

Globale Visie Recreatief Transferium Zoeterwoude

IN OPDRACHT VAN GEMEENTE ZOETERWOUDE

CONCEPT

1 oktober 2025
Big Picture + BREEN stedenbouw

INHOUDSOPGAVE

INLEIDING	3
VISIE OPGEZET VANUIT GEBIEDSKWALITEITEN	4
GEBIEDSAFBAKENING	6
RUIMTELIJKE VISIE	7
PROGRAMMATISCHE VISIE	13
ONTWIKKELSTRATEGIE	14
FINANCIËN	15
FASERING	15
AFWEGINGSKADER	16
RUIMTELIJKE EN PROGRAMMATISCHE MOGELIJKHEDEN GEMEENTEWERF (kerngebied III)	18
BIJLAGE	19

CONCEPT

INLEIDING

Het recreatief transferium aan de Papeweg heeft een functie voor Zoeterwoude en ver daarbuiten. De dynamiek op de locatie is momenteel echter niet hoog genoeg om bestaand programma zoals het restaurant voldoende economisch perspectief te bieden. De afgelopen jaren hebben zich diverse initiatiefnemers uit het dorp en ver daarbuiten bij de gemeente gemeld. Een aantal van deze initiatieven kan het recreatief en economisch perspectief versterken. Het bestuur van Zoeterwoude grijpt dit moment aan om een visie met afwegingskader op te laten stellen. Met het afwegings-

kader moet de mogelijkheid, wenselijkheid en belangen van bestaande en toekomstige initiatieven getoetst kunnen worden. Het transferium staat reeds in diverse beleidsdocumenten beschreven. De kernkwaliteiten van het gebied zijn daarin scherp beschreven. Het toekomstperspectief verdient een update naar heden-daagse behoeftes en belangen van gebruikers, initiatiefnemers en politici.

Om het proces nieuw elan mee te geven heeft de gemeente het project een nieuwe naam gegeven: Hart

van Duurzame Vooruitgang. Deze naam impliceert een aantal bestaande en beoogde kwaliteiten. Als eerste is en blijft het gebied op recreatief gebied een belangrijke centrale plek in de regio vervullen. Het Groene Hart blijft een waardevolle plek in een meer verstedelijkende regio. Het transferium heeft hierbinnen een aanvullend potentieel. Het afwegingskader geeft aan dat er zorgvuldig naar initiatieven wordt gekeken. Naast een sterke programmatische bijdrage zullen ze een duurzame ontwikkeling in zich moeten hebben.

Op basis van deze visie zal een nieuw omgevingsplan worden opgesteld.

Twee gebieden

Momenteel beslaat het recreatief transferium twee gebieden, het gebied rond De Landloper (momenteel in gebruik bij La Place) en de gemeentelijke opslagplaats binnen de afslag van de A4. De hierna beschreven visie heeft met name betrekking op het recreatief potentieel van het gebied rond De Landloper. Het gebied van de gemeentelijke opslagplaats wordt niet als onderdeel van het recreatief gebied gezien. Voor dat gebied gelden andere ontwikkelmogelijkheden. Dit zal als een apart hoofdstuk worden benoemd. Op pagina 6 staat de gebiedsafbakening toegelicht.



Entreebord

VISIE OPGEZET VANUIT GEBIEDSKWALITEITEN

De Globale Visie Recreatief Transferium Zoeterwoude is opgezet in het verlengde van reeds vastgesteld beleid. Het merendeel van de kaders komt voort uit specifieke gebiedskwaliteiten. Die (kern)kwaliteiten staan verwoord in de beleidsdocumenten:

- **De Zoeterwoudse Omgevingsvisie** (vastgesteld 29 september 2022)
- **Wijzigingsplan Recreatief Transferium** (vastgesteld 26 juni 2012)
- **Bestemmingsplan Landelijk Gebied** (vastgesteld 18 februari 2010)
- **Beeldkwaliteitplan landelijk gebied Zoeterwoude**
- In de **Welstandsnota Zoeterwoude 2015** zijn geen kaders voor deze locatie opgenomen.
- **Omgevingsverordening** van de Provincie Zuid-Holland

Terugkerende gebiedseigenschappen in de verschillende beleidsstukken zijn het **open en weidse karakter** dat voortkomt uit de gebiedsontgining en langdurig agrarisch gebruik van het gebied. Het transferium ligt in en kijkt uit over de Grote Westeindse Polder. Dit gebied wordt getypeerd als een goed bewaard gebleven karakteristiek oud-Hollands veenweide- en droogmakerijlandschap (Bestemmingsplan Landelijk Gebied 2010). Aan het gebied wordt een **natuurwaarde** toegeschreven en daarbij vermeld dat die waarde onder druk staat door het type landbouw en oprukkende verstedelijking. Naast ruimtelijke kenmerken wordt de (relatieve) **rust** beschreven.

Met de visie wordt ruimte gezocht voor meer dynamiek en reuring in het gebied. De kernwaarde open en weids zijn daarbij leidend. De geconstateerde rust kan wellicht veranderen in meer dynamiek. De kleinschaligheid (geen massa evenementen ed) zal kenmerkend blijven.

Huidige situatie

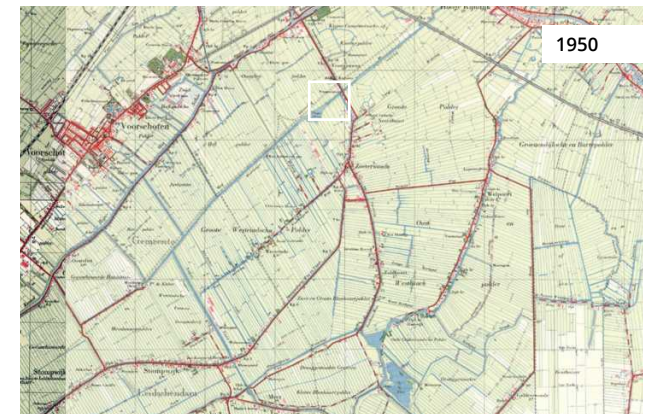


De volgende punten vormen de kern van de visies op het recreatief transferium en de ontwikkeling van het landelijke gebied in Zoeterwoude:

- **Visie binnen vastgesteld beleid:** Het plan voor het recreatief transferium volgt het vastgestelde beleid van Zoeterwoude.
- **Open landschap behouden:** Het gebied heeft een open en weids karakter door agrarisch gebruik. Dit landschap, met de Grote Westeindse Polder, moet behouden blijven.
- **Rustig gebied:** De ruimte biedt rust en natuur, ondanks druk van stedelijke groei en landbouw. Het beleid benadrukt dat het landschap moet blijven zoals het is.
- **Veenweidelandschap versterken:** Het plan stimuleert het versterken van het veenweidelandschap door het bevorderen van grasvelden, koeien, natuurbeheer en recreatie.
- **Recreatieve infrastructuur ontwikkelen:** Het doel is om inwoners en bezoekers een aantrekkelijk landschap en goede recreatieve mogelijkheden te bieden, zoals wandel- en fietspaden.
- **Beleid voor landbouw en recreatie:** Er is ruimte voor duurzame landbouw en recreatie, maar zonder grote veranderingen of nieuwe verblijfsrecreatie.

- **Duurzaam waterbeheer:** Waterbeheer is belangrijk om bodemdaling te voorkomen en het veenlandschap te behouden.
- **Cultureel erfgoed beschermen:** Waardevolle historische gebouwen en landschapselementen moeten behouden en hersteld worden.
- **Recreatief transferium als ontwikkelingsgebied:** Het transferium wordt gezien als een gebied voor recreatieve ontwikkeling, inclusief een gebouw en parkeerplaatsen.
- **Groen en rust in de gemeente:** Het groene landschap zorgt voor een fijne woonomgeving in Zoeterwoude. Het behoud van dit groen draagt bij aan de gezondheid van mens, dier en natuur.
- **Recreatieve initiatieven ondersteunen:** Het beleid moedigt nieuwe recreatieve initiatieven aan, zoals kleinschalig kamperen en het versterken van recreatieroutes.

In het *'Beeldkwaliteitplan landelijk gebied Zoeterwoude'* staan aanvullende richtlijnen voor beeldkwaliteit die ervoor zorgen dat het gewaardeerde landschap rond Zoeterwoude zijn karakteristieke kwaliteiten behoudt.



GEBIEDSAFBAKENING

Het gebied waar de globale visie betrekking op heeft is scherp te definiëren. Binnen dit gebied zal een integrale afweging van mogelijke ontwikkelingen plaatsvinden. Initiatieven of projecten buiten het visiegebied volgen hun eigen autonoom traject, maar mogen geen negatief effect op het recreatief karakter van het gebied hebben. Zodra dat het geval blijkt te zijn zal er afstemming nodig zijn.

Het gebied bestaat uit een kerngebied en een ondersteunend gebied. Het recreatief kerngebied (I.) is het huidige recreatief gebied 'Poort Groene Hart Zoeterwoude'. De grens wordt bepaald door eigendomsgebieden van huidige eigenaren met een recreatief programma. De landloper is momenteel het beeldbepalende gebouw en ligt centraal in gebied I. Gebied II heeft momenteel geen actief recreatief programma, maar is in eigendom bij een ondernemer die boten verhuurt en andere nautische activiteiten ontplooit. Hiervoor is de oever aan het Papemeer en de bereikbaarheid daarvan belangrijk.

Gebieden I grenst aan, en II ligt in, een provinciaal aangewezen weidevogelgebied. Ontwikkelingen in I en II zullen geen of zeer beperkt invloed hebben op het leefgebied van de weidevogels. Om dit tegemoet te komen zal in het transferium een onbebouwde overgangszone worden ingesteld.

In het gebied III kunnen ondersteunende activiteiten aan het recreatief kerngebied plaatsvinden. Het gebied ligt geografisch geïsoleerd en is niet direct functioneel aan het kerngebied te koppelen. Het gebied is moeilijk (voor een breder publiek) bereikbaar en een wandel- of autoroute tussen kerngebied I en III is (financieel) niet uitvoerbaar en nauwelijks aantrekkelijk en/of sociaal veilig te maken. Gebied III is momenteel in gebruik als opslagplaats voor gemeentelijke materialen. Het bestaande gebouw is tijdelijk in gebruik als oefenruimte voor bandjes. Ontwikkelmogelijkheden in III zijn zeer beperkt dit wordt verder toegelicht op pagina 17.

Een deel van de waterkant is met een stippellijn aangegeven. Hier liggen al enkele steigers en het is voorstelbaar dat hier een beperkte uitbreiding van nautisch programma kan plaatsvinden. Dit wordt toegelicht op pagina 11.



RUIMTELIJKE VISIE

De beleidsdoelstellingen hebben nog een globaal karakter. In dit deel worden de doelstellingen specifiek voor het transferiumgebied beschreven. Hieronder wordt de visie voor kerngebied I en II beschreven. Deelgebied III heeft een specifieke karakteristiek en wordt apart beschreven (zie pagina 17).

BEHOUD EN VERSTERK OPEN EN WEIDS LANDSCHAP

De openheid en weidsheid is anno 2025 relatief. Met de aanleg van de A4 en later met de N206 is de openheid ter hoogte van het recreatief transferium significant ingeperkt. Echter, in een sterk verstedelijkende context is de huidige openheid nog steeds een onderscheidende gebiedskwaliteit. Vanuit het transferium kan in zuidwestelijke richting ver weg worden gekeken. Momenteel staan er kassen die een deel van dit blikveld beperkt. Er ligt een initiatief om deze kassen te verwijderen waarmee de beleving van de openheid kan toenemen.

Naast een ruim zicht zijn details van groot belang. Zo moeten oevers zo veel mogelijk natuurlijk worden ingericht en bijdragen aan het vergroten van de biodiversiteit.

Uitgangspunt 1 Onbebouwd, maar wel bereikbaar en bruikbaar.

Om de huidige weidsheid te kunnen blijven ervaren zal een deel van het gebied, grenzend aan het open **weidevogelgebied**, onbebouwd moet blijven, maar wel bereikbaar blijven voor een breed publiek. Heel globaal kan de kopgevel van De Landloper als uiterste bouwgrens worden aangehouden. Een tweede belevingsgebied is het parkeergebied. Een deel van

de bezoekers krijgt bij het uitstappen een eerste blik en indruk van de kwaliteiten van het gebied. Ook van hieruit wordt een bebouwingsvrije zone vastgelegd.

Vanuit het dorp Zoeterwoude gezien is er sprake van een contrast tussen de dorpse beslotenheid en de betrekkelijke openheid van het transferium en omgeving. Bij het verlaten van het dorp via de Dirk van Santhorstweg wordt de openheid als gebiedskarakteristiek meegegeven. Deze openheid moet worden geborgd.

Uitgangspunt 2 Onbebouwd voor doorzicht.

Tussen het De Landloper en het kruispunt Dirk van Santhorstweg-N206 blijft een gebied onbebouwd zodat er afstand en ruimtelijkheid kan worden beleefd. Dat houdt tevens in dat dit gebied niet geschikt is voor een eventuele boom-compensatie.

De bebouwingsvrije zones kunnen nadrukkelijk wel een gebruiksfunctie krijgen. De zones zijn momenteel ingericht voor **spelen, ontdekken en wandelen**. De open ruimte in combinatie met het aanwezige kenmerkende water kan meer intensief en divers worden ingericht om het verblijf aantrekkelijk en aangenaam te maken. Bij nieuwe ontwikkelingen moet worden nagegaan voor welke doelgroepen er speelvoorzieningen kunnen worden toegevoegd. Het is aan te bevelen dat (nieuwe) speelvoorzieningen goed in het oog van de bezoekers liggen. De inrichting moet aansluiten bij het landschap en waar mogelijk de biodiversiteit vergroten. Dat houdt in dat er geen verharde paden en plekken komen en een beperking geldt voor verticale elementen zoals grote klimobjecten. In beperkte mate zijn steigers langs de

waterkant voorstelbaar. De materiaalkeuze sluit aan bij de natuurlijke omgeving en is duurzaam, circulair, danwel herbruikbaar en draagt bij aan het vergroten van de biodiversiteit.



