

Advies voorkeursvariant betaald parkeren P+R Sassenheim

Juli 2026

1. Context

In april 2025 is door het college van B&W van de gemeente Teylingen besloten om betaald parkeren in te voeren op de parkeergarage bij station Sassenheim, om langparkeren tegen te gaan. Om te bepalen welke vorm dit betaald parkeren moet aannemen, is een project opgestart. Dit bestaat uit 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 uitwerking en afweging, en rekening houdend met de opgehaalde input uit stap 1, blijken twee varianten het meest kansrijk:

- Variant 1: Parkeren is de eerste 24 uur gratis en daarna €30,- per dag.
- Variant 2: Parkeren is de eerste 24 uur €1,- en daarna €30,- per dag.

Na het verder uitwerken en afwegen van deze twee varianten, is gebleken dat variant 1 de voorkeursvariant is. In dit advies lichten we dit toe.

2. Inventarisatie varianten

In januari 2026, tijdens stap 1 van het project, is er input opgehaald bij verschillende betrokken personen en organisaties, zoals omliggende bedrijven. Via de projectpagina, diverse mediakanalen en posters op het P+R-terrein, zijn belanghebbenden, inclusief inwoners en gebruikers, gevraagd input te leveren op het project, door hun voorkeuren en suggesties met de gemeente te delen. In totaal zijn er 130 reacties opgehaald. Uit deze reacties komt, onder andere, het volgende naar voren:

- Er is draagvlak voor het invoeren van betaald parkeren in het algemeen, voornamelijk om langparkeerders te weren zodat er meer plekken beschikbaar komen in de garage.
- Veruit de meeste mensen die hebben gereageerd pleiten voor een tarief waarbij men de eerste 8, 12 of 24 uur gratis parkeert en daarna een hoog tarief betaalt, zodat lang parkeren niet meer aantrekkelijk is.
- Een alternatief waarbij de eerste 24 uur een laag tarief geldt van enkele euro's en daarna een hoog tarief, wordt ook meermaals genoemd als kansrijke optie.
- Er wordt door meerdere mensen gevraagd de parkeerdruk in de omliggende omgeving te monitoren na de invoering van betaald parkeren.

Naast de opgehaalde input van de belanghebbenden, zijn ook verschillende samenwerkingspartners betrokken bij het project, zoals omliggende gemeenten, de provincie Zuid-Holland, NS en ProRail. Daarnaast heeft er overleg plaatsgevonden met de Verkeerscommissie, bestaande uit de nood- en hulpdiensten en vervoersbedrijf Qbuzz.

3. Kansrijke varianten

Op basis van de opgehaalde input uit stap 1, zijn de mogelijke varianten geïnventariseerd en overwogen door het projectteam, bestaande uit verschillende gemeentelijke specialisten. Hierbij is gekeken naar

verschillende aspecten, zoals het al dan niet faciliteren van verschillende doelgroepen en hoe de gewenste tariefstructuur en het soort parkeersysteem eruitziet. Deze aspecten zijn onderzocht en afgewogen.

Op basis van de afweging en de opgehaalde input bleken er twee varianten het meest kansrijk:

- Variant 1: Parkeren is de eerste 24 uur gratis en daarna €30,- per dag.
- Variant 2: Parkeren is de eerste 24 uur €1,- en daarna €30,- per dag.

Het doel van het invoeren van betaald parkeren is hoofdzakelijk om langparkeerders te weren, zodat er meer ruimte ontstaat voor de doelgroep waar de garage voor bedoeld is: woon-werkverkeer en dagjesmensen. Het is daarom belangrijk de parkeergarage toegankelijk te houden voor kortparkeerders, door geen of een laag tarief in te stellen voor de eerste 24 uur. Daarnaast wordt langparkeren het meest effectief ontmoedigd als er een hoger tarief geheven wordt na 24 uur. De hoogte van dit tarief, €30,- per dag, is gebaseerd op een vergelijking met omliggende parkeerterreinen en parkeren bij Schiphol.

4. Afweging voorkeursvariant

In stap 3 van het project zijn de twee voorkeursvarianten zorgvuldig met elkaar vergeleken. De afweging tussen de varianten hangt af van verschillende thema's, zoals de kosten en opbrengsten, draagvlak en duurzaamheid.

Hieronder staat een globaal overzicht dat de kosten en baten van de twee varianten weergeeft. Beide varianten zijn op de verschillende thema's beoordeeld met plussen en minnen, ten opzichte van de huidige situatie.

Onderaan de tabel is het totaal van de afweging opgenomen. Hieruit is op te maken dat, op basis van de thema's, variant 1 het meest wenselijk is.

