

In opdracht van:
Gemeente Zoetermeer

Projectnummer:
8822

Datum:
26-8-2025

**Advies bereikbaarheid hulpdiensten
en afvalinzameling én autoparkeren
Nesciohove en omgeving**

1.	INLEIDING	3
2.	PARKEERTELLINGEN	5
3.	BEWONERSENQUETE	9
4.	ADVIES BEREIKBAARHEID EN PARKEERDRUK	11
4.1	Beleidskader	11
4.2	Advies	14
5.	BIJLAGEN	19
5.1	Bijlage 1: Kaartbeeld legale parkeerplaatsen en illegale parkeerruimte	20
5.2	Bijlage 2: Overzicht aanwezigheidspatroon en parkeermotief	21
5.3	Bijlage 3: Bewonersbrief en enquête	22
5.4	Bijlage 4: Ideeën van bewoners	23
5.5	Bijlage 5: Maatregelenkaart	24

Colofon





1. INLEIDING

Aanleiding

In de Nesciohove en directe omgeving is sprake van een zeer hoge parkeerdruk. Auto's worden daardoor op locaties geparkeerd waar het formeel niet is toegestaan. Dit heeft in veel gevallen invloed op de bereikbaarheid voor hulpdiensten (brandweer, ambulance en politie) en afvalinzameling. Daarnaast gaat de gemeente een integrale herinrichting voorbereiden omdat groot-onderhoud nodig is. Het projectgebied voor de herinrichting is in de afbeelding weergegeven.



Figuur 1. Plangebied groot-onderhoud (donkergroene openbare ruimte)

Doel van de herinrichting

Het doel van de gemeente is om met de herinrichting:

1. minimaal de bereikbaarheid voor hulpdiensten en afvalinzameling te garanderen;
2. zo mogelijk de parkeerdruk te verminderen.

Parkeren is slechts één aspect voor de (her)inrichting van de openbare ruimte. Parkeren moet uiteraard worden afgewogen tegen andere aspecten zoals bijvoorbeeld groen, speelruimte, klimaatadaptatie (koelte en wateropvang), verlichting, kwaliteit openbare ruimte en uiteraard kosten.

Vraag van de gemeente aan Mobycon

De gemeente heeft Mobycon gevraagd om het volgende onderzoek uit te voeren:

1. uitvoeren van parkeertellingen in het projectgebied en de directe omgeving;
2. uitvoeren van een enquête voor bewonersinput;
3. advies geven om de bereikbaarheid voor hulpdiensten en afvalinzameling te garanderen en de parkeerdruk te verminderen;
4. aanbevelingen visualiseren op schetsniveau.



Uitgangspunten

Aanbevelingen moeten passen binnen het bestaande parkeerbeleid van de gemeente

Het gemeentelijk parkeerbeleid voor bestaande situaties is weergegeven in de 'Nota Parkeerbeleid (auto en fiets) Zoetermeer 2019'. Het onderzoeksgebied ligt in deelgebied III. Dit is de tweede schil rond het stadshart waarvoor onder andere geldt: 'Uitgangspunt is dat in de tweede schil in beginsel geen extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden aangelegd. Dit gebeurt alleen bij ontbreken van alternatieve oplossingen en bij voldoende draagvlak in de wijk.' Een uitgebreidere weergave van het gemeentelijk beleid is opgenomen in paragraaf 4.1 van deze rapportage.

Helderheid over parkeerruimte en gedoogruimte is van primair belang

Op dit moment houden veel bewoners en bezoekers zich niet aan de regels waar wel en niet geparkeerd mag worden. Er wordt bijvoorbeeld voor garages geparkeerd wat formeel niet mag, maar in veel gevallen geen hinder oplevert. In sommige gevallen levert dit wel problemen op als daarmee de doorgang voor hulpdiensten of afvalinzameling wordt geblokkeerd of als brandkranen of achterpaden worden geblokkeerd. Voor weggebruikers is het moeilijk in te schatten waar illegaal parkeren wel of geen hinder oplevert. Dit kan alleen veranderen door duidelijke maatregelen te nemen die aangeven waar parkeren wel kan worden gedoogd omdat het geen hinder oplevert en waar het niet kan worden gedoogd omdat het wel hinder oplevert.

Aanpak en leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de resultaten van de parkeertellingen en in hoofdstuk 3 staan de resultaten van de bewonersenquête. In hoofdstuk 4 geven wij het advies hoe de bereikbaarheid voor hulpdiensten en afvalinzameling te garanderen en de parkeerdruk te verminderen.

2. PARKEERTELLINGEN

Er is een parkeeronderzoek uitgevoerd om een beeld te krijgen van de huidige parkeersituatie. Hierbij is gekeken naar:

- de parkeerdruk: Hoeveel geparkeerde auto's zijn er in relatie tot het aantal beschikbare parkeerplaatsen?
- de parkeermotieven: Welke doelgroepen -zoals bewoners, bezoekers en werknemers- maken op drukke momenten gebruik van de parkeerplaatsen?

Onderzoeksgebied

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd in het onderstaande gebied. Het onderzoeksgebied is gebaseerd op een maximale loopafstand van 0-200 meter (conform de 'Nota Parkeerbeleid (auto en fiets) Zoetermeer 2019') vanaf het hart van de wijk voor het parkeren van de eerste auto van bewoners. Daardoor vallen ook een aantal secties buiten het plangebied voor het groot-onderhoud in het onderzoeksgebied. De wegen in het onderzoeksgebied zijn onderverdeeld in secties. Een sectie is een wegvak tussen twee kruispunten en elke sectie heeft een uniek sectienummer.



Afbeelding: Onderzoeksgebied parkeertelling met gehanteerde sectienummers



Soorten parkeerplaatsen

Een klein deel van het onderzoeksgebied ligt in gebieden waar een blauwe zone geldt:

- secties 19, 20, 22, 30 en 2: maximaal 3 uur op maandag tot en met zaterdag van 8.00 tot 18.00, vrijdag van 18.00 tot 21.00 en zondag van 12.00 tot 17.00).
- secties 3, 25 en 27: maximaal 3 uur op maandag tot en met zaterdag van 8.00 tot 18.00, vrijdag van 18.00 tot 21.00 en zondag van 12.00 tot 17.00).

Voor een deel van het onderzoeksgebied is niet direct duidelijk of sprake is van een blauwe zone. Bij het kruispunt Timmermanshove-Roelantshove staat een bord 'blauwe zone' en staat de tekst 'zone' op het wegdek, maar voorbij dit punt zijn niet alle parkeerplaatsen voorzien van een blauwe lijn. Het gaat om de sectie 2 bij de brede school. We zijn ervan uitgegaan dat alleen de blauw gemarkeerde parkeerplaatsen daadwerkelijk tot de blauwe zone behoren.

Van elke sectie is bepaald hoeveel parkeerplaatsen er aanwezig zijn. Hierbij is alleen gekeken naar de parkeerplaatsen in de openbare ruimte en dus niet naar parkeerplaatsen op eigen terrein (garages, opritten). We hebben -naast de gebruikelijke typering van parkeerplaatsen (zoals laadplekken, gehandicapten-parkeerplaatsen, laad- en losplekken)- onderscheid gemaakt naar de volgende typen parkeerplekken:

- legaal: formeel toegestane parkeervakken of -stroken. Deze vallen samen met de geïnventariseerde categorieën vrije parkeerplaatsen, blauwe zone, gehandicaptenplaatsen, laad- en losplaatsen of oplaadplaatsen;
- illegaal zonder problemen voor hulpdiensten of afvalinzameling: ruimte voor eigen garage of uitrit;
- illegaal met problemen voor hulpdiensten of afvalinzameling: locaties zoals op een plek met minder dan 3,5 meter doorgang, op een brandkraan, voor een ondergrondse vuilcontainer of voor uitgangen van achterpaden.

In de kaart en tabel in bijlage 1 is aangegeven waar zich in de huidige situatie legale en illegale parkeerplaatsen (zonder problemen) bevinden. Overige plekken zijn illegaal (met problemen voor hulpdiensten en afvalinzameling).

Onderzoeksmomenten

De metingen zijn uitgevoerd op de volgende acht meetmomenten:

- Dinsdag 6 mei 2025: 08:00, 12:00, 15:00, 19:00 en 00:00 uur
- Zaterdag 10 mei 2025: 12:00 en 19:00 uur
- Zondag 11 mei 2025: 12:00 uur

Op de dinsdag is niet alleen het aantal geparkeerde auto's geteld om de parkeerdruk te bepalen, maar zijn ook de kentekens genoteerd om een inschatting te kunnen maken van het parkeermotief.

Tijdens het parkeermotiefonderzoek zijn de kentekens geregistreerd op de verschillende momenten van de werkdag. Aan de hand van het aanwezigheidspatroom is per kenteken een inschatting gemaakt van het parkeermotief. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen wanneer een geparkeerd voertuig als van een bewoner, bezoeker of werknemer wordt gezien.



