



Aan:
SP Statenfractie t.a.v. mevrouw A. Poppe

In afschrift aan:
Provinciale Staten van Utrecht

| | | | |
|--------------|-----------|--|---------------------------------------|
| DATUM | 19-5-2020 | DOMEIN | MOB-EOV |
| NUMMER | 820DD5FC | CONTACTPERSOON | S. Doornekamp |
| UW BRIEF VAN | 29-4-2020 | DOORKIESNUMMER | +31 30 258 3740 |
| UW NUMMER | 820D6293 | E-MAILADRES | Sjaak.doornekamp@provincie-utrecht.nl |
| BIJLAGE | - | ONDERWERP BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE VRAGEN | |
| | | Uitbreiding P+R Breukelen | |

Geachte mevrouw Poppe,

Hieronder treft u de beantwoording aan van de door u gestelde vragen betreffende de uitbreiding P+R Breukelen.

Toelichting:

Op uitnodiging van de bewonersvertegenwoordiging van Het Rode Dorp in Breukelen, naar aanleiding van de plannen voor een parkeergarage op P1 bij Station Breukelen, is de SP-fractie ter plekke gaan kijken naar de situatie in de omgeving aldaar en de verkeersafwikkeling. Hoewel we als SP positief staan tegenover knooppuntontwikkeling bij het OV heeft dat werkbezoek bij de fractie de twijfel gevoed of een parkeergarage op die plek nou de meest optimale oplossing is voor de ervaren drukte. We hebben daarover een aantal vragen waarvan we de beantwoording graag voor de Statenvergadering van 27 mei tegemoet zien, maar liever nog voor de commissievergadering van M&M van 20 mei.

Uw vragen:

1. Verreweg het meeste bestemmingsverkeer naar de P+R komt via de A2 het gebied in. Is het dan niet veel logischer om een uitbreiding van de parkeermogelijkheden aan de Westkant van het station te situeren, dan wel de ontsluiting van de parkeergarage via de Westzijde te realiseren in plaats van de druk bereden route langs het Rode Dorp? Waarom kan dit niet/waarom is hier niet voor gekozen?

Antwoord:

Zorgen van bewoners zijn goed te begrijpen en daarover gaan we graag met hen in gesprek. De leefbaarheid en verkeersveiligheid verbeteren zijn centrale doelen in de mobiliteitstransitie. De zorgen van de bewoners tonen aan dat het belangrijk is om juist provincie breed na te denken over verstandig parkeerbeleid.

In het bestemmingsplan Corridor is voor de locatie P1 een parkeergarage opgenomen. Dit is gebeurd op basis van een ruimtelijke onderbouwing (Grontmij, 13 mei 2013). Een uitgebreide analyse van alternatieve locaties maakt deel uit van deze onderbouwing. Van de mogelijke terreinen aan de westzijde zijn er twee inmiddels bebouwd (McDonalds en uitbreiding Hotel Breukelen). Op het derde terrein is inmiddels P3 aangelegd. Daarvan (P3) wordt geconcludeerd dat deze locatie wordt belemmerd door de hoogspanningslijn en de bebouwingsvrije zone rondom Rijksweg A2. Bovendien wordt bebouwing ook beperkt door de vrijwaringszone molenbiotop. Er is slechts parkeren op maaiveld mogelijk en dat is inmiddels gerealiseerd.

2. Waarom past een parkeergarage op P2 of P3 niet in het geldende bestemmingsplan en op P1 wel?

Antwoord:

Op basis van de ruimtelijke onderbouwing is geconcludeerd dat een parkeergarage op de locatie P1 de beste optie is voor uitbreiding van de P+R. De ruimtelijke onderbouwing toont aan dat een parkeergarage op deze locatie voldoet aan alle eisen met betrekking tot een goede ruimtelijke ordening. Dat is vervolgens in het bestemmingsplan De Corridor opgenomen.

