



Bewonersenquêtes betaald parkeren Lijsterweg en Roeltjesweg/Vaartweg

Opgesteld in opdracht van:
Gemeente Hilversum

Amersfoort, 5 mei 2022
Projectnr: GM185
Kenmerk:

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Lijsterweg	1
1.2 Roeltjesweg/Vaartweg	2
1.3 Enquête	2
1.4 Voorwaarden	3
1.5 Leeswijzer	3
2. Resultaten Lijsterweg	4
2.1 Respons	4
2.2 Respons per straatdeel	4
2.3 Betaald parkeren	5
2.4 Parkeren op eigen terrein	14
2.5 Autobezit	20
2.6 Conclusies	27
3. Resultaten Roeltjesweg/Vaartweg	31
3.1 Respons	31
3.2 Respons per straatdeel	31
3.3 Betaald parkeren	32
3.4 Parkeren op eigen terrein	36
3.5 Autobezit	40
3.6 Conclusies	44
4. Conclusies	47

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 7 straatdelen en bevat 654 adressen.

Figuur 1.1: Indeling van de Lijsterweg en omgeving in 7 straatdelen

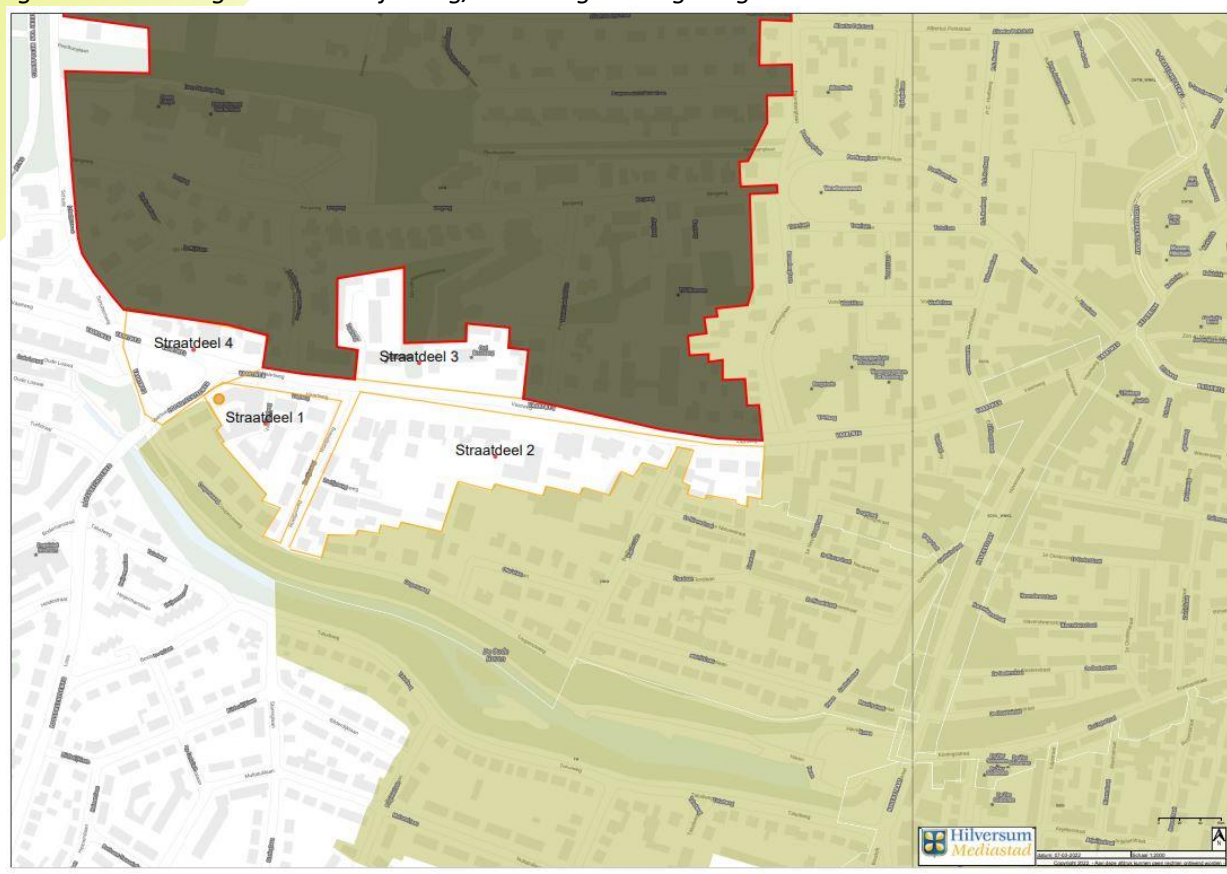


1.2 Roeltjesweg/Vaartweg

Op verzoek van bewoners van de Roeltjesweg/Vaartweg 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 4 straatdelen en bevat 192 huishoudens.

Figuur 1.2: Indeling van de Roeltjesweg/Vaartweg en omgeving in 4 straatdelen



1.3 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 en Roeltjesweg/Vaartweg 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?

1.4 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. Voor de Roeltjesweg/Vaartweg en omgeving is de minimale benodigde respons 77.

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.

1.5 Leeswijzer

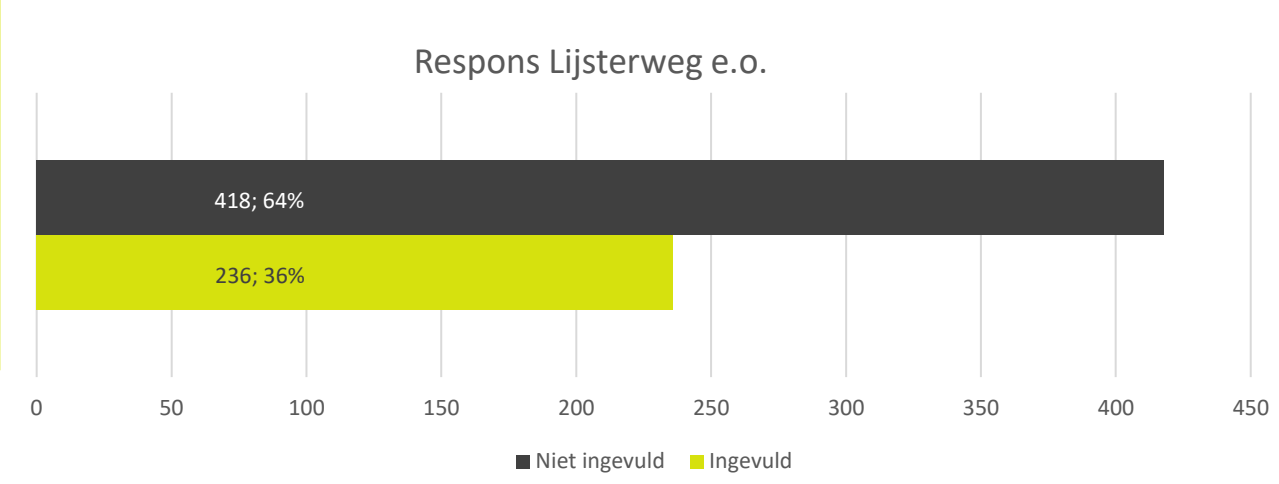
In deze rapportage worden de resultaten van de enquêtes gepresenteerd. Eerst wordt ingegaan op het responspercentage. Vervolgens wordt de uitslag van de enquête beschreven.

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 1 geeft de respons per straatdeel weer. In straatdelen 1, 4, 6 en 7 is de minimaal benodigde respons van 40% behaald. Voor deze straten worden de resultaten gerapporteerd. In straatdelen 2, 3 en 5 is de benodigde respons niet behaald. De resultaten van de enquête worden in deze straatdelen niet representatief geacht. Met name in straatdeel 3 is de respons laag. Een mogelijke reden kan zijn dat in dit straatdeel veel bedrijven gevestigd zijn.

Tabel 2.1: Respons per straatdeel Lijsterweg en omgeving

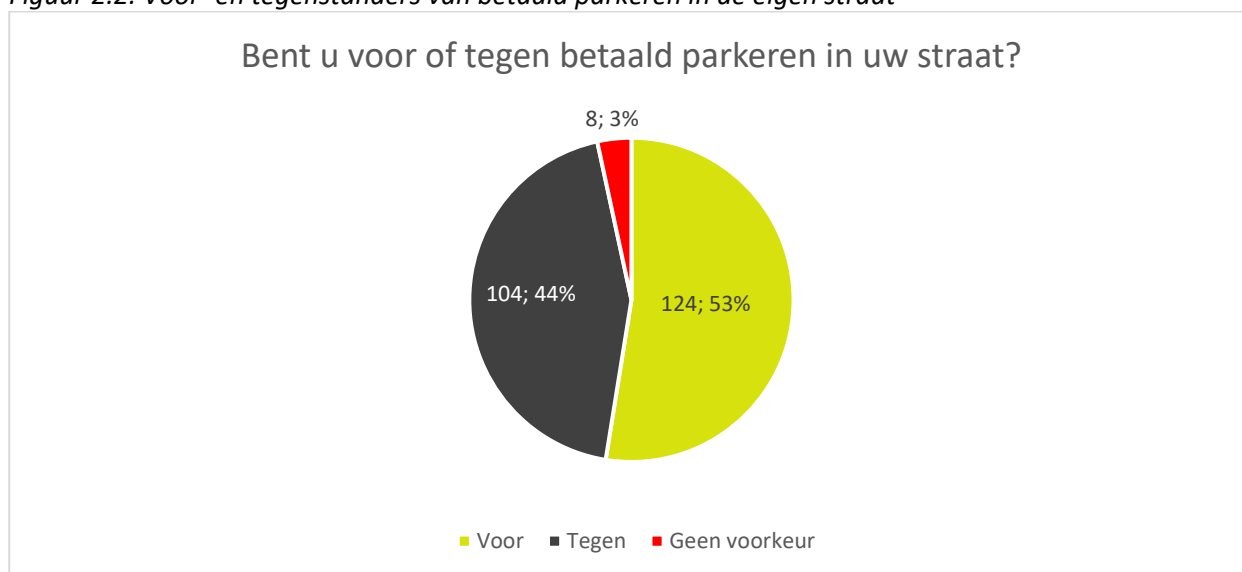
Straatdeel	Aantal adressen	Respons	Responspercentage	Minimale respons behaald
1	43	27	63%	ja
2	129	48	37%	nee
3	218	47	22%	nee
4	86	37	43%	ja
5	24	9	38%	nee
6	50	20	40%	ja
7	104	48	46%	ja