Parkeerdruk

In de volgende tabel en de grafiek is een overzicht gegeven van de parkeerbezetting en parkeerdruk in het onderzoeksgebied. Voor de analyse van de parkeerdruk (en de parkeermotiefmeting) in de wijk zelf zijn de volgende secties met de blauwe zones net buiten de buurt niet meegenomen:

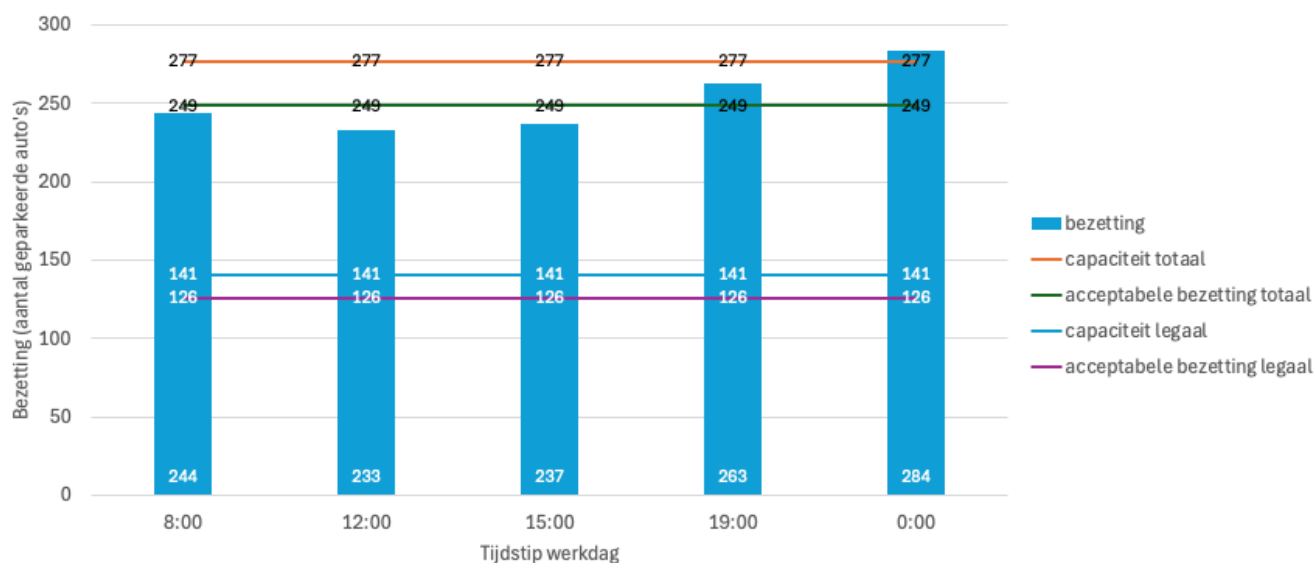
- secties 19, 20, 22, 30 en 2;
- secties 3, 25 en 27;

Ook zijn de secties met gewone parkeerplaatsen voor de school -en dus net buiten de buurt- niet meegenomen:

- secties 29, 33 en 34.

	Plaatsen of auto's	Parkeerdruk legaal	Parkeerdruk totaal
aantal parkeerplaatsen:			
legaal	141		
illegaal	136		
totaal beschikbaar	277		
maximaal acceptabele bezetting legaal (90%)	126		
maximaal acceptabele bezetting totaal (90%)	249		
bezetting:			
werkdag 8:00	244	173%	88%
werkdag 12:00	233	165%	84%
werkdag 15:00	237	168%	86%
werkdag 19:00	263	187%	95%
werkdag 00:00	284	201%	103%
zaterdag 12:00	224	159%	81%
zaterdag 19:00	261	185%	94%
zondag 12:00	239	170%	86%

Tabel: Parkeerbezetting en parkeerdruk



Grafiek: Aantal bezette parkeerplaatsen op verschillende tijdstippen gedurende de werkdag (inclusief capaciteit en maximaal acceptabele bezetting)



De parkeerdruk is het hoogst gedurende de nachtperiode (103%). De totale parkeercapaciteit wordt daar overschreden. De maximaal acceptabele bezetting van alle beschikbare parkeerplaatsen (90%) wordt gedurende de avond- en nachtperiodes overschreden. Als alleen naar de legale parkeercapaciteit wordt gekeken dan wordt de parkeercapaciteit op alle momenten van de week ruimschoots overschreden. Dit kan verklaard worden doordat de meeste garages van de bewoners niet worden gebruikt om de auto te stallen. Hierdoor ontstaat een hoge parkeerdruk in de openbare ruimte.

Het aantal woningen in het onderzoeksgebied bedraagt 258. Gedurende de werkdagnacht zijn er dus gemiddeld $284/258 = 1,10$ auto's per woning in het gebied aanwezig. Dit is een goede inschatting van het autobezit in de wijk. Aangezien het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen 277 bedraagt zou een autobezit van $277/258 = 1,07$ auto's per woning nog net passen. Met 7 extra parkeerplaatsen zouden er in principe precies evenveel parkeerplaatsen zijn als het huidige aantal geparkeerde auto's. Met $((284/90\%) - 316 =)$ 39 extra parkeerplaatsen zou bij de huidige parkeervraag worden voldaan aan de maximaal acceptabele bezetting van 90%.

Parkeermotief

Voor de analyse van de parkeermotiefmeting (en de parkeerdruk) in de wijk zelf zijn dezelfde secties bekeken als bij het parkeerdrukonderzoek.

Het geschatte parkeermotief van parkeerders op de verschillende momenten van de werkdag is in de tabel weergegeven.

	8:00	12:00	15:00	19:00	00:00
parkeerplaatsen:					
aantal legale parkeerplaatsen	141				
aantal legale parkeerplaatsen	136				
totaal beschikbare parkeerplaatsen	277				
maximaal acceptabele bezetting (90%)	249				
parkeermotief:					
bewoner	183 (75%)	163 (70%)	175 (74%)	243 (92%)	284 (100%)
bezoeker	20 (8%)	14 (6%)	21 (9%)	18 (7%)	0 (0%)
werknemer	41 (17%)	56 (24%)	40 (17%)	1 (0%)	0 (0%)
totaal parkeerders	244 (100%)	233 (100%)	237 (100%)	263 (100%)	284 (100%)

Tabel: Overzicht aantallen parkeerplaatsen en aantal parkeerders per parkeermotief op verschillende momenten van de werkdag

Het aandeel werknemersparkeerders onder het totale aantal parkeerders is overdag 17 tot 24%. Het aandeel wijkvreemd parkeren (werknemers) overdag is dus ondergeschikt aan het aandeel wijkgerelateerd parkeren (bewoners en bezoekers van bewoners).

In de avond en nachtperiode is er zoals te verwachten geen sprake van werknemersparkeren.

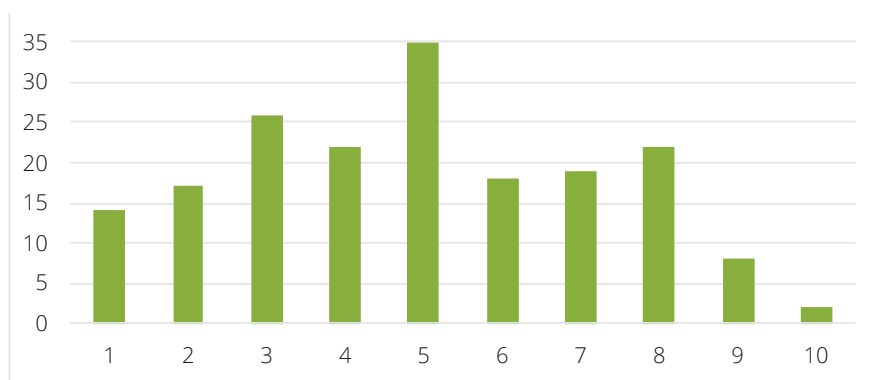


3. BEWONERSENQUETE

Er is een korte online enquête uitgevoerd onder huishoudens in het onderzoeksgebied om hun mening te peilen over de parkeersituatie en mogelijke oplossingen. Op 26 mei is huis-aan-huis een bewonersbrief verspreid naar de 258 huishoudens in de wijk. In de brief stond een link en een qr-code naar een online vragenlijst. De bewonersbrief en de vragenlijst zijn opgenomen in bijlage 3. De enquête kon worden ingevuld tot en met maandag 9 juni 2025. In totaal zijn er 183 bruikbare reacties binnengekomen. Het resultaat van de enquête is daarmee representatief en hierna weergegeven.

Vraag 1: Welk rapportcijfer geeft u de huidige parkeersituatie in uw buurt? (cijfer van 1 tot 10)

Gemiddeld geven bewoners de parkeersituatie in de buurt een 4,9. Van alle buurtbewoners geeft 62% de parkeersituatie een onvoldoende (rapportcijfer lager dan een 6). Zie onderstaande figuur.



Figuur: Verdeling rapportcijfer parkeersituatie

Vraag 2: Kunt u dit rapportcijfer toelichten? (maximaal 100 woorden)

Als toelichting op het rapportcijfer wordt het vaakst genoemd dat er te weinig parkeerplekken zijn (53 keer). Daarna wordt er het meest genoemd dat er te veel werknemers van bedrijven in de wijk parkeren (49 keer). Ook wordt vaak (37 keer) benoemd dat geparkeerde auto's de weg blokkeren. Bijvoorbeeld omdat ze te groot zijn, haaks op de parkeergarages worden geparkeerd of omdat ze voor de parkeergarages staan. De bewoners geven aan dat de wijk niet is ingericht voor het huidige autogebruik, zowel omdat de garages niet meer geschikt zijn voor de grotere auto's als omdat huishoudens meerdere auto's hebben. Er is ook een groep bewoners die zelf geen overlast ervaart omdat zij hun auto altijd bij huis kunnen parkeren (al dan niet voor een garage). Wel wordt regelmatig genoemd dat er geen plek is voor bezoekers parkeren (12 keer). Zie de tabel.