3. Is er überhaupt gesproken over aanpassing van de bestemmingsplannen op P2 en P3? Waarom is die aanpassing afgewezen?

Antwoord:

De omgeving van station Breukelen, waaronder P2 en P3, is een zoeklocatie voor een nieuwe knooppuntontwikkeling. Om het mogelijk te maken om de omgeving van het station Breukelen te ontwikkelen is het bebouwen van deze terreinen en het aanpassen van het bestemmingsplan ongewenst als daar geen lange termijn ontwikkelingsplan aan ten grondslag ligt.

De voorgestelde uitbreiding van P1 doorkruist de ontwikkelingsplannen niet omdat P1 niet geschikt is voor knooppunt gerelateerde functies.

4. Is er gekeken naar betere benutting van de parkeergarage ParkBee aan de Corridor? Zo nee, waarom niet en zo ja, waarom is deze garage afgevalen als mogelijk alternatief?

Antwoord:

De loopafstand naar het station is dan meer dan 500 meter en dat voldoet niet aan redelijke kwaliteitseisen. Bovendien is deze parkeergarage bestemd voor de omliggende bedrijven. Zo gaat in de toekomst bijvoorbeeld het bedrijf Securitas volop gebruik maken van deze parkeergarage. Er tegenover wordt momenteel het hoofdkantoor gebouwd.

Combinatie P+R met een private parkeergarages geeft in de praktijk veel beperkingen en potentiële conflicten over tarieven, openingstijden, reserveren van plekken, kwaliteitsniveau van beheer, etc.

5. Waarom zijn de bewoners van Het Rode Dorp niet betrokken geweest bij de totstandkoming van de plannen voor een parkeergarage op P1 en wordt door de Provincie gesteld dat zij pas aan zet zijn na de kredietvrijgave door PS?

Antwoord:

De plannen voor een parkeergarage op P1 bestaan al veel langer. Voor de bestemmingsplanwijziging in 2013 ten behoeve van de parkeergarage was de bouwhoogte voor gebouwen begrensd tot 14 meter. Deze omvang sloot aan op de behoefte aan parkeercapaciteit, mede met het oog op de ontwikkelingsmogelijkheden op het knooppunt. Een parkeervoorziening was ook toegestaan, alleen geen gebouwde parkeervoorziening, dus alleen op maaiveld. Om die reden moest het bestemmingsplan gewijzigd worden.

Om tegemoet te komen aan de bezwaren van bewoners heeft de gemeenteraad destijds echter besloten de parkeergarage te beperken tot maximaal 9 meter hoogte en 400 plekken. De bewoners hebben vervolgens bij de Raad van State bezwaar aangetekend tegen deze bestemmingsplanwijziging, maar zijn in het ongelijk gesteld. In de eisen die het bestemmingsplan aan de parkeergarage stelt, zijn de belangen van de bewoners meegewogen.

We gaan graag in gesprek met de omgeving om mee te denken over de uitvoering van de parkeergarage. Dit is ook inmiddels toegezegd aan de voorzitter van de wijkcommissie.

Een dergelijk gesprek heeft pas zin als er zekerheid is over de bouw.

6. Een uitbreiding met 200 plekken op de locatie P1 betekent – met name in de spitsen – extra druk op de al zeer onoverzichtelijke bocht Stationsweg-Broekdijk West, wat een druk bereden route is met veel vrachtverkeer. Welke maatregelen worden er genomen om deze verkeersonveilige situatie te verbeteren als er straks nog meer autoverkeer precies in die bocht van en naar de parkeergarage gaat?

Antwoord:

Deze onveilige situatie is bekend. Het betreft een gemeentelijke weg maar de provincie is gaarne bereid de kosten van een bochtaanpassing voor haar rekening te nemen. In het budget voor de parkeergarage is hiermee rekening gehouden.