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

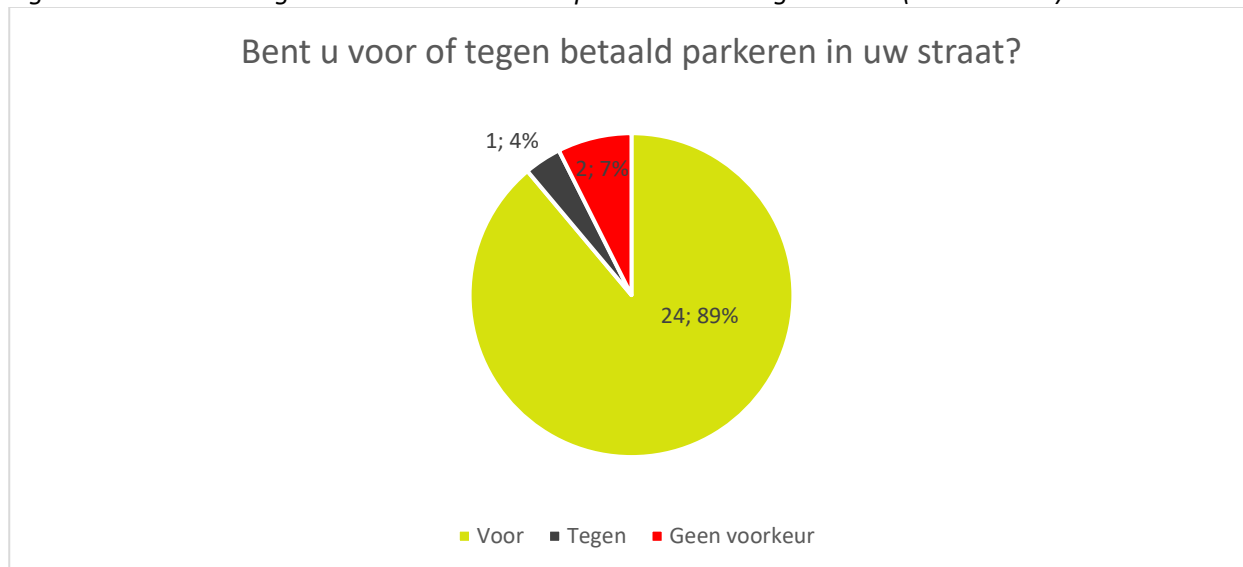
Figuur 2.3: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat als de aangrenzende straat voor betaald parkeren is



2.3.2 Straatdeel 1

In straatdeel 1 is een ruime meerderheid (89%) van de respondenten voor de invoering van betaald parkeren in de eigen straat. 4% is tegenstander van betaald parkeren in de eigen straat en 7% 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 63% worden deze resultaten representatief geacht.

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



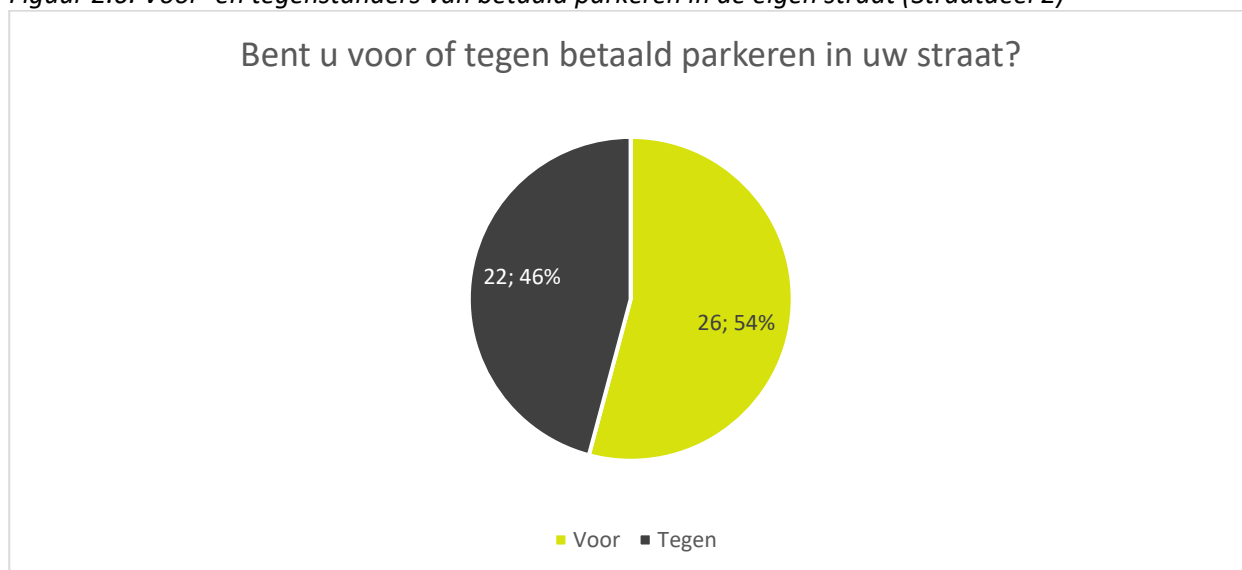
Figuur 2.5: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat als de aangrenzende straat voor betaald parkeren is (Straatdeel 1)



2.3.3 Straatdeel 2

In straatdeel 2 is een meerderheid (54%) van de respondenten voor de invoering van betaald parkeren in de eigen straat. 46% is tegenstander van betaald parkeren in de eigen straat. Er zijn geen respondenten die geen voorkeur hebben. 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 37% worden deze resultaten onvoldoende representatief geacht.

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



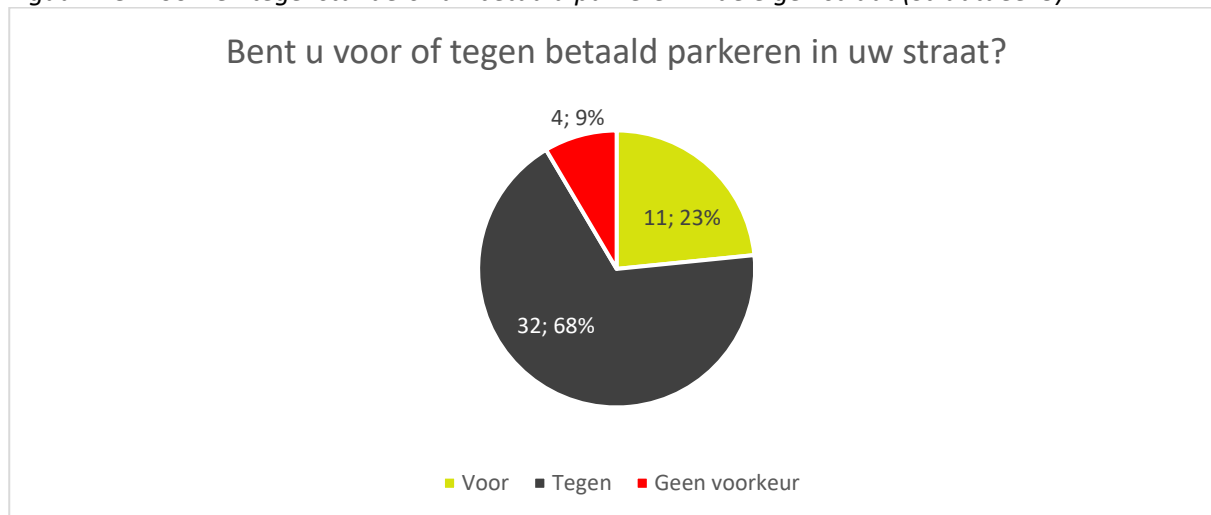
Figuur 2.7: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat als de aangrenzende straat voor betaald parkeren is (Straatdeel 2)



2.3.4 Straatdeel 3

In straatdeel 3 is een meerderheid (68%) tegen de invoer van betaald parkeren in de eigen straat. 23% is voorstander van betaald parkeren in de eigen straat. 9% 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 dicht bij elkaar. Nog steeds is de meerderheid (53%) tegen betaald parkeren, maar deze groep is 15 procentpunt kleiner dan wanneer alleen naar de eigen straat gekeken is. 45% is voor betaald parkeren indien dat ook geldt voor de aanliggende straat, een toename van 22 procentpunt ten opzichte van de resultaten wanneer alleen naar de eigen straat gekeken is. Met een

respons van 22% worden deze resultaten onvoldoende representatief geacht om conclusies uit te trekken.

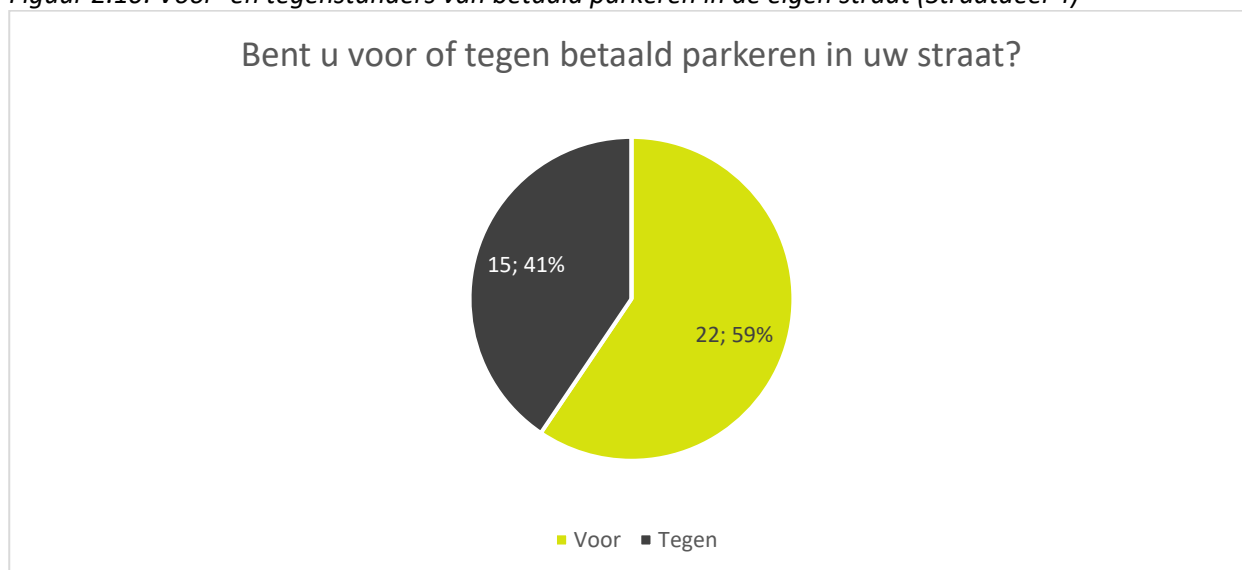
Figuur 2.9: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat als de aangrenzende straat voor betaald parkeren is (Straatdeel 3)



2.3.5 Straatdeel 4

In straatdeel 4 is een meerderheid (59%) voor de invoer van betaald parkeren in de eigen straat. 41% is tegenstander van betaald parkeren in de eigen straat. Geen enkele respondent heeft aangegeven geen voorkeur te hebben.