Toelichting	Aantal keer genoemd
Er zijn te weinig parkeerplekken	53
Er is overlast door het parkeren van werknemers van nabijgelegen bedrijven	49
Geparkeerde auto's blokkeren de weg	37
Ervaren geen problemen	37
Garages niet meer geschikt voor grotere auto's	14
Er is geen plek voor bezoekers parkeren	12
Huishoudens met meerdere auto's	11
Er zijn te veel auto's	9
Overige opmerkingen	22

Tabel: Tekstuele toelichting bij rapportcijfer ingedeeld in categorieën



Vraag 3: De gemeente is een herinrichting van de buurt aan het voorbereiden en wil daarbij:

- Minimaal de bereikbaarheid voor hulpdiensten en afvalinzameling garanderen;
- Zo mogelijk de parkeerdruk verminderen.

Heeft u ideeën voor parkeermaatregelen die u geschikt lijken om dit te bereiken? (maximaal 150 woorden)

De veel voorkomende suggesties hebben we in de volgende categorieën opgedeeld:

- Vergunninghoudersparkeren invoeren (22 keer);
- Weren van niet bewoners die nu in de wijk parkeren (16 keer);
- Invoeren blauwe zone (12 keer);
- Afspraken maken met de nabijgelegen bedrijven over parkeren op eigen terrein (6 keer);
- Handhaven op parkeren buiten parkeervakken (5 keer);
- Parkeren op straathoeken en in bochten verbieden (5 keer).

Naast de veelgenoemde suggesties is er een aantal suggesties voor specifieke locaties genoemd. Deze zijn terug te vinden in bijlage 4 met alle antwoorden op deze vraag.

Tijdens de periode van de bewoners-enquête is bij de gemeente ook een e-mail namens de bewonersvereniging Albertshoven (256 woningen, 187 leden) binnengekomen. Enkele punten uit deze reactie:

- huidige straatbeeld (met de goot in het midden) in de nieuwe bestrating terug laten komen;
- knelpunten bereikbaarheid zijn het smalle deel van de Penninghove, het begin van de Willem Paaphove, het begin van de Du Perronhove en het begin van de Van Schendelhove;
- In 1979 is afgesproken het parkeren voor garages te gedogen. Het parkeren door bewoners voor de garages zal in beginsel mogelijk moeten blijven;

Als mogelijke oplossingen worden genoemd:

- Een blauwe zone, samen met een vergunningstelsel (om parkeren door niet-vergunninghouders te voorkomen) gecombineerd met een ontheffingsstelsel (om voor de garages te mogen parkeren);
- Betaald parkeren, samen met een vergunningstelsel (om parkeren door niet-vergunninghouders te voorkomen) gecombineerd met een ontheffingsstelsel (om voor de garages te mogen parkeren);
- Regulering van enkele knelpunten, bijvoorbeeld door verbodsbepalingen bij de knelpunten met ter compensatie een extra vergunning voor de betreffende bewoners;
- Extra parkeerplaatsen buiten de wijk, bijvoorbeeld het grasveld achter de gymzaal aan de Nesciohove 115;
- Extra parkeerplaatsen binnen de wijk, bijvoorbeeld aan het eind van de Nesciohove;
- Eénrichtingverkeer in de Penninghove en de Roelantshove.

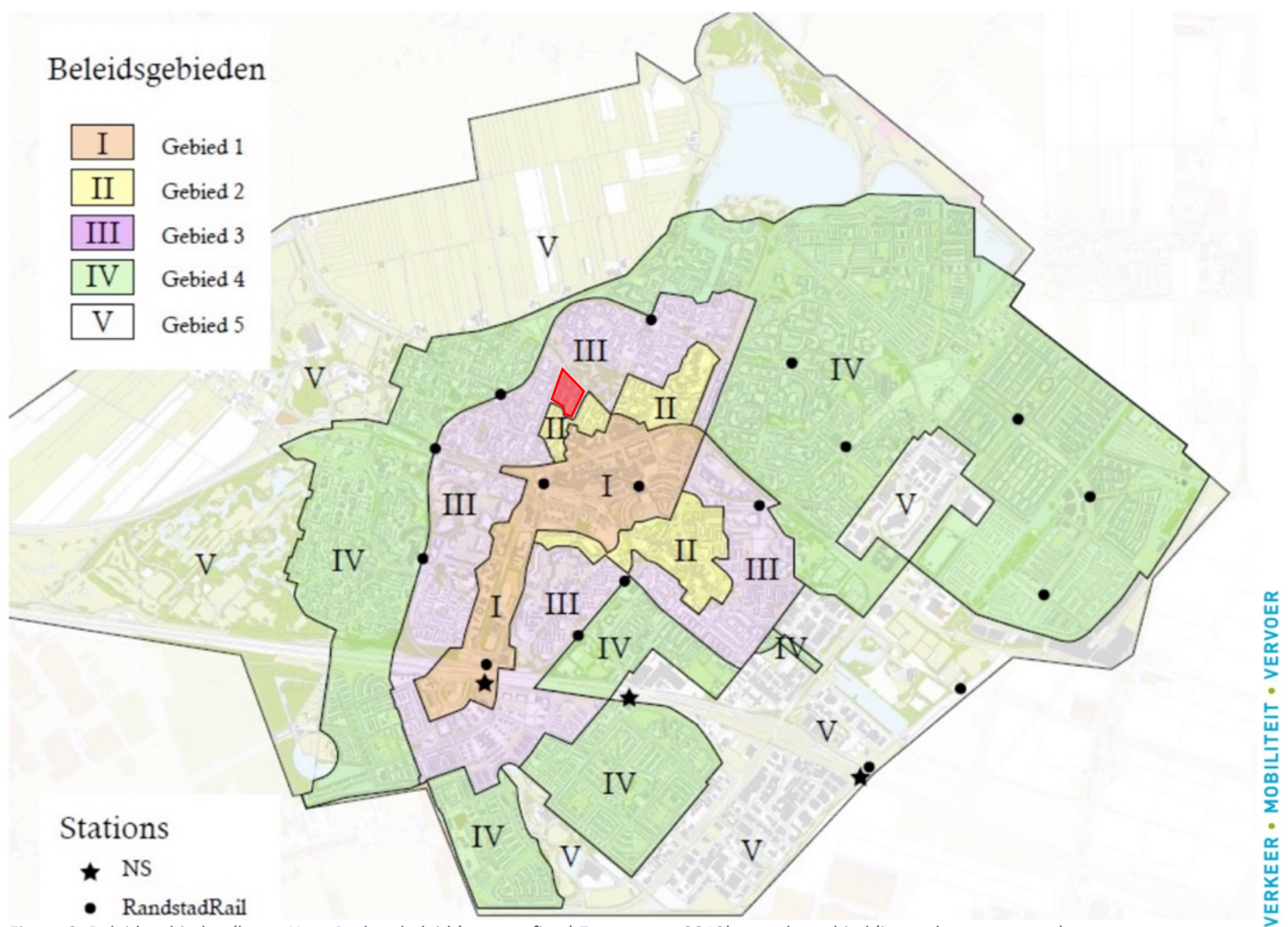
4. ADVIES BEREIKBAARHEID EN PARKEERDRUK

4.1 Beleidskader

Het gemeentelijk parkeerbeleid voor bestaande situaties staat beschreven in de 'Nota Parkeerbeleid (auto en fiets) Zoetermeer 2019'. Over het algemeen geldt:

'Tot voorheen werd het aanleggen van extra parkeerplaatsen als mogelijke oplossing gezien voor parkeerknelpunten die in wijken of buurten bestonden. In lijn met visiepunten 1 en 2 creëert Zoetermeer alleen extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte om daarmee bestaande parkeerknelpunten te verminderen als dit niet conflicteert met haar duurzaamheidsambitie (klimaatneutraal, groen en natuurlijk). Dit wordt per gebied/buurt beschouwd. Hoe dan ook wordt, voorafgaand aan de overweging om parkeerplaatsen toe te voegen, beschouwd of mobiliteitsgedrag beïnvloed kan worden ten faveure van lopen, fiets en OV. Pas in het uiterste geval zal een vorm van parkeerregulering worden toegepast teneinde een betere benutting van parkeerplaatsen en gewenst parkeergedrag te verkrijgen. Hierbij geldt dat voor regulerende maatregelen voldoende draagvlak in de wijk vereist is.'

Het onderzoeksgebied ligt in deelgebied III. Dit is de tweede schil rond het stadshart (zie afbeelding).



Figuur 2. Beleidsgebieden (bron: Nota Parkeerbeleid (auto en fiets) Zoetermeer 2019) met plangebied (in rood weergegeven)



Voor het onderzoeksgebied in deelgebied III geldt specifiek het volgende:

Uitgangspunt

‘Uitgangspunt is dat in de tweede schil in beginsel geen extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden aangelegd. Dit gebeurt alleen bij ontbreken van alternatieve oplossingen en bij voldoende draagvlak in de wijk.’

