

Plan van Aanpak

Invoeren betaald parkeren P+R station Sassenheim

Bestuurlijk opdrachtgever: [REDACTED]

Ambtelijk opdrachtgever: [REDACTED]

Ambtelijk opdrachtnemer: [REDACTED]

Projectleider: [REDACTED]

Datum: Oktober 2025



Inhoudsopgave

1.	Aanleiding en context.....	3
2.	Opdracht en beoogde resultaten	4
3.	Projectafbakening en raakvlak met andere projecten	5
4.	Stappenplan	7
5.	Participatie, communicatie en informatie	8
6.	Stappenplan en planning	10
7.	Geld.....	12
8.	Risico's en maatregelen	13
9.	Organisatie.....	15

1. Aanleiding en context

Sinds 2011 is station Sassenheim geopend. Bij het station bevinden zich verschillende voorzieningen, waaronder een gratis P+R-terrein voor autoverkeer. Het P+R terrein is in 2017 uitgebreid met een extra parkeerlaag.

Het P+R-terrein bij het station wordt in de huidige situatie veelvuldig gebruikt. Het terrein is een aantal jaren geleden geïntroduceerd om woon-werkverkeer (en andere dagelijkse verplaatsingen), ook wel ketenmobiliteit, via het openbaar vervoer te stimuleren. Echter wordt door veel gebruikers van het terrein overlast ervaren. De gemeente Teylingen ontvangt regelmatig berichten van inwoners die hinder ervaren door de hoge parkeerdruk op het P+R-terrein bij station Sassenheim.

Naar aanleiding van de bovenstaande situatie heeft de gemeente in juli 2024 een parkeeronderzoek laten uitvoeren door een verkeersbureau. In dit onderzoek is gekeken naar de bezettingsgraad en het parkeermotief bij het P+R terrein.

Uit de onderzoeksresultaten is geconcludeerd dat de parkeerdruk inderdaad erg hoog is. Op het hoogst gemeten moment was de bezettingsgraad 99%. Uit het onderzoek blijkt daarnaast dat circa één derde van de gebruikers langparkeerder zijn. Gezien de P+R bij het station hoofdzakelijk bedoeld is voor inwoners/forenzen, is dit ongewenst.

Op basis van bovenstaande heeft het college op 1 april het principebesluit genomen om een vorm van betaald parkeren in te voeren op het P+R-terrein bij station Sassenheim, om langparkeren te ontmoedigen.

Met het principebesluit is de initiatiefase afgerond en gaat het project de volgende fase in: de definitiefase, waarin verschillende varianten voor betaald parkeren worden geïnventariseerd, uitgewerkt en afgewogen. Voorliggend plan van aanpak heeft betrekking op deze fase.

2. Opdracht en beoogde resultaten

Met het genomen principebesluit is besloten dat er betaald parkeren wordt ingevoerd op het P+R terrein bij station Sassenheim. Er staat echter nog niet vast hoe dit betaald parkeren precies wordt ingericht. Er zijn hiervoor diverse vormen te bedenken.

In de definitiefase, waarop dit projectplan betrekking heeft, worden verschillende varianten voor de invoering van betaald parkeren onderzocht. Op basis van de onderzoeksresultaten kan een goede afweging worden gemaakt voor een voorkeursvariant. Het doel is om te komen tot een integraal advies over de invoering van betaald parkeren bij P+R station Sassenheim. Hierna is de definitiefase van het project afgerond en wordt overgegaan naar de volgende fase van het project, de ontwerpfase.

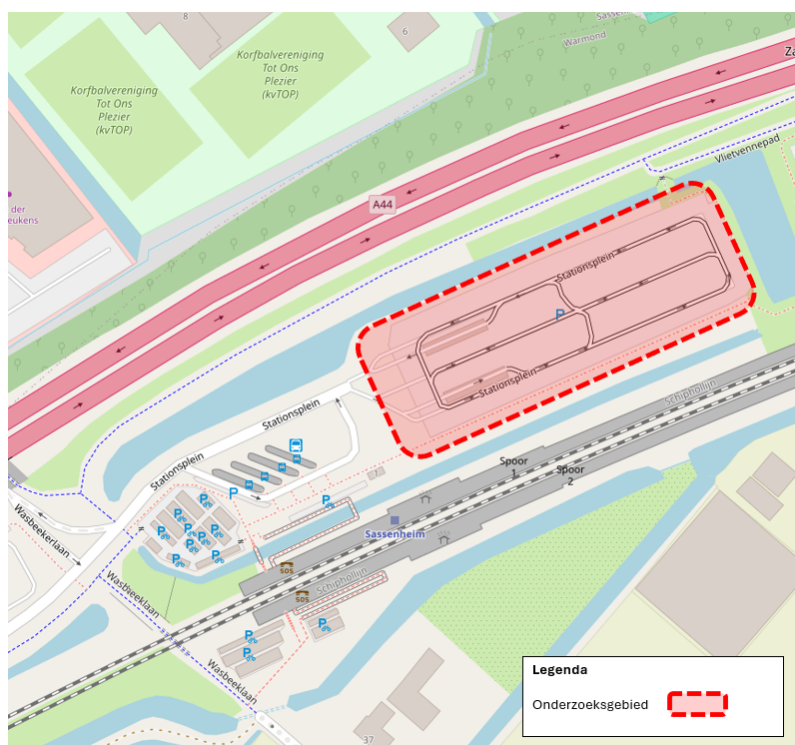
Dit projectplan beschrijft welke stappen we in de definitiefase van het project zetten en hoe we dit organiseren. Hierbij worden ook belangrijke stakeholders betrokken.