7. 10% van het autoverkeer van en naar de P+R komt uit Nieuwkoop. Van daaruit is er geen rechtstreekse busverbinding met de P+R. Is er ooit een reizigersonderzoek geweest of daar behoefte aan is? Ziet de Provincie mogelijkheden om die verbinding in de naaste toekomst wél te realiseren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:

We hebben dit besproken met onze vervoerder Syntus (Keolis). We zien geen potentie in deze OV-verbinding. Het OV-gebruik in Nieuwkoop is dermate gering dat deze verbinding naar verwachting niet levensvatbaar zal zijn. Reizigers vanuit Nieuwkoop richting Amsterdam kunnen nu gebruik maken van de busverbinding naar Uithoorn-Amsterdam. Reizigers vanuit Nieuwkoop naar Woerden en Utrecht kunnen nu gebruik maken van de busverbinding naar Woerden waar men kan overstappen op de trein naar Utrecht. De vraag op deze verbinding is al dermate gering dat de busfrequentie laag is. Daarnaast nog een nieuwe verbinding naar Breukelen opzetten achten wij niet verantwoord.

8. 13% van het autoverkeer van en naar de P+R komt uit Ronde Venen. Van daaruit is er in de spits slechts een halfuurdienst (lijn 130). Is onderzocht wat een verhoging van de frequentie van die lijn zou betekenen voor de benutting van de bus voor de bestemming P+R?

Antwoord:

Vanuit De Ronde Venen is er met lijn 130 in de spits een kwartiersdienst en in de dal een halfuurdienst naar/van Breukelen. Op iedere Sprinter van en naar Utrecht sluit een bus aan (pre-Corona dienstregeling). Verhoging van de frequentie is gezien de reizigersaantallen en de frequentie van de aansluitende treinen (treinen naar/van Utrecht en Amsterdam rijden niet vaker dan 4 keer per uur) niet realistisch. Maatregelen zijn en worden genomen om deze OV-verbinding te verbeteren. Zo is onder meer vluchtstrookgebruik voor de bussen op de A2 tussen Vinkeveen en Breukelen gerealiseerd en wordt er gewerkt aan verbetering van de doorstroming bij de afrit Breukelen van de A2.

9. 27% van het autoverkeer van en naar de P+R komt uit Stichtse Vecht zelf. Welke buslijnen vanuit Stichtse Vecht hebben een rechtstreekse dienst op de P+R en met welke frequentie rijden die? Is er onderzocht wat een versterking van de busverbindingen van en naar de P+R vanuit Stichtse Vecht zou betekenen voor het autoverkeer? Zo ja, wat kwam daaruit en zo nee, waarom niet?

Antwoord:

Vanuit Loenen/Breukelen rijdt lijn 120 rechtstreeks naar station Breukelen. Deze rijdt in de spits 4 keer per uur vanuit Breukelen en 2 keer per uur vanuit Loenen. In de daluren rijdt deze 2 keer per uur. Vanuit Maarssen rijdt lijn 120 2 keer per uur in spits en dal rechtstreeks naar station Breukelen. Dit is de pre-Corona dienstregeling. Met de reizigersaantallen van lijn 120 (pre-Corona) achten wij uitbreiding van deze frequenties niet verantwoord.

Vanuit Kockengen rijdt lijn 524 eenmaal per uur naar station Breukelen en vanuit Nieuwer ter Aa rijdt lijn 526 eenmaal per uur. Gezien de (lage) reizigersaantallen in deze buurtbussen, past de frequentie goed bij de vraag.

10. Er wordt gesteld dat de komst van de parkeergarage zal leiden tot 122 extra spitsmijdingen. Kan het college een overzicht verschaffen van de aantallen autobewegingen in de spitsen op de A2 en de toeleidende wegen naar de P+R?