Doelstellingen

‘De belangrijkste doelstellingen op het gebied van parkeren in de tweede schil zijn:

- Verminderen van het gebruik van parkeerplaatsen door wijkvreemde parkeerders als deze de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor de wikeigen parkeerders beperken.
- Het streven is om de 1e auto van huishoudens met een auto een parkeerplaats in de directe omgeving van de woning (loopafstand van 0 - 200 meter) aan te kunnen bieden. Voor een tweede auto wordt dezelfde loopafstand acceptabel geacht (van 0 - 200 meter) maar faciliteren we deze alleen als de beschikbaarheid van bestaande parkeerplaatsen dat mogelijk maakt.
- Voor auto's van overige parkeerdoelgroepen (werken, bezoek, vrije tijd/ontspanning) wordt een loopafstand van 0 – 350 meter tussen parkeerplaats en bestemming acceptabel geacht.
- Doelstelling voor parkeerregulering is naast het sturen op beschikbaarheid voor niet gewenste doelgroepen ook het beheersen van de ongewenste effecten van bouwontwikkelingen. Parkeerregulering wordt niet ingezet om het autobezit van bewoners te sturen (te beperken), hooguit om het beschikbare aanbod aan parkeerplaatsen zo eerlijk mogelijk toe te delen.
- Behoud van het huidige aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Er worden in principe geen nieuwe parkeerplaatsen aangelegd om eventueel bestaande parkeertekorten op te lossen. Ingezet wordt om eerst de parkeervraag te beïnvloeden door zowel het gebruik van OV en fiets te stimuleren als de bestaande parkeercapaciteit zo efficiënt mogelijk te benutten.
- Het gebruik van bestaande private parkeervoorzieningen, garageboxen en parkeren op eigen terrein wordt zo veel mogelijk gestimuleerd (o.a. door handhaving of door voorstellen tot beter gebruik omdat het anders leidt tot (kostbare) aanpassing in de openbare ruimte).’

Maatregelen

‘Beoogd wordt om de parkeerdruk in de openbare ruimte in de tweede schil niet boven de 90% procent uit laten komen (dus gemiddeld 1 op de 10 parkeerplaatsen is altijd beschikbaar) om daarmee de leefbaarheid en bereikbaarheid te borgen. Afhankelijk van de geconstateerde parkeerdruk op bepaalde momenten, kan een maatregel ter beperking van de (te) hoge parkeerdruk worden genomen.

- als de parkeerdruk overdag of 's avonds hoger ligt dan 90% en 's nachts een lagere parkeerdruk wordt waargenomen wordt de (te) hoge parkeerdruk veroorzaakt door wijkvreemde parkeerders. Deze situatie kan worden opgelost door invoering van parkeerregulering.
- als 's nachts de parkeerdruk hoger ligt dan 90% is het autobezit van de bewoners hoger dan het aantal daartoe beschikbare plaatsen, dan is dit een indicatie dat de parkeerdruk veroorzaakt wordt door een tekort aan voldoende parkeerplaatsen.
- In beide gevallen treedt een interactief proces in werking zoals beschreven in hoofdstuk 7 waarbij eerst wordt beschouwd of de situatie te verbeteren is door gedragsverandering (stimulering andere vervoerswijzen en/of betere benutting van bestaande parkeerplaatsen) en/of toevoeging van parkeerplaatsen of invoering van parkeerregulering.’



Samenvattend is de prioriteitsvolgorde bij aanpak van bestaande parkeerproblemen dus:

1. mobiliteitsgedrag beïnvloeden ten faveure van lopen, fiets en openbaarvervoer; de bestaande parkeercapaciteit zo efficiënt mogelijk te benutten; het gebruik van bestaande private parkeervoorzieningen, garageboxen en parkeren op eigen terrein zo veel mogelijk stimuleren
2. extra parkeerplaatsen realiseren als dit niet conflicteert met de duurzaamheidsambitie (klimaatneutraal, groen en natuurrijk). Dit gebeurt alleen bij ontbreken van alternatieve oplossingen en bij voldoende draagvlak in de wijk.
3. parkeerregulering voor een betere benutting van parkeerplaatsen en gewenst parkeergedrag; verminderen van het gebruik van parkeerplaatsen door wijkvreemde parkeerders als deze de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor de wijkeigen parkeerders beperken.

Bij een parkeerdruk in de openbare ruimte van meer dan 90% treedt een interactief proces in werking voor het doorlopen van de bovenstaande stappen.





4.2 Advies

Het volgende advies is opgebouwd volgens de prioriteitsvolgorde uit het beleid:

Legale parkeerdruk overdag én 's-nachts groter dan 90% en dus interactief proces

Uit het parkeerdrukonderzoek blijkt dat er overdag sprake is van een te hoge parkeerdruk als wordt uitgegaan van de legale parkeercapaciteit en dat 's-avonds en 's-nachts zelfs sprake is van een te hoge parkeerdruk als wordt uitgegaan van de totale beschikbare parkeercapaciteit (inclusief illegale parkeerplaatsen). Overdag wordt dit slechts voor een klein deel veroorzaakt door werknemers van buiten de wijk en voor de rest door de bewoners. 's-avonds en 's-nachts wordt dit veroorzaakt door de bewoners zelf. Volgens het parkeerbeleid van de gemeente Zoetermeer 'treedt een interactief proces in werking zoals beschreven in hoofdstuk 7 uit de 'Nota Parkeerbeleid (auto en fiets) Zoetermeer 2019 'waarbij eerst wordt beschouwd of de situatie te verbeteren is door gedragsverandering (stimulering andere vervoerswijzen en/of betere benutting van bestaande parkeerplaatsen) en/of toevoeging van parkeerplaatsen of invoering van parkeerregulering.'

Stimulering andere vervoerswijzen: alleen deel-auto mogelijk kansrijk (gedragsverandering)

Voor het stimuleren van andere vervoerswijzen (zoals te voet, per fiets of per openbaar vervoer) die het autobezit kunnen verlagen, zien wij binnen de wijk weinig aanknopingspunten. Wel is er wellicht behoefte aan een vaste parkeerplek voor een deel-auto aangezien het parkeertekort groot is. Dit kan ervoor zorgen dat het autobezit kleiner wordt, zonder de autobereikbaarheid voor bewoners te verminderen.

Betere benutting van bestaande parkeerplaatsen

Voor het stimuleren van het gebruik van de parkeergarages bij de woningen zijn weinig aanknopingspunten. Er is voor zover bekend geen verplichting voor het gebruik of het in stand houden als garage. Stimulering van het gebruik van eigen garages werkt vooral als er geen recht is op parkeren in de openbare ruimte of als hiervoor betaald moet worden. Hiervan is pas sprake bij een vorm van parkeerregulering.

Het juiste verkeersregime bij de gekozen inrichting (gedragsverandering)

Alle straten in het gebied (met uitzondering van de Timmermanshove tussen Marsmanshove en Roelantshove) zijn vormgegeven als erf, maar er geldt nu een 30 km/uur-regime. Er zijn geen trottoirs aanwezig en deze zijn ook niet inpasbaar. Deze straten kunnen het beste formeel worden aangewezen als erf. Binnen erven mag alleen worden geparkeerd op plaatsen die expliciet als parkeerplaats zijn aangeduid (met een bord en/of een P-tegel). Bij de herinrichting moeten gewone parkeerplaatsen dus duidelijker als vak (witte markering) met een bord en/of een P-tegel worden aangeduid. Het voordeel is dan dat dus niet expliciet (met borden of markering) hoeft te worden aangegeven waar níet mag worden geparkeerd. Handhaving door de politie of Buitengewone OpsporingsAmbtenaren (BOA's) wordt dan ook eenvoudiger.



Illustratie: Uitvoering parkeervak met witte markering (bron: Handboek Openbare Ruimte Zoetermeer)

Helderheid bieden over waar parkeren voor garages wel en niet wordt gedoogd (gedragsverandering)

In de huidige situatie wordt door bewoners op veel plaatsen illegaal geparkeerd voor hun eigen garages. Waar dit vanuit de bereikbaarheid voor de brandweer en vuilniswagen acceptabel is, kan dit in de toekomst worden gedoogd. Er moet in de bestrating echter duidelijk zichtbaar zijn binnen welke ruimte parkeren gedoogd wordt. Dit kan door een specifieke aanduiding aan te brengen. Het is namelijk niet gewenst om een (te groot) eigen voertuig (deels) buiten deze markering te parkeren. Een voorbeeld voor deze aanduiding is het afbakenen van de gedoogruimte met behulp van de keien die nu voor de goot worden gebruikt.



Afbeelding: Keien huidige goten kunnen hergebruikt worden voor markeren gedoogruimten



In deze ruimten kan een tegel met het betreffende huisnummer worden aangebracht. De gedoogruimte mag er niet als parkeervak uitzien zodat derden niet denken dat het een parkeervak is en alleen (bezoekers van) bewoners er gebruik van maken. Bij misbruik door derden kan een bewoner hier melding van maken bij de politie of BOA waarna geverbaliseerd kan worden vanwege parkeren in een erf buiten de daarvoor aangegeven parkeerplaatsen. De gedoogruimten zijn kleiner dan formele parkeerplaatsen overeenkomstig het huidige ontstane illegale gebruik. Dit kan omdat het geen openbare parkeervakken zijn.



Afbeelding: Voorbeeldsituatie elders met legale parkeervakken (met P-tegel) en gedoogruimten (met afwijkende bestrating, maar zonder huisnummeraanduiding)

Niet voor iedere woning is een gedoogruimte beschikbaar. In dat geval moet gebruik worden gemaakt van de formele parkeerplaatsen of kan een onderlinge afspraak tussen bewoners onderling worden gemaakt over parkeren op elkaars gedoogruimte. In bijlage 1 is een concept indeling van legale parkeerplekken en mogelijke gedoogruimten opgenomen, gebaseerd op de huidige positie van brandkranen en vuilcontainers. Als bij de herinrichting voor andere posities van brandkranen en vuilcontainers wordt gekozen kan tot een andere indeling worden gekomen

De gedoogruimten moeten aan specifieke huisnummers worden gekoppeld. In de meeste gevallen is dit het huisnummer waarvoor wordt geparkeerd. Maar bij sommige gedoogruimten moet een nadere keuze worden gemaakt. De gedoogruimten blijven eigendom van de gemeente en blijven onderdeel van de openbare weg. Zij mogen niet voor andere doeleinden dan verkeersdoeleinden worden gebruikt.