3. Projectafbakening en raakvlak met andere projecten

3.1 Projectafbakening

Het project heeft betrekking op het invoeren van betaald parkeren bij het P+R terrein station Sassenheim.

In de onderstaande afbeelding is de locatie van het P+R terrein weergegeven, het onderzoeksgebied.



Afbeelding 1: Onderzoeksgebied

3.2 Raakvlak met andere projecten

Dit project heeft (mogelijk) samenhang met andere projecten/ontwikkelingen:

Mobiliteitsplan Teylingen, inclusief uitvoeringsprogramma

Het Mobiliteitsplan van Teylingen schetst het toekomstbeeld van hoe de gemeente Teylingen er in de toekomst uit ziet op het gebied van verkeer en mobiliteit. Bij het Mobiliteitsplan hoort een uitvoeringsprogramma waarin de maatregelen staan die de komende jaren zijn voorzien in het kader van het Mobiliteitsplan.

In het Mobiliteitsplan staan ambities en maatregelen die direct raken aan het project betaald parkeren P+R station Sassenheim. Zo staat in het Mobiliteitsplan dat de gemeente Teylingen zich onder andere inzet op algemene maatregelen om parkeerproblemen aan te pakken. Met project betaald parkeren P+R station Sassenheim wordt bijgedragen aan deze ambitie.

Parkeerbeleidsplan Teylingen 2023

In het parkeerbeleidsplan zijn de kaders en visie van de gemeente opgenomen op het gebied van parkeren. In het parkeerbeleidsplan wordt ook specifiek ingezoomd op de stationsomgeving Sassenheim. De informatie uit het beleidsplan wordt meegenomen in het project.

Verordening op de heffing en invoering van parkeerbelasting Teylingen 2025

Om betaald parkeren te kunnen invoeren, moet de wettelijke grondslag hiervoor worden verwerkt in de 'Verordening op de heffing en invordering van parkeerbelasting Teylingen 2025'. Dit wordt daarom ook meegenomen bij de verdere uitrol van dit project.

4. Stappenplan

Op hoofdlijnen zien we een aantal inhoudelijke stappen voor dit project:

Stap 1. Intern en extern informeren en input ophalen

De eerste stap is om op voorhand goed de uitgangspunten, randvoorwaarden, wensen en eisen die gelden voor de verdere uitwerking, vast te leggen. Hierin worden bewoners betrokken, zodat zij aan het begin al hun ervaringen/ideeën/suggesties kunnen delen. Er komt ook input uit onze eigen organisatie (vanuit de verschillende betrokken disciplines), van externe samenwerkingspartners en van de direct omliggende bedrijven. De opgehaalde input nemen wij mee in de volgende stap. Naast input van interne en externe partijen, is het waardevol om een onderzoek te laten uitvoeren naar parkeerdruk in de nabije omgeving, als een nulmeting. Op die manier kan het verschil in parkeerdruk in omliggende wijken na het invoeren van betaald parkeren worden gemeten, waardoor we zicht hebben op een eventueel waterbedeffect.

Stap 2. Inventarisatie varianten

Na het ophalen van informatie, zowel intern en extern, kan worden gestart met de inventarisatie van mogelijke varianten voor het instellen van betaald parkeren bij P+R station Sassenheim. Bij deze inventarisatie worden per variant de voor- en nadelen in kaart gebracht. Naar aanleiding hiervan worden de varianten getrechterd tot enkele meest kansrijke varianten.

Stap 3. Afweging voorkeursvariant

De kansrijke varianten worden voorgelegd aan betrokken partijen. Afhankelijk van de input worden de varianten verder uitgewerkt en aangescherpt. Op basis van een integrale afweging wordt vervolgens een keuze gemaakt voor een voorkeursvariant.

Stap 4. Besluit en informeren

De raad wordt betrokken bij het besluitvormingsproces voor het kiezen van de voorkeursvariant. Wanneer er een besluit genomen is, worden de stakeholders hierover geïnformeerd.

5. Participatie, communicatie en informatie

Participatie

Gezien de impact van het invoeren van betaald parkeren voor de gebruikers en omgeving van de P+R Sassenheim, worden partijen actief betrokken tijdens participatiemomenten. Deze momenten bieden niet alleen gelegenheid om betrokkenen te informeren en eventuele vragen te beantwoorden, maar ook om suggesties en ideeën te verzamelen en deze mee te nemen in het uitwerken van de varianten. Het niveau van participatie is dus raadplegen en informeren. Tijdens het participatieproces worden het Beleidskader Participatie en de Leidraad Participatie & Omgevingsvergunning van de gemeente Teylingen geraadpleegd. Voor de participatiecomponent van het project zien we de volgende groepen:

- De gemeenteraad van Teylingen
- (Externe) samenwerkingspartners
- Inwoners/gebruikers van de P+R en omliggende bedrijven en instellingen

De gemeenteraad

De raad stelt kaders en toetst. De raad wordt betrokken bij het besluitvormingsproces voor het kiezen van de voorkeursvariant. Door de raad gedurende het project tussentijds te informeren, kan de raad waar nodig bijsturen en richtinggevende uitspraken doen.

Samenwerkingspartners

De samenwerkingspartners zijn organisaties met een positie en/of belang bij het P+R station Sassenheim, anders dan bedrijven en instellingen in de directe omgeving van het onderzoeksgebied. Hieronder vallen:

- Provincie Zuid-Holland
- ProRail
- NS
- Qbuzz
- Buurtgemeenten – Noordwijk, Haarlemmermeer en Kaag en Braassem

Deze partijen worden op verschillende momenten in het project betrokken. Dat begint al bij de start (stap 1 stappenplan), zodat duidelijk vastligt welke eisen, wensen en randvoorwaarden vanuit de verschillende partijen gelden. De inventarisatie en afweging van de varianten zal ook met deze partijen worden afgestemd.

Inwoners en gebruikers P+R en (omliggende) bedrijven en instellingen

Deze betrokkenen worden aan het begin van het project al meegenomen, zie ook stap 1 van het stappenplan. Bij de afronding van deze projectfase zullen de inwoners ook geïnformeerd worden over het besluit.

Communicatie

Interne communicatie:

Het voornaamste communicatiedoel is om verschillende partijen al vroegtijdig te betrekken en gedurende het project structureel op de hoogte te houden. De frequentie en wijze van interne communicatie is als volgt:

- Het ambtelijke projectteam komt tweewekelijks geheel of gedeeltelijk bij elkaar om de voortgang en eventuele obstakels te bespreken.
- De ambtelijke opdrachtgever wordt maandelijks geïnformeerd en vaker indien nodig. Daarnaast worden de stukken van de projectteamoverleggen gedeeld met de ambtelijke opdrachtgever.
- De portefeuillehouder wordt iedere maand geïnformeerd en vaker indien nodig.
- Afstemming met gemeenteraad gebeurt in overleg met de portefeuillehouder.

Externe communicatie:

Er zijn verschillende externe stakeholders betrokken bij dit project:

- Forenzen/gebruikers van de P+R Sassenheim (inwoners)
- Omwonenden van de P+R Sassenheim
- Ondernemers met een bedrijf in de buurt van P+R Sassenheim
- Samenwerkingspartners zoals hierboven genoemd

Externe stakeholders worden o.a. op de hoogte gehouden over de voortgang van het project door middel van een projectpagina op de website van de gemeente Teylingen. Op deze projectpagina worden updates gegeven over de status van het project.

Informatie

Er is een gedeelde projectmap aangemaakt in Sharepoint/Teams, die beschikbaar is voor het cluster Mobiliteit. Andere projectleden krijgen ook toegang tot deze map. In deze map worden alle documenten met betrekking tot het project gezet, zodat deze beschikbaar zijn voor het hele projectteam. Daarnaast wordt er een JOIN-zaak aangemaakt voor dit project, zodat alle belangrijke stukken, waaronder communicatie en definitieve documenten, kunnen worden gearhiveerd.

Zoals eerder genoemd zal er ook een projectpagina opgezet worden waar diverse informatie op gedeeld wordt.

6. Stappenplan en planning

Als we de inhoudelijke stappen (hoofdstuk 4) en de opzet van de participatie en communicatie (hoofdstuk 5) combineren, komen we tot het volgende stappenplan, inclusief planning. Ook hier geldt: dit is op basis van de informatie op dit moment. Daar waar de voortgang van het project dat vereist, sturen we bij – in participatie, onderzoek, uitwerking en/of planning.