Antwoord:

Naast de uitbreiding van de P+R doet de provincie onderzoek naar de werking van de rotonden onderaan de afritten van de A2. Binnen deze studie wordt gewerkt met een speciaal gebouw verkeersmodel. Dit verkeersmodel heeft als basisjaar 2016 en als toekomstjaar 2030. Op basis van dit verkeersmodel wordt de vraag beantwoord. Aangezien dit de meest recente cijfers zijn die het hele stationsgebied beslaan. Een relatief kleine reductie van het aantal voertuigen leidt tot een procentueel veel grotere reductie van de files.

Ochtendspits

In de ochtendspits 2016 zien we de volgende cijfers. Er rijden op de A2 richting Amsterdam ter hoogte van Breukelen 9382 motorvoertuigen per uur (mvt/u). Hiervan nemen 427 mvt/u de afrit Breukelen welke uitkomt op de oostelijke rotonde. Op de A2 richting Utrecht rijden 6669 mvt/u waarvan 393 mvt/u de afrit nemen uitkomend op de westelijke rotonde. Op deze rotonden komt ook verkeer van andere wegen samen. Uiteindelijk rijden 419 mvt/u vanaf de oostelijke rotonde in de richting van Station/P+R/Breukelen. Er rijdt ook verkeer vanuit de richting Breukelen naar de oostelijke rotonde. Dit zijn 570 mvt/u waarvan 361 mvt/u de oprit naar Amsterdam nemen en de overgebleven 209 mvt/u een andere richting kiezen. Op de Brugoprit rijden 645 mvt/u in de richting van de rotonde Station (Amerlandseweg) en 344 mvt/u naar Breukelen.

Kijkend naar de toeleidende wegen naar de P+R's zien we het volgende beeld.

P1

Er rijden 97 mvt/u vanaf de rotonde Amerlandseweg in de richting van het station/P1. Er rijden vanuit die richting 43 mvt/u naar de rotonde toe. Dit is inclusief het verkeer over de Broekdijkweg West naar de daar gelegen bedrijven en woningen. Een uitsplitsing van dit verkeer en verkeer naar het station/P1 is niet voorhanden.

P2 heeft een solitaire inrit en kent 62 mvt/u die P2 oprijden en 1 mvt/u verlaat P2.

P3 heeft ook een solitaire inrit en kent 68 mvt/u die P3 oprijden en 8 mvt/u die P3 afrijden.

Avondspits

In de avondspits 2016 zien we de volgende cijfers. Er rijden op de A2 richting Utrecht ter hoogte van Breukelen 8950 motorvoertuigen per uur (mvt/u). Hiervan nemen 812 mvt/u de afrit Breukelen welke uitkomt op de westelijke rotonde. Op de A2 richting Amsterdam rijden 7238 mvt/u waarvan 790 mvt/u de afrit nemen uitkomend op de oostelijke rotonde. Op deze rotonden komt ook verkeer van andere wegen samen. Uiteindelijk rijden 669 mvt/u vanaf de oostelijke rotonde in de richting van Station/P+R/Breukelen. Er rijdt ook verkeer vanuit de richting Breukelen naar de oostelijke rotonde. Dit zijn 560 mvt/u waarvan 139 mvt/u de oprit naar Amsterdam nemen en de overgebleven 421 mvt/u een andere richting kiezen.

Op de Brugoprit rijden 494 mvt/u in de richting van de rotonde Station (Amerlandseweg) en 684 mvt/u naar Breukelen.

Kijkend naar de toeleidende wegen naar de P+R's zien we het volgende beeld.

P1

Er rijden 91 mvt/u vanaf de rotonde Amerlandseweg in de richting van het station/P1. Er rijden vanuit die richting 135 mvt/u naar de rotonde toe. Dit is inclusief het verkeer over de Broekdijkweg West naar de daar gelegen bedrijven en woningen.

P2 heeft een solitaire inrit en kent 16 mvt/u die P2 oprijden en 23 mvt/u verlaat P2.

P3 heeft ook een solitaire inrit en kent 21 mvt/u die P3 oprijden en 40 mvt/u die P3 afrijden.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Utrecht,



Voorzitter,
mr. J.H. Oosters



Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen