Raadsvoorstel Besluitvormend

Voorkeursvariant betaald parkeren P+R Sassenheim

aan:	de raad van de gemeente Teylingen
zaaknummer:	Z-25-468019
Datum collegevergadering:	14 juli 2026
datum raadsvergadering:	1 oktober 2026
agendapunt:	
portefeuillehouder:	Frans Nederstigt
behandelend ambtenaar:	Sophie Groenendijk
emailadres:	s.groenendijk@hltsamen.nl
programma:	Leefomgeving

Wij stellen voor:

1. voor het invoeren van betaald parkeren op de P+R-locatie bij station Sassenheim, de variant vast te stellen waarbij parkeren de eerste 24 uur gratis, en na 24 uur €30,- per dag is (variant 1).
2. een krediet beschikbaar te stellen van €100.000,- voor de voorbereiding van de implementatie van betaald parkeren, en dit ten laste te brengen van de post ‘Stationsweg 1: Voorbereiding betaald parkeren’.
3. de begrotingswijziging R4021 vast te stellen, waarmee het krediet beschikbaar komt voor de voorbereiding van de implementatie van betaald parkeren.

Inleiding en context
De P+R-locatie bij station Sassenheim wordt in de huidige situatie veelvuldig gebruikt. Het terrein is een aantal jaren geleden geïntroduceerd om woon-werkverkeer (en andere dagelijkse verplaatsingen) via het openbaar vervoer te stimuleren. De garage wordt ook veel gebruikt door langparkeerders, die hier hun auto parkeren en voor een langere tijd laten staan. Hierdoor is er regelmatig geen plek, wat ertoe leidt dat er vaak auto's fout geparkeerd staan.

Naar aanleiding van de bovenstaande situatie heeft de gemeente in juli 2024 een parkeeronderzoek laten uitvoeren door een verkeersbureau, waaruit bleek dat de bezettingsgraad inderdaad erg hoog is en circa een derde van de gebruikers langparkeerders zijn. Gezien de P+R bij het station hoofdzakelijk bedoeld is voor forenzen en dagjesmensen, is dit ongewenst.

Om de overlast door langparkeerders tegen te gaan, heeft het college op 1 april 2025 het principebesluit genomen om een vorm van betaald parkeren in te voeren op het P+R-terrein bij station Sassenheim, met als voornaamste doel het langparkeren te

ontmoedigen. In dat besluit is niet vastgelegd *hoe* dit betaald parkeren precies wordt ingericht. Er zijn hiervoor diverse vormen te bedenken.

Na het principebesluit is daarom de projectfase gestart waarin diverse varianten voor betaald parkeren zijn geïnventariseerd, uitgewerkt en afgewogen. Dit is gedaan aan de hand van vier stappen:

Stap 1. Intern en extern informeren en input ophalen
Stap 2. Inventarisatie varianten
Stap 3. Afweging voorkeursvariant
Stap 4. Besluit en informeren

Op basis van een inhoudelijke afweging, en rekening houdend met de opgehaalde input uit stap 1, blijken twee varianten het meest kansrijk:

Variant 1: In deze variant is parkeren de eerste 24 uur gratis en daarna €30,- per dag.
Variant 2: In deze variant is parkeren de eerste 24 uur €1,- en daarna €30,- per dag.

Na het opstellen van deze varianten, is er een integrale kosten/batenafweging gemaakt om te komen tot een voorkeursvariant. De details van deze afweging zijn opgenomen in het advies in de bijlage. Op basis van deze afweging, heeft het college besloten om in te stemmen met variant 1 als voorkeursvariant. Dit is de variant waarbij parkeren de eerste 24 uur gratis, en daarna €30,- per dag is. Deze variant wordt nu besluitvormend aan de raad voorgelegd.

Als de voorkeursvariant door de raad is vastgesteld, kan het project door naar de volgende fase: de voorbereiding van de implementatie van betaald parkeren. Voor deze fase is een werkbudget nodig. Daarom wordt de raad gevraagd hiervoor een krediet van €100.000 euro beschikbaar te stellen.

Voordat betaald parkeren op de P+R-locatie kan worden ingevoerd, dient de Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelastingen Teylingen 2026 te worden aangepast. De aanpassing van deze verordening wordt in een apart voorstel aan de raad voorgelegd.

Voorstel:
Het college stelt de raad voor om, voor het invoeren van betaald parkeren op de P+R-locatie bij station Sassenheim, de variant vast te stellen waarbij parkeren de eerste 24 uur gratis, en na 24 uur €30,- per dag is (variant 1). Daarnaast wordt de raad voorgesteld een krediet beschikbaar te stellen van €100.000,- voor de voorbereiding van de implementatie van betaald parkeren, bijvoorbeeld voor het laten opstellen van ontwerpen en het doen van kleine voorbereidende infrastructurele aanpassingen, en dit ten laste te brengen van de post ‘Stationsweg 1: Voorbereiden betaald parkeren’. Ook wordt de raad gevraagd de begrotingswijziging R4021 vast te stellen, waarmee het krediet beschikbaar komt voor de voorbereiding van de implementatie van betaald parkeren.