Spelen, ruimte en natuurlijke oevers



Uitgangspunten 1 en 2



CONCEPT

AANSLUITEN BIJ DORPSE MAAT EN SCHAAL

Aan de dorpsranden van Zoeterwoude is de bebouwendichtheid over het algemeen laag en de bouwhoogte beperkt. Hier wordt op het transferium op aangesloten. Er is ruimte voor nieuwbouw, maar eerst moet er naar een optimaal gebruik van de bestaande bebouwing worden gekeken (zie hiervoor ook de programmatische uitgangspunten op pagina 13). Indien er nieuwbouw wordt ontwikkeld en de footprint met meer dan 500m² wordt vergroot, is een watercompensatie van 15% van de toename binnen het peilvak noodzakelijk. Hiervoor zal contact met Hoogheemraadschap van Rijnland moeten worden opgenomen.

Uitgangspunt 3 Optimaal gebruik van de huidige bebouwing.

Pas als De Landloper en de kaas- en schoenenwinkel optimaal in gebruik zijn kan er over nieuwbouw worden nagedacht. Hier zijn echter uitzonderingen op te maken (zie hoofdstuk 'Programmatische Visie').



Huidige bebouwing



Bestaande kaas- en schoenenwinkel

CONCEPT

Uitgangspunt 4 Samenhang tussen de gebouwen.

Naast De Landloper is ruimte voor aanvullende bebouwing. Het is essentieel dat bestaande bebouwing en nieuwbouw niet op zichzelf komen te staan. Er moet naar een **maximale samenhang** worden gezocht. De ontwikkelingen moeten leiden tot een ensemble van gebouwen. Om tot de gewenste dynamiek en reuring in het gebied te kunnen komen (zie ook het programmatische uitgangspunt **10**) is het noodzakelijk dat de afstand tussen bestaande en nieuwe bebouwing minimaal is, de voordeuren (oriëntatie) op de centrale tussenliggende ruimte worden gericht, maar ook dat er voldoende doorzicht naar het open landschap wordt geborgd.

Uitgangspunt 5 Passende maatvoering.

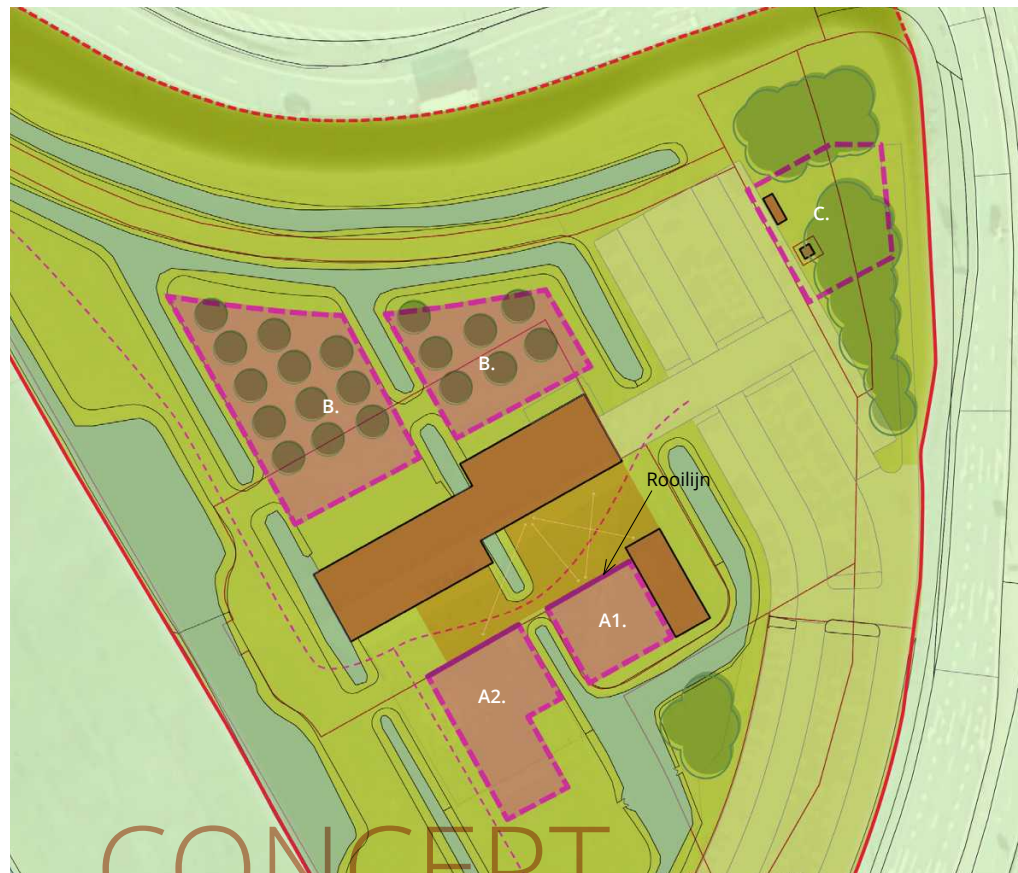
Op het transferiumgebied zijn zones aangegeven waarvoor een maximale footprint en bouwhoogte geldt. In **zone A** kan maximaal tot 450m² (gebouw in A1 maximaal 150m², in A2 maximaal 300m²) worden bebouwd met een nokhoogte van 7 meter (goothoogte max 3 meter), de nokrichting haaks op De Landloper. Een puntdak (type hooischuur) is hier ook mogelijk. Nieuwbouw wordt in de rooilijn gebouwd. Het eerste nieuwbouwinitiatief wordt in A1 ontwikkeld, de volgende kan in A2. Op pagina 17 zijn een aantal denkbare bouwscenario's opgetekend. In alle gevallen dient De Landloper als herkenbaar hoofdgebouw in het gebied te kunnen worden waargenomen. Nieuwbouw is voorzien van een (groen) zadeldak.

In **zone B** kan worden bebouwd tot een footprint van maximaal 700m² met een nokhoogte van 8 meter (goothoogte max 4 meter). In deze zone zijn een reeks kleine gebouwtjes (max 15 tiny units), twee middelgrote gebouwen of één rank gebouw voorstelbaar. De

nokrichting is haaks op het gebouw. Een puntdak (type hooischuur) is hier ook mogelijk. Ook hiervan is een voorbeeld verkaveling op pagina 17 opgenomen.

Zone C wordt momenteel gekenmerkt door een bomenstrook met een maximale hoogte van 12 meter. Tussen de bomen is een open plek waar een (tijdelijke) zendmast staat. Indien noodzakelijk kunnen in deze open ruimte parkeerplaatsen worden aangelegd. Als dit niet noodzakelijk is kunnen er plekken met snelladers worden gerealiseerd.

De genoemde oppervlaktes en aantallen zijn richtgetallen. Hiervan kan beargumenteerd (beperkt) worden afgeweken.



Uitgangspunt 4 en 5

In de westpunt van het recreatief transferium (**Zone D**) is de aanzet van een nautisch cluster aanwezig. Er ligt een steiger die als opstappunt voor diverse vaartuigen kan worden gebruikt. Het gebied en de steiger zijn in particulier eigendom (het water in eigendom en beheer bij Hoogheemraadschap van Rijnland).

Uitgangspunt 6 Ruimte voor nautische activiteiten.

De steiger in het Papemeer kan worden uitgebreid voor een meer divers en meer intensief nautisch gebruik. De uitwerking wordt afgestemd met de waterbeheerder, het Hoogheemraadschap van Rijnland. De afstemming heeft onder andere te maken met de waterkerende functie van de oever. In **zone D** kan een compact gebouw ter ondersteuning (en het realiseren

van een gezonde financiële businesscase, met een eventueel aanvullend programma) van de bootverhuur en de vaste ligplaatsen worden voorgesteld. Binnen een maximale footprint van 100m² (goot max 3, nok max 7 of 3 meter hoog met plat dak) is ruimte voor ontvangst van gasten, instructie en een kleine werkplaats. Het gebouw wordt aan de zuidzijde landschappelijk ingepast met bosschages en struiken. De steigers zijn voor bezoekers bereikbaar via een wandelpad aan de zuidzijde en vervolgens voorlangs De Landloper. Onderhoudsvoertuigen of bezoekers die slecht ter been zijn kunnen via een halfverhard pad tot de steiger rijden. Er wordt niet geparkeerd bij de steigers. Het gebied en de steiger zijn in particulier eigendom.

Uitgangspunt 7 Duurzame uitwerking.

Bij nieuwbouw wordt optimaal gebruik gemaakt van natuurlijke materialen die kunnen worden hergebruikt. Daken worden voorzien van groen (al dan niet met de mogelijkheid van het plaatsen van zonnepanelen). De vormgeving en detaillering sluit aan bij het lokale landschappelijke karakter. Regenwater wordt optimaal op het gebouw of kavel opgevangen, geborgd of hergebruikt en eventueel afgevoerd (zie website Rijnland). Voor de conditie van het veenweidegebied is het gunstig als de grondwaterstand hoog blijft. Overtollig water kan eventueel intern worden hergebruikt voor toiletten ed.

Er wordt onderzocht hoe nieuwbouw gebruik kan maken van duurzame warmtetechnieken.



Voorbeelden van houtbouw, hergebruik mogelijkheden, groen op-tegen gebouw



CONCEPT

BEREIKBAARHEID

Met het aantrekken van meer bezoekers zal ook de behoefte aan parkeerruimte toenemen. Langs de noordoostzijde is momenteel veel ruimte voor parkeren ingericht. Een deel is gereserveerd voor bezoekers van De Landloper en een deel wordt door carpoolers gebruikt. Om een breed publiek op diverse momenten van de dag een parkeerplek aan te kunnen bieden moet er voldoende plekken aanwezig zijn. Om de druk op de parkeerplaatsen enigszins te beheersen wordt de bereikbaarheid van het transferium met het openbaar vervoer, de fiets of te voet goed gefaciliteerd en breeduit gecommuniceerd.

Uitgangspunt 8 Optimaal bereikbaar te voet, met fiets en openbaar vervoer.

Naast het transferium ligt een bushalte en langs het gebied een fietspad. De aanwezigheid hiervan wordt in de communicatie naar potentiële gebruikers gemaximaliseerd. In het gebied zijn voldoende fietsparkeerplaatsen met enkele oplaadmogelijkheden. Vanaf de bushalte, de fietsenstalling en het dorp zijn aantrekkelijke, veilige en voor minder snelle mensen (oversteek N206) goed ingerichte wandelpaden richting



het transferium aanwezig. Voor voetgangers uit het dorp wordt een bruggetje (E) aangelegd zodat zij direct naar het hart van de voorzieningen kunnen wandelen.

Uitgangspunt 9 Optimaal dubbelgebruik parkeerplaatsen.

Het huidige parkeeraanbod functioneert goed. op enkele piekmomenten is er een tekort, maar kunnen er plekken in de omgeving van het terrein worden gevonden.

Nieuw programma zal meer parkeervraag met zich meebrengen. Als kansrijke oplossing hiervoor, kan voor een deel van het gemeentelijk parkeerterrein, een parkeerschijfzone met een maximale parkeerduur van 4 uur worden ingesteld. (Zie ook het parkeeronderzoek in de bijlage.)

Bij toekomstige ontwikkelingen wordt het parkeerterrein zodanig heringericht dat de rijloper en voetpad direct langs het landschap ligt (en niet zoals nu, dat de geparkeerde auto's langs het landschap staan). Bij de inrichting wordt uitgegaan van een halfopen bestratingsmateriaal en een rijloper in de vorm van een karrenspoor. Het aantal laadpalen wordt uitgebreid en met ondergrondse voorzieningen geschikt gemaakt voor verdere uitbreiding. Het terrein wordt verlicht waarbij de impact op flora en fauna minimaal is (hoogte armaturen, kleurkeuze licht, adaptief verlichtingsniveau etc). De herinrichting zal plaatsvinden in samenspraak met initiatiefnemers.



Huidige inrichting en gebruik parkeergebied

CONCEPT

PROGRAMMATISCHE VISIE

CREËREN SAMENHANG, REURING, EEN DUURZAME OMGEVING EN BETERE EXPLOITATIE VAN VASTGOED (KERNGEBIED I EN II)

De huidige situatie wordt naast landelijke openheid ook door een zekere rust gekarakteriseerd. Die openheid en rust is een unieke kwaliteit in een sterk verstedelijkende regio. Het transferium trok de laatste jaren te weinig bezoekers voor een goede exploitatie van bedrijven zoals La Place in de Landloper en de kaaswinkel/schoenenwinkel. Dit leidde tot beperkte openingstijden, wat weer minder (potentiële) bezoekers aantrekt. Echter, de laatste paar maanden laat een stijgende trend zien in aantallen bezoekers. Deze trend moet nu worden voortgezet met de ontwikkeling van nieuwe initiatieven.

De gebruikers van De Landloper hebben een huurcontract. Het ligt niet in de verwachting, maar in het geval het gebouw in de toekomst (deels) vrijkomt, dan

ontstaat ruimte voor nieuwe (evt. een andere horeca-exploitant of -concept) en/of andere functies.

De rust zorgt anno 2025 ook voor een drempel bij (potentiële) investeerders voor nieuwe functies. Er zijn nu te weinig bezoekers om draagvlak voor meer voorzieningen te creëren. Er zijn diverse initiatiefnemers die in het gebied willen ondernemen, maar hebben daarvoor andere initiatieven nodig om meer bezoekers en reuring te genereren.

Met deze visie wordt ruimte gezocht voor meer dynamiek en reuring in het gebied. De kernwaarde open, weids en een duurzame omgeving zijn daarbij leidend. De geconstateerde rust kan wellicht veranderen in meer dynamiek. De kleinschaligheid (geen massa-evenementen e.d.) zal kenmerkend blijven.

Momenteel gebrek aan dynamiek



Uitgangspunt 10 Meer en meer divers publiek.

Zoeken naar complementair programma en synergie tussen bestaande en nieuwe functies:

- Nieuw programma is primair gericht op publiek/bezoekers (ondersteunende functies zoals een kantoor is mogelijk, maar dient secundair te zijn)
- Verblijfsfuncties in het gebied zijn bedoeld voor tijdelijk maar nooit permanent verblijf
- Nieuw programma past bij huidige karakteristiek (rust, landschappelijkheid) maar creëert wel meer bezoekers en reuring
- Nieuw programma zorgt voor een spreiding van bezoekers en gebruiksmogelijkheden over een etmaal, week en seizoen
- Nieuw programma sluit aan op/versterkt reeds aanwezig programma en is complementair: geen dubbelingen in horeca, informatievoorziening, verhuurmogelijkheden etc.
- Nieuwe bezoekers maken idealiter ook gebruik van de andere functies in het gebied.

Uitgangspunt 11 Versterk de bestaande functies door de beschikbare of vrijkomende ruimte goed/beter te benutten.

