

Resultaten enquête parkeervisie

1. Wat is uw leeftijd?

1. < 18 (0)
2. 18 – 25 (3,3%)
3. 26 – 35 (10,2%)
4. 36 – 45 (15,5%)
5. 46 – 55 (26,7%)
6. 56 – 65 (22%)
7. 66 – 75 (16,9%)
8. 75 (5,3%)

2. In welke wijk woont u?

1. Pijnacker (65,6%)
2. Nootdorp (19,7%)
3. Delfgauw (11%)
4. Geen inwoner (3,7%)

(Zuidpolder (Delfgauw) ontbrak op de lijst met wijken. Inwoners van de Zuidpolder hebben daardoor een andere optie gekozen van de lijst. De percentages voor 'Delfgauw' en 'Geen inwoner' kunnen daarom iets verschillen dan wat hierboven staat beschreven.)

3. Uit hoeveel personen bestaat uw huishouden?

1. 1 persoon: 26.6% van de respondenten
2. 2 personen: 53.0% van de respondenten
3. 3 personen: 20.5% van de respondenten
4. 4 personen: 42.2% van de respondenten
5. 5 personen: 10.5% van de respondenten
6. 6 personen: 2.1% van de respondenten
7. 7 personen: 0.5% van de respondenten

4. Heeft u of iemand in uw huishouden een auto/auto's?

1. Geen auto's: 1,8% van de respondenten
2. 1 auto: 58,2% van de respondenten
3. 2 auto's: 34,9% van de respondenten
4. 3 auto's of meer: 5,1% van de respondenten

5. Hoe makkelijk kunt u uw auto parkeren?

1. Eigen parkeerplaats: 27,6% van de respondenten
2. Voor de deur parkeren: 9,8% van de respondenten
3. In de straat: 22,4% van de respondenten
4. In de buurt: 26,7% van de respondenten
5. Meerdere rondjes rijden: 7,6% van de respondenten
6. Anders, namelijk...: 5,9% van de respondenten

Hoe is dit in de wijken:

1. **De Venen Centrum (Nootdorp)** Kunnen auto in de buurt kwijt, maar in de weekenden staat het vol vanwege de voetbal.
2. **De Venen / Craeyenburch (Nootdorp)** Kunnen auto kwijt in de buurt, maar in de weekenden staat het vol vanwege de voetbal.
3. **De Venen Oost (Nootdorp)** Kunnen auto kwijt in de buurt, maar in de weekenden staat het vol vanwege de voetbal.
4. **Vrouwteslant / Nieuweveen (Nootdorp)** Parkeren kan niet altijd in de straat maar wel in de buurt.
5. **Nootdorp Centrum-West (Nootdorp)** Kunnen de auto in de omgeving kwijt, maar moeten hiervoor soms rondjes rijden.
6. **Achter het Raadhuis (Nootdorp)** Kunnen vaak in de straat parkeren, maar 's avonds moeten er meerdere rondjes gereden worden.
7. **'s-Gravenhout (Nootdorp)** Hebben een eigen parkeerplek of kunnen hem in de straat parkeren.
8. **Pijnacker Noord (Pijnacker)** Grotendeel kan auto in de buurt kwijt, maar 's avonds staat het vol en zetten mensen hem op de stoep of moeten zij een stuk lopen.
9. **Pijnacker Centrum Dorp (Pijnacker)** Hoge parkeerdruk, mensen moeten vaak rondjes rijden voor een plekje. 's Avonds is er vaak geen plek meer te vinden.
10. **Ackerswoude (Pijnacker)** Kunnen veelal parkeren op eigen terrein.
11. **De Scheg (Pijnacker)** Kunnen veelal parkeren op eigen terrein.
12. **Koningshof (Pijnacker)** Veel geven aan rondjes te moeten rijden om een plekje te vinden.
13. **Klapwijk (Pijnacker)** Parkeren op eigen terrein of kunnen de auto kwijt in de omgeving.
14. **Tolhek (Pijnacker)** In de straat parkeren is geen probleem, soms moet de tweede auto wat verder weg worden geparkeerd.
15. **Tolhek Centrumlijn (Pijnacker)** Kunnen auto in de buurt kwijt, maar moeten soms rondjes rijden voor een plekje.
16. **K.- Boszoom (Pijnacker)** Kunnen auto dichtbij huis kwijt.
17. **K.- Erven (Pijnacker)** Kunnen vaak dichtbij huis parkeren, maar hebben last van de metroreizigers die hun auto parkeren in de wijk.
18. **K.- Eilanden (Pijnacker)** Kunnen auto dichtbij huis kwijt.
19. **Tuindershof (Pijnacker)** Parkeren kan makkelijk dichtbij huis, maar weten niet of dit ook nog het geval is als de woningbouw in de omgeving af is.
20. **Oud Delfgauw (Delfgauw)** Kunnen parkeren in de buurt.
21. **Emerald Noord (Delfgauw)** Veelal eigen parkeerplekken, anders kan de auto makkelijk worden geparkeerd in de omgeving.
22. **Emerald Centrum (Delfgauw)** Veelal eigen parkeerplekken, anders kan de auto makkelijk worden geparkeerd in de omgeving.
23. **Emerald Zuid (Delfgauw)** Kunnen niet altijd voor de deur parkeren, maar wel in de omgeving.