Doel: wat willen we bereiken?
Door dit voorstel besluitvormend aan de raad voor te leggen, worden er kaders gesteld voor de verdere uitwerking van het invoeren van betaald parkeren op P+R Sassenheim. Daarnaast wordt er krediet beschikbaar gesteld, wat noodzakelijk is voor de volgende fase van het project, namelijk de voorbereiding van de implementatie van betaald parkeren.

Argumenten
1.1 Door het instellen van variant 1, wordt langparkeren ontmoedigd.

Doordat er op dit moment gratis op het terrein kan worden geparkeerd, zijn er veel mensen die de auto hier langdurig parkeren. Door een tarief in te voeren waarbij na 24 uur een hoog bedrag moet worden betaald, wordt het onaantrekkelijk gemaakt om langdurig op dit terrein te parkeren. De verwachting is daarom dat een hoog tarief na 24 uur zal leiden tot minder langparkeerders, zodat het terrein weer gebruikt kan worden waar het oorspronkelijk voor bedoeld was, namelijk voor woon-werkverkeer en dagjesmensen.

1.2 Door het instellen van variant 1, wordt de veiligheid in de parkeergarage vergroot

Op dit moment is er regelmatig sprake van overlast, vandalisme en criminaliteit in en rond de parkeergarage. In de huidige situatie kan iedereen de parkeergarage vrij in- en uitrijden, wat de drempel om misbruik te maken van de parkeergarage laag maakt.
Met het invoeren van betaald parkeren wordt een duidelijke fysieke en financiële barrière opgeworpen. De slagboom in combinatie met kentekenregistratie zorgt ervoor dat gebruikers zich bewuster zijn van hun aanwezigheid en gedrag. Vrij in- en uitrijden zonder registratie is niet langer mogelijk. Dit maakt de garage minder aantrekkelijk als verzamelplaats of verblijfslocatie voor personen die geen directe parkeerbehoefte hebben. Daarnaast draagt kentekenregistratie bij aan het gevoel van toezicht, wat preventief werkt. Door deze maatregelen neemt de controle op het gebruik van de parkeergarage toe. De verwachting is dat hierdoor de overlast en criminaliteit zullen afnemen en het veiligheidsgevoel voor gebruikers verbetert. Bij het gebruik van kentekenregistratie wordt zorgvuldig omgegaan met gegevens, conform de geldende wet- en regelgeving zoals de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG).

1.3 Door het instellen van variant 1, wordt duurzame mobiliteit nog steeds gestimuleerd.

In het mobiliteitsplan Teylingen is opgenomen dat duurzame vormen van mobiliteit, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer (OV), prioriteit hebben ten opzichte van de auto. De P+R-locatie is destijds geopend om mensen te stimuleren de auto naast het station te parkeren en de verdere reis te vervolgen met het OV. Door het instellen van variant 1, wordt men nog steeds gestimuleerd om gebruik te maken van het OV in plaats van de volledige reis met de auto af te leggen, doordat men hier de eerste 24 uur gratis kan parkeren.

1.4 Door het instellen van variant 1, wordt de vorm van betaald parkeren ingevoerd waar het meeste draagvlak voor is vanuit gebruikers en andere betrokken partijen.

Tijdens het onderzoek naar de vorm van betaald parkeren, heeft er participatie plaatsgevonden met verschillende betrokken partijen, zoals inwoners, gebruikers en omliggende bedrijven. Hieruit bleek dat er het meeste draagvlak is voor een variant waarbij er de eerste 24 uur gratis geparkeerd wordt, en er daarna een hoog tarief geldt, zodat langparkeerders worden geweerd en er meer plek vrijkomt voor kortparkeerders. Met het instellen van variant 1 wordt dus gekozen voor de variant waar het meeste draagvlak voor is vanuit belanghebbenden.

2.1 Het is de bevoegdheid van de raad om het gevraagde krediet beschikbaar te stellen voor de voorbereiding van de implementatie van betaald parkeren.

Zie de alinea “Wat kost het?” voor meer informatie over het gevraagde krediet.

3.1 Het is de bevoegdheid van de raad om een begrotingswijziging vast te stellen.

Kanttekeningen
1.1 Voortgang project

Als de raad niet besluit om voor het invoeren van betaald parkeren op het P+R-terrein bij station Sassenheim, de variant vast te stellen waarbij parkeren de eerste 24 uur gratis, en na 24 uur €30,- per dag is (variant 1), kan er niet worden gestart met de voorbereiding voor de implementatie van betaald parkeren.

