leerperiode waarin de provincie beter zicht krijgt op gebruikspatronen, vraaguitval en voorkeuren. PS worden medio 2026 geïnformeerd over de resultaten van deze leerperiode. Hierin zullen we ook de uitkomsten uit de enquête en de uitgevoerde tellingen ook betrekken.</p>

SGP	6	<p>In de memo opbrengstderving staat genoemd dat mogelijk 20% van de gebruikers elders in de buurt van het station parkeert. Op welke wijze is dit in de afweging van dit Statenvoorstel meegenomen? Is voldoende inzichtelijk welke gevolgen dit voor bewoners en bedrijven in de buurt van het station met zich meedraagt?</p>	<p>De mogelijkheid van parkeren in de omgeving van het station zal zeer beperkt of onaantrekkelijk zijn. In de woonwijk nabij het station geldt er een parkeerverbod met parkeeronthefingen voor bewoners en haar bezoekers. Bij Van der Valk moeten diensten afgenomen worden om vrij te kunnen parkeren. Als dat niet het geval is moet er parkeergeld of een boete betaald worden. We zijn in contact met McDonalds die overweegt om eigen parkeermaatregelen te treffen op het eigen parkeerterrein. Voor de bedrijven in bedrijfsverzamelgebouw geldt parkeren (parkeernorm) op eigen terrein rondom bedrijfsverzamelgebouw. De gemeente Stichtse Vecht is gevraagd op het westelijke deel van de Stationsweg tussen de N401 en De Corridor een parkeerverbod in te stellen, om parkeeroverlast te voorkomen. Dit heeft ook betrekking op de Kiss-and-Ride aan de westkant van het station. De gevolgen van betaald parkeren zijn dus overwogen bij opstellen van het Statenvoorstel.</p>
	7	<p>In de memo opbrengstderving staat er op pagina 5 een tabel met de derving per jaar aan de onderkant en de derving per jaar aan de bovenkant. Nu kan ik vanuit de tekst opmaken welke cijfers er voor de integrale kosten zijn gebruikt, voor de derving kan ik dit echter niet helemaal volgen. Op welke wijze zijn bijvoorbeeld de uitkomsten van de wetenschappelijke studie in 2013 (pagina 3) meegenomen in de berekening? Graag ontvang ik een onderbouwing van de berekening (in cijfers) die op pagina 5 genoemd staan.</p>	<p>Van het geschatte aantal gebruikers per jaar van 160.000 van de P+R zal tussen de 20 en 40 procent (weer) het openbaar vervoer gaan gebruiken. Deze bandbreedte komt uit de wetenschappelijke studie uit 2013 (37 procent) en uit de enquête uit 2018 over P+R Breukelen (20 procent). Dit komt neer op 32.000 tot 64.000 gebruikers per jaar die (weer) het openbaar vervoer gaan gebruiken in plaats van de P+R. Uitgaande van OV-reiskosten tussen de €3,44 en €8,48 (incl. btw) kan een bandbreedte van de derving berekend worden van €90.000 tot €450.000 per jaar (excl. btw).</p>
	8	<p>In de memo wordt ook uitgegaan van een kostenpost 'vermogen', dit terwijl in de brief benoemd staat dat deze kosten er in de werkelijkheid helemaal niet zijn. De kosten voor 'vermogen' komen ongeveer overeen met de derving per jaar die daarboven benoemd staan. Kunnen deze twee posten dan niet tegenover elkaar weggestreept worden?</p>	<p>Derving gaat om inkomsten die worden misgelopen en deze zijn onzeker. Daarom wordt gesproken over een bandbreedte.</p> <p>Voor het bepalen van de integrale kosten zijn de kosten voor vermogen bepaald als zijnde een particuliere ondernemer. De markt zou de kosten zonder eigen vermogen namelijk wel hebben.</p> <p>In de specifieke situatie waarbij een €0,00-tarief zou worden gehanteerd, is er sprake van derving bij zowel het openbaar vervoer als de P+R. Bij het bepalen van de marktverstoring door de P+R moet de impact van het gewenste parkeertarief afgezet worden tegen de impact van een integrale kosten tarief in het licht van de doelstelling. Dit betekent dat de derving en de kosten niet tegen elkaar weggestreept kunnen worden.</p>
	9	<p>Van horen zeggen begreep ik dat er recent een enquête was afgenomen onder gebruikers van de P+R. Klopt dit? Zoja, zouden de resultaten hiervan met PS gedeeld kunnen worden?</p>	<p>In het voorjaar van 2024 is een nulmeting gehouden bestaande uit tellingen en een enquête onder P+R-gebruikers. De enquête loopt nog tot en met mei. Het is dus nu nog niet mogelijk om de resultaten hiervan te delen.</p> <p>Vanaf het moment van invoeren van betaald parkeren kan het gebruik continu gemonitord worden. Begin 2025 kunnen we de eerste tussentijdse resultaten van de nul en de 1</p>