Als in de reeds aanwezige gebouwen ruimte beschikbaar is of komt als het huidige gebruik kleiner wordt, kunnen er nieuwe functies in de beschikbare/vrijkomende ruimte bijkomen. Dit is een belangrijk duurzaamheidsprincipe. Als er nu al ruimte beschikbaar of efficiënter te gebruiken is, dan zal eerst moeten worden bekeken of die ruimte kan worden benut voor nieuwe initiatieven. Als dat niet het geval is, kan worden gedacht aan nieuwbouw. In de komende jaren zal uit gesprekken met de eigenaren en huurders van het huidige vastgoed moeten blijken of en wat de ambities en mogelijkheden zijn en wat de richting wordt.

ONTWIKKELSTRATEGIE

Uitgangspunt 12 Langjarige gezonde exploitatie

Nieuwbouw wordt voor de lange termijn ontwikkeld want het legt beslag op grond en ruimte. Als een nieuwe functie al na een relatief korte periode weer ophoudt te bestaan doordat de exploitatie niet levensvatbaar blijkt, creëert dat een probleem. Nieuwe initiatieven, waarvoor nieuwbouw nodig is, zullen dus middels bijvoorbeeld een robuust businessplan moeten kunnen aantonen dat het voorgestelde programma langjarig levensvatbaar is (zonder bijdrage van de gemeente).

Met de uitbreiding van het aantal gebouwen en bezoekers moet ook de veiligheidsvoorzieningen worden uitgebreid. Zo zullen er meer bluswatervoorzieningen moeten komen en waterpartijen bereikbaar blijven voor de brandweer.

Vanaf 2027 moeten utiliteits- en openbare gebouwen met meer dan twintig parkeerplaatsen ten minste één laadpunt per tien parkeerplaatsen hebben. Daarnaast worden eisen gesteld aan de aanleg van fietsenstallingen bij nieuwbouw en renovaties.

EIGENDOM EN GRONDPOLITIEK GEMEENTE

Het initiatief van ontwikkelingen ligt niet bij gemeente. De gemeente handelt volgens een faciliterende grondpolitiek. Private initiatieven dienen zelf actief de planvorming, ontwikkeling en financiering vorm te geven.

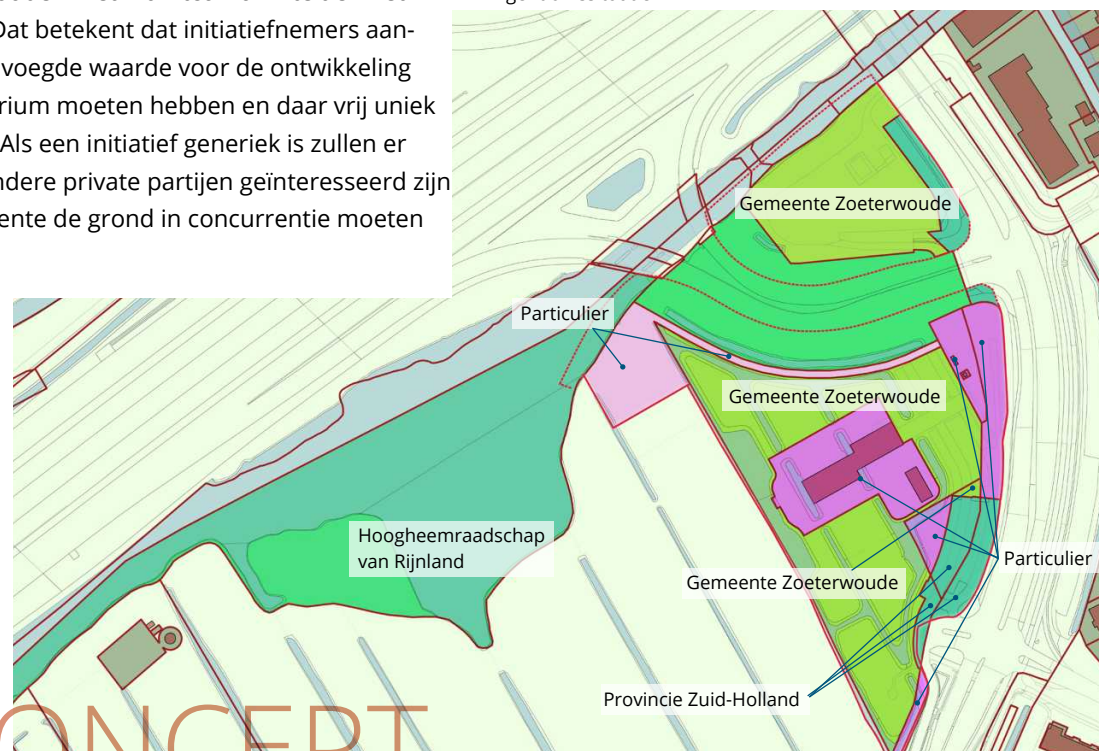
De beschikbare grond voor nieuwe ontwikkelingen (zie uitgangspunt 4 en 5) is voor een deel in eigendom van een private partij.

Een deel van de beschikbare grond is ook in eigendom van de gemeente. De gemeente is onder voorwaarden bereid de benodigde delen in erfpacht uit te geven aan private initiatiefnemers. Hierbij moet de gemeente o.a. rekening houden met marktconformiteit en het Didam-arrest. Dat betekent dat initiatiefnemers aantoonbaar toegevoegde waarde voor de ontwikkeling van het transferium moeten hebben en daar vrij uniek in moeten zijn. Als een initiatief generiek is zullen er mogelijk ook andere private partijen geïnteresseerd zijn en zal de gemeente de grond in concurrentie moeten aanbieden.

Externe toetsen

- Nieuwe ontwikkelingen zullen door de provincie in het kader van *NEE, TENZIJ*.. worden beoordeeld vanuit beschermingscategorieën.
- Door RWS zal worden beoordeeld of een initiatief binnen het beperkingengebied van de A4 ligt.
- Veiligheidsregio Hollands Midden adviseert op bestrijdbaarheid, zelf- en samenredzaamheid en maatschappelijke impact.
- De Omgevingsdienst West-Holland zal beoordelen of er maatregelen nodig zijn vanuit Soorten Management Plan
- Hoogheemraadschap Rijnland zal vergunningaanvragen toetsen aan de waterschapsverordening

Eigendomssituatie



CONCEPT

FINANCIËN

Uitgangspunt 13 Alle initiatieven zullen d.m.v. private investeringen moeten worden ontwikkeld.

De initiatiefnemers zorgen zelf voor de benodigde investeringen. Het uitgangspunt is dat de gemeente de initiatieven faciliteert. Voor initiatieven op private grond en op gemeentegrond kan **kostenverhaal** plaatsvinden via anterieure overeenkomsten (bijvoorbeeld voor plankosten, kosten voor bouw- en woonrijp maken, herinrichting van parkeerplekken of het realiseren van een wandelpad of voetgangersbrug). Voor initiatieven op gemeentegrond is het uitgangspunt dat de gemeente deze onder voorwaarden in erfpacht uitgeeft. In principe verkoopt de gemeente geen grond. Grondruil is onder voorwaarden eventueel wel mogelijk.

Het creëren van reuring zal hoogst waarschijnlijk gepaard gaan met de behoefte aan (meer) parkeerplekken. De inrichting of eventuele herinrichting van parkeerplaatsen is voor kosten van de initiatiefnemer(s). De gemeente neemt een coördinerende rol op zich om tot een goed functionerend en aantrekkelijk geheel te komen.

SAMENHANG EN FASERING

Eén van de uitgangspunten (nr. 11) is om bestaand vastgoed indien mogelijk eerst goed/beter te benutten, voordat nieuwe functies worden bijgebouwd. Dat geldt primair voor de huidige situatie, maar zal gedurende de komende jaren steeds moeten worden gemonitord. We weten echter niet hoe die situatie over enkele jaren is, en het is zeker niet wenselijk om initiatieven enkele jaren in de wacht te zetten. Dat betekent dat nieuw vastgoed wel mogelijk is, maar aantoonbaar een zekere meerwaarde moet hebben voor de verdere ontwikkeling van het transferium.

Het is van belang om doorlopend (nu, straks en daarna in de doorontwikkeling van het gebied) de beschikbare ruimte, ruimtebehoefte en programmering te toetsen op de uitgangspunten en te zoeken naar onderlinge versterking en meerwaarde voor alle gebruikers en bezoekers. Er wordt een ondernemersvereniging opgericht (met participatieplicht), waarin alle gebruikers en initiatiefnemers gekoppeld worden om dit te borgen (nader uit te werken). Daarnaast worden initiatieven afgestemd met de projectgroep *Holland Rijnland Regionale Investeringsagenda*.

CONCEPT

AFWEGINGSKADER

PROGRAMMATISCHE AFWEGING

Bijdragen aan het vergroten van de reuring in het gebied

- Trekt meer bezoekers die enige tijd in het gebied zullen verblijven

Draagt bij aan het spreiden van bezoeker over de dag/week

- Optimaal gebruik maken van aanwezige parkeerplaatsen

Initiatief voegt programmatisch iets toe aan het al aanwezige programma

- Geen dubbelingen, maar diversiteit
- Gericht op doelgroepen die ook komen voor de 'aard van het gebied' (rust, ruimte, natuur, uitzicht, etc.)

Optimaal gebruik van bestaande gebouwen voor (nieuw) programma

- Eerst nagaan of voorstel kan worden ondergebracht in bestaande bebouwing

Programma trekt meer wandelaar en fietsers en minder auto's

- Optimaal faciliteren/promoten van langzaam verkeer en openbaar vervoer

Initiatief heeft een positieve en langjarige levensbestendige exploitatie

(zonder bijdrage van de gemeente)

Dit afwegingskader zal als toetsingskader voor BOPA's gelden en in een later stadium in het Omgevingsplan worden opgenomen. Bij BOPA's moet duidelijk worden aangegeven hoe met deze visie (zowel de uitgangspunten als het afwegingskader) is omgegaan. Daarbij is het noodzakelijk om dit te onderbouwen conform de Evenwichtige Toedeling van Functies aan Locaties (ETFAL-onderbouwing).

RUIMTELIJKE AFWEGING

Bebouwing alleen mogelijk binnen aangegeven bebouwingszone

Maximale footprint

- A. Maximaal volume nieuwbouw zuidzijde Landloper: footprint 450m², (maximale footprint 150m² en 300 m², goot max 3, nok max 7)
- B. Maximale volume noordzijde Landloper 700m² (één rank gebouw parallel aan de Landloper van maximaal 700m² of meerdere gebouwen met een maximale footprint 700m², goot max 4, nok max 8)
- C. Maximale footprint noordwestzijde Landloper 100m² (goot max 3, nok max 7)

Nieuwbouw is duurzaam

- Zo veel mogelijk circulair
- Natuur inclusief
- Minimale ecologische footprint

Parkeren alleen in parkeergebied

- Optimaal dubbelgebruik
- Uitbreiding parkeerplekken of snelladers in aangegeven gebied (C.)

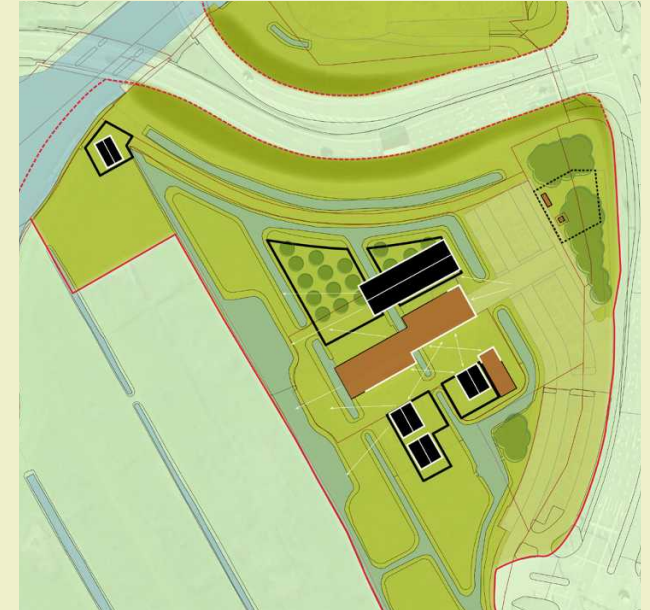




Voorbeeldverkaveling minimale ontwikkeling



*Voorbeeldverkaveling maximale ontwikkeling,
voorbeeld met tiny houses in zone B*



*Voorbeeldverkaveling maximale ontwikkeling,
voorbeeld met long house in zone B*

CONCEPT

KERNGEBIED III

RUIMTELIJKE EN PROGRAMMATISCHE MOGELIJKHEDEN GEMEENTELIJKE OPSLAGPLAATS

De gemeentelijke opslagplaats maakt **geen onderdeel** van het huidige recreatief transferium. Het gebied ligt door de omliggende wegen en een slechte bereikbaarheid van de locatie geïsoleerd van het transferium. Een relatie met het transferium is beperkt voorstelbaar. Een directe relatie onderdoor de snelwegafslag is onwaarschijnlijk. Een dergelijke verbinding is financieel zeer kostbaar. Om de investeringskosten terug te kunnen verdienen moet er een (grootschalig) commercieel initiatief worden ontwikkeld. Een dergelijke ontwikkeling wordt bemoeilijkt door de restricties vanuit RWS op het gebied. Het gebied ligt in een 'beperkingengebied'. Een eventuele uitbreiding van de A4 zal impact op dit gebied hebben.

Aan de waterzijde is een relatie met het transferium voorstelbaar. Ten behoeve van opslag en onderhoud van de botenverhuurder (**D.**) kan enige ruimte worden aangewend. Hierbij kan gedacht worden aan een strook direct aan het water (**#**). Hierover zal afstemming met RWS nodig zijn.

De huidige programmering in dit gebied kan worden voortgezet. Voor nieuwe ontwikkelingen zal grondonderzoek moeten worden uitgevoerd in verband met de zoutopslag die hier heeft plaatsgevonden.



Voorbeeld droge opslag huurboten



Gemeentewerf is niet zichtbaar vanuit transferium



BIJLAGE 1

In de **Structuurvisie Buitengebied** (2009) staat vrij stellig beschreven dat 'het landschap moet blijven zoals het is'. Dit wordt geconcretiseerd in de volgende acties:

- Het stimuleren van de iconen van het veenweidelandschap: gras en koeien;
- Het versterken van de basis van het veenweidelandschap: bodem en water;
- Inwoners en bezoekers een hoogwaardig en toegankelijk landschap bieden;
- Inwoners en bezoekers een hoogwaardige recreatieve infrastructuur bieden;
- Begeleiden van de ruimtelijke verandering in de linten, zowel wat betreft vorm als de activiteiten die plaatsvinden;
- Gedifferentieerde ontwikkeling van de verschillende linten en deelgebieden hierbinnen;
- Stimuleren dat geïnvesteerd wordt in natuur en beplanting;
- Dorps- en stadsranden met kwaliteit en met oog voor kwaliteit;
- Inpassing van of omgang met nieuwe grootschalige ontwikkelingen;
- Communicatie over de kwaliteit van het landschap.