De nieuwe situatie met de gedoogruimten moet aan alle bestaande bewoners worden gecommuniceerd zodat iedereen na de herinrichting van de wijk weet dat je in de gedoogruimte met je eigen huisnummer mag parkeren. Voor nieuwe bewoners zal dit vanzelf duidelijk zijn.



In beperkte mate extra parkeerplaatsen mogelijk (toevoeging van parkeerplaatsen)

In de reacties worden diverse mogelijkheden genoemd voor het uitbreiden van parkeerplaatsen. Onderstaand zijn de reacties weergegeven en is per reactie aangegeven of dit daadwerkelijk mogelijk lijkt en hoeveel extra parkeerplaatsen dit naar schatting op zou leveren. De mogelijke extra parkeerplaatsen zijn ook weergegeven op de maatregelenkaart (zie bijlage 5).

- grasveld achter de gymzaal aan de Nesciohove 115: Dit grasveld is een voetbalveld dat nog in gebruik is en ligt bovendien buiten de buurt. Het lijkt niet logisch om dit voetbalveld op te offeren.
- aan het eind van de Nesciohove: Waarschijnlijk wordt hier de groenstrook voor IKC De Klimboom bedoeld die als speelterrein door het IKC wordt gebruikt. Het lijkt niet logisch om dit speelterrein op te offeren.
- parkeergarage onder de grond: Dit is zeer kostbaar (minimaal € 30.000 per parkeerplek) en zonder betaald parkeren op maaiveld zeker niet financieel haalbaar.
- groenstrook noordzijde Timmermanshove: Dit gaat ten koste van groen, maar is wel mogelijk. De winst in parkeerplaatsen is ongeveer 5 aangezien het realiseren van 10 dwarsparkeerplaatsen ten koste gaat van 5 bestande langsparkeerplaatsen.
- uitbreiding parkeerruimte b.v. tegenover de Nesciohove 37-43: Dit is een achteruitgang van een tuin, opstelruimte voor rolcontainers en een uitgang van een achterpad; wellicht is dit efficiënter in te richten waardoor 1 extra parkeerplaats kan worden gerealiseerd.
- uitbreiding parkeerruimte b.v. langs de Marsmanhove tegenover de Van Oudshoornhove: In de groenstrook ten westen van de Marsmanhove zouden ongeveer 15 langsparkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Het is dan wel noodzakelijk om hier een 30 km/uur regime te realiseren. Dit is sowieso nodig omdat deze 50 km/uur straat geen vrijliggende fietsvoorzieningen heeft.
- geluidswal/fietspad verwijderen langs Zwaardslootseweg. Geluidswand plaatsen met een verhoogd fietspad met daaronder parkeerplek. Of fietspad langs de parkeervakken. Ligt aan of er plek is. Benaderbaar via Willem Paaphove, Du Perronhove en Van Schendelhove: Extra parkeervakken naast een fietspad is niet inpasbaar. Een fietspad bovenop parkeerplaatsen is een soort garage hetgeen zeer kostbaar is;
- Nesciohove 47, voormalig speeltuin plek omzetten tot parkeerplaats: waarschijnlijk wordt de ruimte tegenover de Nesciohove 37-43 bedoeld; zie hiervoor;
- bomen tegenover Nesciohove 35 vervangen door parkeerplaatsen: Dit gaat ten koste van 3 bomen en levert 2 parkeerplaatsen op, maar is mogelijk.
- Nesciohove 32 parkeerterrein draaien en mogelijk parkeervakken toevoegen: Ongeveer 4 extra parkeerplekken kunnen alleen worden toegevoegd door rijen een kwartslag te draaien en groen te verwijderen, maar het is mogelijk.
- parkeervakken maken voor de deur, Penninghove 21 t/m 27: Dit is geen winst want hier wordt al voor de garages geparkeerd.
- de boom tegen over Nesciohove 51 weghalen en op de hoek een parkeer plek erbij maken: Dit levert geen extra parkeerplaatsen op aangezien de hoek een opstelplaats voor vuilcontainers is.

Het maximaal aantal extra te realiseren parkeerplaatsen is realistisch gezien 27 (zie bijlage 5) maar moet nader worden onderzocht. Afhankelijk van het exacte aantal extra te realiseren parkeerplaatsen kan wellicht in de huidige parkeervraag worden voorzien (7 extra parkeerplaatsen nodig). Het bereiken van een parkeerdruk van 90% gedurende de nachtperiode is echter niet realistisch aangezien er daarvoor 39 extra parkeerplaatsen nodig zijn.



Vergunninghoudersgebied (parkeerregime)

De laatste stap is de eventuele invoering van een parkeerregime. Als parkeerregimemaatregelen kunnen worden gezien:

- uitbreiding blauwe zone
- invoering vergunninghoudersgebied

Het alleen uitbreiden van de blauwe zone biedt geen verlaging van de parkeerdruk overdag. Het weert wel de werknemers, maar de bewoners kunnen vervolgens ook niet in een blauwe zone staan. Er staat wel meer ruimte voor bezoekers van bewoners.

Het invoeren van een blauwe zone in combinatie met een ontheffing voor bewoners kan wel een verlaging van de parkeerdruk overdag betekenen. De maximaal acceptabele parkeerdruk op de legale parkeerplaatsen zal nog steeds de 90% overschrijden. Er moet wel een keuze worden gemaakt welke bewoners een ontheffing kunnen krijgen. Het ligt voor de hand alleen de bewoners zonder gedoogruimte een ontheffing van de blauwe zone te geven.

Invoering van een vergunninghoudersgebied geeft ook een verlaging van de parkeerdruk overdag. Bewoners met een gedoogruimte kunnen daar staan en bewoners zonder gedoogruimte kunnen een vergunning krijgen om op een formele parkeerplaats te staan.

Voor de parkeerproblematiek gedurende de avond en nacht zou een vergunninghoudersgebied ook een oplossing kunnen zijn. Het autobezit zou op deze wijze eerlijker kunnen worden verdeeld. Met 258 woningen en totaal 277 parkeerplaatsen is er geen capaciteit voor een extra eerste vergunning (bij een adres met een gedoogruimte) of een extra tweede vergunning (bij een adres zonder gedoogruimte en met eerste vergunning).

Eindadvies

Conform het gemeentelijk beleid adviseren wij om eerst de wijk te herinrichten inclusief het toevoegen van zo mogelijk extra openbare parkeerplaatsen en pas na een gewenningsperiode op basis van nieuw parkeeronderzoek te overwegen of een parkeerregime nodig is.



5. BIJLAGEN





5.1 Bijlage 1: Kaartbeeld legale parkeerplaatsen en illegale parkeerruimte





Openbaar parkeren Illegaal parkeren		Huidig	
		Brandkraan	Ondergrondse vuilcontainer
Parkeeroverzicht			
 © MOBYCON		Project: Nesciohove e.o Nr.: M08822 Datum: 14-07-2025	N

CONCEPT

sectie	straatnaam	totaal	legaal	illegaal	toelichting
1	Van Schendelhove	13	0	13	11 langs + 2 schuin illegaal
2	Nesciohove				blauwe zone max 3h (ma t/m za 8-18h vrijdag 18-21h zondag 12-17h)
3	Nesciohove				voetpad
4	Nesciohove	20	16	4	16 dwars legaal; 4 illegaal langs
5	Nesciohove	14	10	4	10 dwars legaal; 3 langs + 1 dwars illegaal
6	Nesciohove	2	2	0	2 dwars legaal
7	Nesciohove	1	0	1	1 langs illegaal
8	Nesciohove	16	10	6	9 dwars + 1 langs legaal; 6 langs illegaal
9	Nesciohove	0	0	0	
10	Nesciohove	32	12	20	11 dwars + 1 langs legaal; 9 langs + 11 dwars illegaal
11	Penninghove	31	8	23	7 dwars + 1 langs legaal; 14 langs + 9 dwars illegaal
12	Staringhove	0	0	0	
13	Staringhove	14	12	2	10 langs + 2 dwars legaal; 2 langs illegaal
14	Staringhove	13	13	0	13 dwars legaal
15	Roelantshove	0	0	0	
16	Roelantshove	37	5	32	1 langs + 4 dwars legaal; 21 langs + 1 dwars + 10 schuin illegaal
17	Willem Paaphove	12	0	12	6 langs + 2 dwars + 4 schuin illegaal
18	Du Perronhove	9	0	9	7 langs + 2 dwars illegaal
19	Timmermanshove				blauwe zone max 3h (ma t/m za 8-18h vrijdag 18-21h zondag 12-17h)
20	Timmermanshove				blauwe zone max 3h (ma t/m za 8-18h vrijdag 18-21h zondag 12-17h)
21	Timmermanshove	4	4	0	4 langs op rijbaan legaal
22	Timmermanshove				blauwe zone max 3h (ma t/m za 8-18h vrijdag 18-21h zondag 12-17h)
23	Timmermanshove	0	0	0	
24	Timmermanshove	0	0	0	
25	Hildebrandhove				blauwe zone max 3h ma t/m za 8-18h vrijdag 18-21h zondag 12-17h
26	Van Oudshoornhove	18	9	9	9 dwars legaal + 9 langs illegaal
27	Hildebrandhove				blauwe zone max 3h ma t/m za 8-18h vrijdag 18-21h zondag 12-17h
28	Nesciohove	13	13	0	13 parkeerterreintje legaal
29	Nesciohove				parkeerlus voor school
30	Timmermanshove				parkeerterrein; blauwe zone max 3h ma t/m za 8-18h vrijdag 18-21h zondag 12-17h
31	Timmermanshove	6	6	0	6 parkeerterrein legaal
32	Nesciohove	6	5	1	5 dwars legaal; 1 langs illegaal
33	Nesciohove				strook voor school
34	Nesciohove				parkeerlus voor school
35	Timmermanshove	16	16	0	9 langs + 7 dwars legaal
	totaal	277	141	136	