	Variant 1 (eerste 24 uur gratis)	Beoordeling variant 1	Variant 2 (direct betalen)	Beoordeling variant 2
Kosten	Kosten parkeersysteem/beheer/onderhoud	--	Kosten parkeersysteem/beheer/onderhoud	--
Opbrengsten	Enige opbrengsten door parkeergeld langparkeerders. Geen opbrengsten kortparkeerders. Kosten worden niet gedekt door de opbrengsten.	+	Opbrengsten door parkeergeld van zowel kortparkeerders als enige langparkeerders. Deel van de kosten worden gedekt door opbrengsten.	+++
Waterbedeffect	Kans op waterbedeffect van langparkeerders in omliggende wijk.	-	Kans op waterbedeffect van zowel langparkeerders als kortparkeerders in omliggende wijk	--
Veiligheid/vandalisme	Door slagboom en kentekenregistratie waarschijnlijk minder overlast en criminaliteit. Nog steeds wel mogelijk voor mensen die overlast veroorzaken om kosteloos in- en uit te rijden.	+	Vanwege direct betalen mogelijk minder overlast/vandalisme	++
Draagvlak	Veel draagvlak voor eerste 24 uur gratis vanuit	++	Enig draagvlak voor direct betalen vanuit gebruikers,	+

	gebruikers, omwonenden en omliggende bedrijven		omwonenden en omliggende bedrijven.	
STOMP-principe	Men wordt aangemoedigd om over te stappen op OV en de reis dus niet volledig met de auto af te leggen. Door meer ruimte te creëren op de P+R wordt men wellicht ontmoedigd op de fiets naar het station te komen.	+	Men wordt ontmoedigd om over te stappen op OV en hun volledige reis met de auto af te leggen, aangezien ze direct moeten betalen voor parkeren. Men wordt echter wel aangemoedigd met de fiets naar het station te komen.	+
Gebruiksvriendelijkheid	Vanwege de slagboom ervaart men enige barrière ten opzichte van huidige situatie, maar in- en uitrijden zonder te betalen vanwege eerste 24 uur gratis, is eenvoudig.	-	Vanwege de slagboom ervaart men enige barrière ten opzichte van huidige situatie. Vanwege direct betalen is er een verminderde gebruiksvriendelijkheid.	--
Aansluiting doel P+R	Alleen langparkeerders worden geweerd en kortparkeerders, voor wie de P+R bedoeld is, ondervinden geen beperkingen.	++	Langparkeerders worden geweerd, maar kortparkeerders, voor wie de P+R bedoeld is, moeten een laag tarief betalen om plek in de garage te creëren.	+
Totaal		+++		++

8. Kosten

Als onderdeel van het project is alvast een opzet gemaakt voor een globale kostenraming voor het invoeren van betaald parkeren, op basis van marktconsulterende gesprekken. Deze kostenraming is enkel een eerste indicatie van de kosten voor het invoeren van betaald parkeren. De daadwerkelijke kosten worden in de volgende fase van het project geïnterpreteerd. De kosten zijn in de tabel onderverdeeld in eenmalige kosten, zoals de aanschaf van een parkeermanagementsysteem, en structurele kosten, zoals beheer en onderhoud.

Soort kosten	Onderdeel	Kosten
Eenmalig	Parkeersysteem, uitgangspunten: • 2 slagbomen • 1 inrit met touchscreen en intercom • 1 uitrit met touchscreen, intercom en pinterminal • 2 kentekencamera's • Bekabeling • Internet op locatie • Separate kassa	€75.000,-
	Terreininrichting (tariefborden, belijning, etc.)	€10.000,-
	Onderhoud parkeersysteem, uitgangspunt:	€5000,- per jaar

Structureel	Responstijd van 1 werkdag	
	Beheer Vastgoed	€40.000,- per jaar (huidige kosten)
	Dagelijks beheer parkeren: Uitgangspunten: 24/7 meldkamerfunctie 200 oproepen per maand 52 beheerrondes Calamiteitendienst	€20.000,- per jaar
	Facilitaire kosten (elektra, netwerkbeheer, water en internet)	€24.000,- per jaar
	Onvoorzene kosten	€25.000,- per jaar
	Totaal per jaar (structureel, exclusief eenmalige kosten)	€114.000,-
	Totaal eenmalig bij aanvang	€85.000,-

9. Advies

Op basis van de integrale afweging, is het advies om variant 1 vast te stellen als voorkeursvariant en hiervan uit te gaan bij de verdere uitwerking van het invoeren van betaald parkeren.