Het transferium staat in de Structuurvisie als een recreatief ontwikkelingsgebied aangeduid.

In het **Bestemmingsplan Landelijk Gebied** (2010) is de volgende gebiedsvisie opgenomen:

De visie is een integraal beeld gericht op behoud en versterking van de ruimtelijke kwaliteiten van het landelijk gebied en met oog voor ontwikkelingen die hier aan de orde zijn, wordt voor het landelijk gebied de volgende gebiedsvisie geformuleerd: "Het behouden

en versterken van het karakteristieke open veenweidegebied, waarbij wordt gestreefd naar een duurzaam waterhuishoudkundig systeem en een duurzame, grondgebonden veehouderij in samenhang met het versterken van de belevings- en gebruikswaarde van het landschap".

Nader uitgewerkt leidt dit tot de volgende concrete doelstellingen van beleid:

- Behoud en versterken van het open veenweidegebied;
- Behoud en versterking van het aantrekkelijk landschap als contrast met de stedelijke gebieden;
- Behoud van de grondgebonden veehouderij als hoeder van het landschap;
- Ruimte voor duurzaam waterbeheer, om verder bodemdalingen te minimaliseren en het veen te behouden;
- Handhaving visuele relaties tussen de verschillende polders, zodat waarneembaar blijft dat de polders deelgebieden zijn van een grote open ruimte;
- Handhaving van de kenmerkende opbouw van de bebouwingslinten zodat de samenhang tussen waterloop, bebouwing en ontginningswijze, verkaveling en ontsluiting zichtbaar blijft;
- Het bieden van ruimte voor verbrede landbouw en nieuwe economische dragers (hergebruik van vrijkomende agrarische bedrijfsgebouwen);
- Het creëren van ruime mogelijkheden voor inpassing van recreatieve functies (voorzieningen en routestructuren);
- Behoud en zo nodig herstellen van cultuurhistorisch waardevolle gebouwen en elementen.

Het **Wijzigingsplan Recreatief Transferium** (2012) is opgesteld om de realisatie van een recreatief transferium mogelijk te maken. De ontwikkeling betreft een gebouw (de Landloper) en parkeerplaatsen.

In de **Zoeterwoudse Omgevingsvisie** (2022) komen de gebiedskwaliteiten zoals benoemd in de structuurvisie en het bestemmingsplan terug. Er wordt beschreven dat "onze inwoners vinden natuur, rust en het dorps karakter de belangrijkste kenmerken van Zoeterwoude".

De omgeving van het recreatief transferium wordt gekenmerkt als weidse en groene landschap. Meer specifiek wordt dit landschap omschreven als een polderlandschap met lange sloten, weiden, koeien, knotwilgen, molens en boerderijen. Van dit groene landschap wordt gesteld dat het van Zoeterwoude een fijne plek om te leven maakt en belangrijk voor de landbouw is. In het buitengebied én in de dorpskernen zorgt groen voor een gezonde omgeving voor mens, dier en plant. Er wordt gesteld dat een groene gemeente duurzaam is: "We zijn een weidse en groene gemeente, nu en in de toekomst!"

In de nadere uitwerking van de omgevingsvisie staan voor recreatieve ontwikkelingen de volgende overwegingen benoemd:

1. Binnen het gemeentelijk beleid voor het landelijk gebied neemt het versterken van de recreatieve structuur een belangrijke plaats in. Met het oog daarop is het van belang waar mogelijk ruimte te bieden voor nieuwe initiatieven en in te spelen op reeds bekende ontwikkelingen.

CONCEPT

2. Daarnaast zijn de volgende zaken van belang:

- Een aantal agrarische bedrijven heeft reeds recreatieve nevenactiviteiten in de bedrijfsvoering opgenomen (kleinschalig kamperen en excursies); nieuwe initiatieven hiervoor kunnen positief beoordeeld worden;
- Voor versterking van de “paardensector” kan aansluiting gezocht worden bij het beleid onder Verbreding van de landbouw;
- Bij nieuwe planmatige ruimtelijke ontwikkelingen in het landelijk gebied dienen de mogelijkheden verkend te worden om in samenhang hiermee het bestaande netwerk van recreatieve routes te versterken en recreatieve transferia te realiseren (werk met werk maken).

Ontwikkel voorstel

In het vigerende bestemmingsplan wordt geen ruimte geboden voor vestiging van nieuwe of uitbreiding van bestaande verblijfsrecreatieve terreinen en maneges. Als recreatieve nevenfuncties ter plaatse van (voormalige) agrarische bedrijfscomplexen worden nevenfuncties zoals bed & breakfast en kleinschalig kamperen toegestaan. Gegeven het kleinschalige karakter van deze activiteiten is er vooralsnog geen aanleiding om specifieke regels te stellen aan het aantal kleinschalige kampeerterreinen.

In het bestemmingsplan wordt een algemene wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor:

- De aanleg van nieuwe recreatieve wandel- en fietsverbindingen en **ruiterpaden**;
- De aanleg van recreatieve **transferia**;
- De aanleg van nieuwe **groenstructuren** en kleine **landschapselementen**.

CONCEPT

BIJLAGE 2

Parkeeronderzoek Hart van Duurzame Vooruitgang



Opdrachtgever	Gemeente Zoeterwoude
Titel rapport	Parkeeronderzoek Hart van Duurzame Vooruitgang
Kenmerk	020968.20252609.R1.02
Datum publicatie	8 oktober 2025
Projectleider Goudappel	Aukje van de Reijt
Projectteam Goudappel	Veda Diemel
Bron figuur voorblad	https://www.fundainbusiness.nl/kantoor/zoeterwoude/object-43095171-groene-hartplein-2-b/
Status	Definitief

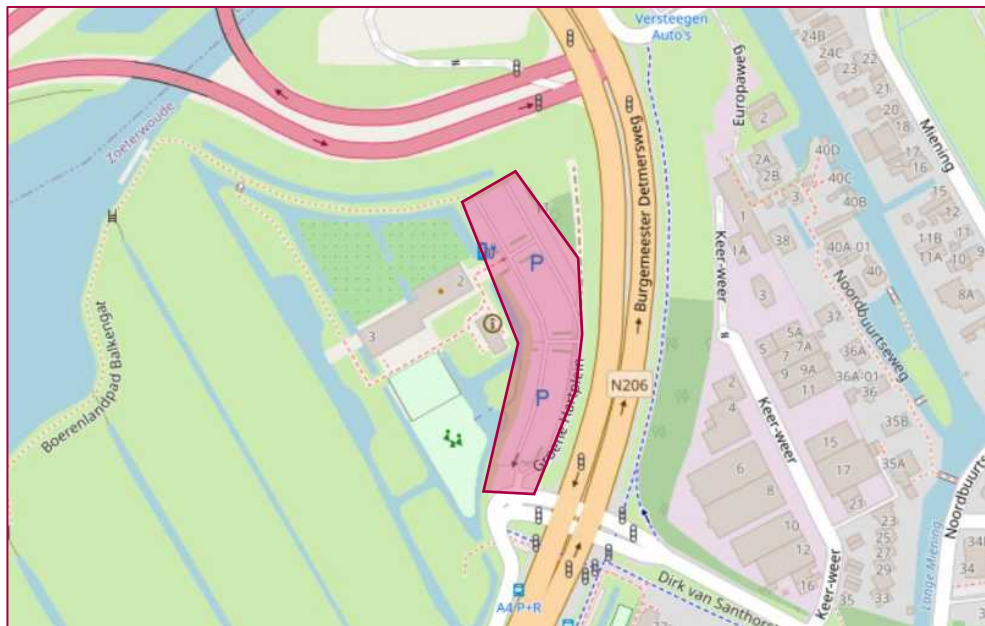
Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Vraagstelling	2
1.3 Leeswijzer	2
2. Huidige parkeersituatie	3
2.1 Aanpak	3
2.2 Resultaten parkeerdrukmeting	5
2.3 Resultaten parkeermotiefmeting	7
2.4 Conclusie	11
3. Toekomstige parkeersituatie	12
3.1 Aanpak: van werkelijkheid naar model	12
3.2 Uitgangspunten	12
3.3 Toekomstige parkeersituatie	14
3.4 Parkeerbalans	15
3.5 Maatregelen voor succes	16
4. Beantwoording onderzoeksvragen	19
Bijlage 1 Parkeertelling	21

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Het Recreatief Transferium aan de Papeweg in Zoeterwoude heeft een belangrijke functie, niet alleen voor Zoeterwoude maar ook voor de regio. De ambitie is om op deze locatie het recreatief en economisch perspectief te versterken door extra functies te realiseren. Gedacht wordt hierbij aan een hotel, pizzeria, ijssalon en bootverhuren. De locatie van het parkeerterrein is weergegeven in figuur 1.1. Op dit moment dient de parkeerlocatie een La Place, lokale kaas-en-schoenenwinkel en carpoolplaatsen. Het toevoegen van de extra functies past bij de ambities van de gemeente om de ruimtelijke kwaliteiten van het landelijk gebied te versterken, en tegelijkertijd het open veenweidegebied te behouden, zoals beschreven in de globale visie Recreatief Transferium Zoeterwoude 2024. Gegeven de ambities van de gemeente voor het realiseren van aanvullend programma en de beperkte ruimte voor het realiseren van extra parkeerplaatsen, is de vraag welke mogelijkheden bestaan voor dubbelgebruik van parkeerplaatsen.



Figuur 1.1: Locatie parkeerterrein recreatief transferium (bron: OpenStreetmap)

1.2 Vraagstelling

De gemeente Zoeterwoude heeft Goudappel BV gevraagd om voor de ontwikkeling van het Recreatief Transferium een onderzoek parkeren uit te voeren. Vragen die in dit onderzoek centraal staan zijn:

1. Wat is de parkeernorm voor de te ontwikkelen functies?
2. In hoeverre kunnen de beoogde functies worden gerealiseerd, rekening houdend met dubbelgebruik van parkeerplaatsen?
3. Kan het dubbelgebruik van parkeerplaatsen beter worden georganiseerd door bijvoorbeeld het instellen van een parkeerregime (zoals een blauwe zone)?

1.3 Leeswijzer

Het rapport is gestructureerd rondom de beantwoording van deze onderzoeksvragen, te beginnen met de huidige parkeersituatie met een parkeerdruk en parkeerduurmeting. gevolgd door een vertaling naar de toekomstige situatie. Hierna volgen mogelijke maatregelen en oplossingsrichtingen. Dit rapport sluit af met de beantwoording van de onderzoeksvragen.

2. Huidige parkeersituatie

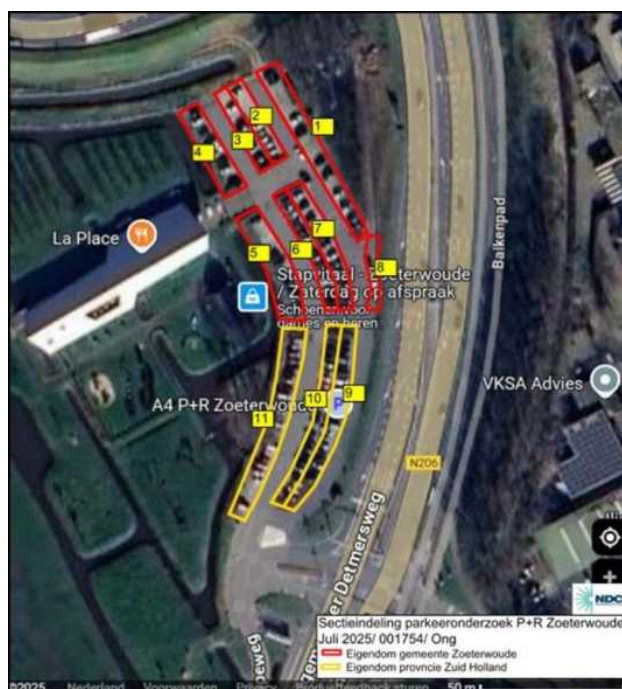
Dit hoofdstuk gaat in op de huidige parkeersituatie. Hiertoe wordt eerst de aanpak beschreven. Vervolgens wordt ingegaan op de resultaten van de verschillende metingen en tot slot zijn de conclusies ten aanzien van de huidige situatie opgenomen.

2.1 Aanpak

Om de huidige parkeersituatie te bepalen is een parkeeronderzoek uitgevoerd.

Onderzoeksgebied

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd op het Recreatief Transferium. Het onderzoeksgebied, verdeeld in secties, is weergegeven in figuur 2.1. Hierin zijn twee delen aangegeven, in het rode deel van gemeente Zoeterwoude en in het geel het deel dat in eigendom is van de provincie Zuid-Holland. Deze naamgeving wordt in de rest van het rapport op deze manier gebruikt.



Figuur 2.1: Onderzoeksgebied (Bron: NDC-Nederland)

Onderzoeksmomenten

Het onderzoek is uitgevoerd twee dagen op de volgende momenten:

- donderdag 10 juli 2025: < 06.00 uur en daarna per uur van 10.00 t/m 19.00 uur;
- zaterdag 12 juli 2025: < 06.00 uur en daarna per uur van 10.00 t/m 19.00 uur.

De gemeente Zoeterwoude heeft in oktober 2023 ook een parkeeronderzoek uitgevoerd. Deze is meegenomen als referentie en extra onderbouwing voor deze rapportage aangezien dit informatie geeft over een andere periode in het jaar.

Het onderzoek is uitgevoerd twee dagen op de volgende momenten:

- donderdag op ochtend, -middag, -avond, nacht;
- zaterdagmiddag.

Parkeerdrukmeting

Bij het onderzoek is een parkeerdrukmeting uitgevoerd. De parkeerdruk in de openbare ruimte is bepaald op basis van de bezetting van de parkeerplaatsen gedeeld door het beschikbare aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Bijzondere parkeerplaatsen (gehandicaptenvakken, vakken voor elektrisch laden, laad-en lossenplaatsen en gereserveerde parkeerplaatsen) kunnen niet voor alle parkeerders gebruikt worden en zijn daarom niet meegenomen in de resultaten.

