



Bewonersenquête betaald parkeren Lijsterweg

Opgesteld in opdracht van:
Gemeente Hilversum

Amersfoort, 18 november 2022
Projectnr: GM185.1
Kenmerk:

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Lijsterweg	1
1.2 Enquête	2
1.3 Voorwaarden	2
1.4 Leeswijzer	2
2. Resultaten Lijsterweg	3
2.1 Respons	3
2.2 Respons per straatdeel	3
2.3 Betaald parkeren	4
2.4 Parkeren op eigen terrein	14
2.5 Autobezit	19
3. Conclusies	28

1. Inleiding

1.1 Lijsterweg

Op verzoek van bewoners van de Lijsterweg en omgeving doet de gemeente Hilversum onderzoek naar de invoer van betaald parkeren. Bewoners ervaren parkeeroverlast in de wijk die veroorzaakt wordt door verkeer dat uitwijkt van gereguleerde parkeergebieden naar woonstraten waar nog gratis geparkeerd kan worden. Hierdoor ervaren bewoners moeilijkheden om een vrije parkeerplaats te vinden. Een combinatie van vergunninghoudersparkeren met de invoer van betaald parkeren kan de parkeeroverlast verminderen en ruimte bieden voor bewoners

Alvorens betaald parkeren wordt ingevoerd, vindt er eerst een draagvlakonderzoek bestaande uit een informatiebijeenkomst en een officiële enquête plaats. Beide onderdelen zijn inmiddels uitgevoerd. Deze rapportage bevat de resultaten van de enquête die zowel online als op papier aan de bewoners is aangeboden. Het gebied is opgedeeld in 8 straatdelen en bevat 654 adressen.

Figuur 1.1: Indeling van de Lijsterweg en omgeving in 8 straatdelen



1.2 Enquête

Tussen 3 april 2022 en 24 april 2022 is door MuConsult een draagvlakonderzoek uitgevoerd naar de invoering van betaald parkeren in de Lijsterweg en omgeving. Hierin is onderzocht of bewoners van de voorstander zijn van de invoering van betaald parkeren in de buurt. In de enquête zijn de volgende vragen gesteld:

1. Bent u voor of tegen betaald parkeren in uw straat?
2. Bent u voor of tegen betaald parkeren in uw straat als de straat naast u voor betaald parkeren is?
3. Hoeveel parkeerplaatsen op eigen terrein bezit u?
4. Hoeveel auto's bezit u?

1.3 Voorwaarden

Bij het peilen van het draagvlak voor de invoer van betaald parkeren wordt een minimale respons van 40% gehanteerd. Ervaring wijst uit dat dit percentage voldoende representatief is. Voor de Lijsterweg en omgeving betekent dit dat de minimale respons 262 dient te zijn. Op straatdeelniveau betekent dit dat de volgende respons benodigd is:

Tabel 11: Benodigde respons per straatdeel

Straatdeel	Aantal adressen	Benodigde respons (40%)
1	91	37
2	86	35
3	108	44
4	158	64
5	88	36
6	40	16
7	48	20
8	35	14

De voorkeur van de inwoners van kan worden bepaald als meer dan de helft van de respondenten (minstens 50% +1 stem) voorstander is van één van beider opties.

1.4 Leeswijzer

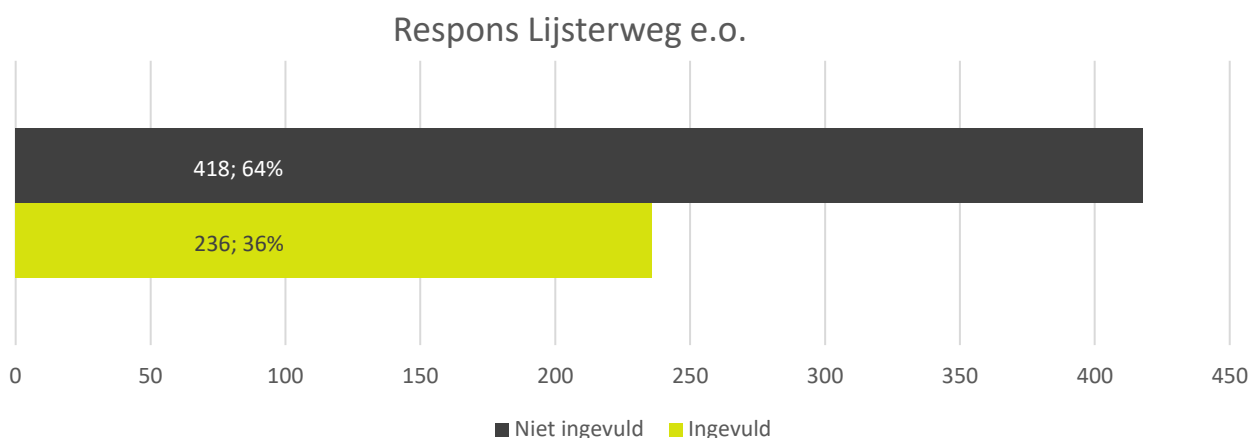
In deze rapportage worden de resultaten van de enquêtes gepresenteerd. Eerst wordt ingegaan op het responspercentage. Vervolgens wordt de uitslag van de enquête beschreven.

2. Resultaten Lijsterweg

2.1 Respons

In het onderzochte gebied bevinden zich 654 adressen. De 654 adressen hebben een uitnodigingsbrief voor de enquête van de gemeente ontvangen van de gemeente. De enquête liep van is door 236 adressen ingevuld. Dit leidt tot een respons van 36% De minimale respons van 40% is hiermee niet behaald voor de gehele wijk.

Figuur 2.1 : Respons Lijsterweg en omgeving



2.2 Respons per straatdeel

Tabel 2.1 geeft de respons per straatdeel weer. In straatdelen 1, 3, 6 en 7 is de minimaal benodigde respons van 40% behaald. Voor deze straten worden de resultaten representatief geacht. In straatdelen 2, 4, 5 en 8 is de benodigde respons niet behaald. De resultaten van de enquête worden in deze straatdelen niet representatief geacht. Met name in straatdeel 4 is de respons laag.

Tabel 2.1: Respons per straatdeel Lijsterweg en omgeving

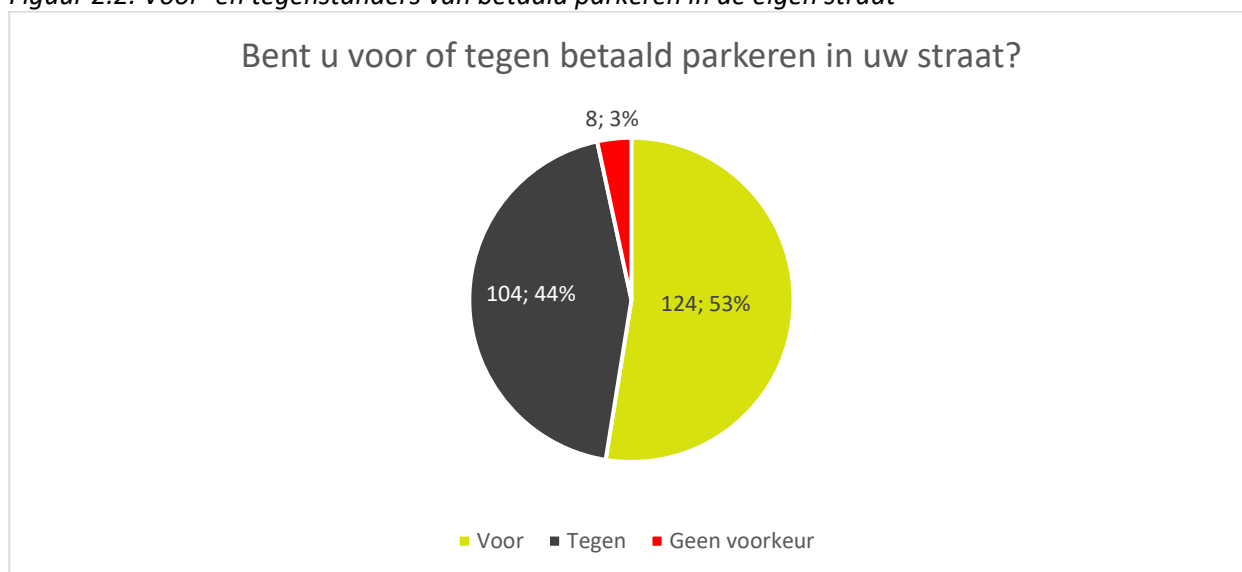
Straatdeel	Aantal adressen	Respons	Responspercentage	Minimale respons behaald
1	91	42	46%	Ja
2	86	32	37%	Nee
3	108	46	43%	Ja
4	158	30	19%	Nee
5	88	33	38%	Nee
6	40	17	43%	Ja
7	48	24	50%	Ja
8	35	12	34%	Nee

2.3 Betaald parkeren

2.3.1 Totaal

Op wijkniveau is een meerderheid (53%) van de respondenten voor de invoering van betaald parkeren in de eigen straat. 44% is tegenstander van betaald parkeren in de eigen straat en 3% van de respondenten heeft geen voorkeur.

Figuur 2.2: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat



Het draagvlak voor betaald parkeren neemt toe als bewoners in de aangrenzende straat in meerderheid voor betaald parkeren zijn. 62% van de respondenten is voor betaald parkeren als men dat in de aangrenzende straat ook is, 9 procentpunt meer dan de wanneer de aangrenzende straat buiten beschouwing is gelaten. 36% van de respondenten is nog altijd tegenstander van betaald parkeren, dit is 8 procentpunt minder dan men alleen de eigen straat in ogenschouw neemt. Met een responspercentage van 36% worden deze resultaten onvoldoende representatief geacht

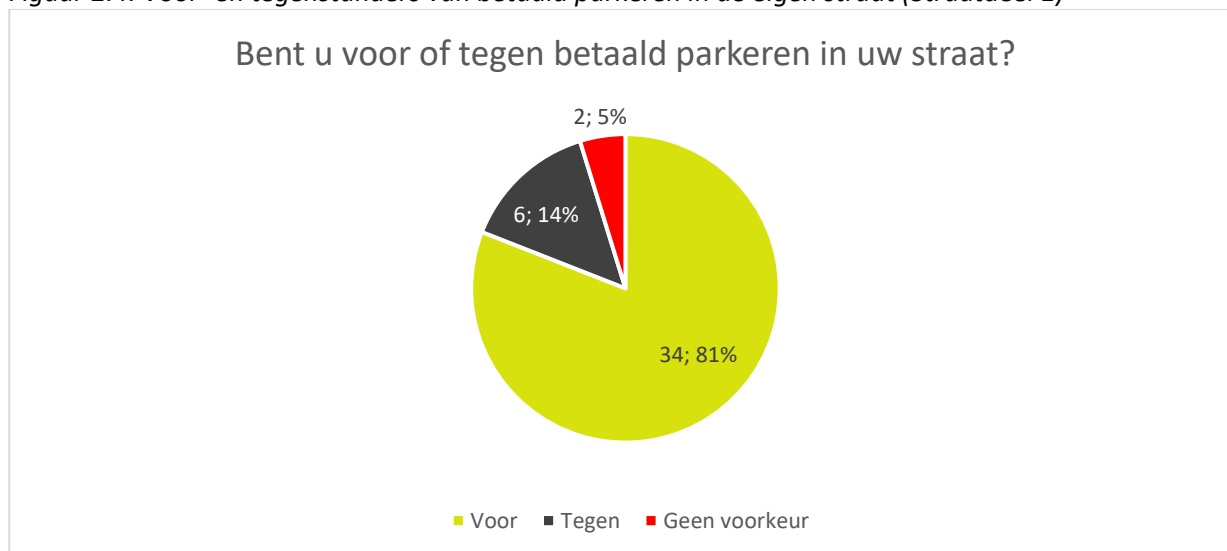
Figuur 2.3: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat als de aangrenzende straat voor betaald parkeren is



2.3.2 Straatdeel 1

In straatdeel 1 is een ruime meerderheid (81%) van de respondenten voor de invoering van betaald parkeren in de eigen straat. 14% is tegenstander van betaald parkeren in de eigen straat en 5% van de respondenten heeft geen voorkeur. Bij de vraag of men voor of tegen betaald parkeren is als de straat ernaast voor betaald parkeren is, is de verdeling exact hetzelfde. Met een respons van 46% worden deze resultaten representatief geacht.