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 nog hoger. 70% is nu voor betaald parkeren, dit is 11 procentpunt hoger dan wanneer alleen naar de eigen straat gekeken is. Deze 11 procentpunt waren nog tegen betaald parkeren toen het alleen om de eigen straat ging. Tegenstanders van betaald parkeren vormen 30% van de respondenten. Dit duidt erop dat draagvlak voor betaald parkeren toeneemt als het als collectief regime wordt ingevoerd. Met een respons van 43% worden deze resultaten voldoende representatief geacht om conclusies uit te trekken.

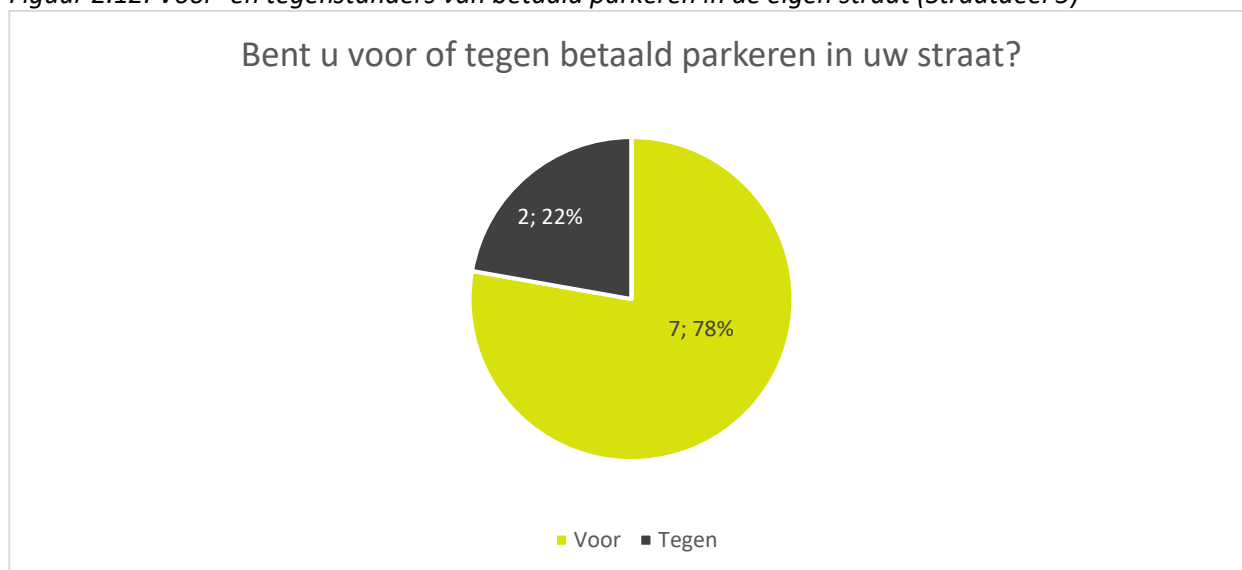
Figuur 2.11: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat als de aangrenzende straat voor betaald parkeren is (Straatdeel 4)



2.3.6 Straatdeel 5

In straatdeel 5 is een meerderheid (78%) voor de invoer van betaald parkeren in de eigen straat. 22% is tegenstander van betaald parkeren in de eigen straat. Geen enkele respondent 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 de verdeling exact hetzelfde. Met een respons van 38% worden deze resultaten onvoldoende representatief geacht.

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



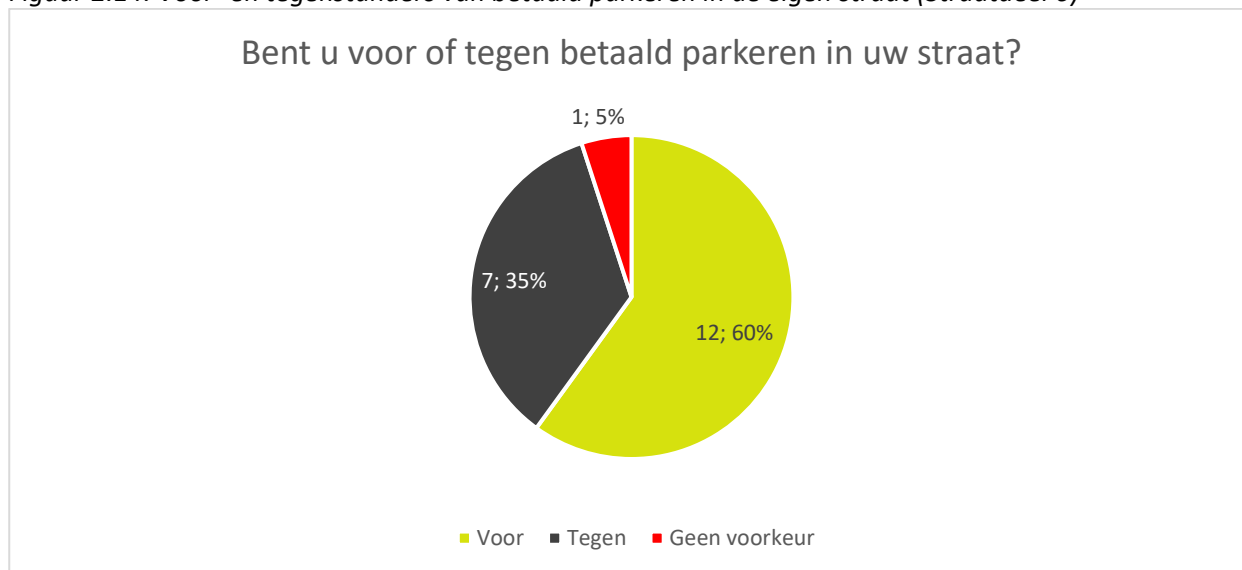
Figuur 2.13: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat als de aangrenzende straat voor betaald parkeren is (Straatdeel 5)



2.3.7 Straatdeel 6

In straatdeel 6 is een meerderheid (60%) voor de invoer van betaald parkeren in de eigen straat. 35% is tegenstander van betaald parkeren in de eigen straat. Één respondent (5%) 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. 70% is nu voor betaald parkeren, dit is 10 procentpunt hoger dan wanneer alleen naar de eigen straat gekeken is. Deze 10 procentpunt waren nog tegen betaald parkeren toen het alleen om de eigen straat ging. Tegenstanders van betaald parkeren vormen 25% van de respondenten, 10 procentpunt minder dan wanneer naar de eigen straat is gekeken. Dit duidt erop dat draagvlak voor betaald parkeren toeneemt als het als collectief regime wordt ingevoerd. Met een respons van 40% worden deze resultaten voldoende representatief geacht om conclusies uit te trekken.

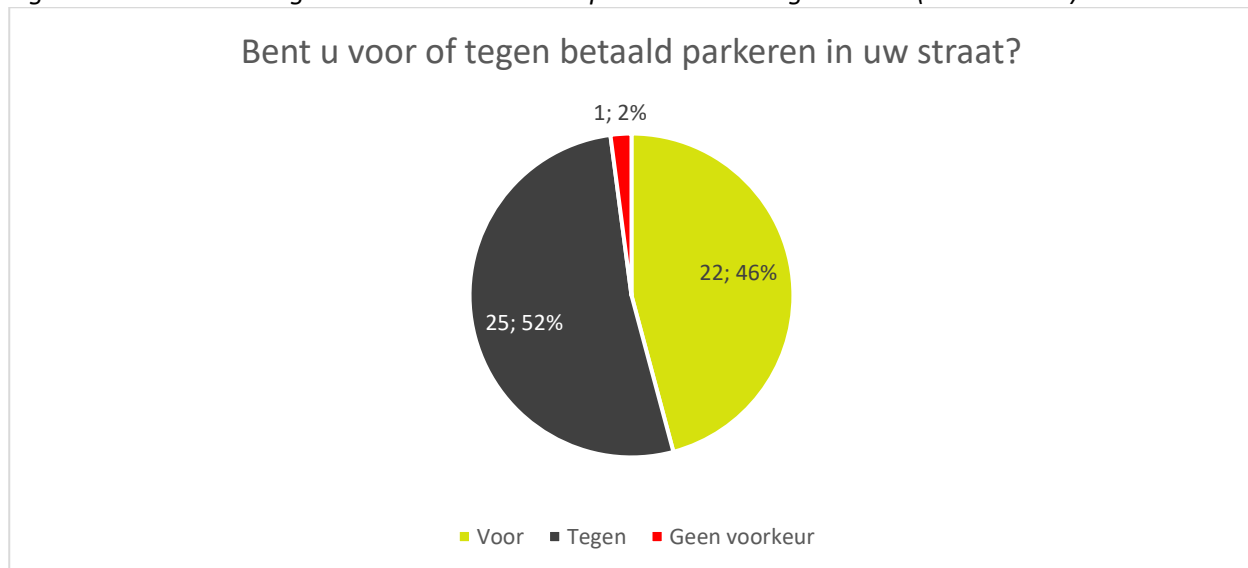
Figuur 2.15: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat als de aangrenzende straat voor betaald parkeren is (Straatdeel 6)



2.3.8 Straatdeel 7

In straatdeel 7 antwoordde 52% van de respondenten op de vraag 'Bent u voor of tegen betaald parkeren in uw straat?' tegen betaald parkeren. 46% van de respondenten is voor betaald parkeren. 2% van de respondenten heeft geen voorkeur.