5.2 Bijlage 2: Overzicht aanwezigheidspatroon en parkeermotief



volgnr	08:00	12:00	15:00	19:00	00:00	combi	Duur	Motief
1	0	0	0	0	0	00000	0	0
6	0	0	0	0	1	00001	1 moment	Bewoner
5	0	0	0	1	0	00010	1 moment	Bezoeker
7	0	0	0	1	1	00011	Einde van de dag	Bewoner
4	0	0	1	0	0	00100	1 moment	Bezoeker
29	0	0	1	0	1	00101	Einde van de dag	Bewoner
8	0	0	1	1	0	00110	2 momenten	Bezoeker
13	0	0	1	1	1	00111	Einde van de dag	Bewoner
3	0	1	0	0	0	01000	1 moment	Bezoeker
19	0	1	0	0	1	01001	Begin en einde van de dag	Bewoner
28	0	1	0	1	0	01010	2 momenten	Bezoeker
26	0	1	0	1	1	01011	Einde van de dag	Bewoner
9	0	1	1	0	0	01100	2 momenten	Werknemer
25	0	1	1	0	1	01101	Einde van de dag	Bewoner
12	0	1	1	1	0	01110	3 momenten overdag	Werknemer
14	0	1	1	1	1	01111	Bijna hele dag	Bewoner
2	1	0	0	0	0	10000	Begin van de dag	Bezoeker
17	1	0	0	0	1	10001	Begin en einde van de dag	Bewoner
23	1	0	0	1	0	10010	Begin en einde van de dag	Bezoeker
20	1	0	0	1	1	10011	Begin en einde van de dag	Bewoner
30	1	0	1	0	0	10100	Begin van de dag	Bezoeker
27	1	0	1	0	1	10101	Bijna hele dag	Bewoner
31	1	0	1	1	0	10110	Bijna hele dag	Werknemer
24	1	0	1	1	1	10111	Bijna hele dag	Bewoner
10	1	1	0	0	0	11000	Begin van de dag	Werknemer
22	1	1	0	0	1	11001	Begin en einde van de dag	Bewoner
32	1	1	0	1	0	11010	Bijna hele dag	Werknemer
18	1	1	0	1	1	11011	Begin en einde van de dag	Bewoner
11	1	1	1	0	0	11100	Begin van de dag	Werknemer
21	1	1	1	0	1	11101	Bijna hele dag	Bewoner
15	1	1	1	1	0	11110	Bijna hele dag	Bewoner
16	1	1	1	1	1	11111	Hele dag	Bewoner



5.3 Bijlage 3: Bewonersbrief en enquête



> Retouradres Postbus 15, 2700 AA Zoetermeer

Aan
Bewoners van dit adres

Bezoekadressen
Engelandlaan 502
2711 EB Zoetermeer
Stadhuisplein 1
2711 EC Zoetermeer

Postadres
Postbus 15
2700 AA Zoetermeer

Telefoon 14 079
www.zoetermeer.nl

Datum
26 mei 2025

Uw kenmerk

Ons kenmerk
2025-068627

Bijlagen

Onderwerp: Enquête parkeerdruk Nesciohove en omgeving

Beste bewoner,

We gaan Nesciohove en omliggende straten opknappen en opnieuw inrichten. De inrichting van deze straten is verouderd en moet worden vernieuwd. Op de afbeelding ziet u om welk gebied het gaat. In deze brief vertel ik u meer over de stappen die we nemen en waarom.



Waarom een nieuwe inrichting?

Op dit moment hebben brandweerauto's en vuilniswagens vaak last van geparkeerde auto's die in de weg staan. Met de nieuwe inrichting zorgen we voor een betere doorgang en willen we de parkeerdruk verlagen.



Vragenlijst voor 9 juni

We zijn benieuwd naar uw mening over onder andere de huidige parkeersituatie en nemen uw ideeën graag mee in het nieuwe ontwerp. Wij nodigen u daarom uit om een korte vragenlijst in te vullen.

Dit kan door de QR-code te scannen met de camera van uw telefoon of ga naar de webpagina via deze link: bit.ly/Nesciohove.



De vragenlijst bestaat uit drie vragen en het invullen duurt ongeveer 10 minuten. Doe dit voor 9 juni.

Heeft u hulp nodig met het digitaal invullen van de vragenlijst?

Neem gerust contact met ons op en wij helpen u graag verder. U kunt ons bellen op telefoonnummer 079-3468873 of u kunt mailen naar p.spaan@zoetermeer.nl met in het onderwerp 'Nesciohove vragenlijst'.

Wat doen we met uw antwoorden?

Tot september 2025 zijn we bezig met het afronden van het onderzoek. Uw antwoorden en die van uw buurtgenoten gebruiken we als ideeën voor de herinrichting van de wijk.

De resultaten van het onderzoek worden op een later moment aan u teruggekoppeld via:

- De DoeMee pagina van het project: Nesciohove. Scan de QR-code met de camera van uw telefoon of gebruik de link: doemee.zoetermeer.nl/nesciohove
- Een bewonersbijeenkomst. U ontvangt hiervoor een brief met uitnodiging.



Aan het begin van 2026 organiseren we ook een bewonersbijeenkomst om een voorlopig ontwerp aan u te presenteren. U ontvangt hiervoor ook een brief met een uitnodiging. In 2027 verwachten we het nieuwe ontwerp in uitvoering te brengen.

Alvast dank voor uw medewerking.

Met vriendelijk groet,

Wouter Coppens,
Projectleider





Vragenlijst

Introductietekst bij vragenlijst:

Deze korte vragenlijst gaat over de huidige parkeersituatie en de toekomstige herinrichting van de straten rond de Nesciohove. Met deze vragenlijst wil de gemeente het standpunt van buurtbewoners weten over de huidige parkeersituatie en eventuele maatregelen bij de herinrichting.

De vragenlijst bevat drie vragen. Het invullen van de vragenlijst duurt ongeveer 10 minuten.

3 vragen:

Door parkeren wordt veel ruimte gebruikt in de straat.

1. Welk rapportcijfer geeft u de huidige parkeersituatie in uw buurt? (cijfer van 1 tot 10)
2. Kunt u dit rapportcijfer toelichten? (maximaal 100 woorden)

De gemeente wil met de nieuwe inrichting van de straat:

- a. de doorgang voor brandweerwagens en vuilniswagens garanderen;
 - b. zo mogelijk de parkeerdrukke verminderen.
3. Heeft u ideeën voor maatregelen die u geschikt lijken om dit te bereiken? (maximaal 150 woorden)