Figuur 2.4: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat (Straatdeel 1)



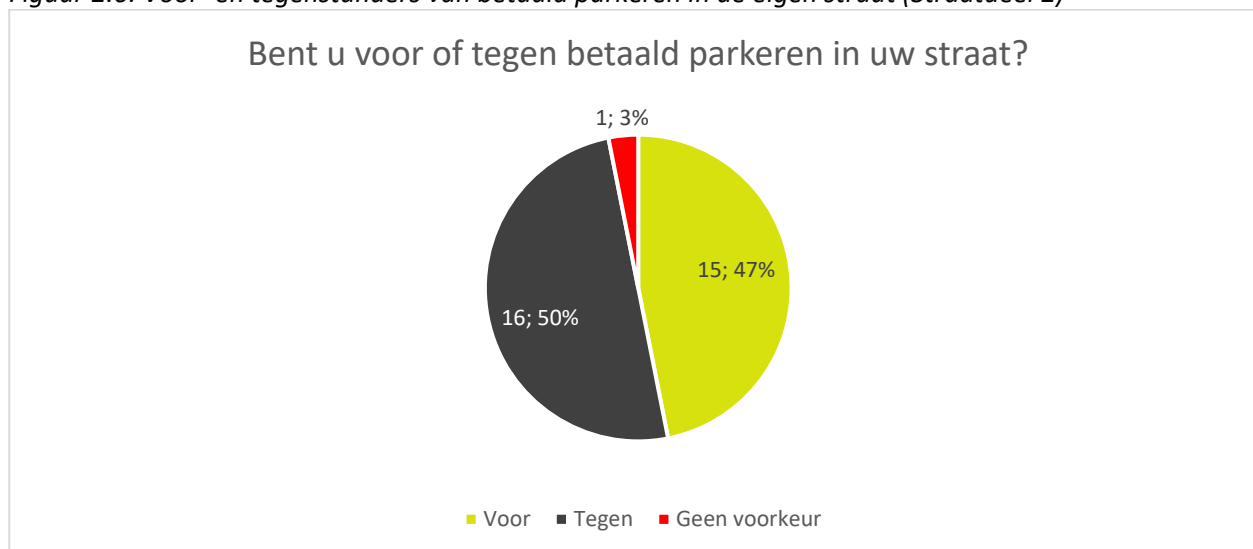
Figuur 2.5: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat als de aangrenzende straat voor betaald parkeren is (Straatdeel 1)



2.3.3 Straatdeel 2

In straatdeel 2 is een minderheid (47%) van de respondenten voor de invoering van betaald parkeren in de eigen straat. 50% is tegenstander van betaald parkeren in de eigen straat. Een respondent (3%) heeft geen voorkeur. Bij de vraag of men voor of tegen betaald parkeren is als de straat ernaast voor betaald parkeren is, is de verdeling omgekeerd, met 50% voor betaald parkeren en 47% tegen. Met een respons van 37% worden deze resultaten onvoldoende representatief geacht.

Figuur 2.6: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat (Straatdeel 2)



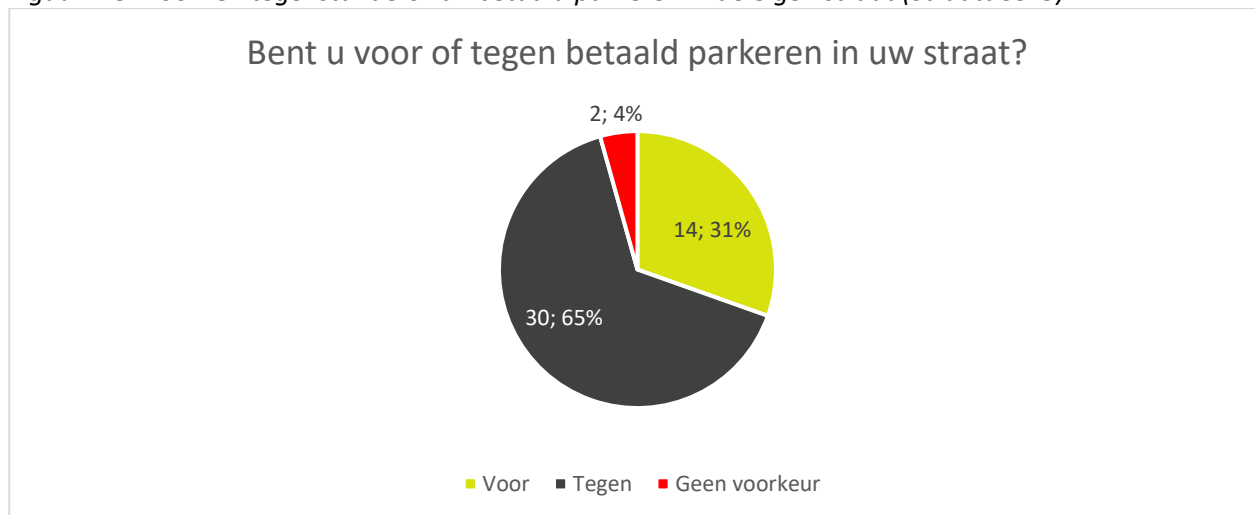
Figuur 2.7: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat als de aangrenzende straat voor betaald parkeren is (Straatdeel 2)



2.3.4 Straatdeel 3

In straatdeel 3 is een meerderheid (65%) tegen de invoer van betaald parkeren in de eigen straat. 31% is voorstander van betaald parkeren in de eigen straat. 4% van de respondenten heeft geen voorkeur.

Figuur 2.8: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat (Straatdeel 3)



Bij de vraag of men voor of tegen betaald parkeren is als de straat ernaast voor betaald parkeren is, liggen de percentages voor- en tegenstanders gelijk. Exact 50% geeft aan voorstander te zijn van betaald parkeren als dat ook de straat ernaast voor is. Exact 50% van de respondenten is ook in dat geval betaald parkeren Met een respons van 43% worden deze resultaten voldoende representatief geacht om conclusies uit te trekken.

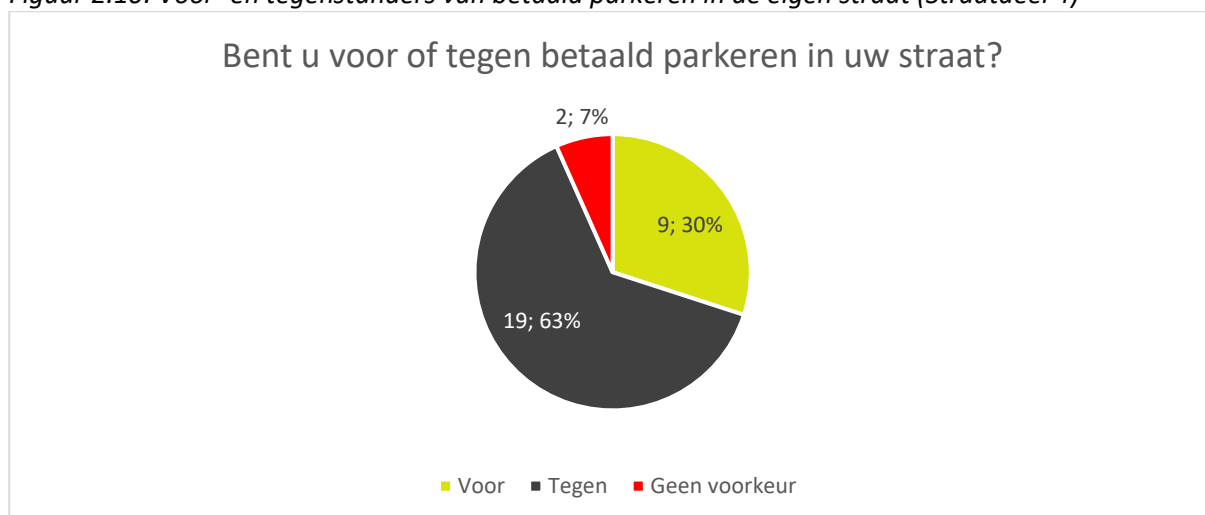
Figuur 2.9: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat als de aangrenzende straat voor betaald parkeren is (Straatdeel 3)



2.3.5 Straatdeel 4

In straatdeel 4 is een meerderheid (63%) tegen de invoer van betaald parkeren in de eigen straat. 30% is voorstander van betaald parkeren in de eigen straat. 7% heeft geen voorkeur.

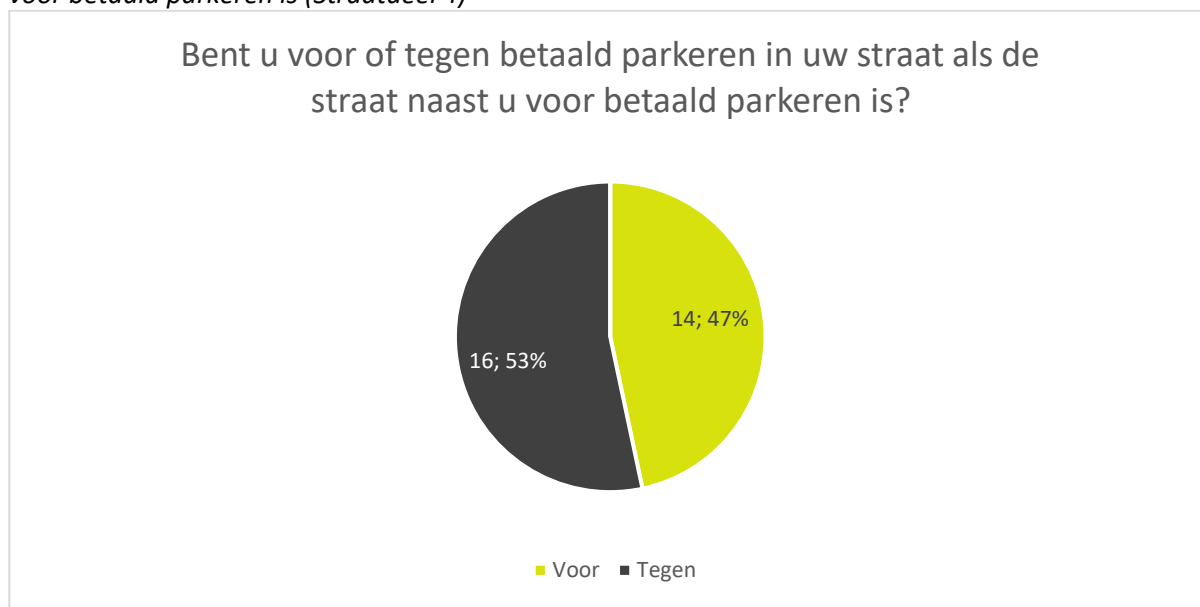
Figuur 2.10: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat (Straatdeel 4)



Bij de vraag of men voor of tegen betaald parkeren is als de straat ernaast voor betaald parkeren is, is het draagvlak voor betaald parkeren hoger. 47% is nu voor betaald parkeren, dit is 17 procentpunt hoger dan wanneer alleen naar de eigen straat gekeken is. Tegenstanders van betaald parkeren vormen met 53% van de respondenten nog altijd de meerderheid, maar niet meer zo sterk als wanneer alleen

naar de eigen straat gekeken wordt. Dit duidt erop dat draagvlak voor betaald parkeren toeneemt als het als collectief regime wordt ingevoerd. Met een respons van 19% worden deze resultaten onvoldoende representatief geacht om conclusies uit te trekken.

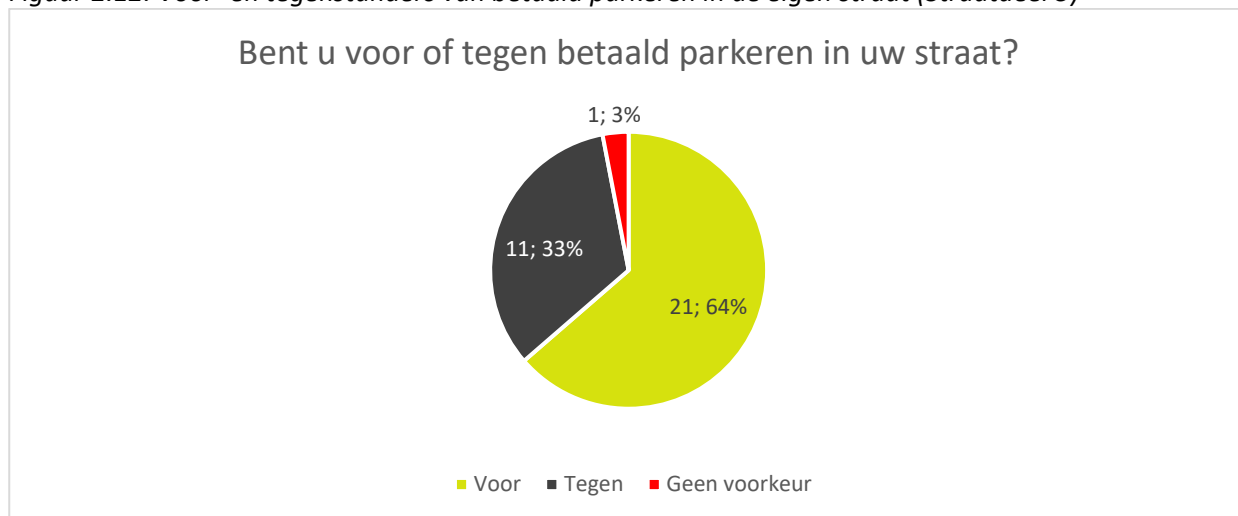
Figuur 2.11: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat als de aangrenzende straat voor betaald parkeren is (Straatdeel 4)



2.3.6 Straatdeel 5

In straatdeel 5 is een meerderheid (64%) voor de invoer van betaald parkeren in de eigen straat. 33% is tegenstander van betaald parkeren in de eigen straat. 3% heeft aangegeven geen voorkeur te hebben. Bij de vraag of men voor of tegen betaald parkeren is als de straat ernaast voor betaald parkeren is, is een grotere meerderheid (73%) voor. 27% is in dat geval nog steeds tegen betaald parkeren. Met een respons van 38% worden deze resultaten nipt onvoldoende representatief geacht.