Figuur 2.16: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat (Straatdeel 6)



Bij de vraag of men voor of tegen betaald parkeren is indien men in de aanliggende straat voor betaald parkeren is, verandert dit beeld. Bij deze vraag is er een meerderheid (58%) voor betaald parkeren, terwijl 42% tegen is (figuur 2.16). Het draagvlak is dus 12 procentpunt hoger dan wanneer het alleen om de eigen straat ging. Dit duidt erop dat draagvlak voor betaald parkeren toeneemt als het als collectief regime wordt ingevoerd. Met een respons van 46% 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)

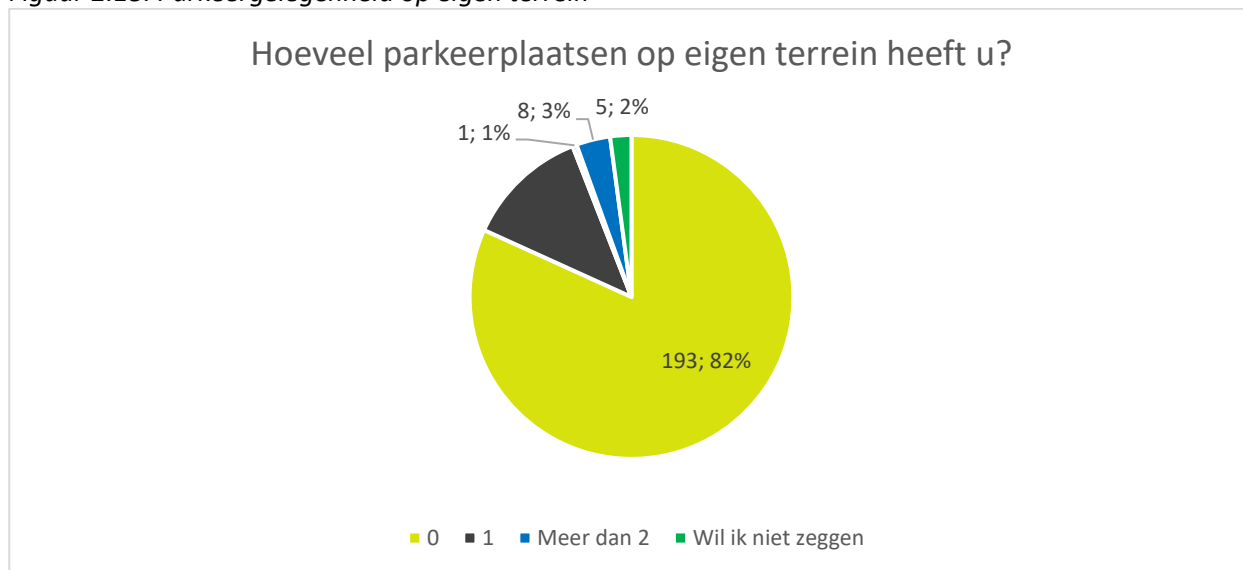


2.4 Parkeren op eigen terrein

2.4.1 Totaal

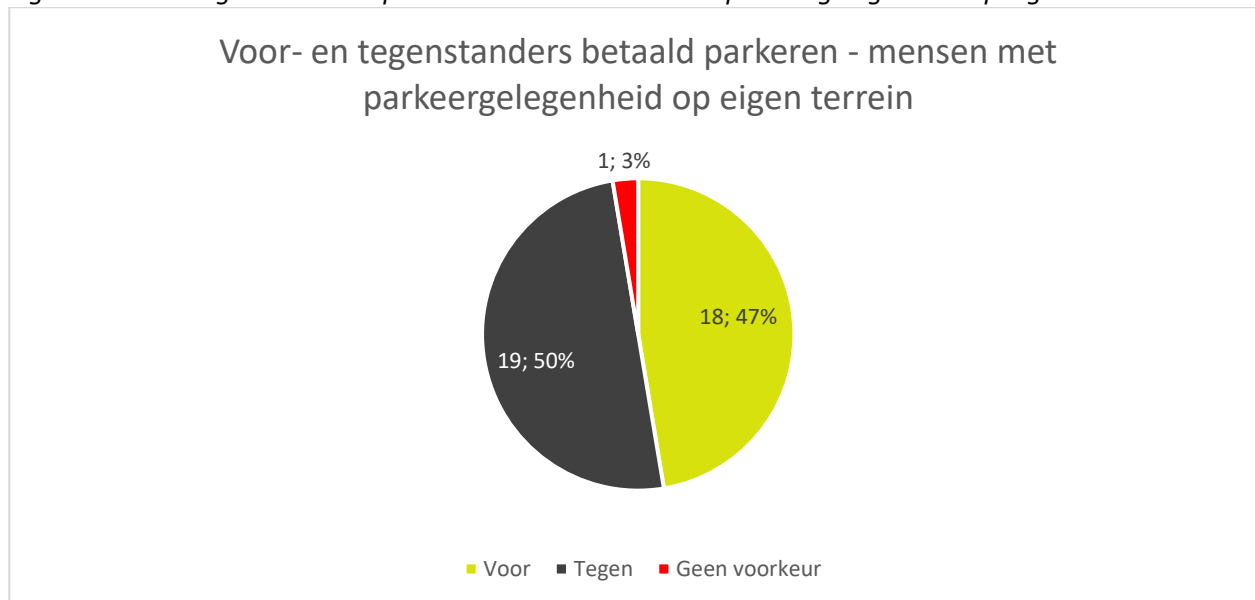
Van alle respondenten heeft de grote meerderheid (82%) geen parkeerplaatsen op eigen terrein. Van de respondenten die eigen parkeergelegenheid hebben, gaat dit in de meeste gevallen om 1 parkeerplaats.

Figuur 2.18: 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.

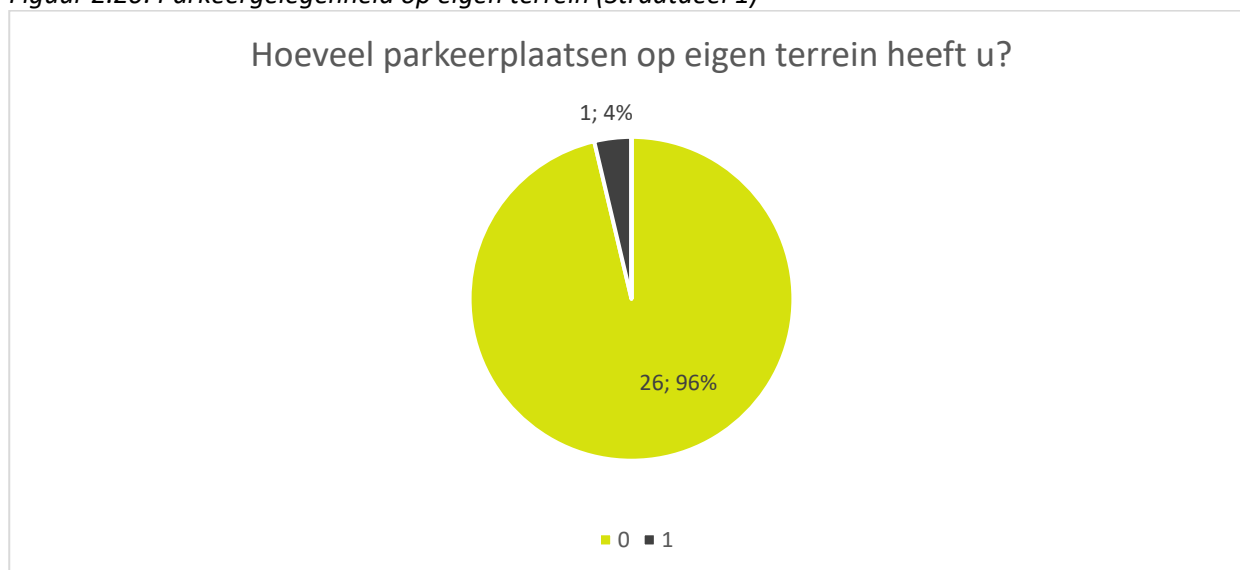
Figuur 2.19: Draagvlak betaald parkeren onder mensen met parkeergelegenheid op eigen terrein



2.4.2 Straatdeel 1

In straatdeel 1 geeft de meerderheid (96%) aan geen parkeergelegenheid op eigen terrein te hebben. Er is één respondent die wel eigen parkeergelegenheid heeft, dit betreft 1 parkeerplaats. Dit is een te kleine groep om draagvlak van betaald parkeren onder te peilen.

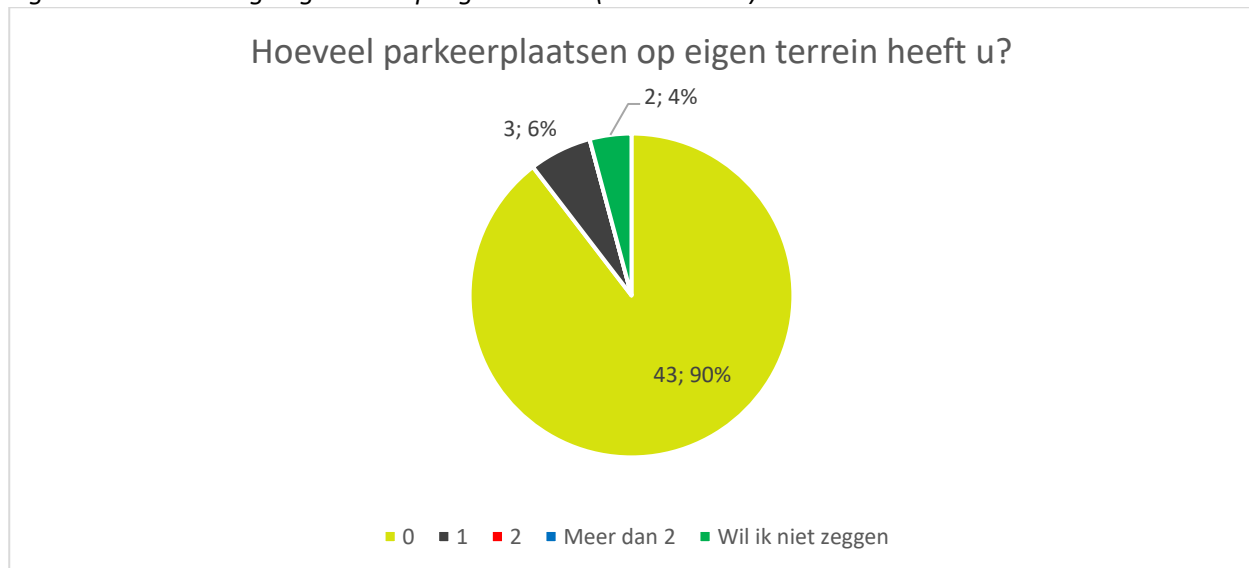
Figuur 2.20: Parkeergelegenheid op eigen terrein (Straatdeel 1)



2.4.3 Straatdeel 2

In straatdeel 2 geeft de meerderheid (90%) aan geen parkeergelegenheid op eigen terrein te hebben. Er zijn 3 respondenten die wel eigen parkeergelegenheid heeft, dit betreft in alle drie de gevallen 1 parkeerplaats. Dit is een te kleine groep om draagvlak van betaald parkeren onder te peilen.