5.4 Bijlage 4: Ideeën van bewoners



Genoemde ideeën om bereikbaarheid voor hulpdiensten en afvalinzameling te garanderen en zo mogelijk de parkeerdruk te verminderen
Afsluiten parkeerplaats einde straat voor het ministerie, parkeren zelfs op de straat ernaast. Iedereen met meer dan een auto belasten of blauwe zone instellen, maar dan vergunning voor een auto.
Zie vraag 1 - blauwe zone - met bewonersvergunning
Extra openbare parkeervakken binnen de wijk zijn erg moeilijk te realiseren. Er is geen ruimte. De bestaande openbare vakken kunnen door het invoeren van een blauwe zone eindelijk door bewoners gebruikt worden i.p.v. forenzen. (neveneffect: verplaatsen van het probleem).
Werken met een blauwe zone in de gehele wijk. Daardoor parkeren mensen die hier niet wonen ook niet in de wijk. Daarnaast voor de bewoners met een 2de auto ook een regeling, mede wellicht een aantal bezoekerspassen.
Penninghove 34: gehele gebied blauwe zone maken en bewoners vrijstelling geven
Maatregelen voor stuk Nesciohove vanaf de basisschool de Klimboom (parkeerterrein naast nr 32) tot aan de Penninghove is blauwe zone invoeren. Voor bewoners met 2 autos wel een vergunning regelen en eventueel een aantal bezoekerspassen per jaar uitgeven.
Blauwe zone voor de buitenkant inclusief de daar voorkomende parkeerplaatsen. Per woning/eigenaar 1 parkeervergunning/ ontheffingskaart/bewijs
Parkeer verboden op de krappe hoeken (en deze naleven). Bezoekerspas/blauwe schijf zou ook een optie zijn. Of beschikbaarheid ministerie parkeerplaats in kaart brengen en beschikbaar maken voor bewoners.
Ik heb geen probleem met parkeren want ik parkeer voor mijn huis hoe de wijk is gebouwd levert nu jaren later problemen mee want niemand gebruikt eigen garage voor auto's oplossing is waar vrij parkeren is blauwe zones invoeren zodat meer parkeerplaatsen beschikbaar zijn
Op de kruisingen planten/bomen neerzetten zodat er niet geparkeerd kan worden. Graag geen asfalt (wordt racen) en meer drempels. Blauwe zone vermindert enige druk doordeweeks maar parkeerprobleem blijft bestaan.
Eis. Garage gebruikers moeten 24 uur zonder belemmering in en uit hun garage kunnen. Wijk verkeerd opgezet. To blok 37 tot 43 geen parkeerplekken. Een van de huizen gebruikt garage. Blauwe zone maken. Woon erf maken.?????
Wij weten niet of een blauwe zone een oplossing biedt, maar we merken dat veel mensen die in de buurt werken hun auto net buiten de blauwe zone zetten. Dit zorgt voor weinig parkeerruimte voor bewoners of bezoekers.
Algemeen: Auto's goed geparkeerd voor de garage als dat verantwoord is. Auto's uitsluitend parkeren op de aangegeven parkeervakken. Slechts één auto van de eigenaar in de wijk en betaald parkeren invoeren voor die ene auto, tegen gereduceerd tarief.
De enige oplossing is volgens mij een vergunningstelsel (met ontheffing om voor de garages te mogen parkeren). Dit samen met regulering van de grootste knelpunten: smalle deel Penninghove, hoek Willem Paaphove, hoek Van Schendelhove en hoek Du Perronhove.
1. Niet haaks parkeren. 2. Handhaven, mn op foutief parkeren (buiten parkeerhavens) 3. Parkeervergunning voor bewoners.
Hele wijk alleen laten parkeren voor bewoners en gasten (vergunninghouders!) binnen de straten, zoals smalle Penninghove, om de week aan weerszijde van de straat laten parkeren voor de woningen.
<i>Bij een van de woningen.</i> Weinig tot geen onderhoud. Wordt niet geveegd. Maatregelen spreken voor zich. Druk: wellicht vergunningensysteem.
Voor alle hoeken van de straten waar je tegenliggers kunt tegenkomen: bolle kijkspiegels. Er staat er nu maar 1, die is zeer handig maar ik zou er dus graag meer zien.
De wijk een woonerf maken, waar je max 15km p.u. mag rijden. Minder hobbelige wegen, betere waterafvoer. Invoeren parkeervergunningen met ook mogelijkheid tot het regelen van een bezoekerspas.
- regelmatig de controle uit te voeren en de eigenaar van de auto's te spreken wanneer een potentiële last wordt geconstateerd met een bepaalde consequentie na 3x waarschuwingen. - bestaande parkeerplaatsen rondom de omgeving proberen beschikbaar te maken voor de huiseigenaren (zo lang mogelijk tussen 9u-21u of zelfs 9u-24u, overall beperken tot slechts 2 uur gratis parkeren voor hun bezoekers). Op dit moment komen er te veel mensen van buiten de omgeving hier hun auto's parkeren, voor en na werktijd. Dit moeten we eerst voorkomen. - vergunninghouders maken van de huiseigenaren en zo iets toepassen: 1e auto gratis, 2e auto betalen, verder de hoeveelste auto steeds duurder enz. om het evt bezwaar te verminderen dat ze opeens moeten gaan betalen voor parkeren op straat. Elk huis heeft immers een eigen garage.
De knelpunten (smalle deel Penninghove, hoek Willem Paaphove, hoek Du Perronhove en hoek Van Schendelhove) zijn alleen te regelen dmv verbodsbepaling om daar te parkeren en een extra 2e vergunning voor de betreffende bewoners
Parkeergarage onder grond, parkeervergunning voor bewoners en verbod voor anderen in de wijk. Het groen opofferen in de wijk zodat er een bredere baan voor verkeer is. Dit groen kan dan op andere plekken terugkomen. Ruimte voor meer parkeerplekken creëren bij IKC Klimboom
Parkeervergunningen voor Marsmanhove het gedeelte vanaf de school langs Roelantshove en Penninghove om te voorkomen dat mensen van de AIVD daar parkeren.
Parkeren verbieden op de smalste delen, of duidelijke belijning aanbrengen die weergeeft welke delen vrij moeten blijven. Vergunningen en bezoekers passen.
Het zou helpen als we met een vergunningstelsel gaan werken voor de bewoners. Waarbij ook goede regels voor busjes, caravans enz. Het staat al zo vol met auto's, wellicht kan een iets betere indeling nog ruimte opleveren waarbij, mijns inziens, groen ontzien zou moeten worden.
- Waar ruimte is zou de ruimte voor de garages privé-parkeerplaatsen kunnen zijn (mogelijk tegen betaling), zodat mensen ook hun elektrische auto's kunnen blijven opladen. - Groen in de wijk opofferen voor officiële parkeerplaatsen. En groen op andere manier terug laten komen (groen op daken, gratis bomen voor in tuinen of voortuintjes) - vergunningen voor bewoners. AIVD en bedrijven/school mogen niet meer in de wijk parkeren. - Penninghove autoluw maken
Ik denk dat er weinig mogelijk is door de opzet van de wijk. Waar kan zijn al parkeerplaatsen gecreëerd. Wellicht een ieder 1 parkeervergunning voor 1 auto geven. Of jullie moeten een ondergrondse parkeergarage willen aanleggen bij de school de Klimboom
Meer kijkspiegels op verschillende hoeken, invoeren betaald parkeren en/of invoeren vergunningen en de maximum snelheid terugbrengen naar 15km/u. Op dit moment is de wijk de facto al een woonerf, dit zou ik codificeren
Smalle stuk Roelantshove bij kruising Nesciohove, parkeer een een zijde. Penninghove huizen even zijde parkeren even dagen, etc.

Genoemde ideeën om bereikbaarheid voor hulpdiensten en afvalinzameling te garanderen en zo mogelijk de parkeerdruk te verminderen
AIVD aanspreken op de parkeergelegenheden die zij tot hun beschikking hebben, want er zijn meerdere parkeerplaatsen en/of parkeergarages beschikbaar voor hen.
Nee
Eenvoudige maatregel: toegang door buitenstaanders tot parkeerruimte in de wijk stoppen. Parkeerplaatsen nabij hoeken en bochten beperken zal de doorgang voor brandweer en vuilniswagens verbeteren.
auto's moet op de smallere stukken niet haaks voor hun garage parkeren maar gewoon erlangs
Sowieso niet-bewoners mijden.
Geen mogelijkheid meer bieden om aan de kopse kanten van de straten te parkeren!!
Parkeerverbod voor niet bewoners van deze wijk.
Promoten bij AIVD dat ze op eigen terrein parkeren!
Gemeente moet gesprek aangaan met de AIVD.
De twee parkeerplekken tegenover Nesciohove 23 weghalen of er één dwarse van maken.
Penninghove: Even en oneven huisnummers vaste dagen of weken om en om aan 1kant parkeren. En vrij parkeren voor personeel op AIVD terrein en op het pleintje aan de Timmermanshove.
Nee. Er is al zo vaak gevraagd aan personeel aivd om niet in onze wijk te parkeren en ze doen het toch wel. Daarnaast heb ik als bewoner geen behoefte aan een betaald parkeren beleid, ik vind dat geen oplossing. Ik denk vooral mensen ontmoedigen om meer dan 1-2 auto's te hebben per huishouden. Daarnaast duidelijker aangeven waar er niet geparkeerd mag/moet worden in onze wijk.
Gemeente gaat met AIVD in overleg.
Nee, men wil een infrastructuur veranderen zonder dat er echt plaats is. Alle auto's uit de Hove's halen gaat niet want er is geen plek eromheen. Garages zijn keukens of bergingen geworden en de auto's zijn "iets" gegroeid sinds de jaren 70.
Alleen toegang voor de bewoners voorde parkeerplaats eind Nesciohove met een paal en laat mensen met twee of drie auto's daarvoor betalen beloon mensen die wel de auto in de garage zetten en die altijd last hebben van er niet uit kunnen omdat werkmensen die plaats wel heel makkelijk vinden
Geen idee, is maar weinig ruimte in de wijk
Oplossing uitbreiding parkeerruimte b.v. tegenover de Nesciohove 37-43, of langs de Marsmanhove tegenover de v.Oudshoornhove.
Meer en betere bredere parkeerplaatsen realiseren. Ministerie ambtenaren en inleners eigen parkeergelegenheid verschaffen. Bedrijfswagens parkeren op centraal punt bv bij AMG Smidt. Parkeerbeleid in straten even en oneven weken bv.
Nee
Doordat auto's groter en breder zijn dan voorheen ontstaat op diverse plekken een te nauwe doorgang. Op die plekken zou niet geparkeerd mogen worden.
Het ministerie zal ook maatregelen moeten nemen om de parkeerdruk te verminderen. Parkeren eigen terrein, ov kaart voor werknemers. Parkeren grote bestelwagens weren uit de woonwijk.
Veel huishoudens hebben meerdere auto's in bezit en daardoor grote parkeerproblemen In de jaren 70 was dit geen probleem daar iedereen maar 1 auto had.Dus nu een luxe probleem
Nee,
Nee
Parkeerplaats einde van de nesciohove bij de school. Mensen die hier niet wonen gebruiken de parkeerplaats overdag als gratis parkeerplek. Waardoor er weinig tot geen plek over blijft voor bewoners en gasten.
Van oudshoornhove, 20-36. Aangewezen vakken voor parkeren langs de groenstrook. Hoek nesciohove/van Oudshoornhove, aangewezen parkeervakken dduidelink aangeven. Marsmanhove thv van Oudshoornhove anders inrichten door verplaatsen groenstrook om parkeerplekken te realiseren. Bijvangst kan zijn dat de gemiddelde snelheid op de marsmanhove omlaag gaat.
Parkeerverbod voor de garages van de eigen auto. Wel overdag van auto's werklui en visitie (per definitie tijdelijk). Ondergrondse garage onder weide achter Timmermanshove. Of onder speelplaats school.
Geluidswal/fietspad verwijderen langs Zwaardslootseweg. Geluidswand plaatsen met een verhoogd fietspad met daaronder parkeerplek. Of fietspad langs de parkeervakken. Ligt aan of er plek is. Benaderbaar via Willem Paaphove, Du Perronhove en Van Schendelhove.
Parkeerverbod voor 24 uur voor de garage van de eigen auto. Wel parkeren voor auto overdag van werklui of visite, want per definitie tijdelijk.
Geen idee. Er is erg weinig ruimte in en om dit gebied om extra parkeerplekken te realiseren. De garages bij de huizen zijn te klein voor de huidige auto's of bij verbouwingen anders ingericht.
Nesciohove 47, voormalig speeltuin plek omzetten tot parkeerplaats. Weren van bedrijfswagens gedurende de nacht uit de wijk. Geen caravans of kamers langer dat een nacht in de straat.
Handhaven. Boetes uitdelen.
Ik heb al meerdere maatregelen genomen maar niks helpt.
Nee, wij wonen precies op een krappe doorgang in de roelantshove
Aan het eind van de Nesciohove op een deel van het plein en het grasveld bij de school parkeerhavens maken.
Nee
Huizen met garage, daar wordt de garage niet gebruikt voor de voertuigen. Waardoor deze voor de garage neer worden gezet. En dit zorgt voor verkeersstremming.
Lijkt me erg lastig. Liever niet ten koste van groen en water.
Maak een doorgetrokken lijn of markering in de S van de Marsmanhove. Deze is bedoeld als afremming niet als circuit chicane. T.h.v. Staringhove 16
Er wordt in de wijk veel geparkeerd door o.a. de ambtenaren van de A.I.V.D.. Het zou helpen als deze zouden kunnen parkeren in de parkeergarages onder de A.I.V.D. die vaak onderbezet lijken.
Nee. De straat blijft te smal. M.n. Penninghove.
Ik heb geen idee hoe deze situatie te verbeteren.
In de roelandshove, ter hoogte van de achtertuin van nesciohove 53, is een probleem. Hier een "niet parkeren" gele streep op de straat aanbrengen of een doorkruisd parkeervak.