Figuur 2.12: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat (Straatdeel 5)



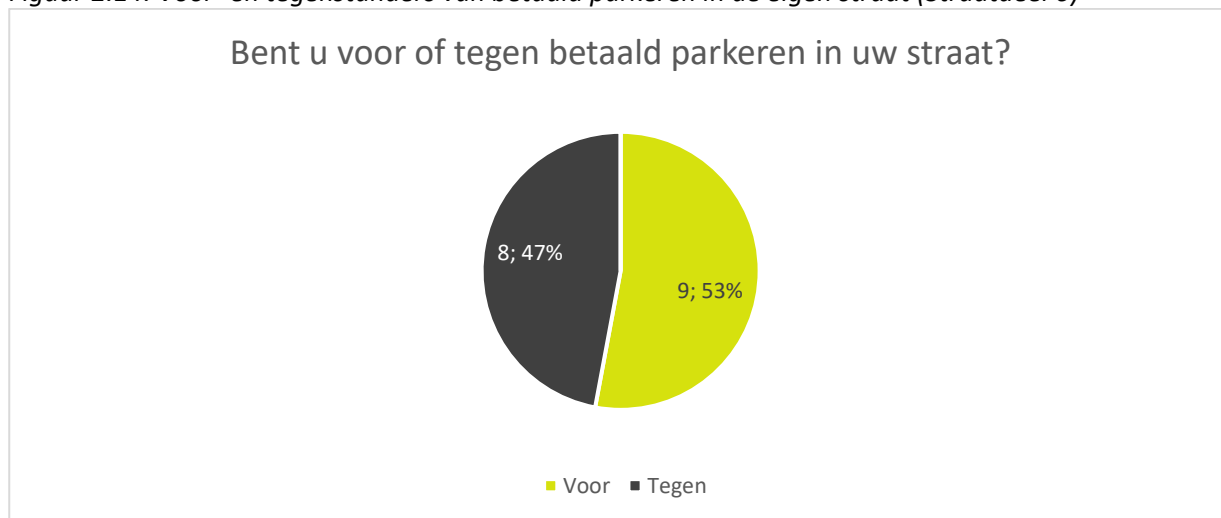
Figuur 2.13: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat als de aangrenzende straat voor betaald parkeren is (Straatdeel 5)



2.3.7 Straatdeel 6

In straatdeel 6 is een meerderheid (53%) voor de invoer van betaald parkeren in de eigen straat. 47% is tegenstander van betaald parkeren in de eigen straat. Geen enkele respondent heeft aangegeven geen voorkeur te hebben.

Figuur 2.14: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat (Straatdeel 6)



Bij de vraag of men voor of tegen betaald parkeren is als de straat ernaast voor betaald parkeren is, is het draagvlak voor betaald parkeren hoger. 65% is nu voor betaald parkeren, dit zijn 2 respondenten meer dan wanneer alleen naar de eigen straat gekeken is. 35% is nog steeds tegen betaald parkeren. Met een respons van 43% worden deze resultaten voldoende representatief geacht om conclusies uit te trekken.

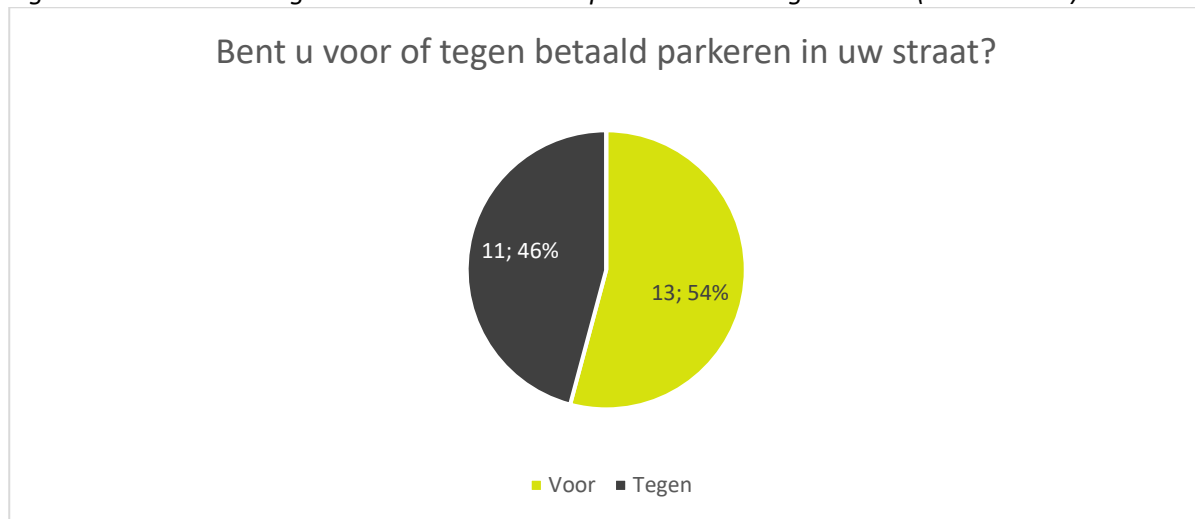
Figuur 2.15: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat als de aangrenzende straat voor betaald parkeren is (Straatdeel 6)



2.3.8 Straatdeel 7

In straatdeel 7 antwoordde 54% van de respondenten op de vraag 'Bent u voor of tegen betaald parkeren in uw straat?' voor betaald parkeren. 46% van de respondenten is tegen betaald parkeren. Geen enkele respondent heeft geen voorkeur.

Figuur 2.16: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat (Straatdeel 7)



Bij de vraag of men voor of tegen betaald parkeren is indien men in de aanliggende straat voor betaald parkeren is, neemt het aantal voorstanders toe. Bij deze vraag is er een meerderheid (62%) voor betaald parkeren, terwijl 38% tegen is (figuur 2.17). Dit duidt erop dat draagvlak voor betaald parkeren toeneemt als het als collectief regime wordt ingevoerd. Met een respons van 50% worden deze resultaten voldoende representatief geacht om conclusies uit te trekken.

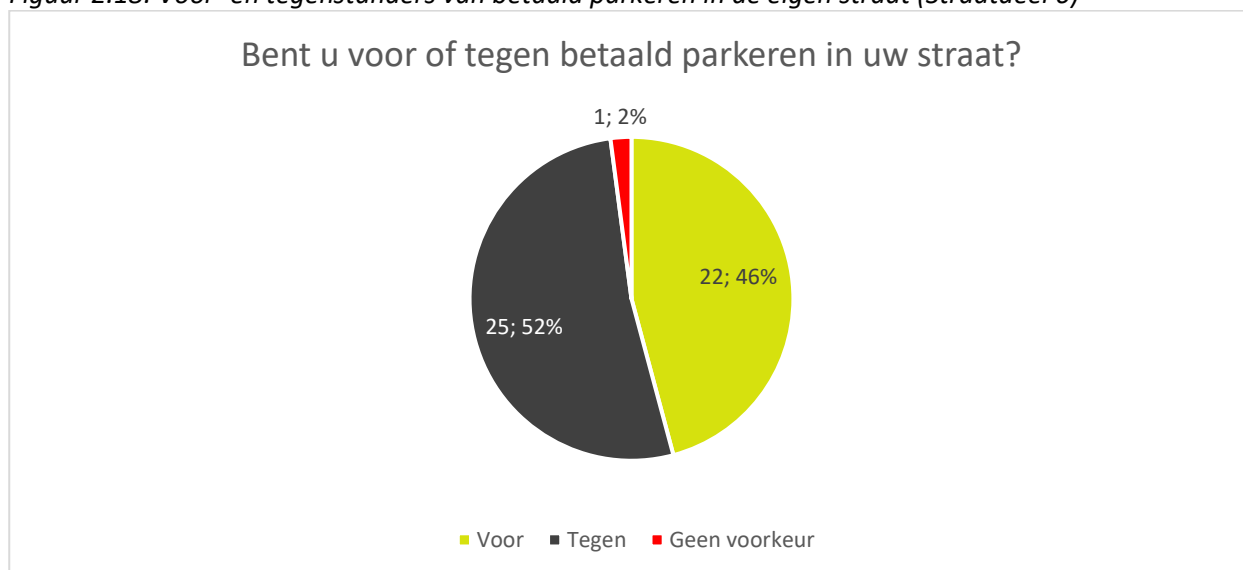
Figuur 2.17: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat als de aangrenzende straat voor betaald parkeren is (Straatdeel 7)



2.3.9 Straatdeel 8

In straatdeel 8 antwoordde 75% van de respondenten op de vraag 'Bent u voor of tegen betaald parkeren in uw straat?' voor betaald parkeren te zijn. 25% van de respondenten is voor betaald parkeren. Geen enkele respondent heeft geen voorkeur. Als ook naar de straat ernaast gevraagd wordt, is nog steeds 75% voor betaald parkeren. 17% is in dit geval tegen en 8% (één respondent) heeft geen voorkeur.

Figuur 2.18: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat (Straatdeel 6)



Figuur 2.19: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat als de aangrenzende straat voor betaald parkeren is (Straatdeel 8)

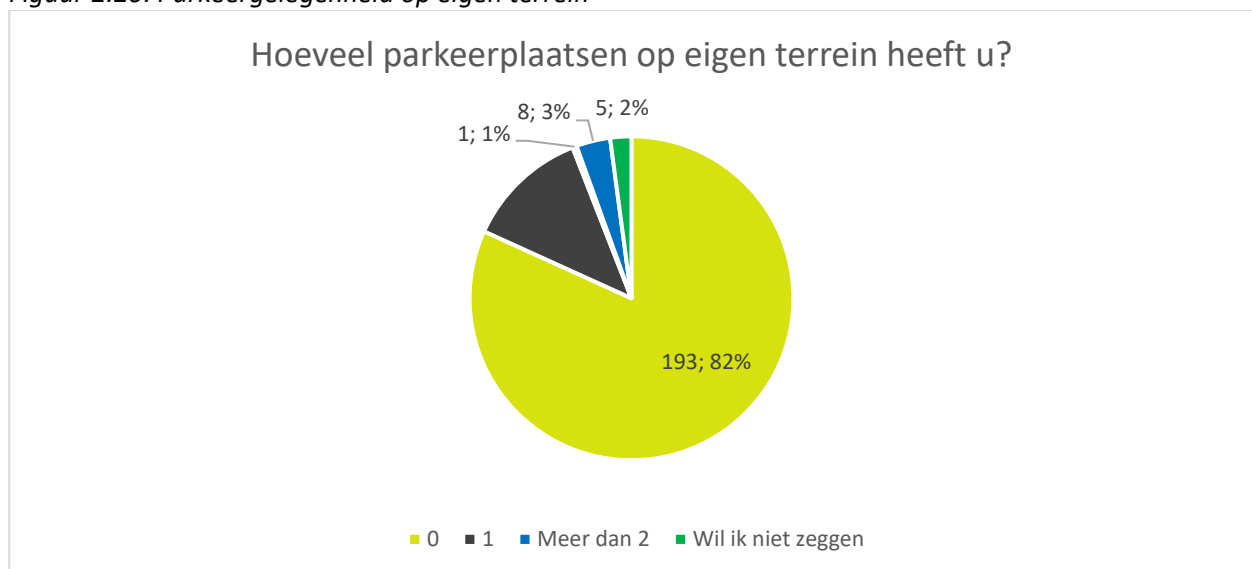


2.4 Parkeren op eigen terrein

2.4.1 Totaal

Van alle respondenten heeft de grote meerderheid (82%) geen parkeerplaatsen op eigen terrein. Van de respondenten die eigen parkeergelegenheid hebben, gaat dit in de meeste gevallen om 1 parkeerplaats.

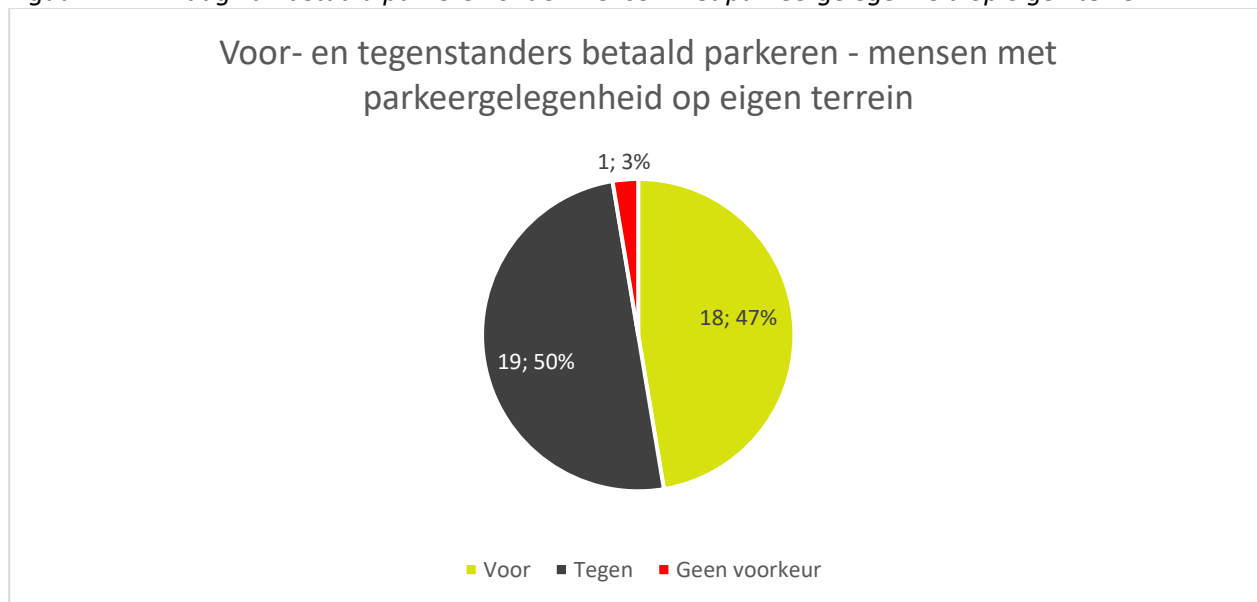
Figuur 2.20: Parkeergelegenheid op eigen terrein



Wanneer alleen onder de mensen met parkeergelegenheid wordt gekeken naar het draagvlak voor betaald parkeren, is 47% voorstander van betaald parkeren. Dit is 6 procentpunt lager dan het

draagvlak voor betaald parkeren onder alle bewoners. Er kunnen echter geen conclusies worden getrokken aangezien de minimale respons van 40% niet behaald is.