Samenvatting van 'anders namelijk...':

Veel respondenten ervaren moeilijkheden bij het vinden van parkeerplaatsen in hun wijk, vooral 's avonds laat of in drukke tijden zoals tijdens evenementen. Sommigen hebben een eigen parkeerplaats op eigen terrein, maar kunnen deze niet altijd gebruiken vanwege beperkingen zoals smalheid of het ontbreken van laadpalen. Anderen parkeren op algemene parkeerplaatsen, in parkeergarages, op specifieke plekken zoals autovrije pleinen of bij de bouw verplichte plekken op eigen erf. Enkele respondenten maken gebruik van deelauto's of parkeren op plekken waar ze zich niet veilig voelen vanwege bijvoorbeeld voetballen tegen auto's.

6. **Hoe kunnen de parkeerproblemen bij u in de buurt het beste worden opgelost volgens u?**
1. Geen parkeerproblemen: 36 keer gekozen
 2. Beter handhaven van foutparkeren: 51 keer gekozen
 3. Invoeren van parkeerregulering: 35 keer gekozen
 4. Verplichten van parkeren op eigen terrein: 40 keer gekozen
 5. Meer parkeerplaatsen op afstand: 37 keer gekozen
 6. Meer parkeerplaatsen in mijn straat: 88 keer gekozen

Samenvattend zijn de belangrijkste punten en suggesties voor verbetering met betrekking tot parkeerproblemen in de buurt:

- Beperken van autobezit per gezin tot maximaal één auto.
- Herindeling van parkeervakken en creëren van meer parkeerplaatsen, mogelijk door oplaadpalen te verplaatsen naar minder bezette gebieden.
- Handhaven op foutparkeren, vooral door bewoners die meerdere auto's hebben en deze op openbare plaatsen parkeren.
- Meer oplaadpunten voor elektrische auto's en betere spreiding ervan door de wijk.
- Regelgeving voor bedrijfsvoertuigen om elders te parkeren of ervoor te betalen.
- Invoering van vergunningparkeren met restricties, zoals één vergunning per huishouden en extra vergunningen op basis van beschikbare parkeerplaatsen.
- Handhaving op stoep- en foutparkeren, vooral door winkelpersoneel en bezoekers.
- Herinrichting van straten en groenstroken om meer parkeerplekken te creëren.
- Mogelijkheid om eigen parkeerplaatsen te kopen of te huren.
- Gratis parkeergelegenheid voor winkelpersoneel om openbare parkeerplaatsen vrij te maken voor bewoners.

Deze suggesties benadrukken het belang van betere regulering, handhaving en infrastructuur om de parkeerproblemen in de buurt aan te pakken.

7. **Wat kunt u zelf doen om het parkeerprobleem in uw wijk te verminderen?**
1. De tweede auto verder weg parkeren: 95 keer gekozen
 2. De parkeergelegenheid op eigen terrein gebruiken: 78 keer gekozen
 3. De tweede auto wegdoen: 26 keer gekozen
 4. Deelauto's gaan gebruiken: 27 keer gekozen
 5. Ik zie geen mogelijkheid: 156 keer gekozen
 6. Geen parkeerprobleem: 186 keer gekozen

De verzamelde antwoorden bevatten verschillende suggesties en standpunten met betrekking tot parkeerproblemen in een woonwijk. Hier zijn de belangrijkste punten:

- **Meer parkeerplaatsen aanleggen:** Veel respondenten zijn het erover eens dat het creëren van extra parkeergelegenheid een oplossing zou kunnen zijn voor het parkeerprobleem in de wijk.