1.2 Dekking van de kosten

Het instellen van betaald parkeren brengt verschillende kosten met zich mee, zoals het aanschaffen van een parkeermanagementsysteem (PMS) en extra kosten voor beheer en onderhoud (zie de globale kostenraming die is opgenomen in bijgevoegd advies). Wanneer het instellen van variant 1 het beoogde effect sorteert, zullen er minder langparkeerders op het terrein parkeren, waardoor er dus ook weinig opbrengsten vanuit de garage worden gegenereerd. Dat zou kunnen betekenen dat de kosten van het systeem mogelijk niet (volledig) gedekt kunnen worden. Het alternatief is om ook voor de eerste 24 uur €1 te heffen. Daarmee zou de exploitatie eerder sluitend gemaakt kunnen worden. Dit bedrag is laag genoeg zodat forensen en dagjesmensen de garage in combinatie met OV nog wel als alternatief zien voor de auto. Voordeel van een heffing voor de eerste 24 uur is ook dat door een betalingshandeling het vrij in- en uitrijden niet meer mogelijk is, wat ten goede kan komen aan de veiligheid in de garage.

1.3 Waterbedeffect

In de huidige situatie wordt er in de omliggende omgeving geparkeerd, wanneer er op het P+R-terrein geen plek meer is. Door het invoeren van variant 1, is de verwachting dat er meer ruimte zal ontstaan op het P+R-terrein, aangezien langparkeerders worden geweerd, waardoor uitwijken naar de omliggende omgeving voor kortparkeerders niet meer nodig is. Er zijn echter zorgen dat, aangezien langparkeerders moeten gaan betalen, zij wel in de buurt zullen parkeren, waardoor een zogenoemd 'waterbedeffect' optreedt, waarbij de parkeerdruk in het gebied rondom de garage toeneemt. In hoeverre dit effect zal optreden, is vooraf niet goed voorspelbaar. Om dit te monitoren, wordt er voorafgaand aan het invoeren van betaald parkeren een parkeerdrukmeting in de omliggende omgeving uitgevoerd. De meting wordt vergeleken met de parkeerdruk na het invoeren van betaald parkeren. Tevens wordt regelmatig gesproken met omwonenden en ondernemers over de ervaren parkeerdruk. Op die manier kunnen er, indien nodig, maatregelen genomen worden als blijkt dat er sprake is van een waterbedeffect.

2.1 Als er geen krediet ter beschikking wordt gesteld, kan er niet worden gestart met het voorbereiden van de implementatie van betaald parkeren.

3.1 Als er geen begrotingswijziging wordt vastgesteld, komt er geen krediet ter beschikking voor de voorbereiding van de implementatie van betaald parkeren.

Financiële consequenties
Als de voorkeursvariant voor betaald parkeren is vastgesteld, bereikt het project een nieuwe fase, waarin de implementatie van betaald parkeren wordt voorbereid. Voor deze voorbereiding is een werkbudget benodigd, zowel voor projectleiding als voor het uitvoeren van voorbereidende werkzaamheden, zoals het laten opstellen van ontwerpen, kleine voorbereidende infrastructurele maatregelen of eventuele aanvullende onderzoeken. De kosten hiervoor bedragen naar verwachting €50.000 euro voor het aanstellen van een projectleider en €50.000 euro voor eventuele voorbereidende werkzaamheden of onderzoek. Er is daarom in totaal een krediet van €100.000 euro benodigd.

Aan de aanleg van een parkeersysteem zijn diverse kosten verbonden. Bij de uitwerking van de implementatie zullen keuzes worden gemaakt over de uitvoeringswijze, bijvoorbeeld op het gebied van beheer, aanschaf en exploitatie. Op basis van deze keuzes zal er een kostenraming worden opgesteld, waarna er een kredietvoorstel aan de raad wordt voorgelegd, dat uit een incidentele en/of structurele kredietaanvraag kan bestaan.

Juridisch kader
De raad is het bevoegd gezag om krediet beschikbaar te stellen, op basis van Artikel 189 van de Gemeentewet.

Aanpak, uitvoering en participatie
Gedurende dit project is er veel aandacht geweest voor participatie. In de eerste stap van het project is via de projectpagina, diverse mediakanalen en posters op het P+R-terrein, gevraagd aan belanghebbenden, inclusief inwoners en gebruikers van de P+R-locatie, om input te leveren op het project, door hun voorkeuren en suggesties met de gemeente te delen. Deze input is meegenomen in de afweging voor een voorkeursvariant. Daarnaast kon men zich aanmelden voor de nieuwsbrief via de projectpagina, om updates te ontvangen over de voortgang van het project.

Voor meer informatie over de opzet van het project inclusief de participatie en communicatie verwijzen we naar het advies in de bijlage en het Plan van Aanpak, dat in oktober 2025 is vastgesteld en waarover de raad is geïnformeerd.