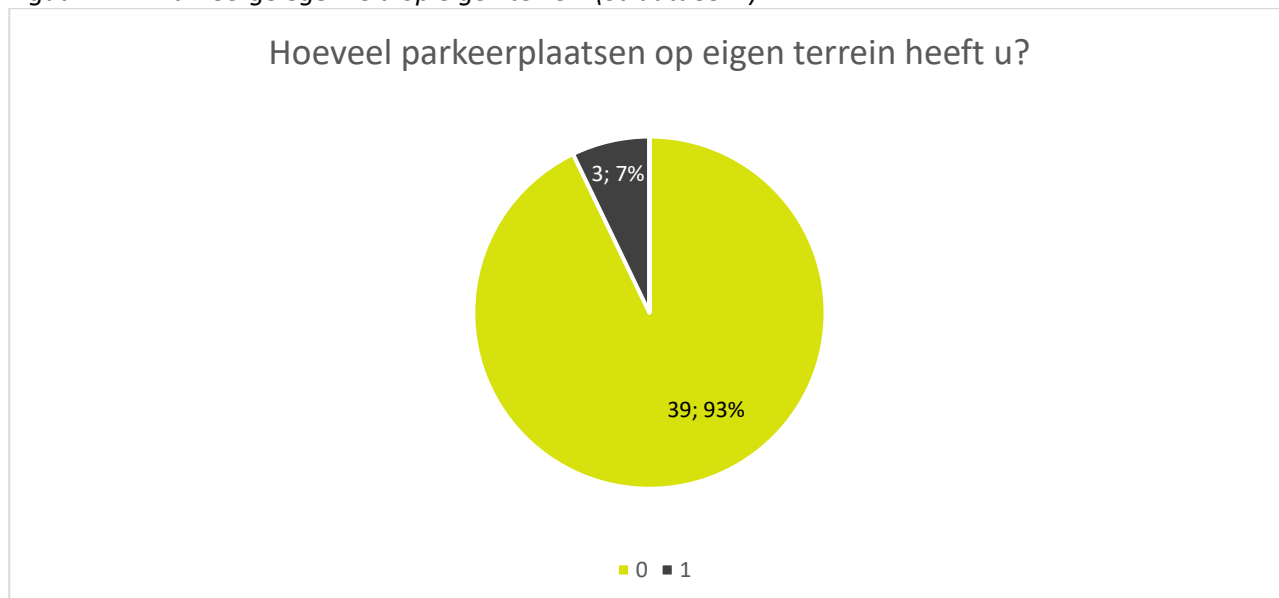
Figuur 2.21: Draagvlak betaald parkeren onder mensen met parkeergelegenheid op eigen terrein



2.4.2 Straatdeel 1

In straatdeel 1 geeft de meerderheid (93%) aan geen parkeergelegenheid op eigen terrein te hebben. Er zijn 3 respondenten die wel eigen parkeergelegenheid heeft, dit betreft 1 parkeerplaats. Dit is een te kleine groep om draagvlak van betaald parkeren onder te peilen.

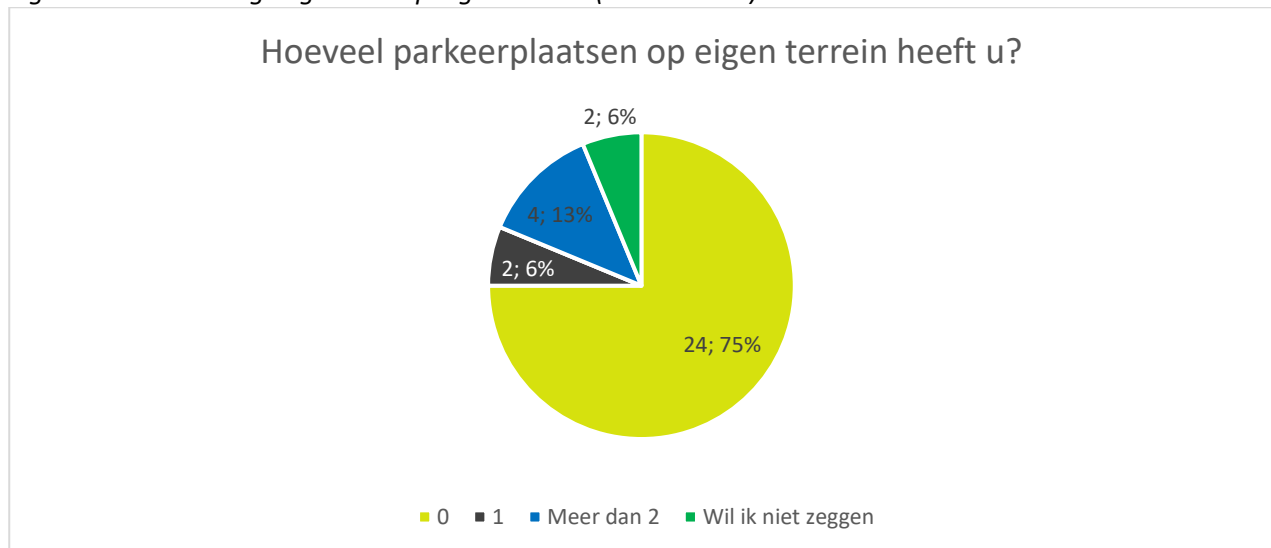
Figuur 2.22: Parkeergelegenheid op eigen terrein (Straatdeel 1)



2.4.3 Straatdeel 2

In straatdeel 2 geeft de meerderheid (75%) aan geen parkeergelegenheid op eigen terrein te hebben. 19% heeft wel parkeergelegenheid op eigen terrein (1 of meer dan 2 plaatsen). Dit betreft 6 respondenten, een te kleine groep om draagvlak voor betaald parkeren onder te peilen.

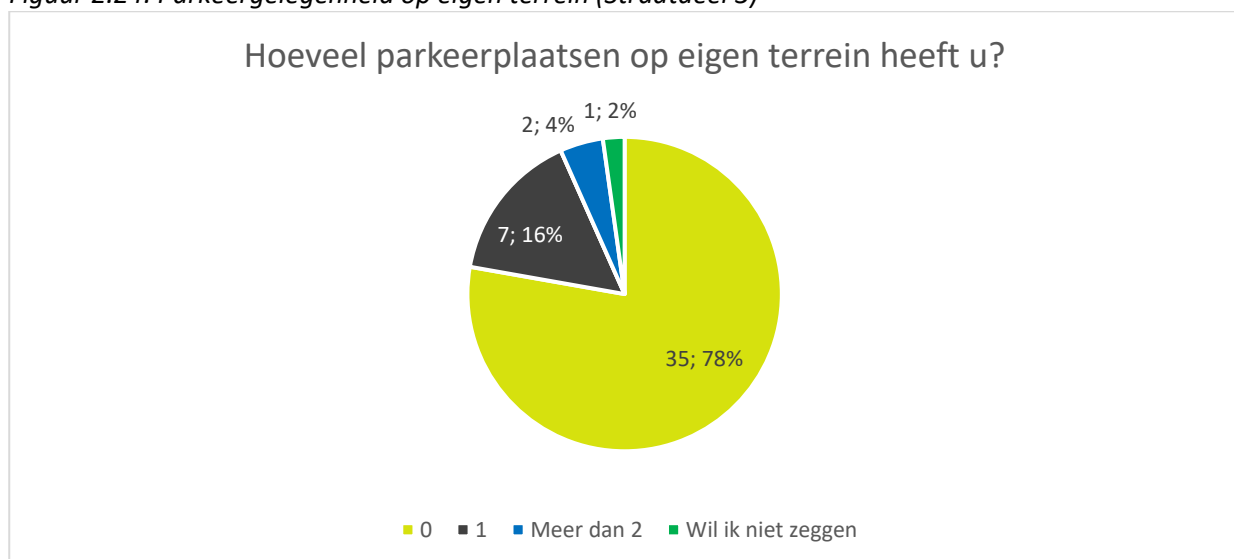
Figuur 2.23: Parkeergelegenheid op eigen terrein (Straatdeel 2)



2.4.4 Straatdeel 3

In straatdeel 3 heeft 20% van de respondenten parkeergelegenheid op eigen terrein (1 parkeerplaats of meer dan 2 parkeerplaatsen). 78% van de respondenten heeft geen parkeergelegenheid op eigen terrein. De groep met parkeergelegenheid op eigen terrein is te klein (9 respondenten) om draagvlak voor betaald parkeren onder te peilen.

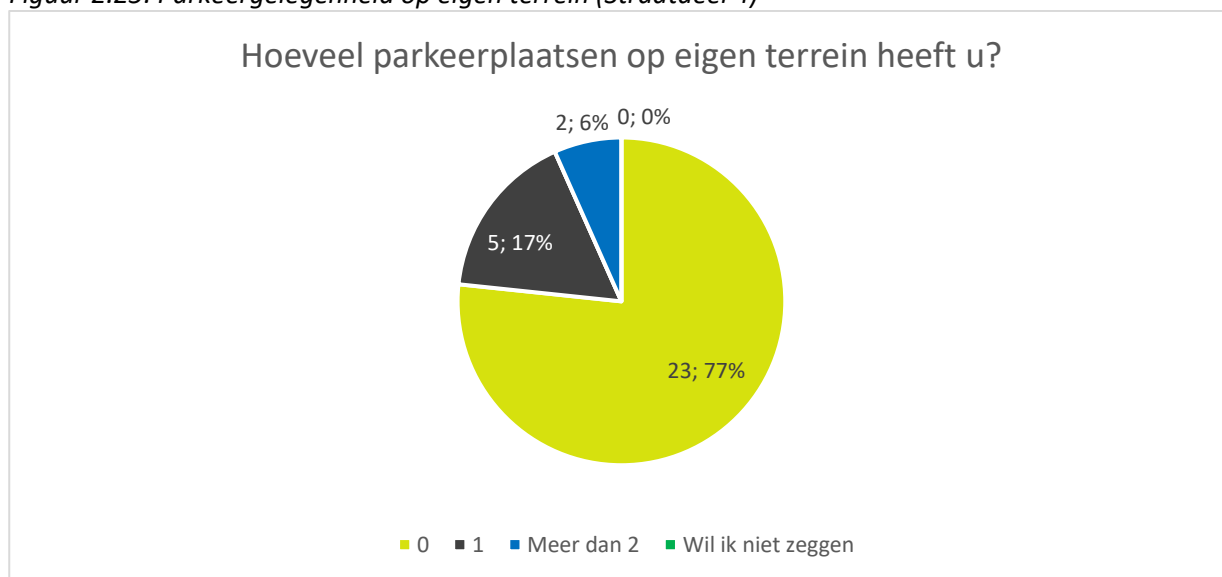
Figuur 2.24: Parkeergelegenheid op eigen terrein (Straatdeel 3)



2.4.5 Straatdeel 4

In straatdeel 4 heeft 24% van de respondenten parkeergelegenheid op eigen terrein (1 parkeerplaats of meer dan 2 parkeerplaatsen). Dit betreft 7 respondenten, een te kleine groep om draagvlak voor betaald parkeren onder te peilen.