			meting met u delen. Er zal na verloop van tijd een nieuw gebruikersonderzoek volgen. De eerste twee jaar wordt gezien als een leerperiode waarin de provincie beter zicht krijgt op gebruikspatronen, vraaguitval en voorkeuren. PS worden medio 2026 geïnformeerd over de resultaten van deze leerperiode. Hierin zullen we ook de uitkomsten uit de enquête en de uitgevoerde tellingen ook betrekken.
	10	Het tarievenplan zal tot 31 december 2025 geldig zijn. Wat betekent dit voor de tijd erna? Komt er dan opnieuw een Statenvoorstel met een tarievenplan?	In het najaar van 2025 zal GS een nieuw tarievenplan voor P+R Breukelen vaststellen vanaf 1 januari 2026. De wijzigingen hangen af van de lessen die we tussentijds trekken uit de exploitatie van de P+R in Breukelen. De verwachting is dat het ook tegen die tijd mogelijk is om met OVpay aan te tonen dat er een recente OV-reis is gemaakt. Zie ook het antwoord op vraag 13. U ontvangt hierover t.z.t. een Statenbrief.
VVD	11	In de motivering wordt carpoolen in 1 adem met Schipholparkeren als 'oneigenlijk' gebruik genoemd. Draagt het aantrekkelijk maken van carpoolen niet bij aan onze doelen qua het verlichten van de druk op ons wegennetwerk en het verduurzamen van mobiliteit?	Carpoolen draagt bij aan het verlichten van de druk op het wegennet. De P+R in Breukelen is daar echter niet voor bedoeld. Naast de circa 865 P+R plekken is er ook een carpoolplaats met 86 plaatsen aan de westzijde van de A2 bij Breukelen.
	12	In de motivatie wordt genoemd dat aan de overkant van de snelweg reeds een (kleine, maar meestal niet volle) carpoolplaats ligt, wordt de bezettingsgraad van deze plek gemonitord? Wat zijn de te verwachten effecten op de bezettingsgraad van deze plek als gevolg van het besluit m.b.t. P+R Breukelen?	De provincie meet jaarlijks het gebruik van de carpoolplaatsen in de provincie. De kans bestaat dat meer carpoolers de carpoolplaatsen Breukelen en Vinkeveen vaker zullen gebruiken. Uitwijkgedrag van de P+R lijkt niet reëel gezien de grote loopafstand (700 meter tussen carpoolplaats naar ingang station versus 300 meter naar de verste parkeerplek van de P+R). We zullen de bezetting van de carpoolplaats extra monitoren na de invoering van betaald parkeren.
	13	Multimodale mobiliteit is meer dan de overstap van auto op OV. Zo zagen wij op ons werkbezoek in Groningen dat op hun hubs ook goede faciliteiten waren om de overstap van auto op fiets aantrekkelijk te maken. Op de korte termijn kan P+R Breukelen ook dit soort duurzame en gezonde overstappen faciliteren, maar hoe kan deze vorm van multimodaliteit worden gestimuleerd wanneer het tarief zou worden gekoppeld aan of de reis wel of niet verder gaat in het OV?	De provincie heeft de intentie om OV-reizigers voordeel te geven bij het gebruik van de P+R ten opzichte van niet-OV-reizigers. Gezien de ontwikkelingen met OVpay is er op dit moment gekozen om alle gebruikers bij maximaal 18 uur parkeren een laag parkeertarief van €2,20 voor de gehele 18 uur te laten betalen. Zodra het ook mogelijk is om met OVpay (de nieuwe betaalmethode in het openbaar vervoer) aan te tonen dat er een recente OV-reis is gemaakt zal dit lage parkeertarief alleen voor OV-reizigers berekend worden. Primair heeft P+R Breukelen een rol om de overstap van de auto op het openbaar vervoer te stimuleren. NS Stations is voornemens het OV-fietsaanbod op station Breukelen in het kader van de Kwaliteitsimpuls Knooppunt Breukelen uit te breiden.
	14	Hoe verlagen we de extra drempel om te parkeren door de tijd die betaling kost (zeker wanneer het geen kwestie van even een chipkaartje scannen is) en monitoren we of er door het betalen gedurende de spits rijen ontstaan?	Er is getracht het gebruik van de P+R zo laagdrempelig mogelijk te maken. De gebruiker hoeft alleen bij uitrijden een betaalpas aan te bieden. Bij in- en uitrijden wordt namelijk het kenteken automatisch geregistreerd. Op termijn wordt een OV-parkeertarief ingevoerd. Dan worden gebruikers gevraagd ook een OVpas aan te bieden om in aanmerking te komen voor het OV-parkeertarief. Dit is in onze ogen de meest laagdrempelige manier van betalen. De in/uitgangen van de P+R-terreinen zijn zo ingericht dat bij eventuele wachtrijvorming er voldoende ruimte is. De wachtrijen

			ontstaan dan op het parkeerterrein en niet op de openbare weg. Er zal gemonitord worden of er wachtrijen ontstaan.