Parkeermotiefmeting

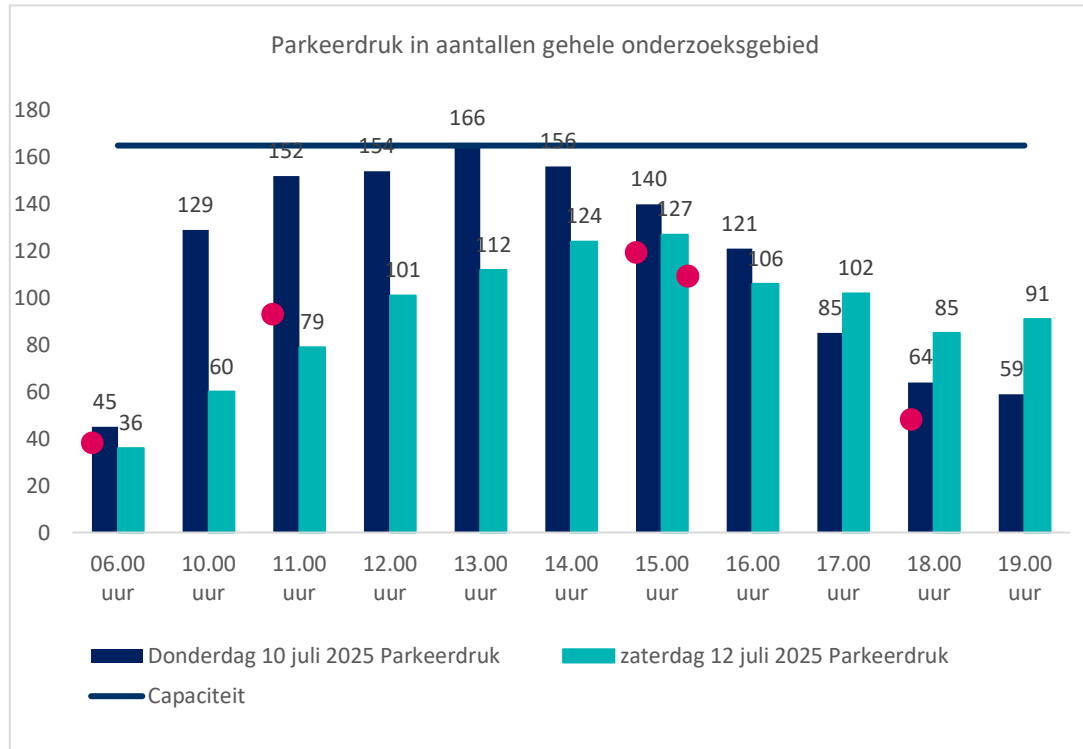
Bij het onderzoek is ook een parkeermotiefmeting uitgevoerd. Met deze meting wordt op eenvoudige wijze een indicatie verkregen over wie (bewoners, werkers of bezoekers) gebruik maken van de openbare parkeerplaatsen in een bepaald gebied. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten van toepassing:

- bewoners: alle voertuigen die zijn waargenomen voor 06:00 uur (en eventueel op andere meetmomenten);
- langparkeerders: alle voertuigen die minimaal 5 achtereenvolgende meetmomenten zijn waargenomen, zonder bewoners mee te nemen;
- bezoekers middellang: alle voertuigen die op 3 of 4 achtereenvolgende meetmomenten zijn waargenomen, zonder bewoners mee te nemen.
- bezoekers kort: alle voertuigen die op 1 of 2 achtereenvolgende meetmomenten zijn waargenomen.

2.2 Resultaten parkeerdrukmeting

Resultaten totale onderzoeksgebied

Het geanalyseerde gebied heeft een totale parkeercapaciteit van 165 plaatsen, waarbij 101 in het gemeentelijke deel en 64 in het gedeelte van de provincie Zuid Holland. De totale parkeerdruk in aantallen op het parkeerterrein is weergegeven in figuur 2.2.

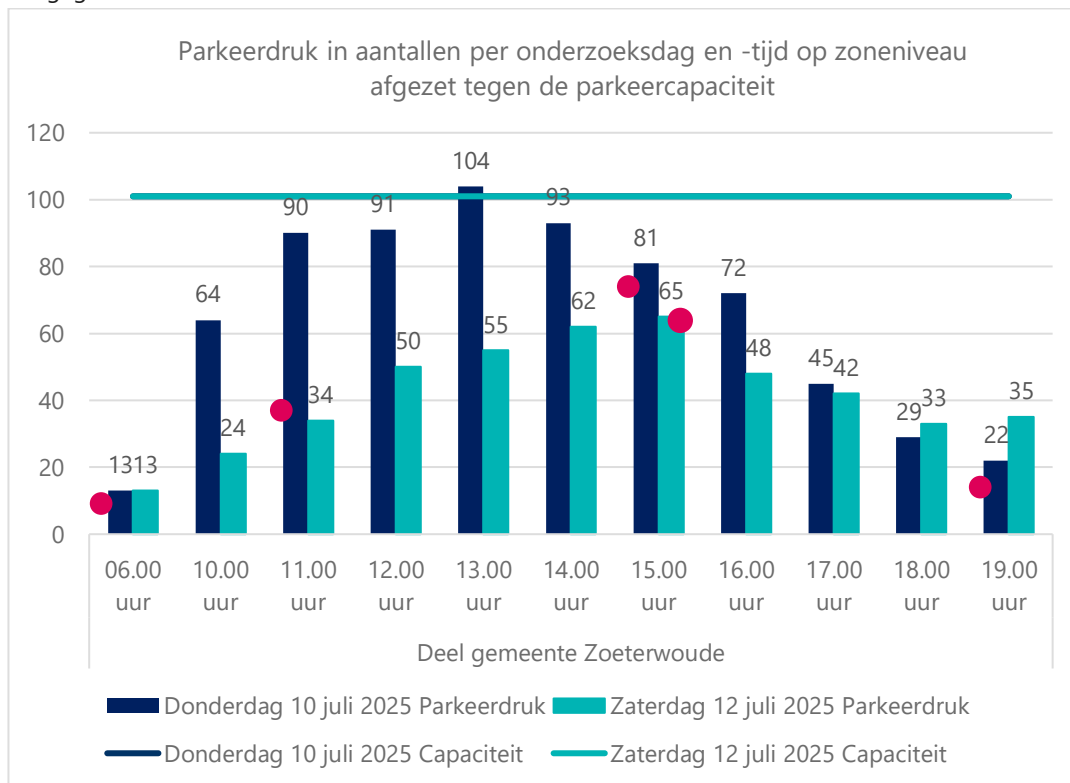


Figuur 2.2: Parkeerdruk gehele parkeerterrein

Uit figuur 2.2 blijkt dat de parkeerdruk op het hele terrein zowel in de ochtend als in de avond op donderdag hoger is dan op zaterdag. De hoogste parkeerdruk is gemeten op donderdag rond 13:00 uur, met een bezetting van 166 van de 165 beschikbare plekken. Dit betekent dat meer auto's op het terrein stonden, dan dat er parkeerplaatsen zijn. Er werd op dat moment ook geparkeerd langs de randen van het terrein. Op zaterdag is de piek rond 15:00 uur, met een bezetting van 127 parkeerplaatsen. Op dat moment zijn op het terrein nog bijna 40 parkeerplaatsen beschikbaar. Daarnaast is met de rode stippen de gemeentelijke telling in oktober 2023 weergegeven. Hier is te zien dat de telling uit 2023 op de werkdagochtend en werkdagavond lager uitviel dan de telling van juni dit jaar. Beide tellingen laten in de nacht, op de werkdagmiddag en op zaterdagmiddag een bijna vergelijkbare parkeerdruk zien.

Resultaten per deelgebied

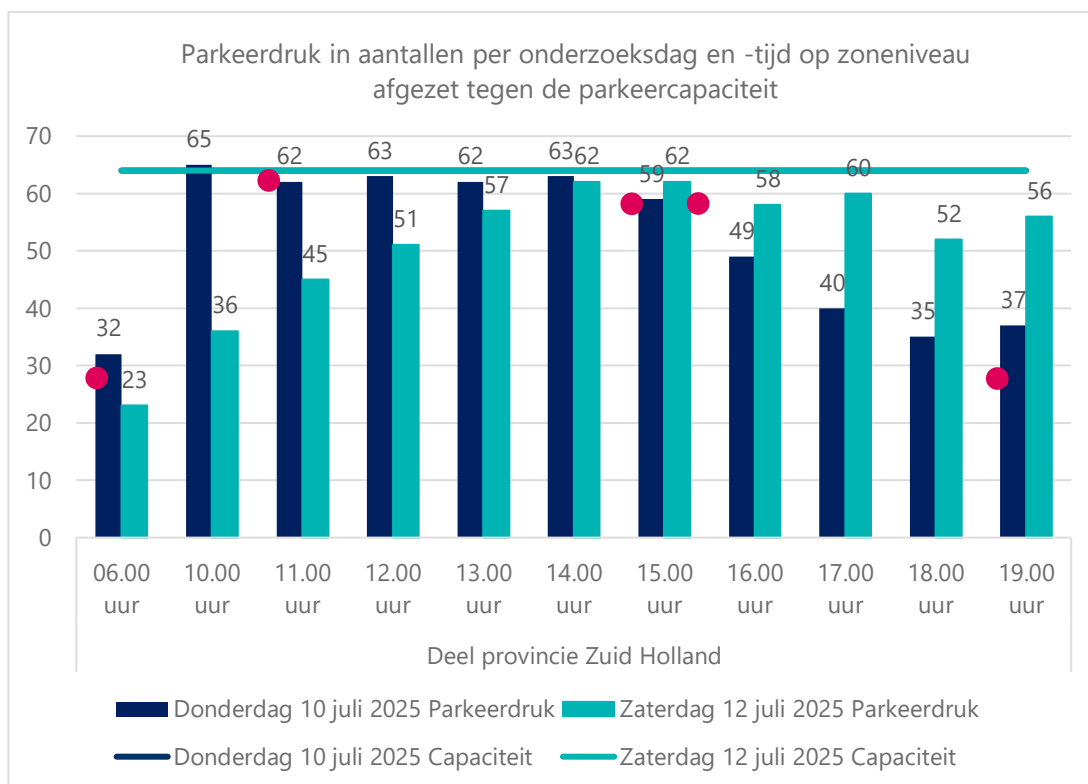
In figuren 2.3 en 2.4 is de parkeerdruk in aantallen per deelgebied weergegeven. Ook is er een vergelijking gemaakt met de telling die door de gemeente Zoeterwoude is gedaan in 2023. Op te momenten dat daar geteld is, is met een rode stip de parkeerdruk in aantallen aangegeven.



Figuur 2.3: Parkeerdruk deel gemeente Zoeterwoude

In figuur 2.3 is de parkeerdruk voor het specifieke deel van de gemeente Zoeterwoude weergegeven. Dit gebied beschikt over een totale parkeercapaciteit van 101 parkeerplaatsen. Uit de grafiek blijkt dat op donderdagmiddag om 13:00 uur is de parkeerdruk het hoogst is. Tijdens de telling stonden meer auto's op het terrein geparkeerd, dan dat er parkeerplaatsen zijn. Op zaterdag ligt de parkeerdruk lager.

Daarnaast is te zien dat de parkeerdruk tijdens de gemeentelijke telling in 2023 doordeweeks lager uitviel dan tijdens de telling in juli van dit jaar. Beide tellingen laten op zaterdag echter vergelijkbare parkeerdrukken zien. Een verklaring voor de hogere parkeerdruk tijdens de zomermaanden is dat het parkeerterrein tijdens de zomermaanden meer wordt gebruikt door parkeerders met een recreatieve bestemming (toerfietsen).



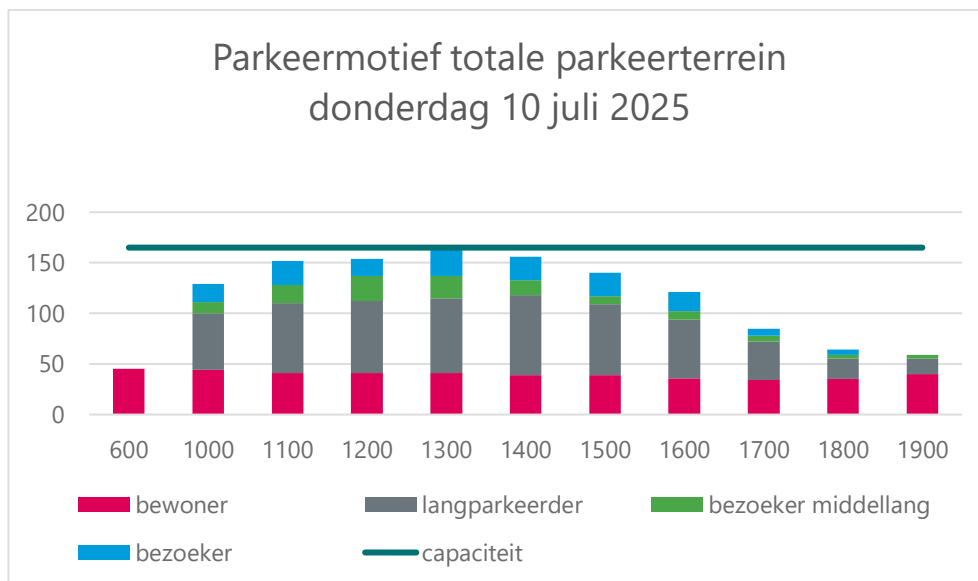
Figuur 2.4: parkeerdruk deel provincie Zuid Holland

Uit figuur 2.4 blijkt dat de parkeerdruk in het deel van de provincie Zuid-Holland gemiddeld hoger ligt dan in het gemeentelijke deel. Dit gebied heeft een parkeercapaciteit van 64 plaatsen, en op donderdagochtend wordt deze capaciteit met 1 plek overschreden. Doordeweeks is de parkeerdruk vooral hoog tussen 10:00 en 16:00 uur. Op zaterdag verschilt dit patroon, waarbij de druk vooral tussen 14:00 en 19:00 uur toeneemt. De gemeentelijke telling in 2023 vertoont voor de meeste momenten vergelijkbare resultaten, maar op de doordeweekse avonden was de parkeerdruk volgens de gemeentelijke telling lager.