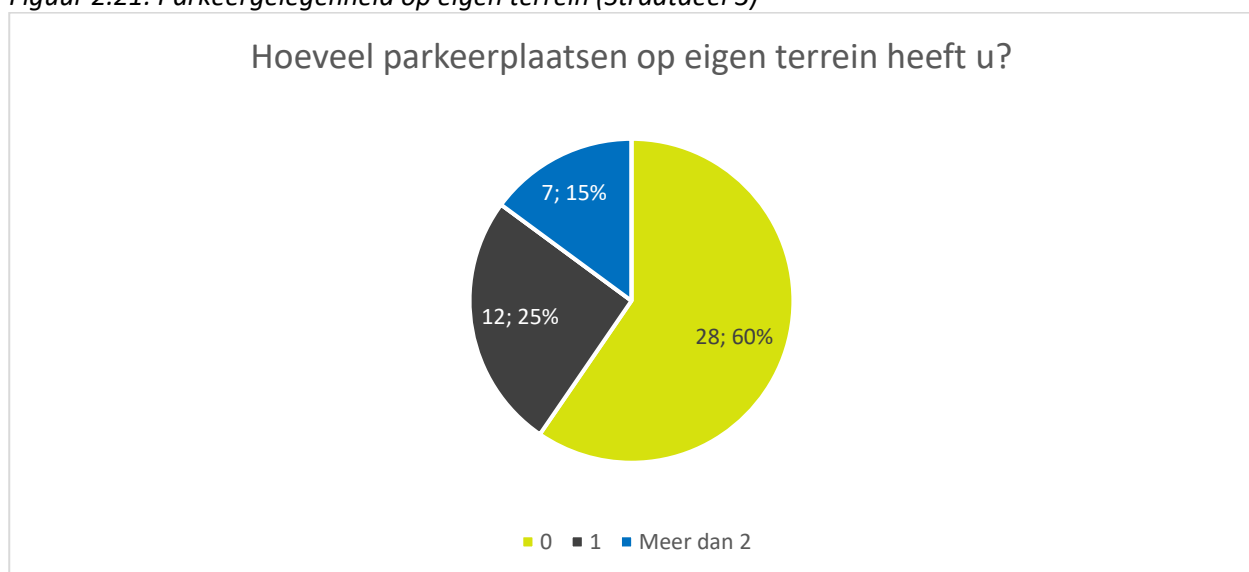
Figuur 2.21: Parkeergelegenheid op eigen terrein (Straatdeel 2)



2.4.4 Straatdeel 3

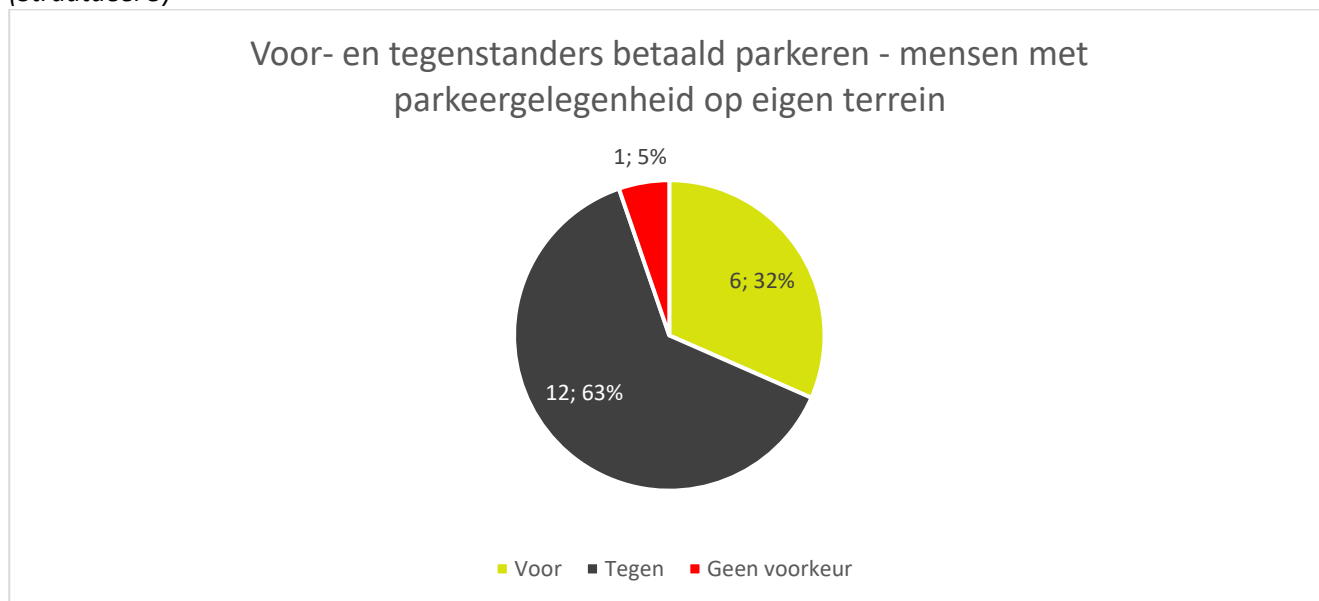
In straatdeel 3 heeft 40% van de respondenten parkeergelegenheid op eigen terrein (1 parkeerplaats of meer dan 2 parkeerplaatsen).

Figuur 2.21: Parkeergelegenheid op eigen terrein (Straatdeel 3)



Kijkend naar het draagvlak voor betaald parkeren onder mensen met parkeergelegenheid op eigen terrein valt op dat van deze groep een groter deel (32%) voorstander is dan van alle respondenten (23%). Desondanks is nog altijd een meerderheid tegen betaald parkeren, ondanks dat het issue voor hen minder groot lijkt te zijn. Met een respons van 22% worden deze resultaten onvoldoende representatief geacht om conclusies uit te trekken.

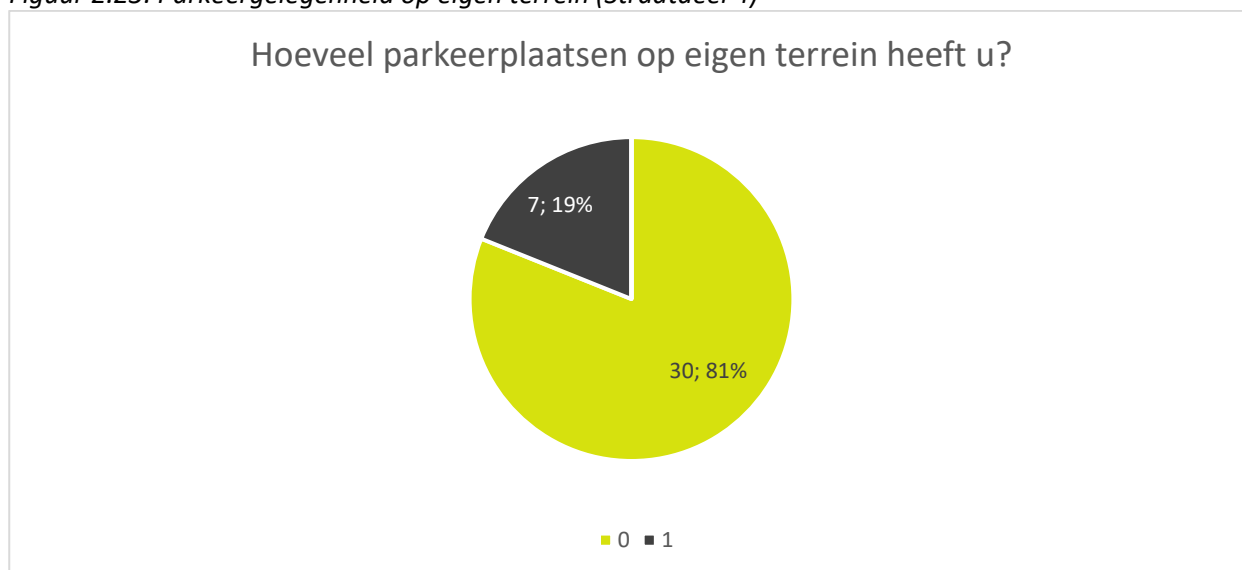
Figuur 2.22: Draagvlak betaald parkeren onder mensen met parkeergelegenheid op eigen terrein (Straatdeel 3)



2.4.5 Straatdeel 4

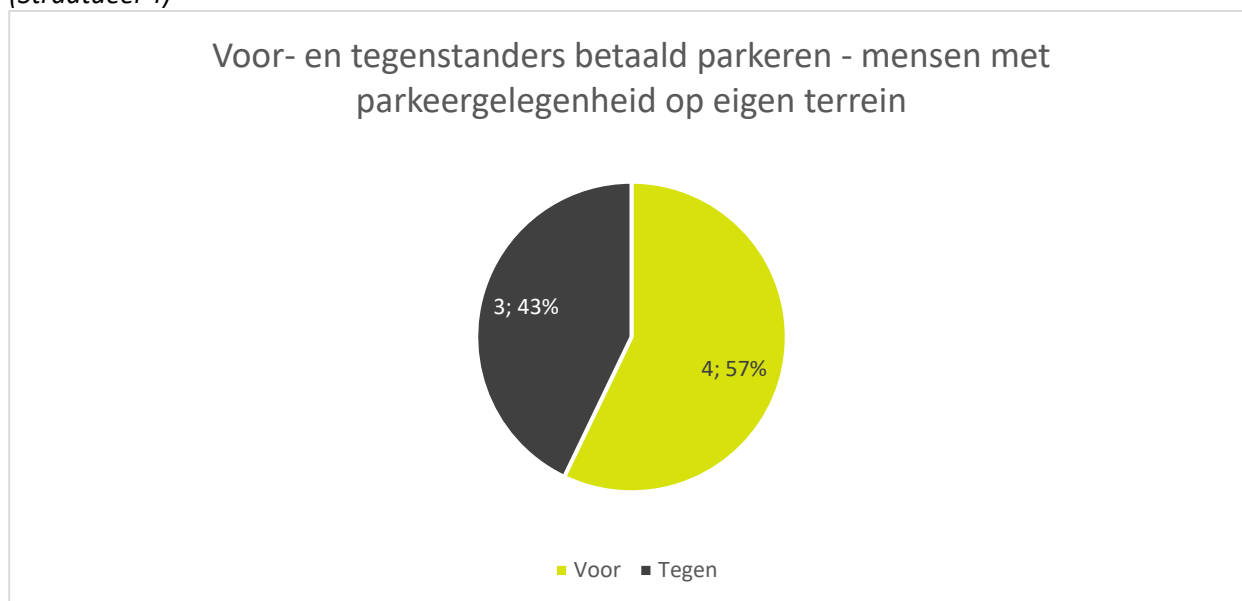
In straatdeel 4 heeft 19% van de respondenten parkeergelegenheid op eigen terrein (1 parkeerplaats of meer dan 2 parkeerplaatsen).

Figuur 2.23: Parkeergelegenheid op eigen terrein (Straatdeel 4)



Van deze groep is 57% voor betaald parkeren, hier zit nauwelijks verschil met het voorstanderspercentage van alle respondenten in het straatdeel (59%.) Met een respons van 43% worden deze resultaten voldoende representatief geacht om conclusies uit te trekken.

Figuur 2.24: Draagvlak betaald parkeren onder mensen met parkeergelegenheid op eigen terrein (Straatdeel 4)



2.4.6 Straatdeel 5

In straatdeel 5 geeft iedere respondent aan geen parkeergelegenheid op eigen terrein te hebben.