- **Beperking van het aantal auto's per huishouden:** Sommige respondenten suggereren dat het beperken van het aantal auto's per huishouden kan helpen de parkeerdruk te verminderen.
- **Prioriteit voor bewoners:** Velen zijn het erover eens dat bewoners voorrang moeten krijgen bij het parkeren in vergelijking met bezoekers, bedrijfsauto's of metrogebruikers.
- **Handhaving en regelgeving:** Er wordt opgemerkt dat handhaving van bestaande regels, zoals het parkeren op eigen terrein, essentieel is om het parkeerprobleem aan te pakken.
- **Alternatieve transportmethoden:** Sommige respondenten suggereren het bevorderen van alternatieve vervoerswijzen, zoals het verbeteren van het openbaar vervoer of het stimuleren van het gebruik van deelauto's.
- **Specifieke problemen aanpakken:** Er zijn ook specifieke problemen genoemd, zoals overlast door bedrijfsauto's, gebrek aan parkeerplaatsen voor mensen met een handicap, en het bezetten van parkeerplaatsen door langdurig geparkeerde voertuigen.

8. **In hoeverre bent u het eens of oneens met onderstaande stellingen: Eventuele extra parkeerplaatsen in mijn straat...**

1. **Mogen niet ten koste gaan van voetgangersruimte:** eens 64,9%/oneens 28,2%/weet niet 6,9%
2. **Mogen niet ten koste gaan van openbaar groen:** eens 60,8%/oneens 34,5%/ weet niet 4,7%
3. **Mogen niet ten koste gaan van speelvoorzieningen:** eens 70,8%/oneens 19,6%/ weet niet 9,6%
4. **Mogen niet ten koste gaan van water:** eens 64,5%/oneens 27,1%/weet niet 8,4%
5. **Mogen best op grotere loopafstand worden aangelegd:** eens 48,8%/oneens 42%/ weet niet 9,2%
6. **Zijn niet nodig:** eens 35,1%/oneens 50,2%/weet niet 14,7%

9. **In hoeverre bent u het eens met de volgende stelling: Ik ben bereid verder te lopen voor een parkeerplaats dan ik normaal doe, als mijn straat daardoor groener wordt.**

1. Mee eens: 37,6%
2. Mee oneens: 62,4%

Samenvatting toelichting stellingen:

Het lijkt erop dat er een verdeeldheid is tussen verschillende standpunten over groen versus parkeergelegenheid in de wijk. Sommige mensen zijn het eens met het behouden en vergroten van groenvoorzieningen omdat ze geloven dat groen belangrijk is voor het milieu, de levenskwaliteit en de esthetiek van de buurt. Anderen zijn echter van mening dat parkeerplaatsen dicht bij huis essentieel zijn, vooral voor mensen met mobiliteitsproblemen, kleine kinderen of zware boodschappen.

Sommige respondenten vinden dat er al voldoende groen in de straat is en dat het toevoegen van meer parkeerplaatsen prioriteit heeft. Anderen denken dat parkeerplaatsen ten koste zouden gaan van bestaand groen en dat een goede balans tussen beide belangrijk is.

Er zijn ook verschillende meningen over hoe groen en parkeergelegenheid kunnen worden gecombineerd, zoals het gebruik van open stenen voor parkeerplaatsen of het creëren van parkeervoorzieningen naast groen. Sommigen pleiten voor het verwijderen van onnodig groen om meer parkeerruimte te creëren, terwijl anderen juist vinden dat groen moet worden behouden en beter moet worden onderhouden.

10. Hoe ver zou u in uw woonomgeving maximaal willen lopen voor een parkeerplek?

1. 0 - 100 meter: 50,6%
2. 101 – 150 meter: 21,2%
3. 151 – 200 meter: 10,8%
4. 201 – 250 meter: 11,6%
5. Verder dan 250 meter: 5,7%

Samenvatting toelichtingen:

- Mensen die slecht ter been zijn of gezondheidsproblemen hebben, willen niet te ver lopen.
- Mensen willen dichtbij kunnen parkeren voor het in- en uitladen van boodschappen. Sommigen geven aan dat parkeren op afstand acceptabel is, maar er wel een mogelijkheid moet zijn om dichtbij huis te kunnen stoppen voor in- en uitladen.
- Vanwege veiligheid willen mensen dichterbij parkeren. Zo hebben ze meer zicht op hun auto in verband met diefstal en vernieling.
- Vooral 's nachts vinden mensen het prettig om dichtbij te kunnen parkeren. Een lang stuk lopen door het donker, wordt als onveilig ervaren.
- Groen in de straat is belangrijk en belangrijker dan parkeren
- Centrale parkeerhavens op 1-3 km afstand van woningen zijn goed te doen.
- Mensen met meerdere auto's zouden verder weg moeten parkeren.
- Parkeerdruk kan verschuiven naar andere straten als mensen verder moeten lopen.
- Mensen met gezondheidsproblemen kunnen in een isolement raken als ze niet dicht bij huis kunnen parkeren.