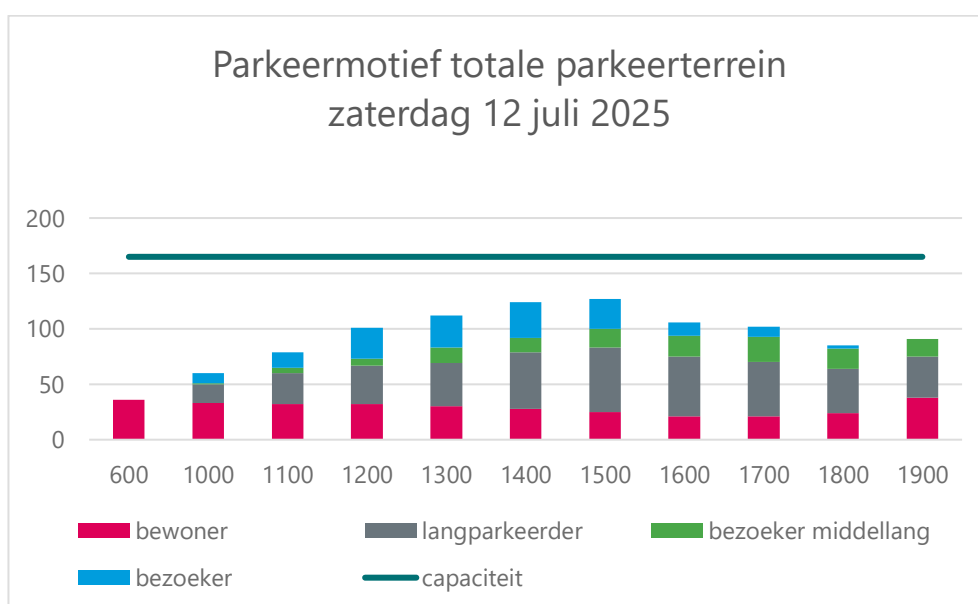
2.3 Resultaten parkeermotiefmeting

Resultaten totale onderzoeksgebied

In figuren 2.5 en 2.6 op de volgende pagina zijn de resultaten van de parkeermotiefmeting voor het totale parkeerterrein weergegeven van donderdag 10 juli 2025, waarin het totaal aantal parkeerders per doelgroep is uitgesplitst in bewoners, langparkeerders, bezoekers middellang en bezoekers die er korter staan.



Figuur 2.5: Parkeermotiefmeting totale onderzoeksgebied donderdag 10 juli 2025

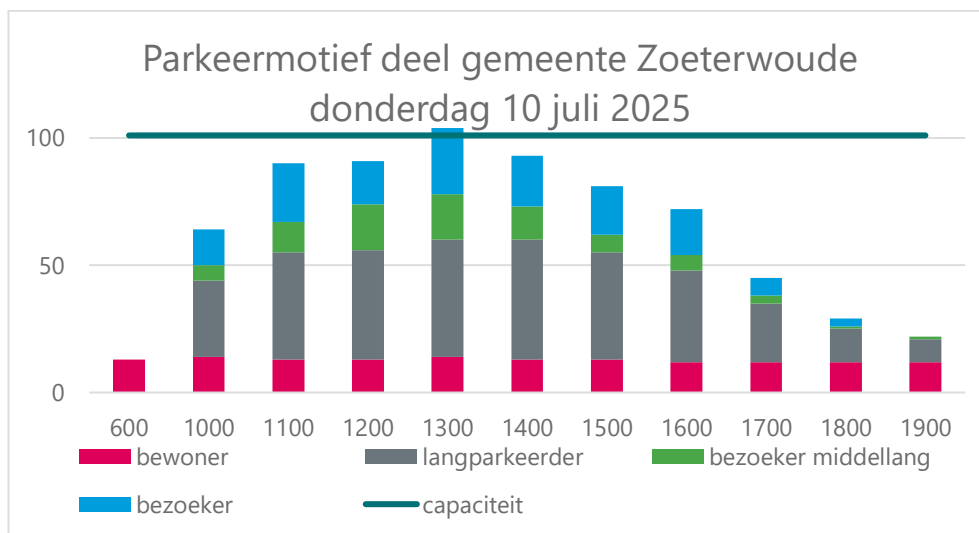


Figuur 2.6: Parkeermotiefmeting totale onderzoeksgebied zaterdag 12 juli 2025

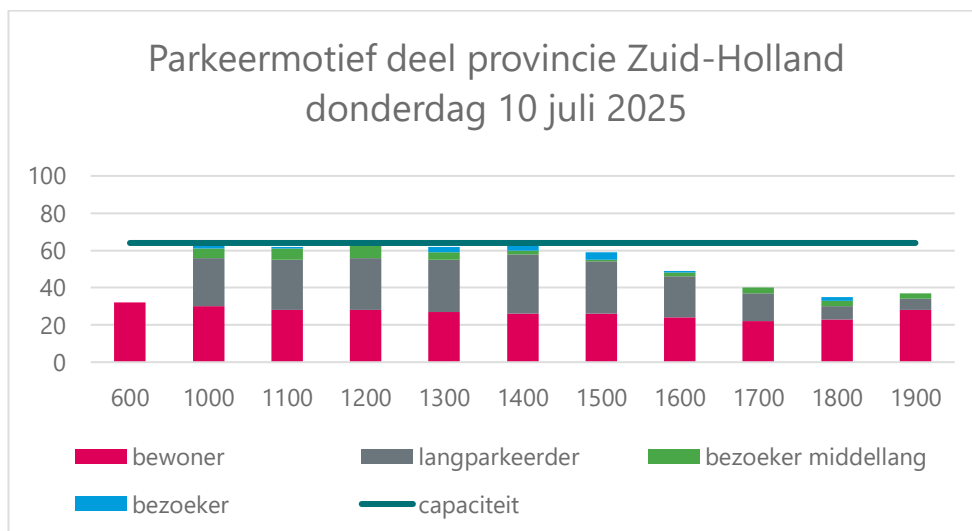
Uit de figuren valt te lezen dat op beide dagen een groot deel van de parkeerplaatsen wordt gebruikt door langparkeerders. Daarnaast is ook een groot deel van de parkeerplaatsen bezet door bewoners. Rond de middaguren is het aandeel bezoekers en bezoekers middellang het grootst.

Resultaten per deelgebied

In de voorgaande figuren is nog geen onderscheid gemaakt tussen het gemeentelijke en provinciale deel van de parkeerplaats. In figuren 2.7 en 2.8 op de volgende pagina zijn de resultaten van de parkeermotiefmeting per deel weergegeven van donderdag 10 juli 2025, waarin het totaal aantal parkeerders per doelgroep is uitgesplitst.



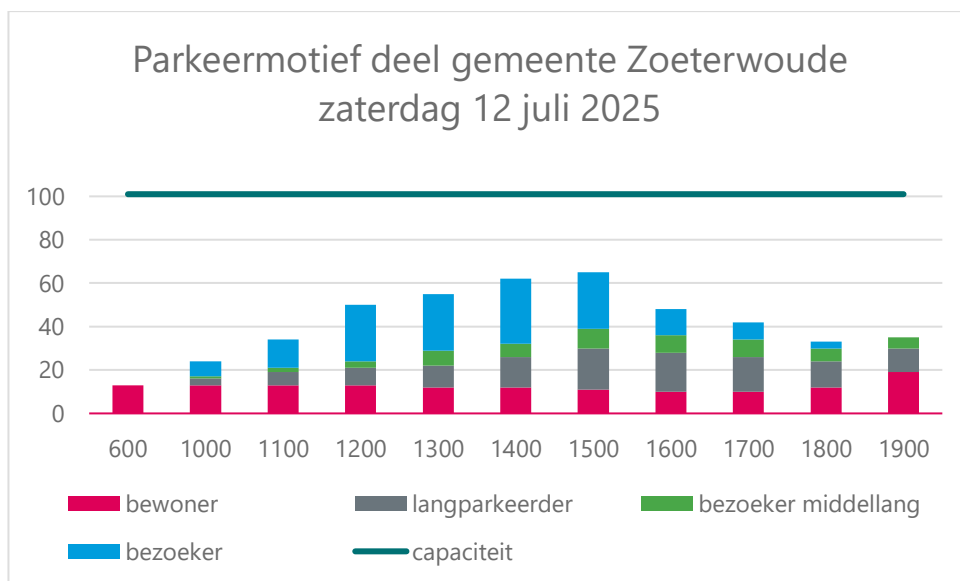
Figuur 2.7: Parkeermotief deel gemeente Zoeterwoude donderdag 10 juli 2025



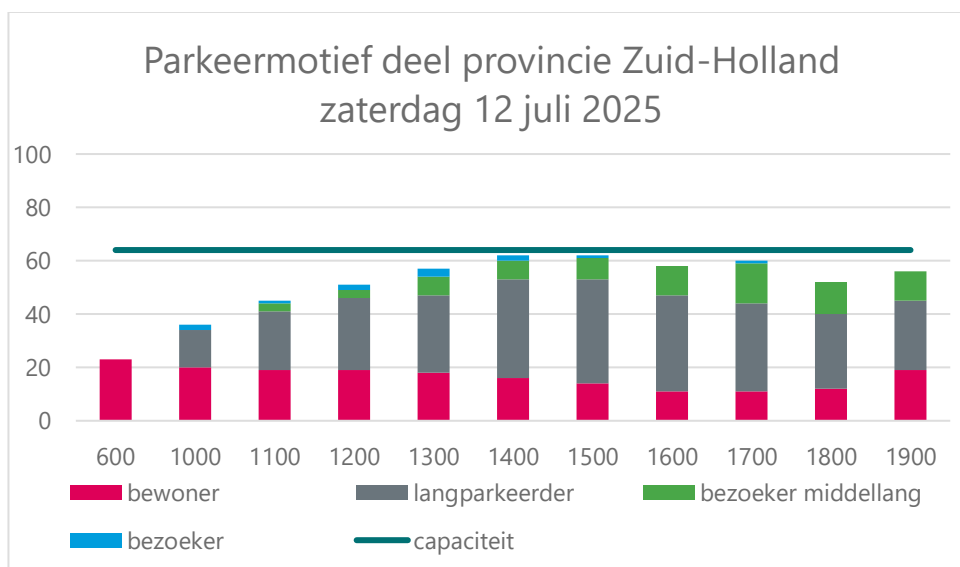
Figuur 2.8: Parkeermotief deel provincie Zuid-Holland donderdag 10 juli 2025

Uit de figuren valt te lezen dat op donderdag het gedeelte van de provincie Zuid-Holland met name door bewoners en door langparkeerders wordt gebruikt. Het gedeelte van de gemeente Zoeterwoude wordt eveneens gebruikt door bewoners en langparkeerders. Ook wordt dit gedeelte door bezoekers gebruikt.

In figuren 2.9 en 2.10 zijn de resultaten van de parkeermotiefmeting weergegeven van zaterdag 12 juli 2025, waarin het totaal aantal parkeerders per doelgroep is uitgesplitst.



Figuur 2.9: Parkeermotief deel gemeente Zoeterwoude zaterdag 12 juli 2025



Figuur 2.10: Parkeermotief deel provincie Zuid-Holland zaterdag 12 juli 2025

Uit de figuur blijkt dat de zaterdag hetzelfde beeld geeft qua parkeermotieven als de donderdag. Wel valt op dat op het gedeelte van de gemeente Zoeterwoude minder langparkeerders staan geparkeerd dan op donderdag.

Algemene conclusies parkeermotiefmeting

Uit de parkeermotiefmeting komen enkele opvallende punten naar voren die van belang zijn:

Langparkeerders nemen veel ruimte in beslag

De metingen laten zien dat er een groot aantal langparkeerders aanwezig is op zowel het gemeentelijke als het provinciale deel. Deze groep parkeerders gedraagt zich als 'carpooler' of 'P+R-reiziger'. Het provinciale deel van het parkeerterrein is ook bedoeld voor deze doelgroep. Echter, op de donderdag staan in totaal 96 van deze langparkeerders en middellangparkeerders op het totale terrein geparkeerd, terwijl het provinciale deel 64 parkeerplaatsen heeft. De omvang van de doelgroep is daarmee groter dan de aangeboden parkeercapaciteit. Hierdoor parkeert deze doelgroep in de praktijk ook op het gemeentelijke deel. Waardoor de beschikbaarheid van kortparkeerders en andere specifieke doelgroepen wordt beperkt, waardoor minder parkeerplaatsen voor de recreatieve functie van het parkeerterrein beschikbaar zijn.

Bewoners wijzen op permanente bezetting van parkeerplaatsen

Tegen de verwachting kent het parkeerterrein in de nacht ook een behoorlijke bezetting (45 parkeerplaatsen). In de parkeermotiefmeting is hier de categorie bewoner aan gekoppeld. Dit betreffen auto's van bewoners uit de omgeving, maar ook permanent geparkeerde of achtergelaten voertuigen, zoals voertuigen met platte banden, aanhangers en bedrijfsbusjes. Uit de parkeermotiefmeting blijkt dat circa de helft van deze categorie auto's gedurende het parkeeronderzoek niet is verplaatst. Deze permanente bezetting beïnvloedt de mogelijkheid voor de recreatieve functie van het parkeerterrein.

2.4 Conclusie

De parkeerdrukmeting laat zien dat op werkdagen het overduidelijk drukker is dan op zaterdag, wanneer de bezetting beduidend lager ligt. Op de donderdag zijn op een moment zelfs alle parkeerplaatsen bezet. Ook kan worden geconcludeerd dat de meting op een piekmoment heeft plaatsgevonden (mooie zonnige dag in juli), aangezien de herfstmeting van 2023 de parkeerdruk een stuk lager lag. Als gevolg van het mooie weer gebruikt een groter aandeel van de parkeerders het parkeerterrein om vervolgens een recreatieve fietstocht te maken.

Uit de parkeermotiefmeting blijft dat een groot aandeel van de parkeerders langparkeerders zijn, die gedurende langere tijd een plek bezet houden en er een overloop van de carpoollocatie naar het gemeentelijke parkeerdeel ontstaat. Daarnaast blijkt dat een aanzienlijk deel van de parkeerplaatsen ook 's nachts bezet blijft. Dit wijst erop dat veel van de voertuigen toebehoren aan bewoners, waarschijnlijk doordat de parkeerdruk in de omliggende wijken hoog is en men daarom uitwijkt naar dit terrein. Verder toont de kentekenanalyse aan dat er ook bedrijfswagens aanwezig zijn: circa tien bedrijfsbusjes stonden tijdens de nachtmeting geparkeerd.