2.4.7 Straatdeel 6

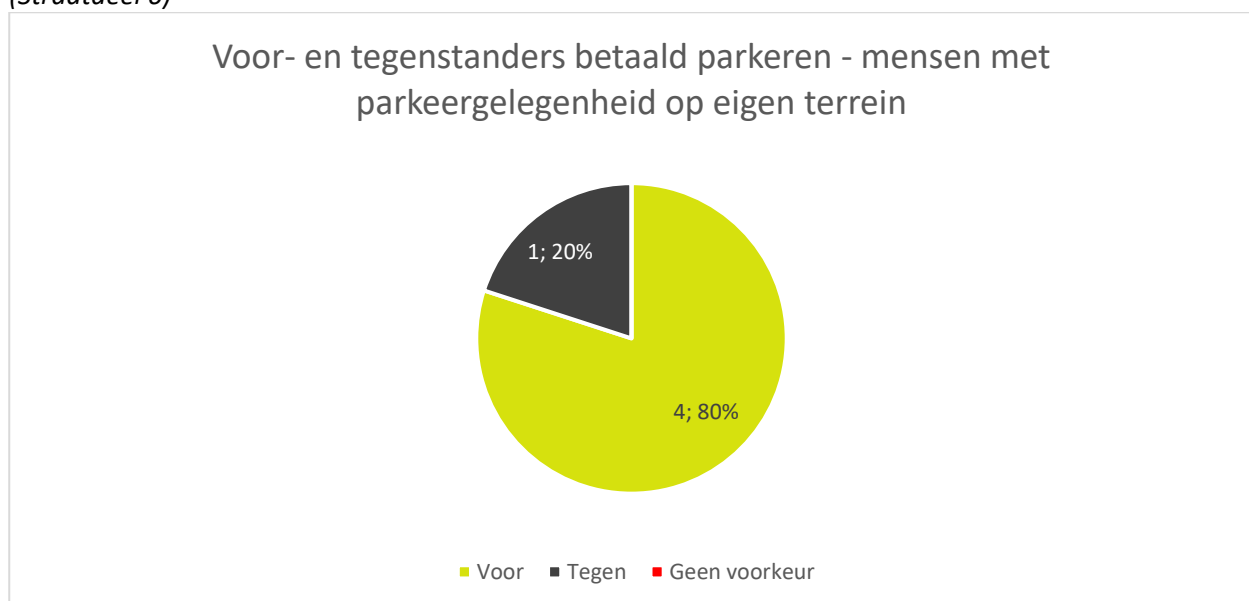
In straatdeel 6 heeft 25% van de respondenten parkeergelegenheid op eigen terrein. In al deze gevallen gaat het om 1 parkeerplaats. Één respondent (5%) wilde geen antwoord geven op deze vraag.

Van deze groep (respondenten met eigen parkeergelegenheid is 80% voor betaald parkeren. Dit is 20 procentpunt meer dan het aandeel voorstanders onder alle respondenten uit dit straatdeel. Voor mensen met eigen parkeergelegenheid lijkt betaald straatparkeren een minder groot issue te zijn. Wel moet in acht genomen worden dat de groep respondenten met parkeergelegenheid op eigen terrein in absolute zin klein is (5 respondenten).

Figuur 2.25: Parkeergelegenheid op eigen terrein (Straatdeel 6)



Figuur 2.26: Draagvlak betaald parkeren onder mensen met parkeergelegenheid op eigen terrein (Straatdeel 6)



2.4.8 Straatdeel 7

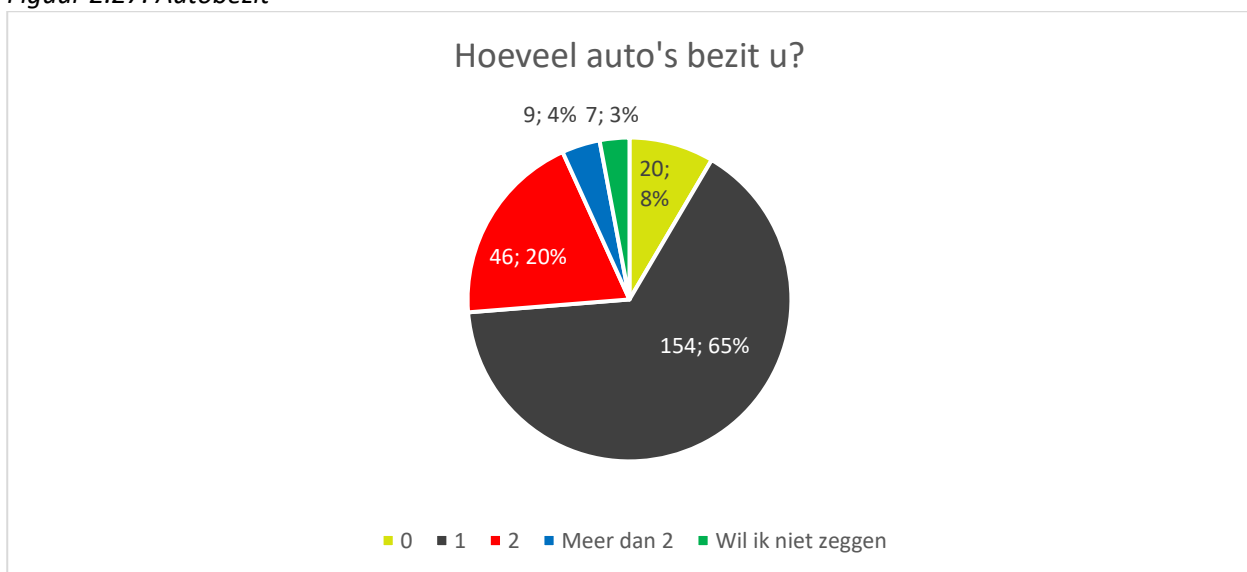
In straatdeel 7 geeft 90% van de respondenten aan geen parkeergelegenheid op eigen terrein te hebben. 6% heeft wel een of meerdere parkeerplaatsen, de resterende 4% wil het niet zeggen. De groep mensen met een of meerdere parkeerplaatsen op eigen terrein is dusdanig klein dat een draagvlakpeiling naar betaald parkeren onder deze groep niet zinvol is.

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.

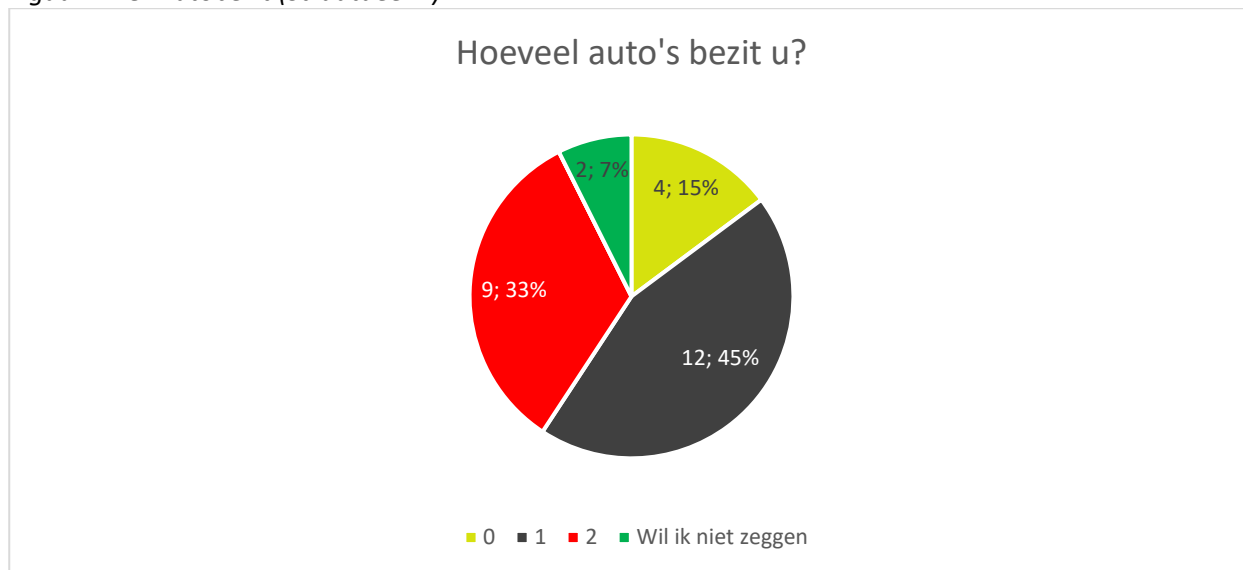
Figuur 2.27: Autobezit



2.5.2 Straatdeel 1

Van alle respondenten in straatdeel 1 heeft 78% een of meerdere auto's. Dit gaat om 1 (45%) of 2 (33%) auto's, geen enkele respondent heeft er meer dan 2. Onder de autobezitters is het draagvlak voor betaald parkeren (95%) iets groter dan t het draagvlak van de hele groep (89). Bij deze laatste groep zitten echter ook respondenten die niet wilden zeggen of ze een auto hebben (7%). Met een respons van 63% worden deze resultaten representatief geacht.

Figuur 2.28: Autobezit (Straatdeel 1)



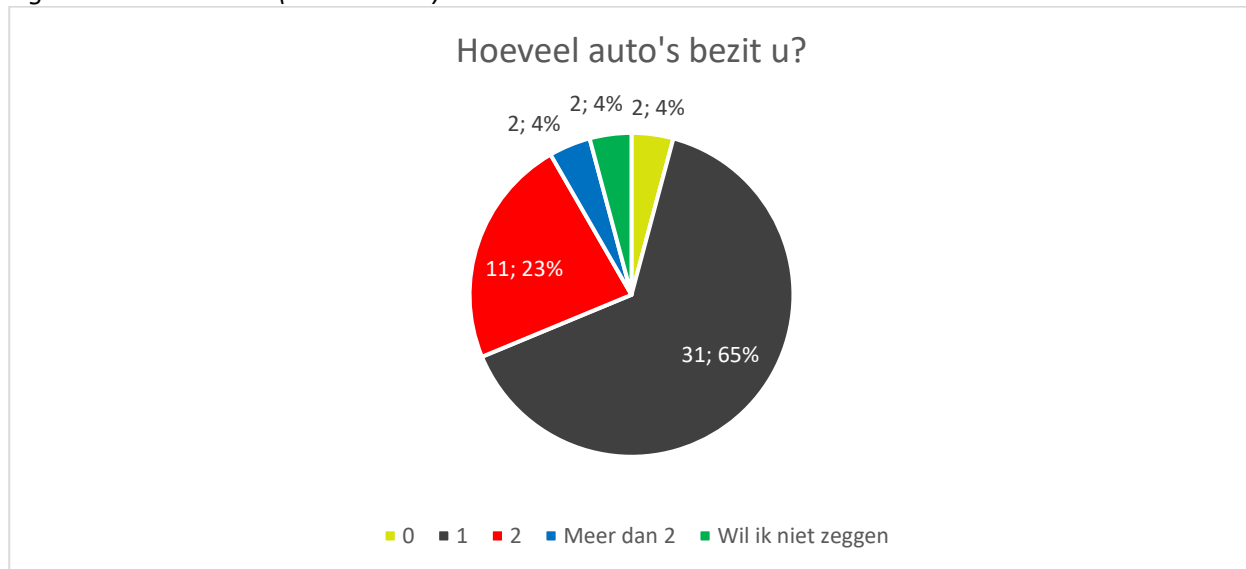
Figuur 2.29: Draagvlak betaald parkeren onder autobezitters (Straatdeel 1)