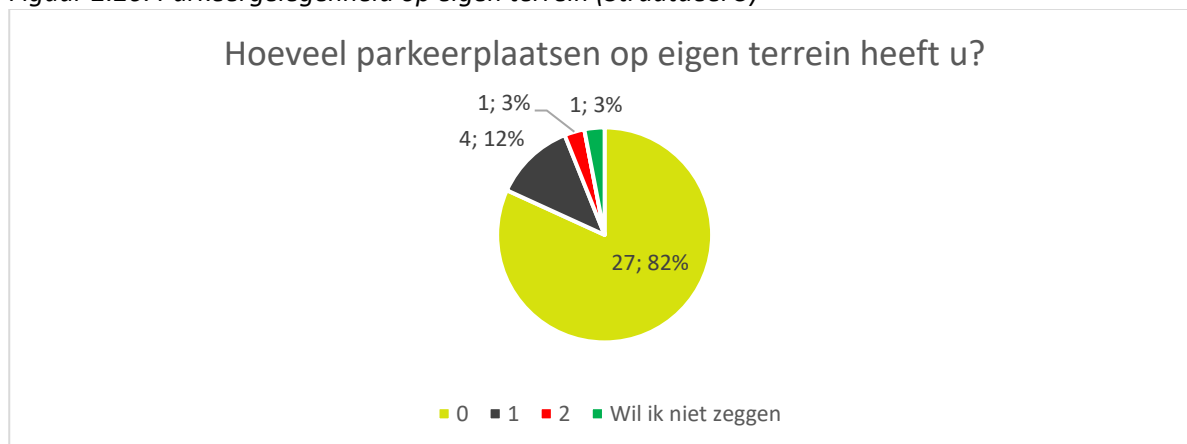
Figuur 2.25: Parkeergelegenheid op eigen terrein (Straatdeel 4)



2.4.6 Straatdeel 5

In straatdeel 5 geeft 15% (5 respondenten) aan parkeergelegenheid op eigen terrein te hebben. Dit is een te kleine groep om draagvlak voor betaald parkeren onder te peilen.

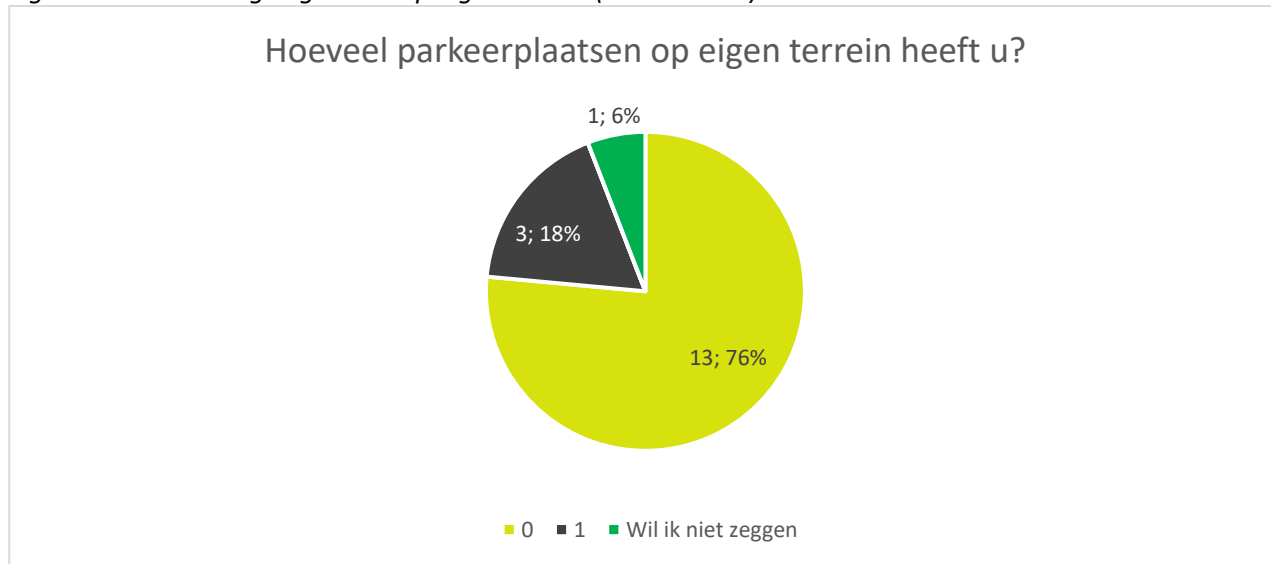
Figuur 2.26: Parkeergelegenheid op eigen terrein (Straatdeel 5)



2.4.7 Straatdeel 6

In straatdeel 6 heeft 18% van de respondenten parkeergelegenheid op eigen terrein. Dit betreft slechts 3 respondenten, een te kleine groep om betaald parkeren onder te peilen.

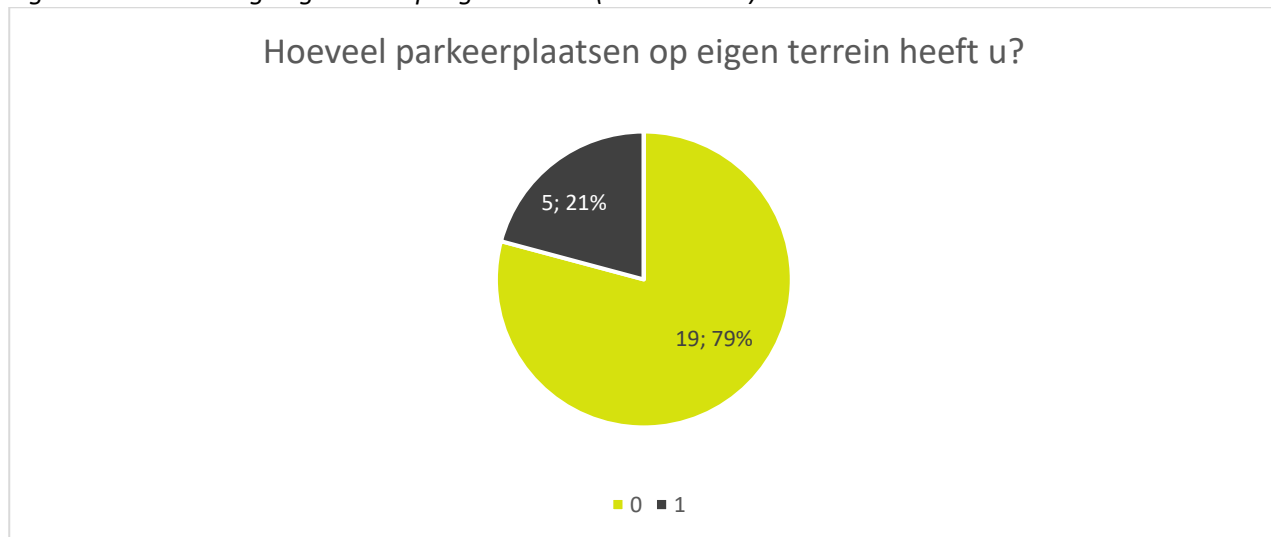
Figuur 2.27: Parkeergelegenheid op eigen terrein (Straatdeel 6)



2.4.8 Straatdeel 7

In straatdeel 7 geeft 79% van de respondenten aan geen parkeergelegenheid op eigen terrein te hebben. 21% heeft wel een of meerdere parkeerplaatsen. In al deze gevallen gaat het om één parkeerplaats. Het betreft 5 respondenten, een te kleine groep om draagvlak voor betaald parkeren onder te peilen.

Figuur 2.28: Parkeergelegenheid op eigen terrein (Straatdeel 7)



2.4.9 Straatdeel 8

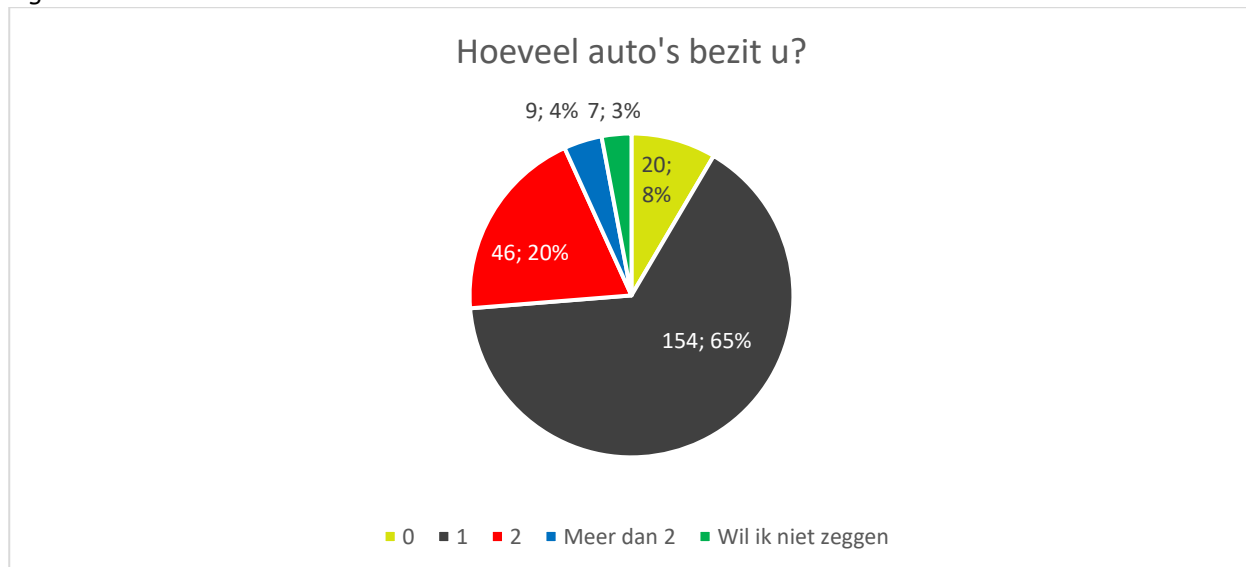
In straatdeel 8 heeft geen enkele respondent parkeergelegenheid op eigen terrein.

2.5 Autobezit

2.5.1 Totaal

Van alle respondenten heeft 89% een of meerdere auto's. In de meeste gevallen hebben mensen één auto, 24% van de respondenten heeft 2 of meer auto's. Onder de autobezitters komt het draagvlak voor betaald parkeren grofweg overeen met het draagvlak van de hele groep (54% van de autobezitters zijn voor, ten opzichte van 53% van iedereen). Er kunnen echter geen conclusies worden getrokken aangezien de minimale respons van 40% niet behaald is.

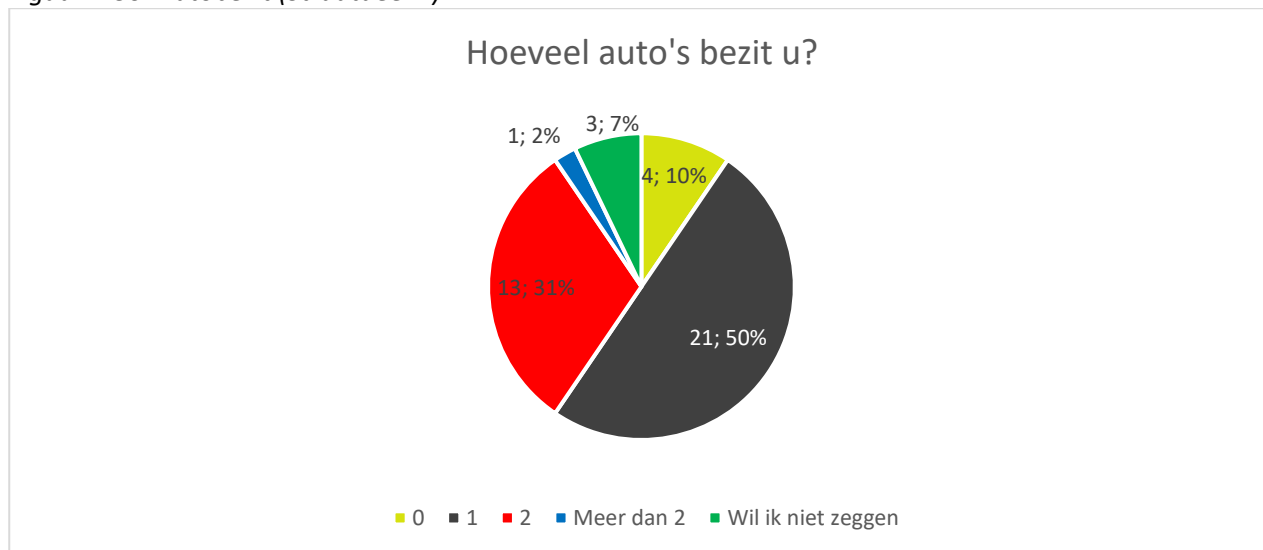
Figuur 2.29: Autobezit



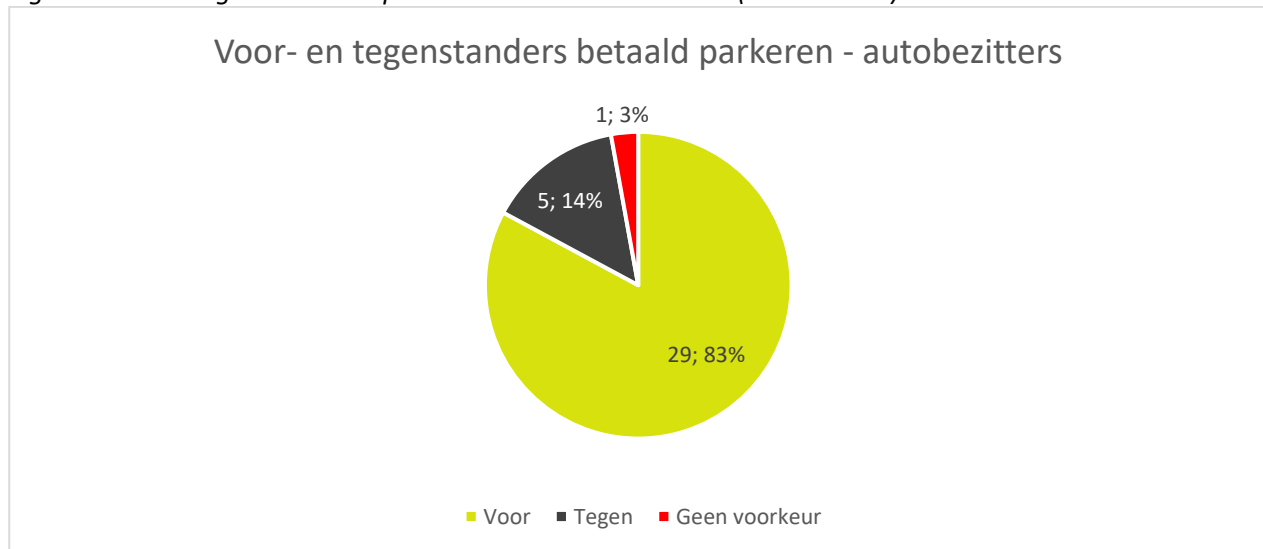
2.5.2 Straatdeel 1

Van alle respondenten in straatdeel 1 heeft 83% een of meerdere auto's. Dit gaat in de meeste gevallen om 1 (50%) of 2 (31%) auto's, één respondent heeft er meer dan 2. Onder de autobezitters is het draagvlak voor betaald parkeren (83%) iets groter dan het draagvlak van de hele groep (81%). Bij deze laatste groep zitten echter ook respondenten die niet wilden zeggen of ze een auto hebben (7%). Met een respons van 46% worden deze resultaten representatief geacht.