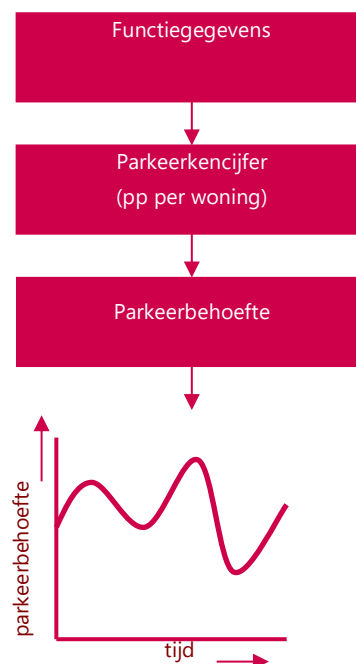
3. Toekomstige parkeersituatie

3.1 Aanpak: van werkelijkheid naar model

Op basis van het parkeeronderzoek is de parkeersituatie van 2025 voor het parkeerterrein in beeld gebracht. Deze situatie vormt de basis van de parkeerbalans. Door het toevoegen van de parkeerbehoefte van de geplande ontwikkelingen is de toekomstige parkeersituatie bepaald.

De parkeerbehoefte (op basis van maatwerk) is berekend door de omvang van de functies die worden gerealiseerd te vermenigvuldigen met het bijbehorende parkeerkencijfer (het benodigde aantal parkeerplaatsen per functie-eenheid). Als parkeerplaatsen door verschillende functies worden gebruikt, is dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk. Door toepassing van aanwezigheidspercentages kan een inschatting worden gemaakt van de parkeerbehoefte gedurende de dag en week.

In figuur 3.1 is de stapsgewijze berekening van de parkeerbehoefte schematisch weergegeven.



Figuur 3.1: Berekening parkeerbehoefte

3.2 Uitgangspunten

3.2.1 Functieprogramma

Het functieprogramma van de huidige situatie en de toevoegingen in de toekomstige situatie, is weergegeven in tabel 3.1 op de volgende pagina. Hierin zijn meerdere functies weergegeven, waaronder de huidige functies: La Place, carpool en de kaas-en schoenenwinkel. In de toekomstige situatie komen hier een bootverhuur, hotel, pizzeria, ijssalon en snel laadstation bij. Het programma van de huidige situatie is gebruikt om te bepalen welke parkeernorm passend is.

	functie	aantal	eenheid
huidig	La Place	1000	m ² bvo
	carpool	96*	parkeerplaatsen
	kaas- en schoenenwinkel	163	m ² bvo
	overloop bewoners	**	
toekomstig	hotel	18	kamers
	pizzeria/pastaspecialist	150	m ² bvo
	ambachtelijke ijssalon	100	m ² bvo
	bootverhuur	80	bezoeker
	snellaadstation		

*De carpool is uitgebreid van 64 naar 96 plaatsen naar werkelijke bezetting van carpools

** Dit is geen functie, maar staan wel geparkeerd, dus zijn bewoners toegevoegd aan dit programma

Tabel 3.1: Functieprogramma

3.2.2 Parkeernormen

De gemeente Zoeterwoude beschikt niet over een eigen parkeernormennota, maar hanteert CROW parkeerkencijfers als uitgangspunt om in bouw- en bestemmingsplannen de bijbehorende parkeervereisten (parkeervraag, parkeereis etc.) vast te stellen. De meest recente parkeerkencijfers liggen vast in CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024 - Basis voor parkeernormering'. Bij het bepalen van de toe te passen normering heeft de gemeente echter de vrijheid om rekening te houden met de locatiemarkers van het betreffende plan, en zo nodig met de andere specifieke kenmerken van de plannen. Kijkend naar de stedelijkheidsgraad, wordt Zoeterwoude gezien als 'weinig stedelijk'. Echter, is door middel van de parkeertelling de daadwerkelijke bezetting vergeleken met de CROW-parkeerkencijfers. Deze zijn vergelijkbaar met de kencijfers gemiddelde bandbreedte in een buitengebied. Daarom zijn de parkeernormen daarop gebaseerd.

In tabel 3.2 op de volgende pagina zijn de gehanteerde parkeernormen voor de nieuwe functies weergegeven. Deze parkeernormen zijn grotendeels gebaseerd op de parkeerkencijfers conform CROW-744. Voor de bootverhuur zijn echter geen parkeerkencijfer in publicatie 744 beschikbaar en is er maatwerk op basis van expert-judgement toegepast. Verder is een snellaadstation een beoogde functie. Deze zorgt niet voor een extra parkeerbehoefte en heeft daarom geen parkeernorm.

	functie opdrachtgever	functie CROW-744	parkeernorm	eenheid
toekomstig	hotel	hotel 3 sterren	6,8	kamers
	pizzeria/pastaspecialist	restaurant	8,0	m2 bvo
	ambachtelijke ijssalon	cafe/bar/cafetaria	6,0	m2 bvo
	bootverhuur	-	0,2*	bezoeker
	snellaadstation	-		

* Op basis van maatwerk, uitgangspunt: 50% autogebruik, 2,5 personen per auto

Tabel 3.2: gehanteerde parkeernormen

3.2.3 Aanwezigheidspercentages

De gehanteerde aanwezigheidspercentages op basis van CROW-744 en expert-judgement zijn weergegeven in tabel 3.3.

	functie	functie crow-744	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
toekomstig	pizzeria/pasta specialist	restaurant	30%	40%	80%	0%	70%	100%	40%
	bootverhuur	sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	100%	25%	100%
	hotel	bewoners woningen	60%	60%	90%	100%	75%	80%	75%
	ijssalon	restaurant	30%	40%	80%	0%	70%	100%	40%

Tabel 3.3: Aanwezigheidspercentages

3.3 Toekomstige parkeersituatie

Op basis van de voorgaande uitgangspunten en met het toevoegen van de nieuwe functies aan de resultaten van het parkeeronderzoek volgt de toekomstige parkeersituatie.

In tabel 3.4 is de totale parkeerbehoefte van de nieuwe functies, zonder het toepassen van aanwezigheidspercentages weergegeven.

	functie opdrachtgever	aantal	eenheid	parkeernorm	parkeerbehoefte
toekomstig	hotel	18	kamers	6,8	12,2
	pizzeria/pastaspecialist	150	m2 bvo	8	12,0
	ambachtelijke ijssalon	100	m2 bvo	6	6,0
	bootverhuur	80	bezoeker	0,2	16,0
	snellaadstation				-
totaal					46,2

Tabel 3.4: Parkeerbehoefte te ontwikkelen functies

Uit tabel 3.4 blijkt dat de totale parkeerbehoefte van de nieuwe functies uitkomt op (afgerond) 46 parkeerplaatsen.

3.4 Parkeerbalans

Bij het toepassen van dubbelgebruik van parkeerplaatsen is de parkeerbalans weergegeven in tabel 3.5.

	functie opdrachtgever	totale parkeerbehoefte	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
huidig	huidige parkeervraag		152	166	59	45	127	91	66
toekomstig	hotel	12,2	7,3	7,3	11,0	12,2	9,2	9,8	9,2
	pizzeria/pastaspecialist	12,0	3,6	4,8	9,6	0,0	8,4	12,0	4,8
	ambachtelijke ijssalon	6,0	1,8	2,4	4,8	0,0	4,2	6,0	2,4
	bootverhuur	16,0	4,0	4,0	8,0	0,0	16,0	4,0	16,0
	totaal		168,7	184,5	92,4	57,2	164,8	122,8	98,4
	parkeercapaciteit		165	165	165	165	165	165	165
	saldo		-4	-20	73	108	0	42	67
	parkeerdruk		102%	112%	56%	35%	100%	74%	59%

Tabel 3.5: Parkeerbalans

Uit tabel 3.5 blijkt dat op het drukste moment (werkdagmiddag) de parkeervraag (afgerond) 185 parkeerplaatsen is. Hiermee ontstaat een tekort van 20 parkeerplaatsen. Echter, bestaat er voor deze berekening een belangrijke nuance. De huidige parkeervraag is gemeten op een donderdag (drukste dag in de week) in een piekperiode (veel recreatief verkeer). Wanneer de telling die in de herfst is uitgevoerd in ogenschouw wordt genomen, ligt de parkeervraag in de huidige situatie 26 parkeerplaatsen lager en ontstaat op het maatgevende moment een positief saldo van +6 parkeerplaatsen (zie tabel 3.6 op de volgende pagina). Deze nuance is belangrijk, want een deel van de bezoekers is een recreatieve bezoeker, die komt voor de natuur. In de zomer is hier veel meer behoefte aan dan in de winter. Daarom zullen de extra parkeerplaatsen alleen op enkele in het jaar nodig zijn (verwachting maximaal 20 dagen per jaar).

saldo herfsttelling maatgevend moment	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag middag
huidige parkeervraag herfst 2023	105,0	140,0	45,0	40,0	127,0
extra toekomstig	16,7	18,5	33,4	12,2	37,8
toekomstig totaal	121,7	158,5	78,4	52,2	164,8
parkeercapaciteit	165,0	165,0	165,0	165,0	165,0
saldo herfsttelling	43,3	6,5	86,6	112,8	0,2
afgerond	43	6	87	113	0
parkeerdruk	74%	96%	48%	32%	100%

Tabel 3.6: Saldo herfsttelling maatgevend moment

3.5 Maatregelen voor succes

De telling in juli 2025 is uitgevoerd op een piekmoment, waarbij zowel carpoolers voor hun werk als recreanten gebruikmaken van de parkeerplaats. Op basis van deze meting ontstaat in de toekomstige situatie een tekort in de parkeerbalans van circa 20 parkeerplaatsen tijdens het maatgevende moment, namelijk de werkdagmiddag. Dit tekort doet zich echter slechts een beperkt aantal keer per jaar voor, aangezien de telling in oktober doordeweeks een lager gebruik liet zien dan in juli. Naar verwachting speelt het tekort maximaal 20 dagen per jaar, op de dagen dat naast carpoolers ook veel recreanten gebruik maken van het parkeerplaats. Daarnaast blijkt uit de telling dat de parkeerplaats niet uitsluitend door de beoogde doelgroepen – carpoolers en bezoekers – wordt gebruikt, maar dat er ook nachtelijke parkeerders aanwezig zijn die vrijwel permanent hun voertuig op de parkeerplaats parkeren. Wanneer dit oneigenlijke gebruik wordt teruggedrongen, is het mogelijk om het tekort in de parkeerbalans zo klein mogelijk te houden c.q. het aantal dagen waarop het tekort optreedt te minimaliseren.

Hierna volgen 4 mogelijke maatregelen om het aantal momenten dat er mogelijk sprake is van een 'tekort' zo laag mogelijk het houden.

Maatregel: restruimte behouden

In de huidige situatie zien we dat soms meer auto's op de parkeerplaats geparkeerd staan dan dat parkeerplaatsen zijn aangelegd. Auto's staan dan aan de buitenrand van de parkeerplaats geparkeerd op onofficiële plekken. Deze rand is met rood weergegeven in figuur 3.2. Het behouden van dit soort extra plekken voor tijdelijk parkeren, zorgt ervoor dat voor incidentele piekmomenten geen extra parkeerplaatsen gerealiseerd hoeven te worden.



Figuur 3.2: Extra onofficiële parkeerstrook (Bron: Google Maps)

Maatregel: handhaven op autowrakken:

Zoals vastgesteld tijdens de parkeertelling maken enkele voertuigen permanent gebruik van de parkeerplaats. Een deel van deze geparkeerde voertuigen kan worden geclassificeerd als autowrak. Het handhaven op, en daarmee het verwijderen van deze voertuigen is een eerste stap naar meer beschikbare parkeerplaatsen voor de gewenste doelgroepen. Het is niet noodzakelijk om hier structureel op te handhaven. Wanneer minimaal in het voorjaar voordat het recreatieseizoen begint wordt gehandhaafd, worden in elk geval op het juiste moment de parkeerplaatsen vrijgespeeld.

Maatregel: Instellen maximale parkeerduur

Zoals gebleken uit de parkeermotiefmeting is circa een kwart van de auto's die op de parkeerplaats geparkeerd staan van bewoners en zijn circa 20 voertuigen tijdens het onderzoek niet verplaatst. Dit oneigenlijke gebruik kan ervoor zorgen dat er geen plaats meer is voor carpoolers en recreanten, het bedoelde gebruik. Om het oneigenlijke parkeren tegen te gaan, kan een maximale parkeerduur voor het gehele terrein worden ingesteld, denk bijvoorbeeld aan maximaal 3 dagen vergelijkbaar met de regeling voor het stallen van aanhangers of caravans in de openbare ruimte.

Het instellen van een maximale parkeerduur alleen is niet voldoende, de gemeente zal ook moeten handhaven. Het is echter niet noodzakelijk om structureel te handhaven, de handhaving kan worden beperkt tot het hoogseizoen. Aangezien een deel van het

parkeerterrein van de provincie is, zijn afspraken over de handhaving tussen de provincie en de gemeente nodig.

Maatregel: Instellen parkeerschijfzone (blauwe zone)

Het instellen van een parkeerschijfzone (blauwe zone) zorgt ervoor dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bezoekers. Dit betekent dat de parkeerschijfzone niet op de gehele parkeerplaats moet worden ingesteld, maar op een deel (circa de helft van de gemeentelijke parkeerplaatsen). De parkeerschijfzone hoeft alleen overdag te gelden, waarbij een maximale parkeerduur van bijvoorbeeld 4 uur voldoende effectief zal zijn om deze parkeerplaatsen beschikbaar te houden voor bezoekers. Wanneer de parkeerschijfzone alleen overdag wordt ingesteld, levert dit geen belemmering op voor de gasten van het toekomstige hotel.

Het instellen van een parkeerschijfzone alleen is niet voldoende, de gemeente zal ook moeten handhaven. Het is echter niet noodzakelijk om structureel te handhaven, de handhaving kan worden beperkt tot het hoogseizoen of zelfs meer specifiek tot werkdagen waarop de grootste drukte wordt verwacht.

Een nadeel van het instellen van een parkeerschijfzone is dat het gebruik van de parkeerplaats minder flexibel is (de parkeerplaatsen binnen de parkeerschijfzone kunnen alleen door bezoekers worden gebruikt). Het risico daarvan is dat bij een onverwacht grote vraag naar carpool (langparkeer) plaatsen parkeerders mogelijk uitwijken naar elders. Monitoring kan dit risico verkleinen.

4. Beantwoording onderzoeksvragen

1. Wat is de parkeernorm voor de te ontwikkelen functies?

De parkeernormen kunnen worden gebaseerd op het gemiddelde van de CROW-parkeerkencijfers voor een buitengebied. Deze kencijfers sluiten namelijk aan bij de situatie in de praktijk.