Stap project	Werkzaamheden	Planning
Stap 1. Intern en extern informeren en input ophalen	- Projectstart met projectteam (toelichting op project, werkafspraken maken en eerste input ophalen vanuit diverse disciplines) - Projectpagina opzetten - Samenwerkingspartners informeren en input ophalen - Input ophalen bij inwoners/gebruikers/ andere direct betrokkenen	November/december 2025
Stap 2. Inventarisatie varianten	- Brainstormsessie met projectteam om alle varianten inzichtelijk te maken, inclusief inventarisatie voor- en nadelen - Varianten trechteren tot enkele kansrijke varianten	Januari/februari 2026
Stap 3. Afweging voorkeursvariant	- Kansrijke varianten voorleggen aan betrokkenen - Eventueel verder uitwerken varianten en aanscherpen - Projectteamoverleg om	Maart/april 2026

	te komen tot voorkeursvariant op basis van alle resultaten - Stuk voorbereiden voor besluit	
Stap 4. Besluit en informeren	- Besluit over voorkeursvariant - Nadat het besluit is genomen, worden betrokkenen hierover geïnformeerd.	Mei 2026

7. Geld

Omdat het project aansluit op de ambities en maatregelen zoals opgenomen in het Mobiliteitsplan, wordt het project uit dit budget gefinancierd. De verwachting is dat deze projectfase circa €15.000,- gaat kosten (onder voorbehoud).

Een deel van dit bedrag wordt gebruikt voor de toerekening van de werkuren die door de projectleden aan het project worden besteed. Het andere deel wordt gebruikt voor eventuele advieskosten.

8. Risico's en maatregelen

Risico	Gevolg	Maatregel
Risico's tijdens het project		
Inwoners die in beroep gaan/weerstand van inwoners.	Vertraging van invoering project, minder draagkracht, minder steun van bewoners voor de gemeente.	Zorgvuldig verzorgen van participatie.
Projectlid wordt ziek.	Project loopt vertraging op.	Zorgen dat alle voortgang van het project gedeeld wordt en voor iedereen beschikbaar is.
Voor het invoeren van betaald parkeren moet de (ingang van de) parkeerplaats wellicht opnieuw worden aangelegd of worden verbouwd.	De parkeergarage is dan tijdelijk niet beschikbaar, waardoor mensen hun auto niet kunnen parkeren bij het station.	Bij het ontwerp moet worden gezorgd voor minimale impact voor de gebruikers van de P+R. Eventuele werkzaamheden dienen te gebeuren op rustige momenten en er moet, indien mogelijk, toegang mogelijk zijn tot de parkeergarage.
Risico's na afronding van het project		
Overloop van langparkeerders naar omliggende wijken	Meer parkeerdruk in omliggende gebieden. Bewoners ervaren daar overlast.	Voorafgaand aan het project wordt een nulmeting uitgevoerd in het gebied rond de P+R om de parkeerdruk te meten. Na uitvoering van het project worden deze metingen herhaald om de impact te bepalen.
Als er een slagboom komt kan deze schade toebrengen aan auto's als deze niet goed zichtbaar is of te snel sluit.	Aansprakelijkheid gemeente voor schade. Klachten vanuit inwoners.	Er moet in het ontwerp goed gekeken worden naar de plaatsing en afstelling van een eventuele slagboom.
In de spits kan er verkeersdruk ontstaan bij de parkeergarage als mensen	Door deze drukte zou het kunnen dat er auto's stilstaan op de rijbaan en de weg	Er moet worden gekeken naar de beschikbare ruimte en of er plaats is voor een

moeten wachten voor de slagboom.	blokkeren voor bussen.	opstelruimte voor wachtende auto's. Er moet na uitvoering van het project gemonitord worden of er onveilige verkeerssituaties ontstaan.
Een eventuele slagboom kan defect raken.	Hierdoor ontstaat er een wachtrij en kunnen mensen hun auto niet parkeren in de garage.	Goed beheer en direct contact bij problemen moet worden gewaarborgd.

9. Organisatie

Wie	Team	Rol
Sophie Keur	Mobiliteit	Projectleider
Sophie Groenendijk	Mobiliteit	Adviseur Mobiliteit
Willemijn Favier	Communicatie	Adviseur Communicatie
Ard Koopman	Communicatie	Adviseur Communicatie
Arno van der Panne	OOVC	Adviseur OOVC
Richard van Eeuwijk	IOR	Adviseur Openbare Ruimte
Annemiek Schipaanboord	Vastgoed	Adviseur Vastgoed