Genoemde ideeën om bereikbaarheid voor hulpdiensten en afvalinzameling te garanderen en zo mogelijk de parkeerdruk te verminderen
Nee, de wijk is te krap opgezet. Daar kunnen de bewoners ook niks aan doen.
Neen
Eerst inventariseren waar de knelpunten zitten. Dan met de bewoners samen kijken hoe deze knelpunten op te lossen. Verandermanagement werkt het beste als er draagvlak is bij de bewoners.
Vooraan Willem Paaphove, de eerste twee huizen een eigen parkeerplek geven op de parkeerplaats. Dan kan evt. Een brandweer er wel doorheen.
Hierdoor kan ik soms moeilijk of niet uit/in mijn garage komen. En ook het doorgaande verkeer wordt dan belemmerd. Soms wordt ook het verkeerspaaltje half uit de grond gereden en kan dan ook mijn uitrit blokkeren.
Nesciohove 35 en bomen weg staan op een vervelende plek deur kan niet open en te dicht bij de auto's en duben en vogels vieren er een feestje auto onder de duiven poep en vogelpoep
Oplaadplekken ook als parkeerplekken te kunnen benutten of minder oplaadplekken. Parkeervakken aangeven met witte lijnen, zodat vak beter te herkennen. Beter aanwijsbare plekken voor afvalbakken voor en na het ophalen.
Penninghove 1 t/m 19
Ik denk dat jullie zelf wel weten waar de hars-overlastgevende bomen staan.
Nesciohove bij portiek van nr 35 en andere portiek 37. De bomen zijn veel te groot geworden. Waarom zijn die niet vervangen door kleinere boompjes zoals in de rest van de straat? Hierdoor is het mogelijk meerdere parkeerplaatsen te creëren en ook op het nu nutteloze speelplaats/open plek bij portiek 37 Nesciohove.
Timmermanshove ter hoogte van de Penninghove. Een varkensrug neer leggen dan kan er op de hoek niet geparkeerd worden. Dan kunnen er ook geen discussies ontstaan dat de 1 wel een boete krijgt en de andere niet, omdat er geen handhaving is langs gekomen.
Nesciohove 25-53: naar langsparkeren en vergroenen. Nesciohove 32: parkeerterrein draaien en mogelijk parkeervakken toevoegen.
Algemeen: parkeren is toch al lastig, wellicht kan er niet buiten het buurtje iets gemaakt worden. Ik kader van hittestress liever aandacht voor meer groen
Parkeerterrein voor bestelbusjes en dergelijke.
Parkeervakken maken voor de deur, Penninghove 21 t/m 27
Een paar plekken extra bij de Timmermanshove aan de rand van het gebiedje. Laat a.u.b. de bomen in de wijk staan.
Het parkeren voor de garages blijft essentieel. Wel zou het voor de Roelantshove enorm helpen als auto's voor hun garage 'file parkeren' in plaats van hem dwars voor de garage te zetten. Op veel plekken wordt dat uit gemakzucht gedaan, en daar is de doorgang veel smaller dan de plekken waar netjes file geparkeerd wordt.
Nee
Ik zou niet weten hoe het opgelost zou kunnen worden. De huidige auto's zijn meestal te groot om in de garages te passen.
Er is een plek in de Roelantshove ter hoogte van (einde) achtertuin nesciohove 53 waar regelmatig een geparkeerde auto de weg verspert zodat er geen bredere wagen meer door kan rijden. Beter aangeven dat hier NIET geparkeerd kan worden.
Geen auto's parkeren voor de garage van een woonhuis. Dit geldt voor de gehele Nesciohove.
Voor aan de van Oudshoornhove waar ik woon, een parkeerverbod om auto's langs de weg te parkeren. En enkel parkeren toestaan in de aangegeven parkeervakken. Langs de weg (tegenover hun eigen garages) parkeren is geen parkeerplaats!
Nesciohove 31 o.a. (appartementengebouw) > belijning, paaltjes of stoep aanbrengen voor de deuren van bergingen
Weet niet.
Belijning, paaltjes of stoep aanbrengen voor de deuren van bergingen
Geen idee
Geen idee
Zorgen dat er minder auto's parkeren vanuit ministerie bzk, zodat er meer ruimte is voor bewoners.
Voor Nesciohove 21 eerste plek Bij parkeren lange auto moeilijke doorhang Zelfde bij eerste plek voor nr 25
Het parkeren voor garages is noodzakelijk, maar Alles wat geen personenauto's zijn zouden niet in de straat voor de garage mogen staan. Er staan regelmatig busjes, campers en caravans voor garages geparkeerd en dat is te groot. Het zou alleen voor personenautos toegestaan moeten zijn.
Ter hoogte van nesciohove 37 t/m 41 parkeer plek maken. De boom tegen over 51 weghalen en op de hoek een parkeer plek erbij maken. Lang parkeren van Busje, campers en caravan aanpakken met handhaving.
Oplossing: De 6 parkeerplaatsen beter markeren.
Gehele roelandshove, rond nesciohove 53 en schendelhove einde van de nesciohove is uiteindelijk prima bereikbaar echter is de parkeerplek snel vol en zijn huiseigenaren die hun auto overdag niet kwijt kunnen vaak de klos met bewakingen omdat de aivd heel vwwl parkwert in de omliggende straten net als de school klimboom
Inventariseer op welke plekken de doorgang te smal is en bekijk hoe die plekken te verbeteren zijn, bij voorbeeld door bomen weg te halen of niet-parkeren vakken te maken. Aan de nesciohove(bijv thv nr 33) zijn een aantal parkeerplekken niet of slecht te gebruiken doordat mensen voor hun garage staan. Parkeerplaatsen in langsrichting vermindert het aantal vakken maar maakt ze wel praktischer. Langs de Timmermanshove tussen Roelantshove en Penninghove zit een groenstrook tussen stoep en weg waar nu illegaal geparkeerd wordt. Als de groenstrook wordt vervangen door langs parkeerplekken wordt het parkeren gelegaliseerd, de straat effectief breder, de parkeervakken aan de overkant beter bruikbaar en het in- en uitstappen veiliger.
Doe wat aan de scheefparkeerders van de AIVD, ze hebben een heel mooi eigen parkeerdek.
Ik heb geen oplossing voor een specifieke locatie
Geen idee
Parkeerverbod waarbij de ene week niet aan de linkerkant en de andere week niet aan de rechterkant mag worden geparkeerd (zoals in de Molenstraat). Parkeerruimte op de kruisingen uitbreiden en evt bomen hiervoor kappen.
1) elke huis heeft 1 parkeerplaats voor 1 auto (geen bus) voor het huis 2) op verzoek kan elke huis 1 betaalde parkeerplaats met max. verblijf kopen voor bijvoorbeeld gasten 3) overige parkeerplaatsen worden betaalde parkeerplaatsen met max. verblijf
Misschien alleen de mensen met een eigen parkeervlak voor hun huis hun auto daar laten parkeren ik dat dat het ooit zo ook bedoeld was.



5.5 Bijlage 5: Maatregelenkaart





Maatregelenkaart

 instellen erf 15 km/uur

 instellen GOW 30 km/uur

 2
 extra parkeerplaatsen