Figuur 2.30: Autobezit (Straatdeel 1)



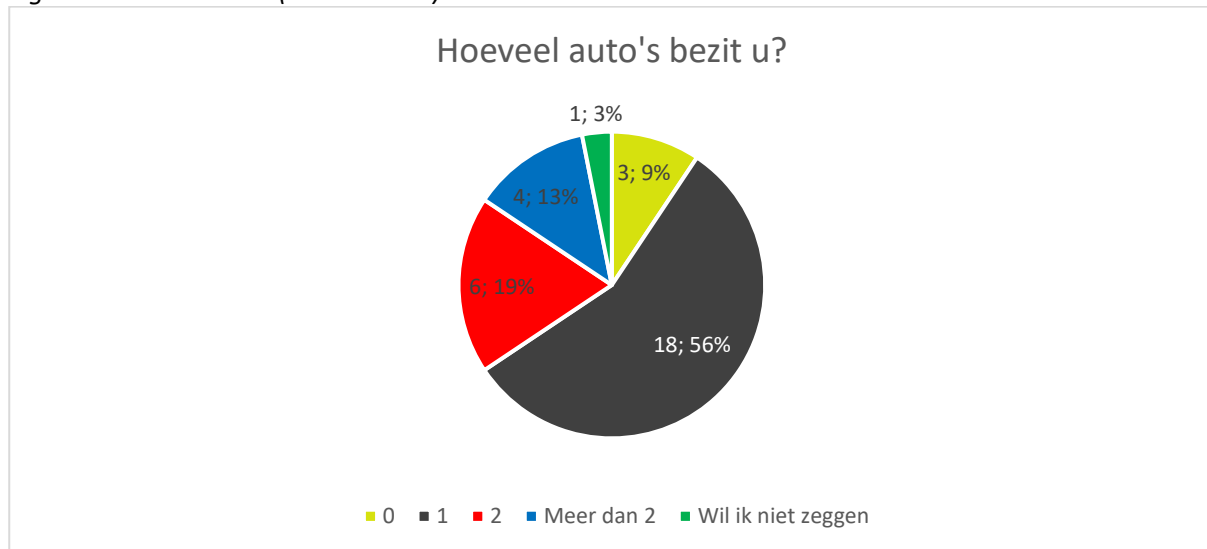
Figuur 2.31: Draagvlak betaald parkeren onder autobezitters (Straatdeel 1)



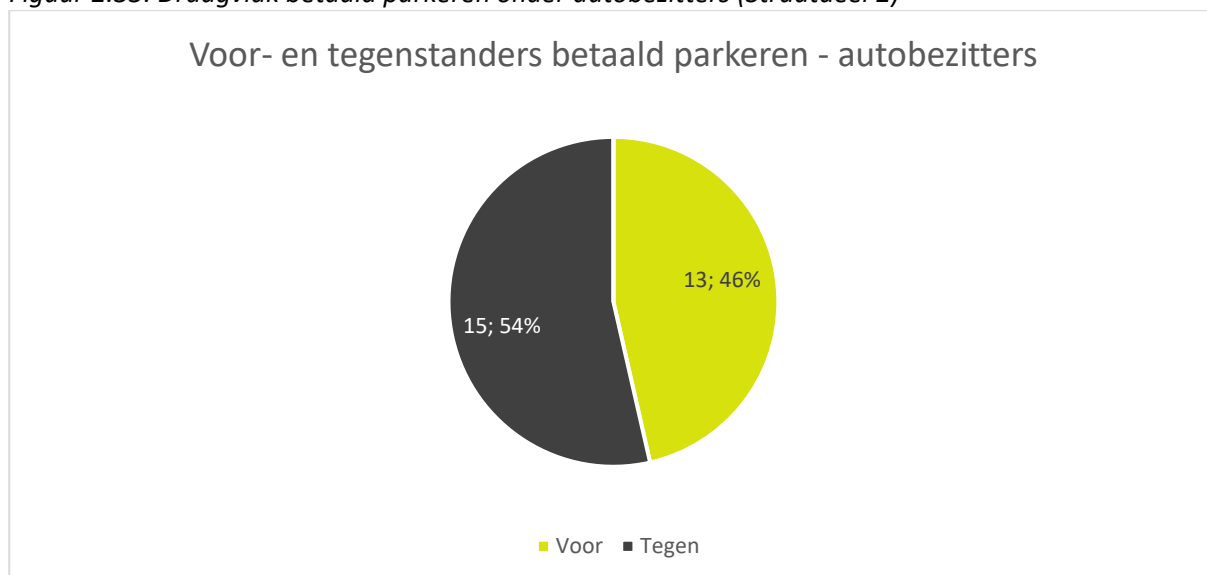
2.5.3 Straatdeel 2

Van alle respondenten in straatdeel 2 heeft 88% een of meerdere auto's. Dit gaat voornamelijk om 1 (56%) auto. Onder de autobezitters is het draagvlak voor betaald parkeren (46%) ongeveer gelijk met het draagvlak wanneer ook niet-autobezitters zijn meegerekend. (47%). Met een respons van 37% worden de resultaten onvoldoende representatief geacht.

Figuur 2.32: Autobezit (Straatdeel 2)



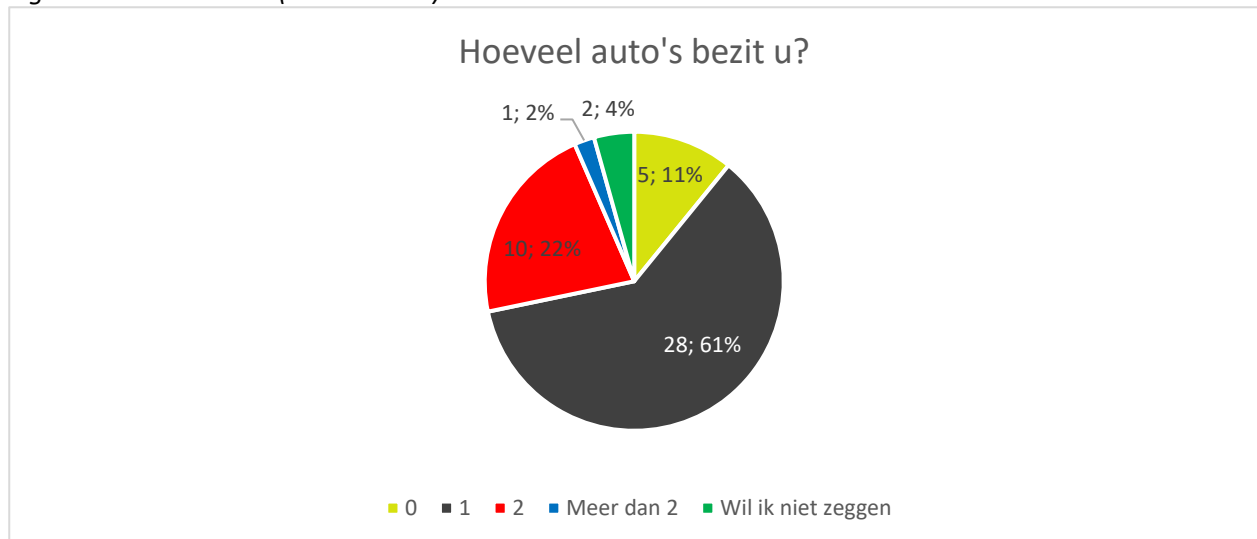
Figuur 2.33: Draagvlak betaald parkeren onder autobezitters (Straatdeel 2)



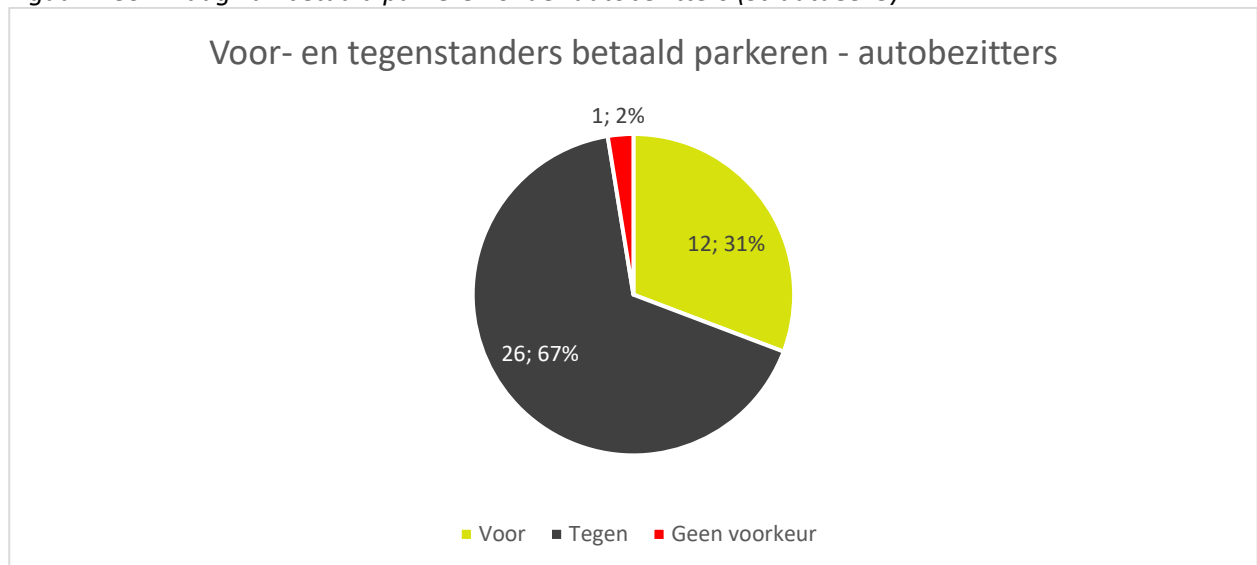
2.5.4 Straatdeel 3

Van alle respondenten in straatdeel 3 heeft 85% een of meerdere auto's. Onder de autobezitters is het draagvlak voor betaald parkeren (31%) ongeveer gelijk aan het draagvlak van de hele groep (30%). Met een respons van 43% worden de resultaten voldoende representatief geacht.