Voorliggend besluit is een tussentijds besluit binnen het project Invoeren betaald parkeren P+R Sassenheim. De voorkeursvariant wordt na het besluit verder uitgewerkt en uitgevoerd. Dit begint met het voorbereiden van de implementatie, waarna de daadwerkelijke implementatie kan worden uitgevoerd.

Duurzaamheid
Het aspect duurzaamheid komt terug in de afweging tussen de kansrijke varianten. Zoals in het mobiliteitsplan Teylingen is opgenomen, zet de gemeente in op duurzame vervoerswijzen, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer. Met het instellen van variant 1, wordt ov-gebruik nog steeds gestimuleerd en privéautogebruik ontmoedigd (zie argument 1.3).

Hillegom-Lisse-Teylingen (HLT)
Dit voorstel heeft enkel betrekking op de gemeente Teylingen.

Urgentie
Spoedige besluitvorming is gewenst, zodat betaald parkeren op het P+R-terrein bij station Sassenheim op een zo kort mogelijke termijn kan worden ingevoerd. Hierdoor worden langparkeerders geweerd, waardoor het P+R-terrein weer kan worden gebruikt zoals het oorspronkelijk bedoeld was (woon- werkverkeer en dagjesmensen)

Evaluatie
De verwachting is dat, met het invoeren van variant 1, langparkeerders worden geweerd. Het is echter vooraf moeilijk exact te bepalen hoeveel lang- en kortparkeerders er gebruik zullen gaan maken van de P+R-locatie als betaald parkeren is ingevoerd, aangezien dit afhankelijk is van het gedrag en de keuzes van de gebruikers. Aangezien het exacte effect daarom nog niet kan worden voorspeld, is het van belang dat de vorm van betaald parkeren en het kostenplaatje (inkomsten en uitgaven) dat hierbij hoort na een jaar worden geëvalueerd. Op basis van de evaluatie kan worden bepaald of deze vorm van betaald parkeren effectief is en of er aanvullende maatregelen genomen moeten worden.

Bijlagen en achtergrondinformatie

1. Advies
2. Vastgesteld Plan van Aanpak
3. Begrotingswijziging R4021

Namens het college van Teylingen,

Dhr. Jeroen F.A. Tomassen Secretaris	Mevr. C.G.J. Breuer Burgemeester

Raadsbesluit

De raad van de gemeente Teylingen,

gelezen het voorstel van het college van 14 juli 2026 met als onderwerp
Voorkeursvariant betaald parkeren P+R Sassenheim

gelet op de behandeling in de raadscommissie- en raadsvergadering,

gelet op artikel 108 van de Gemeentewet,

gelet op artikel 189 van de Gemeentewet,

Besluit:

1. Voor het invoeren van betaald parkeren op de P+R-locatie bij station Sassenheim, de variant als uitgangspunt te nemen waarbij parkeren de eerste 24 uur gratis en na 24 uur € 30,- per dag is (variant 1) als uitgangspunt te nemen;
2. Een krediet van € 100.000 beschikbaar te stellen voor de nadere uitwerking van de opties, consequenties en voorbereiding van de implementatie van betaald parkeren, en dit ten laste te brengen van de post ‘Stationsweg 1: Voorbereiding betaald parkeren’.'
3. De begrotingswijziging R4021 vast te stellen, waarmee het krediet beschikbaar komt voor de voorbereiding van de implementatie van betaald parkeren.
4. In een nadere voorbereiding van het invoeren van betaald parkeren, indachtig het voorkomen van ongewenst en overlastgevend parkeergedrag, uit te werken welke maatregelen zullen moeten worden genomen om dit zo veel als mogelijk te voorkomen en dit op te nemen in een uitwerkingsvoorstel ‘invoeren parkeerbeleid’.
5. Verschillende varianten voor de dekking van de incidentele en structurele kosten van het parkeerbeleid uit te werken, waarbij inzichtelijk wordt gemaakt welk deel van de kosten uit parkeeropbrengsten kan worden gedekt en welk deel eventueel ten laste komt van andere middelen, en deze varianten aan de raad voor te leggen ter besluitvorming.
6. Een conceptbegroting op te stellen van de incidentele en structurele kosten van de verschillende scenario’s, waaronder in ieder geval de kosten van parkeerregulering, vergunningverlening, handhaving, parkeerinformatiesystemen, de benodigde voorzieningen voor in- en uitrijden van de parkeergarage en de daarvoor benodigde beheerorganisatie.'

Aldus geamendeerd aangenomen in de raadsvergadering van 1 oktober 2026,

ValidSigned door Marjoleine van Egeraat
op 08-10-2026

Mevr. M. van Egeraat
Griffier

ValidSigned door Frank Rijkaart
op 08-10-2026

Dhr. F. Rijkaart
Voorzitter