11. Heb je wel eens overwogen om je auto weg te doen?

1. Nee, en ik ga dit ook niet doen: 67,6%
2. Ja, ik heb hier weleens over nagedacht, maar nog geen auto weggedaan: 14,1%
3. Ja, ik heb een auto weggedaan: 9,4%
4. Nee, ik heb hier nog niet over nagedacht, maar misschien in de toekomst: 9%

Samenvatting toelichtingen:

- Verschillende respondenten geven aan dat ze een auto nodig hebben vanwege de afstand tot hun werk en de beperkte beschikbaarheid of inefficiëntie van het openbaar vervoer.
- Sommigen maken gebruik van deelauto's als alternatief voor het bezitten van een eigen auto.
- Mantelzorg en sociale activiteiten zijn andere redenen waarom respondenten een auto nodig hebben.
- Slechte gezondheid, zoals chronische ziekten, kan het gebruik van een auto noodzakelijk maken.

- Ook wordt genoemd dat sommige gebieden geen goed openbaar vervoer hebben, waardoor een auto essentieel is voor mobiliteit.
- Enkele respondenten geven aan dat ze wellicht in de toekomst elektrisch zullen rijden, maar op dit moment nog afhankelijk zijn van een auto op benzine of diesel.

12. Wat is een reden om de auto te pakken in plaats van de fiets? (Meerdere antwoorden mogelijk)

1. Ik kan mijn fiets niet goed stallen: 29 keer gekozen
2. Ik voel me in de auto veiliger dan op de fiets in het verkeer: 59 keer gekozen
3. Neemt meer tijd in beslag: 83 keer gekozen
4. Slechte fietsroutes: 21 keer gekozen
5. Oncomfortabel (weersomstandigheden, te veel inspanning leveren): 123 keer gekozen
6. Anders, namelijk... 324 keer gekozen

Samenvatting 'anders namelijk...':

- Afstand: De afstand is vaak te groot om te fietsen, vooral voor woon-werkverkeer.
- Slecht weer: Bij regen, storm of gladheid wordt vaak de voorkeur gegeven aan de auto.
- Vervoeren van grote of zware spullen: Voor het vervoeren van grote boodschappen, zware spullen of meerdere kinderen wordt de auto handiger geacht.
- Gezondheidsredenen: Sommige mensen hebben fysieke beperkingen die fietsen moeilijk of onmogelijk maken.
- Veiligheid: Vooral in het donker wordt de auto verkozen boven de fiets vanwege veiligheidsredenen.
- Flexibiliteit: De auto wordt vaak gezien als meer flexibel, vooral als er meerdere bestemmingen op een dag bezocht moeten worden.
- Werk: Voor werk gerelateerde activiteiten, zoals woon-werkverkeer of het vervoeren van gereedschap, wordt vaak de auto gebruikt.

13. Wat is uw ervaring met fietsparkeren bij openbare plekken (bijvoorbeeld winkelcentra, metrostations, etc.) in de gemeente?

1. Zeer positief: 13,9%
2. Vrij positief: 21,8%
3. Neutraal: 35,7%
4. Vrij negatief: 18,4%
5. Zeer negatief: 10,2%

Samenvatting toelichtingen:

Het lijkt erop dat er verschillende ervaringen zijn met fietsparkeergelegenheid in de gemeente, variërend van voldoende tot te weinig plekken en van veilig tot onveilig. Enkele veelvoorkomende opmerkingen en zorgen die naar voren komen zijn:

- **Diefstal:** Veel respondenten maken zich zorgen over fietsendiefstal, vooral bij metrostations en winkelcentra. Bewaakte fietsenstallingen lijken te ontbreken of worden gesloten, waardoor er behoefte is aan meer beveiligde parkeermogelijkheden.
- **Ruimte en voorzieningen:** Er is behoefte aan meer fietsparkeerplekken, vooral bij winkelcentra. Ook wordt opgemerkt dat de beschikbare fietsnietjes soms te weinig zijn, of dat de rekken niet geschikt zijn voor bepaalde typen fietsen, zoals elektrische fietsen of bakfietsen.
- **Overdekte stallingen:** Er wordt gevraagd naar meer overdekte fietsenstallingen, vooral bij winkelcentra, om fietsen te beschermen tegen weersinvloeden.
- **Toezicht:** Respondenten geven aan dat er behoefte is aan meer toezicht, vooral bij drukke fietsenstallingen zoals bij metrostations. Bewakingscamera's worden genoemd als mogelijke oplossing om diefstal en vandalisme te verminderen.
- **Verbetering van bestaande voorzieningen:** Sommige respondenten merken op dat bestaande fietsenrekken niet altijd goed functioneren of dat er sprake is van rommeligheid en onveiligheid bij bepaalde locaties, zoals bij de Parade.

De gemeente lijkt dus te moeten investeren in het verbeteren en uitbreiden van fietsparkeervoorzieningen, het bieden van meer beveiligde stallingen en het verbeteren van het toezicht om fietsendiefstal en vandalisme tegen te gaan. Daarnaast is het belangrijk om rekening te houden met verschillende typen fietsen en de behoeften van fietsers bij het ontwerpen van nieuwe fietsparkeerfaciliteiten.

14. Maakt u gebruik van deelmobiliteit?

1. Ja: 5,3%
2. Nee: 94,7%

15. Waarom maakt u gebruik van deelmobiliteit?

1. Lagere kosten dan een eigen auto: 5 keer gekozen
2. Flexibeler dan bijvoorbeeld openbaar vervoer: 15 keer gekozen
3. Beter voor het milieu: 5 keer gekozen
4. Geen parkeerplek voor eigen auto nodig: 2 keer gekozen
5. Anders, namelijk...: 10 keer gekozen

Samenvatting 'anders namelijk...':

- **Alternatieven voor auto bezit:** Veel mensen erkennen dat het bezitten van een auto niet noodzakelijk is voor vervoer. In plaats daarvan wordt gekeken naar andere vervoersopties zoals openbaar vervoer, fietsen, deelauto's, deelscooters en lopen.
- **Minder auto's in de straat:** Door alternatieven te gebruiken zoals deelauto's en deelscooters, kan het aantal auto's in de straat verminderen, wat kan bijdragen aan een betere leefomgeving en minder verkeerscongestie.
- **Gemak van deelvoertuigen:** Deelauto's en deelscooters worden vaak genoemd vanwege het gemak en de flexibiliteit die ze bieden. Ze kunnen handig zijn voor incidenteel gebruik, voor de laatste kilometer van een reis of voor specifieke activiteiten zoals het vervoeren van kinderen of het doen van boodschappen.

- **Combinatie van vervoerswijzen:** Veel mensen kiezen ervoor om verschillende vervoersmiddelen te combineren, afhankelijk van de situatie. Zo kan bijvoorbeeld een deelauto worden gebruikt voor langere afstanden en een fiets voor korte afstanden binnen de stad.

16. **Van welke soort deelmobiliteit maakt u gebruik? (Meerdere antwoorden mogelijk)**

1. Deelauto: 8 respondenten
2. Deelscooter: 16 respondenten
3. Deelfiets: 12 respondenten

17. **Wat is een reden om geen gebruik te maken van deelmobiliteit? (Meerdere antwoorden mogelijk)**

1. Ik ben niet bekend met deelmobiliteit: 92 keer gekozen
2. Ik vind het te duur: 121 keer gekozen
3. De standplaatsen deelmobiliteit zijn te ver van mijn huis gesitueerd: 116 keer gekozen
4. Moeilijk te gebruiken: 113 keer gekozen
5. Te weinig vervoersmiddelen beschikbaar: 57 keer gekozen
6. Anders, namelijk...: 205 keer gekozen

Samenvatting 'anders namelijk...':

1. **Voorkeur voor eigen vervoer:** Veel mensen geven de voorkeur aan het bezitten van een eigen auto of ander vervoermiddel vanwege de flexibiliteit, beschikbaarheid en vertrouwdheid.
2. **Bezorgdheid over beschikbaarheid en hygiëne:** Velen maken zich zorgen over de beschikbaarheid van deelvoertuigen wanneer ze die nodig hebben, evenals over de hygiëne en netheid van gedeelde voertuigen.
3. **Niet geschikt voor specifieke behoeften:** Sommigen vinden deelmobiliteit niet geschikt vanwege specifieke behoeften zoals het vervoeren van huisdieren, medische aandoeningen, of omdat ze in een bepaalde soort auto moeten rijden (bijvoorbeeld een automaat).
4. **Gedoe en beperkingen:** Velen beschouwen deelmobiliteit als te ingewikkeld, tijdrovend, of beperkend in vergelijking met het bezitten van een eigen voertuig.
5. **Milieuvriendelijkheid:** Enkele respondenten geven de voorkeur aan deelmobiliteit vanwege milieuvriendelijkere opties zoals elektrische voertuigen.