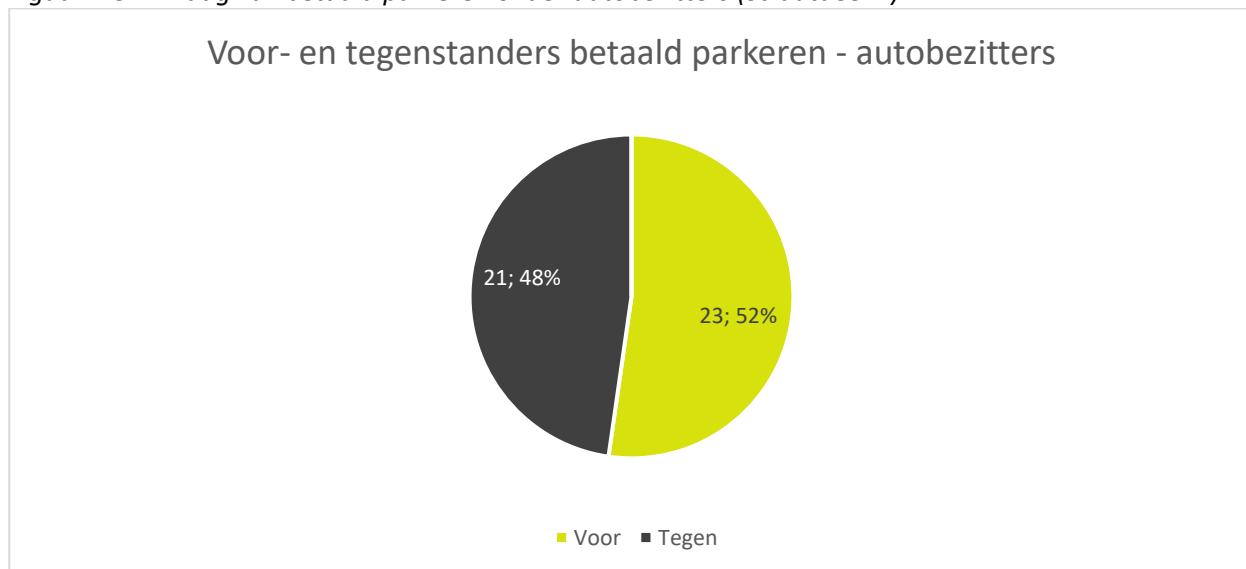
2.5.3 Straatdeel 2

Van alle respondenten in straatdeel 2 heeft 92% een of meerdere auto's. Dit gaat voornamelijk om 1 (45%) of 2 (23%) auto's. Onder de autobezitters is het draagvlak voor betaald parkeren (52%) iets kleiner overeen met het draagvlak van de hele groep (54%). Bij deze laatste groep zitten echter ook respondenten die niet wilden zeggen of ze een auto hebben (4%). Met een respons van 37% worden deze resultaten onvoldoende representatief geacht.

Figuur 2.30: Autobezit (Straatdeel 2)



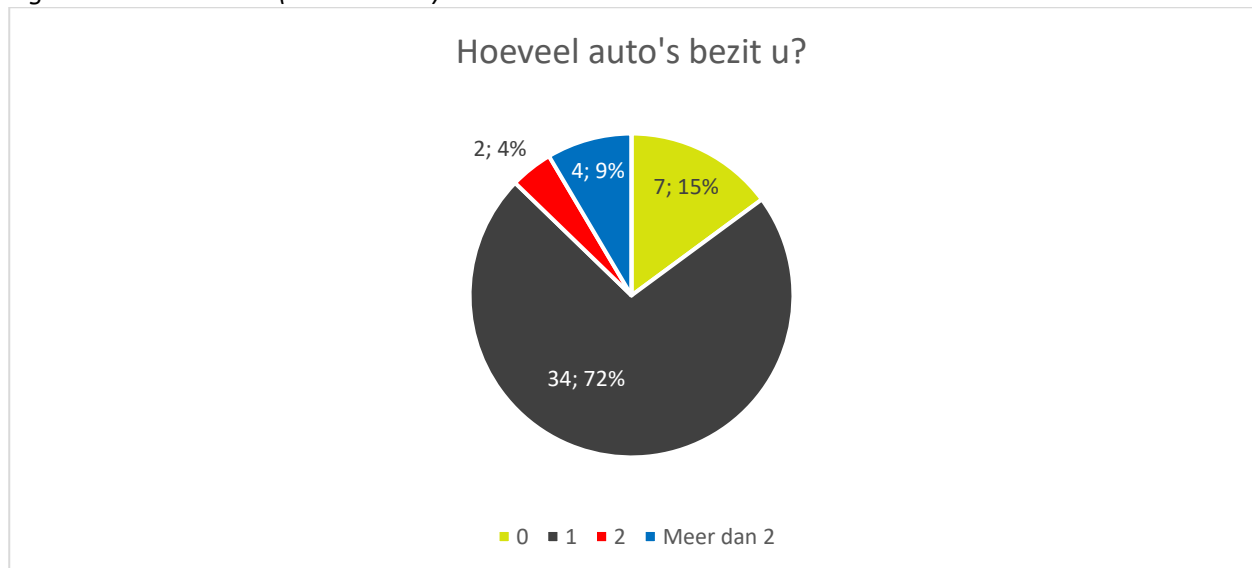
Figuur 2.31: Draagvlak betaald parkeren onder autobezitters (Straatdeel 2)



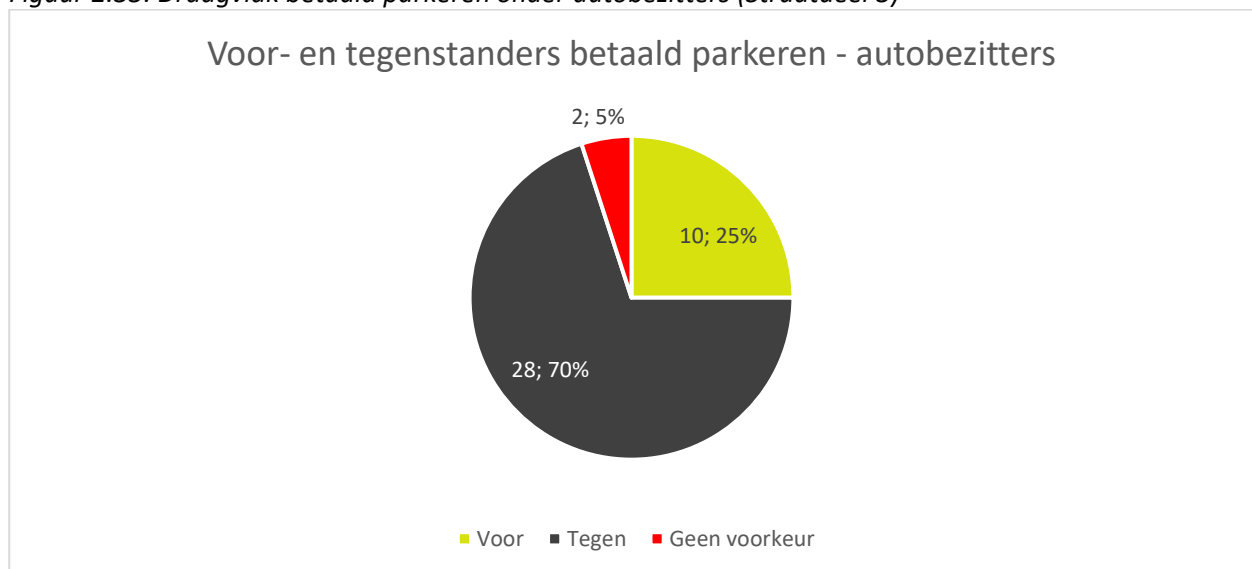
2.5.4 Straatdeel 3

Van alle respondenten in straatdeel 3 heeft 85% een of meerdere auto's.. Onder de autobezitters is het draagvlak voor betaald parkeren (25%) iets groter overeen met het draagvlak van de hele groep (23%). Met een respons van 22% worden deze resultaten onvoldoende representatief geacht.

Figuur 2.32: Autobezit (Straatdeel 3)



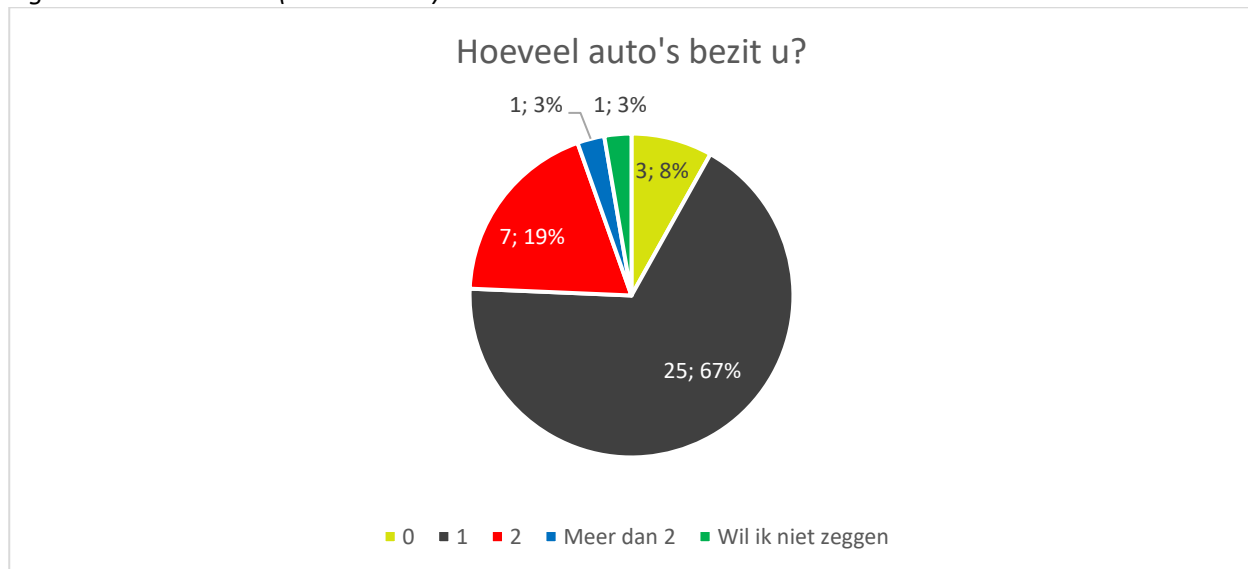
Figuur 2.33: Draagvlak betaald parkeren onder autobezitters (Straatdeel 3)