2. In hoeverre kunnen de beoogde functies worden gerealiseerd, rekening houdend met dubbelgebruik van parkeerplaatsen?

Het toevoegen van de beoogde functies is mogelijk aangezien er alleen op beperkt aantal momenten een theoretisch tekort aan parkeerplaatsen ontstaat. Doordat rondom het terrein ook auto's kunnen worden geparkeerd is dit tekort voor die paar momenten op te lossen. Daarnaast levert het verwijderen van autowrakken en de overige maatregelen om permanent geparkeerde voertuigen tegen te gaan, extra parkeerruimte vrij. Buiten de piekmomenten zijn op het terrein voldoende parkeerplaatsen beschikbaar.

Wel geldt dat de parkeerdruk op het terrein hoog is. Dat betekent dat voor het doorgerkende programma geen extra parkeerplaatsen nodig zijn, maar bij een ander programma met een hogere parkeerbehoefte zijn wel extra parkeerplaatsen nodig. Voor het functieprogramma geldt daarom dat maximaal de volgende parkeervraag nog kan worden opgevangen op het bestaande parkeerterrein:

- werkdagmiddag: maximaal 19 parkeerplaatsen;
- zaterdagmiddag: maximaal 38 parkeerplaatsen.

Wanneer het functieprogramma wijzigt en er functies worden toegevoegd met een hogere parkeerbehoefte zijn extra parkeerplaatsen op het eigen terrein bij de ontwikkeling nodig.

3. Kan het dubbelgebruik van parkeerplaatsen beter worden georganiseerd door bijvoorbeeld het instellen van een parkeerregime (zoals een parkeerschijfzone)?

Er zijn verschillende maatregelen denkbaar om het (dubbel)gebruik van de parkeerplaatsen beter te organiseren:

- Behouden strook: De maatregel om een deel van de parkeerplaatsen voor (kortparkeerders) te reserveren kan bijdragen aan het beter organiseren van het gebruik van parkeerplaatsen.
- Autowrakken: Het verwijderen van autowrakken zorgt ervoor dat er meer beschikbare parkeerplaatsen ontstaan, wat bijdraagt aan een efficiënter gebruik van de ruimte.
- Maximale duur: Een optie is het invoeren van een maximale parkeerduur, bijvoorbeeld van 3 dagen. Dit brengt weinig aanlegkosten met zich mee, maar vereist goede afstemming tussen de gemeente en de provincie, aangezien het gehele parkeerterrein wordt gereguleerd.

- Parkeerschijfzone: Een parkeerschijfzone met een maximale parkeerduur van bijvoorbeeld 4 uur kan ervoor zorgen dat er voor bezoekers (kortparkeerders) voldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven. Deze maatregel is niet van toepassing op het gehele terrein, maar kan bijvoorbeeld op de helft van het gemeentelijke parkeerterrein worden ingevoerd. Dit vergt een investering in de aanleg van de zone (lijnen en bebording) en enige momenten van handhaving in drukke periodes. Alle maatregelen kunnen naast elkaar worden ingezet, maar mogelijk zijn maatregel 1 in combinatie met maatregel 2 of 3 al voldoende om het gewenste effect te bereiken, waardoor maatregel 4 (of 3) niet noodzakelijk is.

Bijlage 1 Parkeertelling

Resultaten parkeeronderzoek P+R Zoeterwoude

Parkeerdruk in aantallen op sectieniveau
donderdag 10 en zaterdag 12 juli 2025
Projectcode: 001754

= <85% van de capaciteit bezet
= 85 - 100% van de capaciteit bezet
= >100% van de capaciteit bezet



Sectie	Omschrijving sectie	Zone	Parkeercapaciteit					Totaal	Parkeerdruk in aantallen											
			Vak	Elek.	Inv.	Motor	Bus		Parkeerdruk in aantallen op donderdag 10 juli 2025											
			06.00 uur	10.00 uur	11.00 uur	12.00 uur	13.00 uur	14.00 uur	15.00 uur	16.00 uur	17.00 uur	18.00 uur	19.00 uur							
1	Groene Hartplein	1	23											23						
2	Groene Hartplein	1	12											12						
3	Groene Hartplein	1	12											12						
4	Groene Hartplein	1	10	2										12						
5	Groene Hartplein	1	11		3	8								22						
6	Groene Hartplein	1	16											16						
7	Groene Hartplein	1	17											17						
8	Groene Hartplein	1					1							1						
9	Groene Hartplein	2	20											20						
10	Groene Hartplein	2	23											23						
11	Groene Hartplein	2	21	4										25						
Totaal eigendom gemeente Zoeterwoude			1	101	2	3	8	1						115						
Totaal eigendom provincie Zuid Holland			2	64	4	0	0	0	0					68						

Parkeerdruk in aantallen																
Parkeerdruk in aantallen op donderdag 10 juli 2025																
06.00 uur	10.00 uur	11.00 uur	12.00 uur	13.00 uur	14.00 uur	15.00 uur	16.00 uur	17.00 uur	18.00 uur	19.00 uur						
6	12	19	19	23	21	18	14	11	10	8						
1	4	8	10	12	8	11	10	5	4	4						
1	7	9	9	11	11	9	5	7	2	2						
2	9	11	12	11	11	8	9	6	4	2						
1	9	12	9	13	11	10	9	4	1	1						
1	13	14	15	16	15	12	12	5	4	2						
1	10	17	16	17	16	13	13	7	4	3						
0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0						
8	20	19	20	20	20	20	16	12	11	13						
11	23	22	23	21	22	18	16	13	13	12						
13	22	21	20	21	21	21	17	15	11	12						
13	64	90	91	104	93	81	72	45	29	22						
32	65	62	63	62	63	59	49	40	35	37						

Sectie	Omschrijving sectie	Zone	Parkeercapaciteit					Totaal	Parkeerdruk in aantallen											
			Vak	Elek.	Inv.	Motor	Bus		Parkeerdruk in aantallen op zaterdag 12 juli 2025											
			06.00 uur	10.00 uur	11.00 uur	12.00 uur	13.00 uur	14.00 uur	15.00 uur	16.00 uur	17.00 uur	18.00 uur	19.00 uur							
1	Groene Hartplein	1	23											23						
2	Groene Hartplein	1	12											12						
3	Groene Hartplein	1	12											12						
4	Groene Hartplein	1	10	2										12						
5	Groene Hartplein	1	11		3	8								22						
6	Groene Hartplein	1	16											16						
7	Groene Hartplein	1	17											17						
8	Groene Hartplein	1					1							1						
9	Groene Hartplein	2	20											20						
10	Groene Hartplein	2	23											23						
11	Groene Hartplein	2	21	4										25						
Totaal eigendom gemeente Zoeterwoude			1	101	2	3	8	1						115						
Totaal eigendom provincie Zuid Holland			2	64	4	0	0	0	0					68						

Parkeerdruk in aantallen																
Parkeerdruk in aantallen op zaterdag 12 juli 2025																
06.00 uur	10.00 uur	11.00 uur	12.00 uur	13.00 uur	14.00 uur	15.00 uur	16.00 uur	17.00 uur	18.00 uur	19.00 uur						
5	6	12	11	13	13	15	10	8	7	7						
1	1	1	5	5	6	5	2	1	3	2						
3	5	5	8	7	8	6	7	7	5	6						
1	2	4	6	5	6	7	4	3	3	4						
1	2	4	8	8	10	10	6	6	5	6						
0	6	5	8	13	11	12	13	10	6	7						
2	2	3	4	4	8	9	5	6	4	3						
0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0						
6	10	15	16	19	19	20	19	16	16	18						
6	11	15	18	19	23	23	20	22	18	18						
11	15	15	17	19	20	19	19	22	18	20						
13	24	34	50	55	62	65	48	42	33	35						
23	36	45	51	57	62	62	58	60	52	56						

Figuur B1.1: Volledige resultaten parkeerdrukmeting juli 2025

Resultaten parkeeronderzoek P+R Zoeterwoude

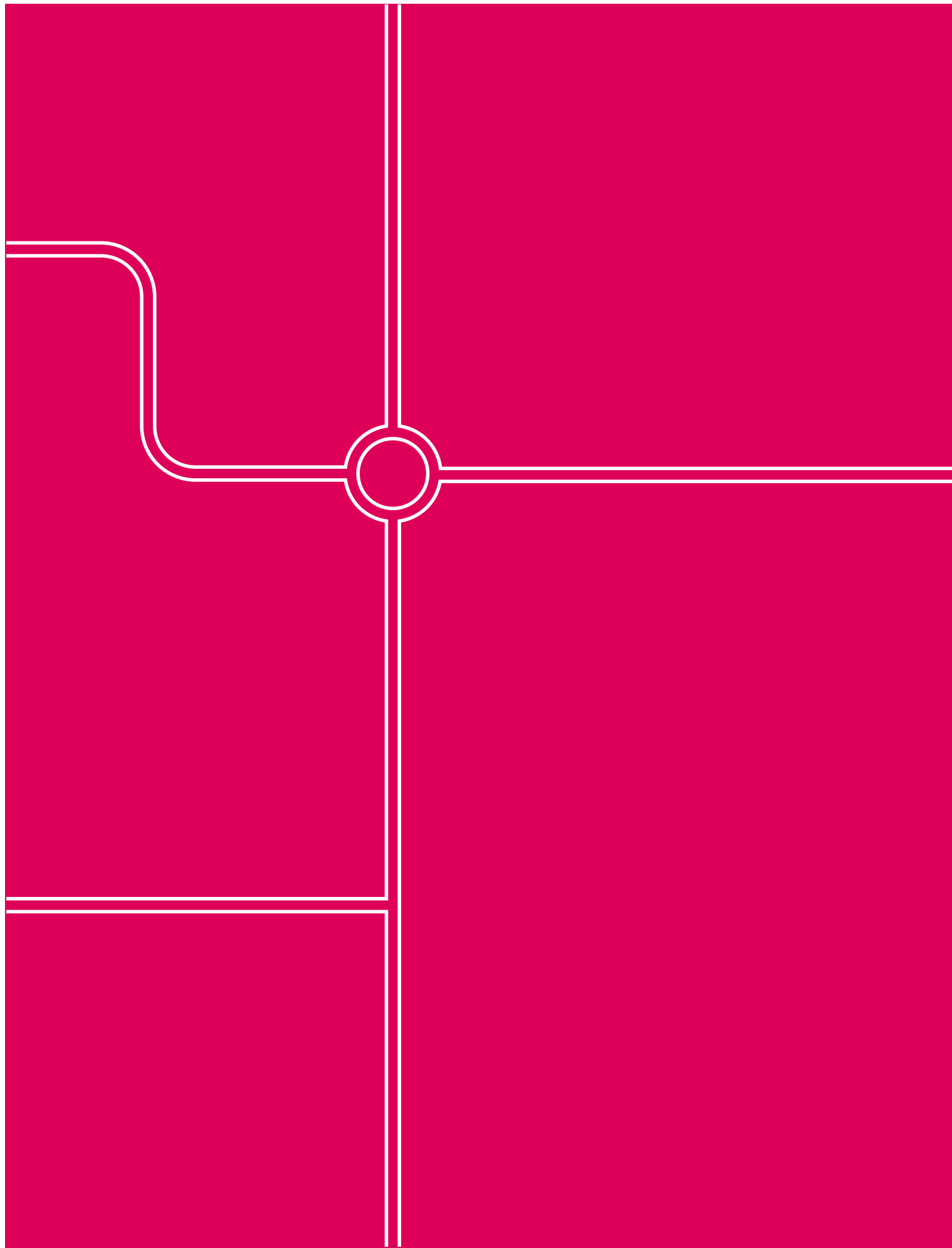
Parkeerdruk in aantal waarnemingen op sectieniveau
Donderdag 10 en zaterdag 12 juli 2025
Projectcode: 001754



Sectie	Capaciteit	Aantal waarnemingen op donderdag 10 juli 2025 (om 06.00 en van 10.00-19.00 uur) totaal 11 waarneemmomenten											Totaal	Turnover
		1X	2X	3X	4X	5X	6X	7X	8X	9X	10X	11X		
1	23	23	7	6	2	4	2	1	1	2	0	3	51	2,22
2	12	12	8	3	2	1	0	1	0	1	0	1	29	2,42
3	12	19	3	3	0	1	0	1	2	0	0	1	30	2,50
4	12	5	3	3	0	2	3	1	1	0	0	2	20	1,67
5	22	11	6	0	1	0	2	2	2	0	0	1	25	1,14
6	16	9	0	2	0	3	2	3	2	1	1	1	24	1,50
7	17	12	2	2	2	2	1	6	1	0	1	1	30	1,76
8	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1,00
9	20	4	2	2	0	0	3	5	3	0	0	8	27	1,35
10	23	7	4	3	2	3	2	3	4	3	0	5	36	1,57
11	25	9	3	3	3	2	5	2	5	1	0	5	38	1,52
Totaal eigendom gemeente Zoeterwoude	115	91	30	19	7	13	10	15	9	4	2	10	210	
Totaal eigendom provincie Zuid Holland	68	20	9	8	5	5	10	10	12	4	0	18	101	

Sectie	Capaciteit	Aantal waarnemingen op zaterdag 12 juli 2025 (om 06.00 en van 10.00-19.00 uur) totaal 11 waarneemmomenten											Totaal	Turnover
		1X	2X	3X	4X	5X	6X	7X	8X	9X	10X	11X		
1	23	14	5	3	2	2	2	0	0	0	0	4	32	1,39
2	12	13	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	18	1,50
3	12	14	2	1	0	1	2	1	0	0	0	2	23	1,92
4	12	9	4	0	0	0	0	0	1	1	0	1	16	1,33
5	22	13	5	3	3	1	0	0	1	1	0	0	27	1,23
6	16	29	6	0	2	4	0	2	1	0	0	0	44	2,75
7	17	14	3	1	1	0	2	0	0	0	0	1	22	1,29
8	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1,00
9	20	7	3	5	4	4	3	0	1	0	4	4	35	1,75
10	23	2	1	6	1	1	6	1	6	2	2	3	31	1,35
11	25	10	0	4	4	5	3	4	3	1	2	3	39	1,56
Totaal eigendom gemeente Zoeterwoude	115	106	29	9	8	8	6	3	3	2	0	9	183	
Totaal eigendom provincie Zuid Holland	68	19	4	15	9	10	12	5	10	3	8	10	105	

Figuur B1.2: Volledige resultaten Parkeerdurmeting juli 2025



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32