Figuur 2.34: Autobezit (Straatdeel 3)



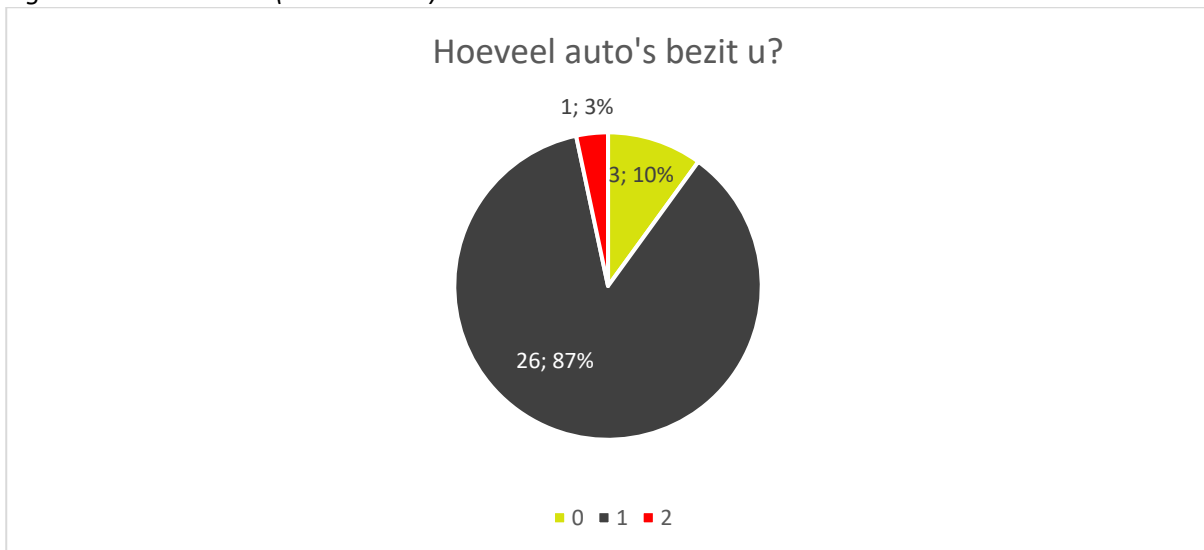
Figuur 2.35: Draagvlak betaald parkeren onder autobezitters (Straatdeel 3)



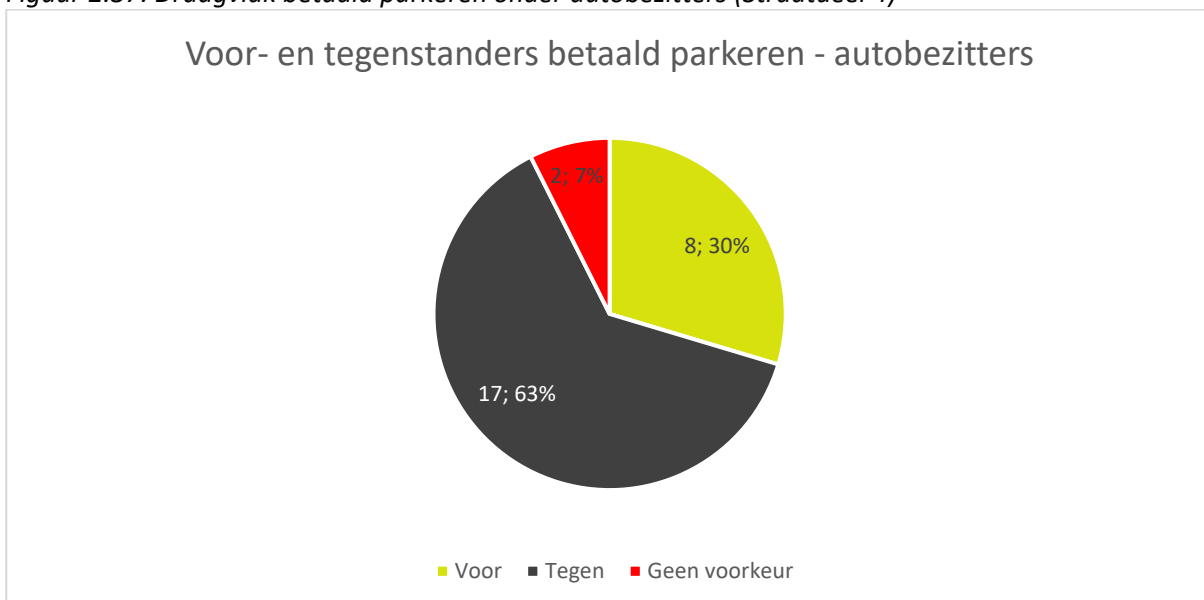
2.5.5 Straatdeel 4

Van alle respondenten in straatdeel 4 heeft 90% een of meerdere auto's. Dit gaat voornamelijk om 1 auto (87%). Onder de autobezitters is het draagvlak voor betaald parkeren gelijk aan dat van de hele groep (30%). Met een respons van 19% worden deze resultaten onvoldoende representatief geacht.

Figuur 2.36: Autobezit (Straatdeel 4)



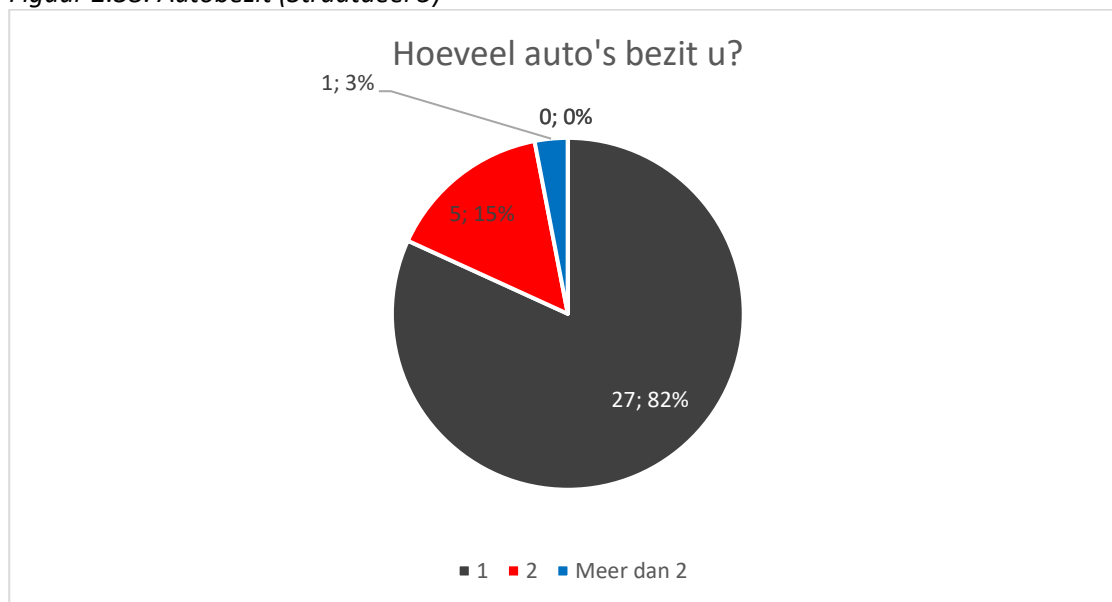
Figuur 2.37: Draagvlak betaald parkeren onder autobezitters (Straatdeel 4)



2.5.6 Straatdeel 5

Van alle respondenten in straatdeel 5 heeft iedereen een (82%) of meer dan een auto (18%). Dit is dus de hele groep. Het draagvlak onder autobezitters is dus gelijk aan het draagvlak voor betaald parkeren in het hele straatdeel (64%). Met een respons van 38% worden deze resultaten onvoldoende representatief geacht.

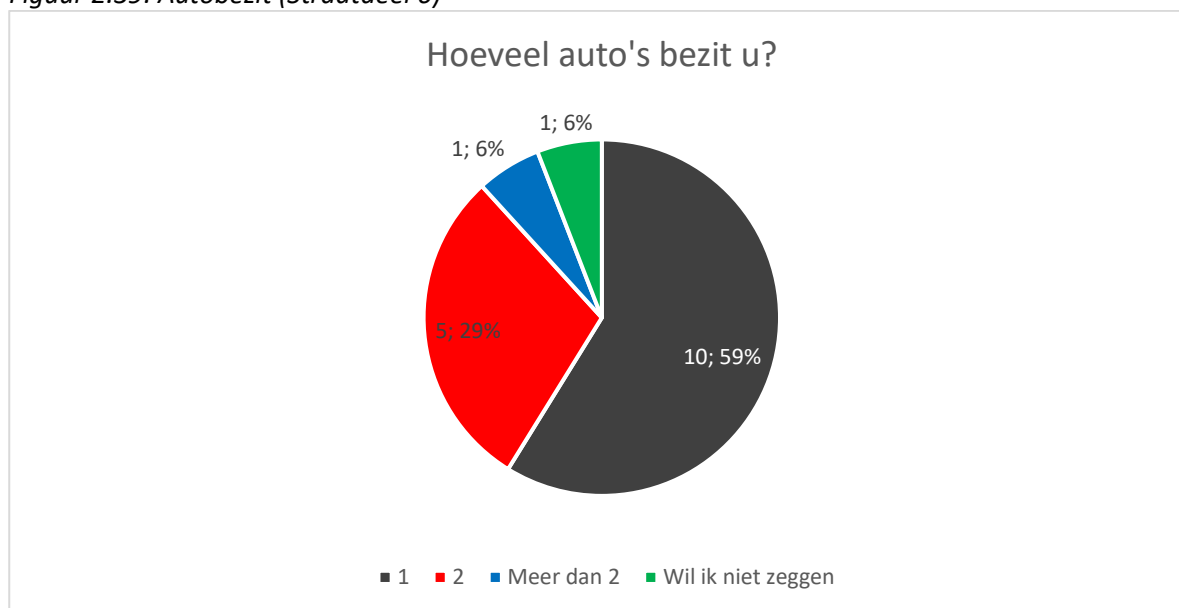
Figuur 2.38: Autobezit (Straatdeel 5)



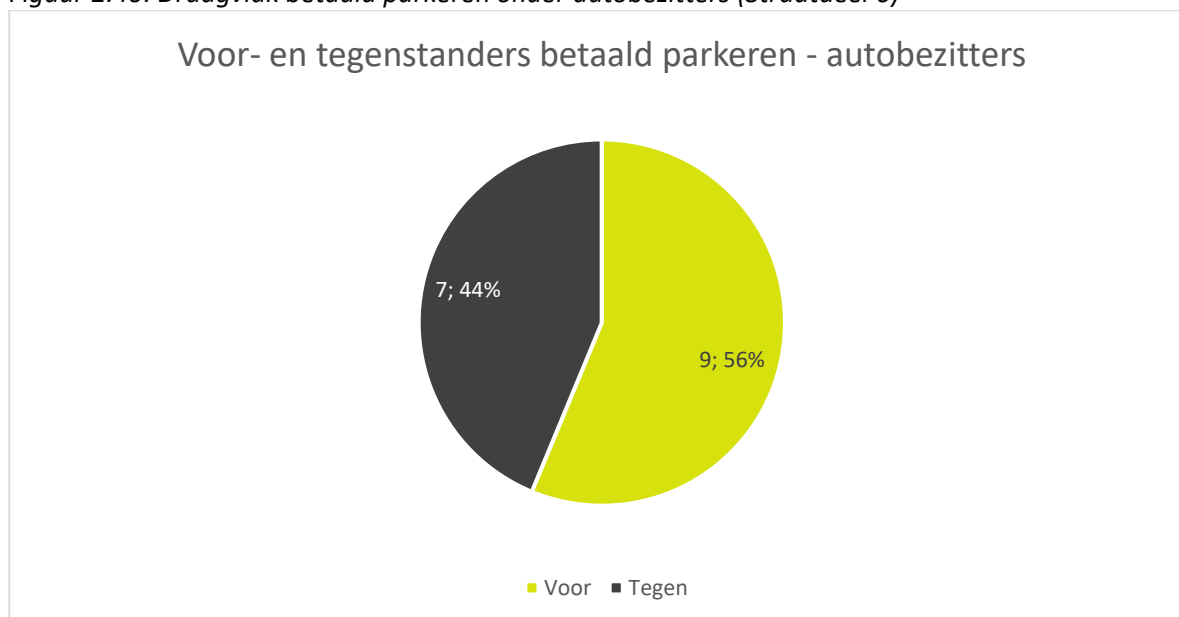
2.5.7 Straatdeel 6

Van alle respondenten in straatdeel 6 heeft 94% een of meerdere auto's. 6% wil het niet zeggen. Onder de autobezitters is het draagvlak voor betaald parkeren (56%) iets groter dan het draagvlak van de hele groep (53%). Met een respons van 43% worden deze resultaten representatief geacht.

Figuur 2.39: Autobezit (Straatdeel 6)



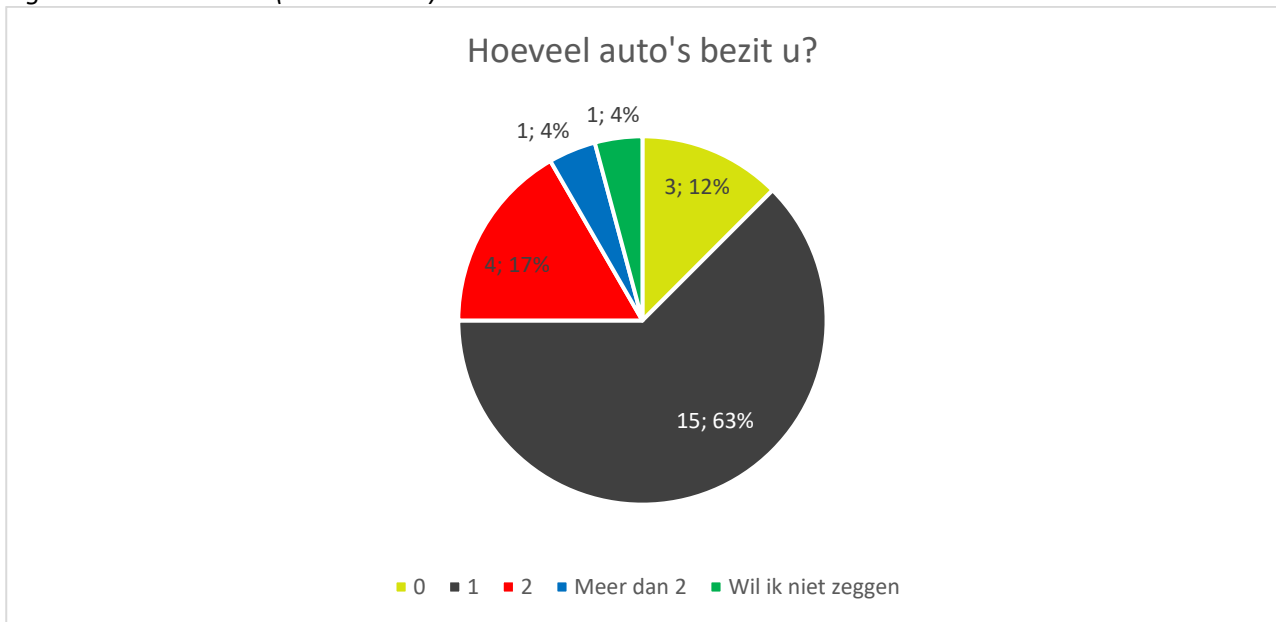
Figuur 2.40: Draagvlak betaald parkeren onder autobezitters (Straatdeel 6)