18. **Maakt u gebruik van het openbaar vervoer?**

1. Ja: 66,7%
2. Nee: 33,3%

19. **Waarom maakt u geen gebruik van het openbaar vervoer? (meerdere antwoorden mogelijk)**

1. Het is te druk in het openbaar vervoer: 32 keer gekozen
2. De dichtstbijzijnde halte is te ver van mijn huis: 27 keer gekozen

3. Mijn bestemming is niet te bereiken met het openbaar vervoer / Ik moet te vaak overstappen om mijn bestemming te bereiken: 88 keer gekozen
4. Het kost meer reistijd dan met de auto: 96 keer gekozen
5. Het is te duur: 71 keer gekozen

Samenvatting toelichtingen:

- **Gezondheidsredenen:** Voor sommige mensen is het gebruik van openbaar vervoer fysiek te belastend vanwege gezondheidsproblemen of beperkingen.
- **Tijdsbesparing en efficiëntie:** Voor velen is het gebruik van eigen vervoer sneller en efficiënter dan vertrouwen op het openbaar vervoer, vooral als ze onregelmatige of spontane reizen maken.
- **Veiligheidszorgen:** Sommige respondenten voelen zich onveilig in het openbaar vervoer vanwege zorgen over sociale veiligheid of de aanwezigheid van onaangename medereizigers.
- **Flexibiliteit:** Eigen vervoer biedt meer flexibiliteit voor het meenemen van spullen, reizen op onregelmatige tijden en het direct bereiken van de gewenste bestemming zonder tussenstops of overstappen.
- **Werkgerelateerde behoeften:** Voor mensen met banen waarvoor ze veel gereedschap moeten vervoeren of die afhankelijk zijn van onregelmatige werktijden, kan eigen vervoer essentieel zijn.
- **Kosten:** Voor sommigen is eigen vervoer goedkoper dan het openbaar vervoer, vooral bij reizen met gezinnen of voor regelmatige langeafstandsritten.
- **Beschikbaarheid van haltes:** Een slechte verbinding met het openbaar vervoer, inclusief het gebrek aan haltes bij belangrijke locaties zoals gemeentehuizen, kan het gebruik van eigen vervoer noodzakelijk maken.
- **Comfort:** Het comfort van reizen in een eigen voertuig wordt ook genoemd als een reden om eigen vervoer te verkiezen boven andere opties.

20. In het kader van de parkeervisie wil ik graag nog het volgende meegeven: (open vraag)

Samenvatting:

- Er is behoefte aan meer parkeerplaatsen, vooral met het oog op toekomstige ontwikkelingen zoals het Oranjepark.
- Stimuleer het gebruik van deelmobiliteit, vooral elektrisch, om autobezit te verminderen.
- Prioriteit moet liggen bij groen en ruimtelijke kwaliteit, parkeerplaatsen hoeven niet per se voor de deur te liggen.
- Handhaving op parkeerbeleid is essentieel, vooral bij foutparkeren en langdurig parkeren van bedrijfsvoertuigen.
- Meer laadpalen voor elektrische auto's zijn nodig, maar deze mogen niet ten koste gaan van reguliere parkeerplekken. Graag ook inwoners mee laten denken over de plek van de laadpaal.

- Differentiatie naar bewoners en bezoekers is belangrijk bij het toewijzen van parkeerplaatsen. Ouderen hebben waarschijnlijk minder auto's dan een gezin.
- Betere OV-verbindingen kunnen autobezit verminderen en moeten worden gestimuleerd.
- Meer parkeerplaatsen bij de metrostations zou ov-gebruik stimuleren.
- Het aanleggen van parkeerplaatsen moet rekening houden met de groei van het aantal auto's en de breedte van auto's, maar mag niet ten koste gaan van groen en veiligheid.
- Meer regulering in de vorm van vergunning parkeren en blauwe zones. Geen betaald parkeren.
- Een deel van de respondenten willen absoluut niet meer parkeerplaatsen en willen zelfs minder plekken om meer ruimte te creëren voor groen, water en spelen.
- Verplicht mensen gebruik te maken van hun eigen parkeerplek.