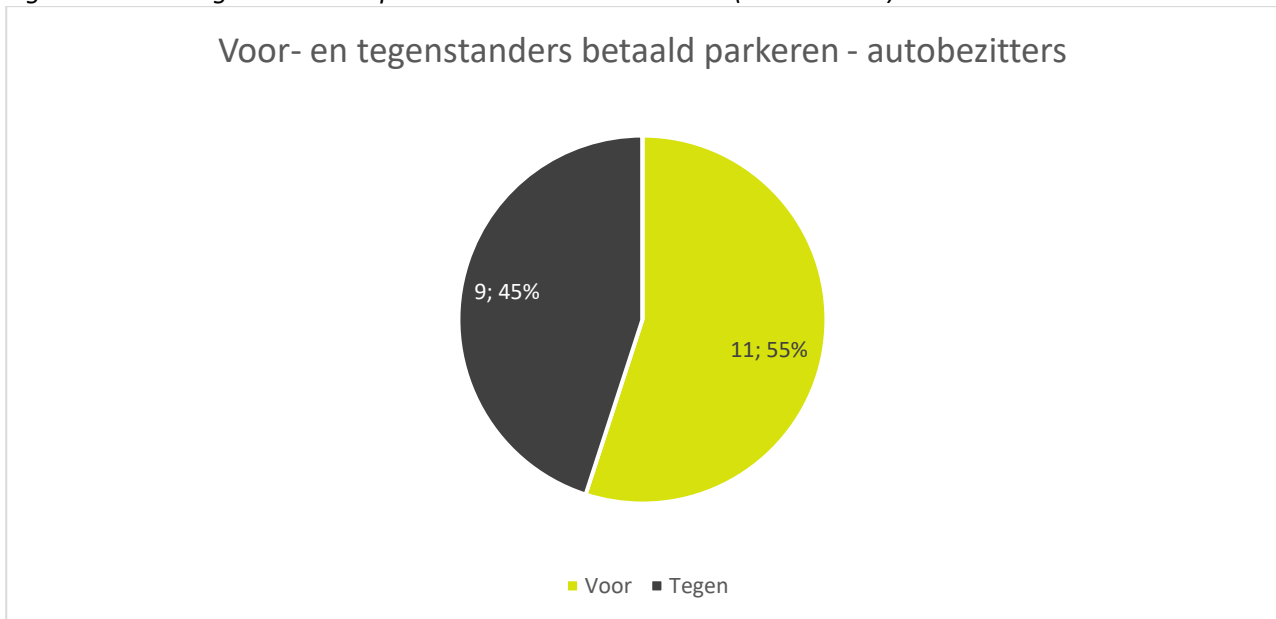
2.5.8 Straatdeel 7

Van alle respondenten in straatdeel 7 heeft 84% een of meerdere auto's. Dit gaat doorgaans om 1 (63%) of 2 (17%) auto's, één respondent heeft er meer dan 2. Onder de autobezitters is het draagvlak voor betaald parkeren gelijk aan het draagvlak van de hele groep (55%). Met een respons van 50% worden deze resultaten representatief geacht.

Figuur 2.41: Autobezit (Straatdeel 7)



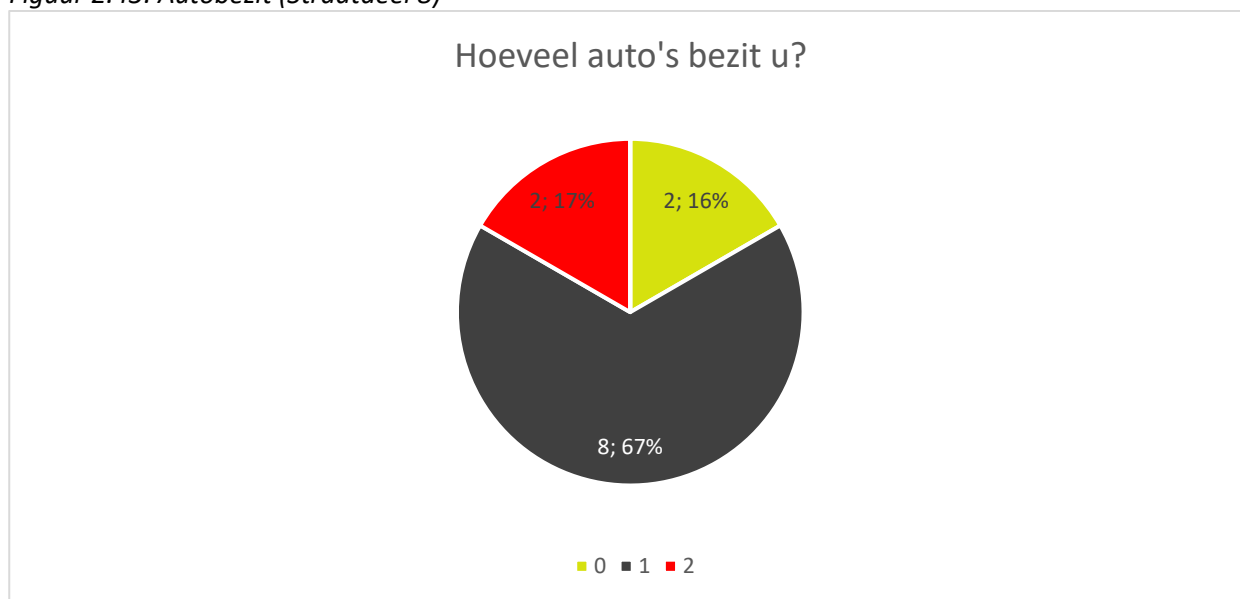
Figuur 2.42: Draagvlak betaald parkeren onder autobezitters (Straatdeel 7)



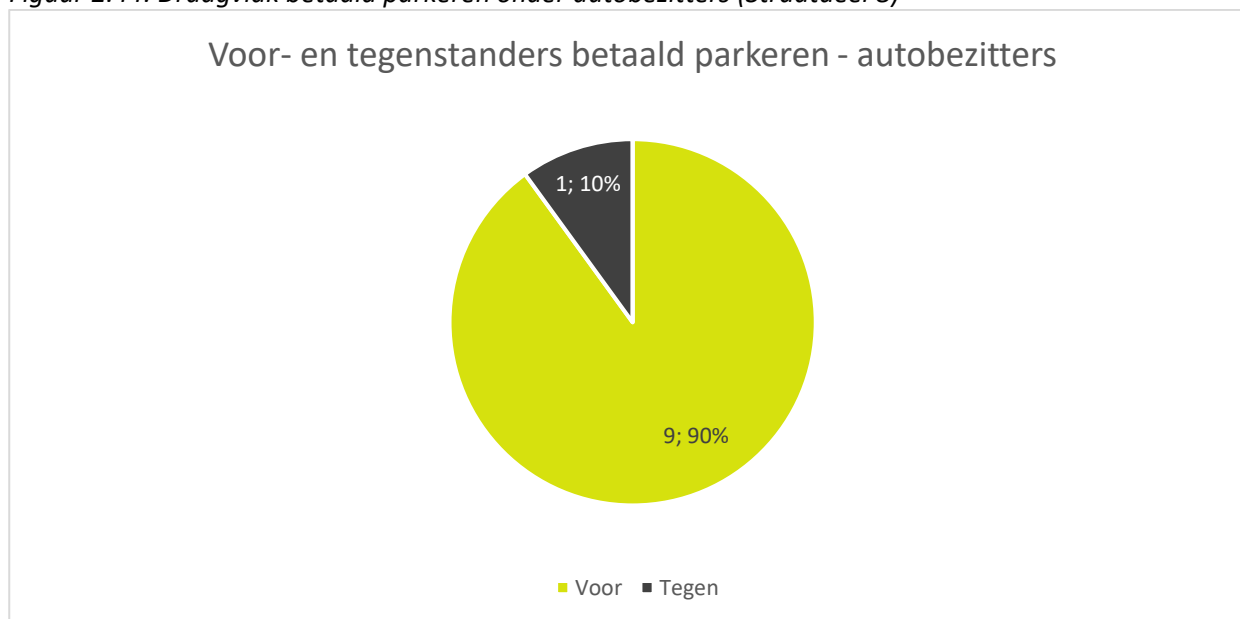
2.5.9 Straatdeel 8

Van alle respondenten in straatdeel 7 heeft 84% een of twee auto's. Onder de autobezitters is het draagvlak voor betaald parkeren (90%) hoger dan draagvlak van de hele groep (75%). Met een respons van 34% worden deze resultaten onvoldoende geacht.

Figuur 2.43: Autobezit (Straatdeel 8)



Figuur 2.44: Draagvlak betaald parkeren onder autobezitters (Straatdeel 8)



3. Conclusies

In deze rapportage is het resultaat van het onderzoek naar het draagvlak van betaald parkeren in de wijk rond de Lijsterweg naar voren gekomen. Het onderzoek is verricht door middel van een enquête.

Met een respons van 36% wordt het resultaat van de enquête in de wijk Lijsterweg op wijkniveau onvoldoende representatief geacht. Wel is er in straatdelen 1, 3, 6 en 7 voldoende respons. Tabel 3.1 geeft het draagvlak voor betaald parkeren weer in de hele wijk en in de straatdelen. De straatdelen met voldoende respons (minstens 40% zijn dikgedrukt). In straatdelen 1, 6 en 7 is voldoende draagvlak (50%+1) voor betaald parkeren, ongeacht of er in de aanliggende straat ook draagvlak voor is. Opvallend is dat in drie van de vier straatdelen met voldoende respons het draagvlak voor betaald parkeren toeneemt indien bewoners in de aanliggende straat ook voor betaald parkeren is. In straatdeel 3 is bij precies 50% van de respondenten draagvlak voor betaald parkeren als er ook draagvlak is in de aanliggende straat – nipt ontoereikend voor voldoende draagvlak, maar wel een toename van 20 procentpunt. In het vierde straatdeel (1) is het draagvlak voor betaald parkeren al groot (81%) ongeacht of er draagvlak is in de aanliggende straat.

Tabel 3.1: Draagvlak voor betaald parkeren (straatdelen met voldoende respons dikgedrukt)

Straatdeel	Respons	Draagvlak betaald parkeren	Draagvlak betaald parkeren wanneer de aanliggende straat ook vóór is	Verandering draagvlak
Totaal	36%	53%	62%	+12 %-punt
1	46%	81%	81%	Geen
2	37%	47%	50%	+3 %-punt
3	43%	30%	50%	+20 %-punt
4	19%	30%	47%	+17 %-punt
5	38%	64%	73%	+9 %-punt
6	43%	53%	65%	+12 %-punt
7	50%	54%	63%	+9 %-punt
8	34%	75%	75%	Geen

Wanneer alleen onder de mensen met parkeergelegenheid wordt gekeken naar het draagvlak voor betaald parkeren, is op wijkniveau 47% voorstander van betaald parkeren. Dit is 6 procentpunt lager dan het draagvlak voor betaald parkeren onder alle bewoners. Er kunnen echter geen conclusies worden getrokken aangezien de minimale respons van 40% niet behaald is. Op straatdeelniveau zijn de absolute aantallen respondenten te klein om zinvolle uitspraken te kunnen doen.

Van alle respondenten heeft 89% een of meerdere auto's. Onder de autobezitters komt het draagvlak voor betaald parkeren grofweg overeen met het draagvlak van de hele groep (54% van de autobezitters zijn voor, ten opzichte van 53% van iedereen). Op straatdeelniveau zijn soortgelijke patronen zichtbaar. Er kunnen echter geen conclusies worden getrokken aangezien de minimale respons van 40% niet behaald is.

De respons in de wijk Lijsterweg is lager dan in andere gemeentelijke enquêtes (36%). Een mogelijke reden kan zijn dat in dit straatdeel veel bedrijven gevestigd zijn. Dit is een andere doelgroep dan

bewoners. Deze doelgroep vergt een andere benadering dan bewoners; zo moet binnen een bedrijf eerst de juiste persoon worden gevonden om de enquête in te vullen terwijl bewoners enquêtes aan huisadressen kunnen worden geadresseerd. Bij toekomstige draagvlakonderzoeken naar betaald parkeren is het daarom aan te bevelen om onderscheid te maken tussen verschillende doelgroepen en deze op verschillende manieren te benaderen.

Deze rapportage heeft een feitelijke weergave gegeven van hoe bewoners van de wijk rond de Lijsterweg tegenover betaald parkeren staan. Een definitieve beslissing over betaald parkeren wordt op een later moment door de Gemeente Hilversum genomen.