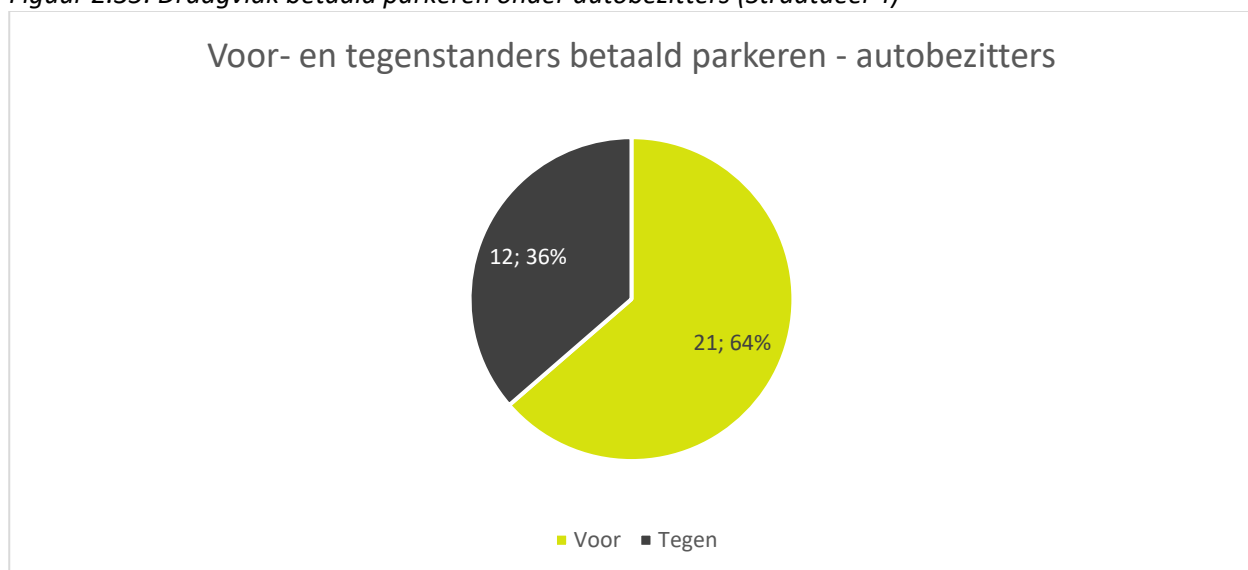
2.5.5 Straatdeel 4

Van alle respondenten in straatdeel 4 heeft 89% een of meerdere auto's. Dit gaat voornamelijk om 1 (68%) of 2 (19%) auto's. Onder de autobezitters is het draagvlak voor betaald parkeren (64%) iets groter overeen met het draagvlak van de hele groep (59%). Bij deze laatste groep zitten echter ook respondenten die niet wilden zeggen of ze een auto hebben (7%). Met een respons van 43% worden deze resultaten representatief geacht.

Figuur 2.34: Autobezit (Straatdeel 4)



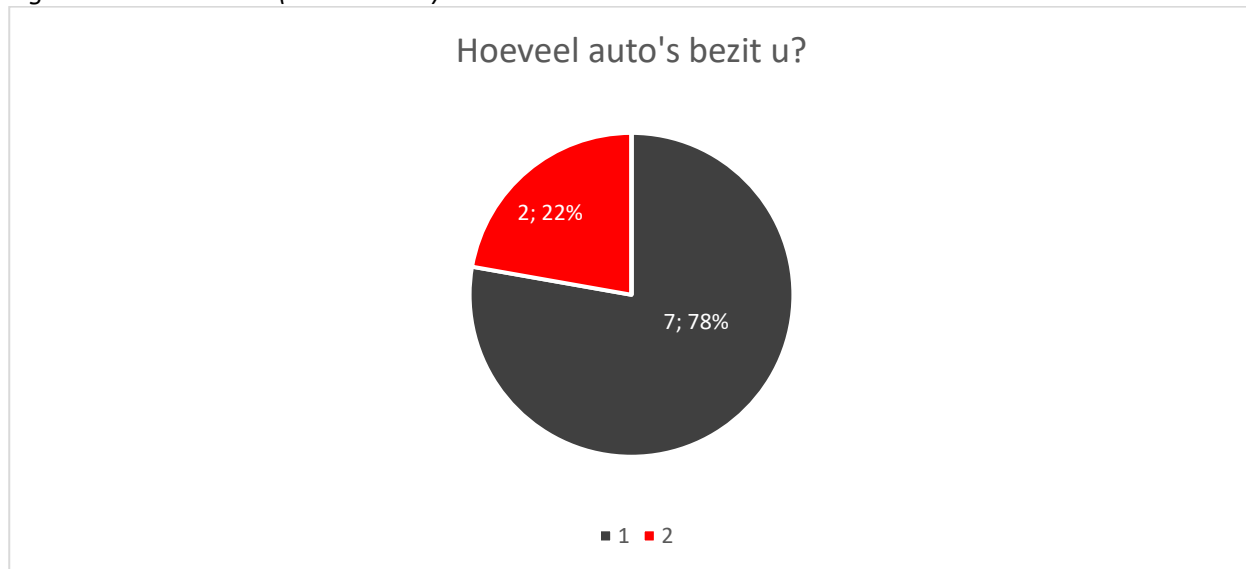
Figuur 2.35: Draagvlak betaald parkeren onder autobezitters (Straatdeel 4)



2.5.6 Straatdeel 5

Van alle respondenten in straatdeel 5 heeft iedereen een (78%) of 2 auto's (22%). Dit is dus de hele groep. Van de mensen die 1 auto bezitten is 85% voor betaald parkeren. Van de mensen die 2 auto's bezitten is de helft tegen betaald parkeren, dit gaat in totaal echter maar om 2 mensen waarvan er 1 tegen is. Met een respons van 38% worden deze resultaten onvoldoende representatief geacht.

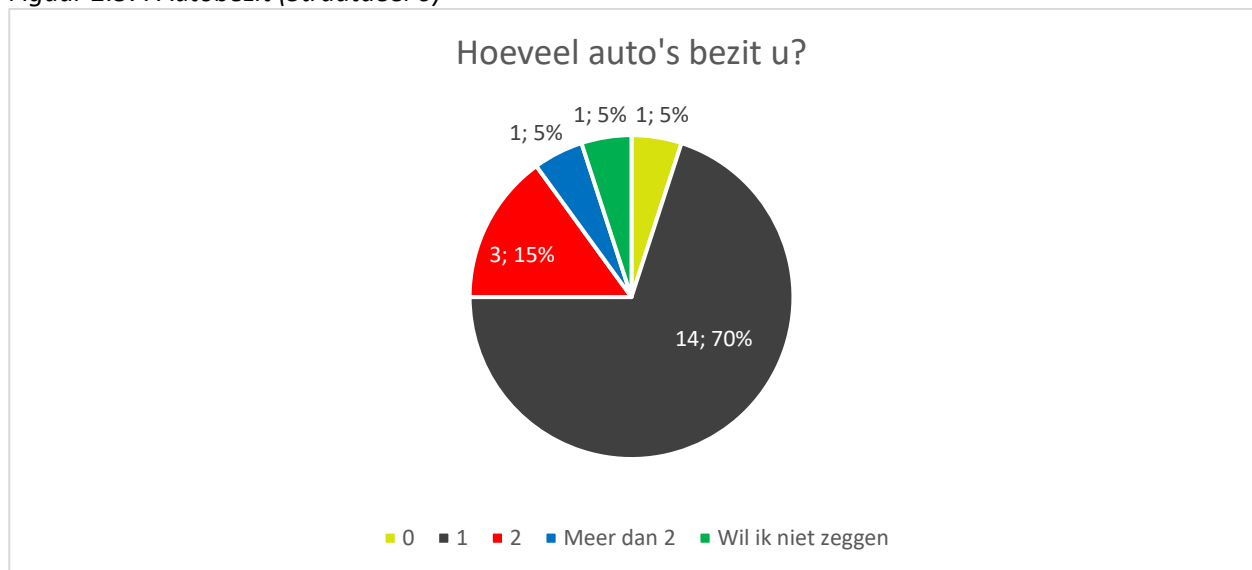
Figuur 2.36: Autobezit (Straatdeel 4)



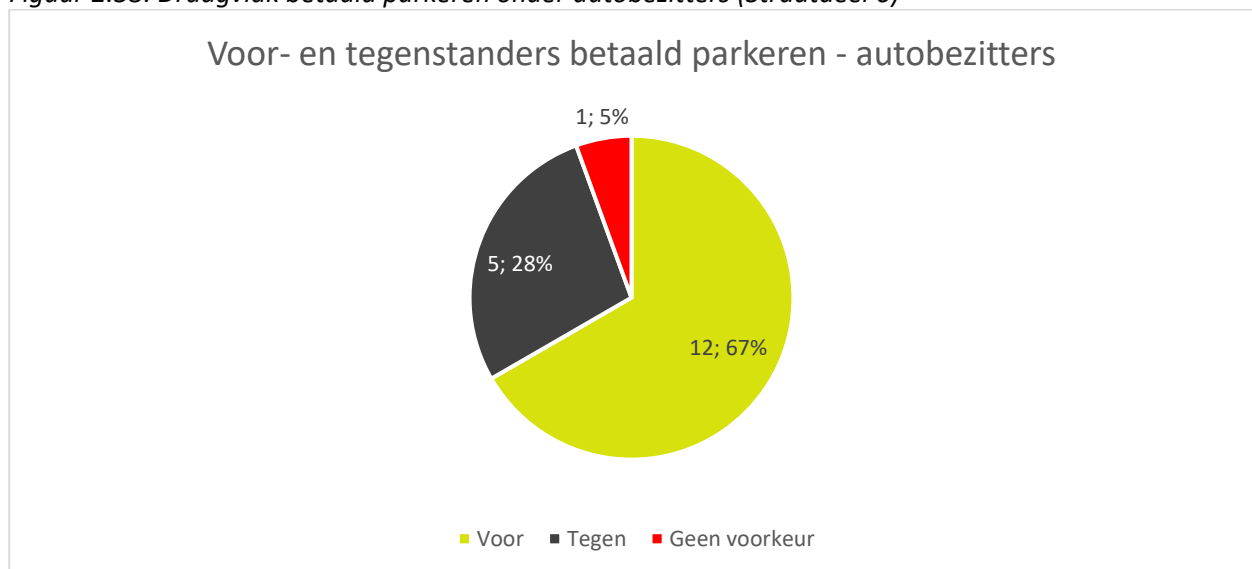
2.5.7 Straatdeel 6

Van alle respondenten in straatdeel 6 heeft 90% een of meerdere auto's. Één respondent is autoloos en één respondent wil het niet zeggen. Onder de autobezitters is het draagvlak voor betaald parkeren (67%) groter dan het draagvlak van de hele groep (60%). Met een respons van 40% worden deze resultaten representatief geacht.

Figuur 2.37: Autobezit (Straatdeel 6)



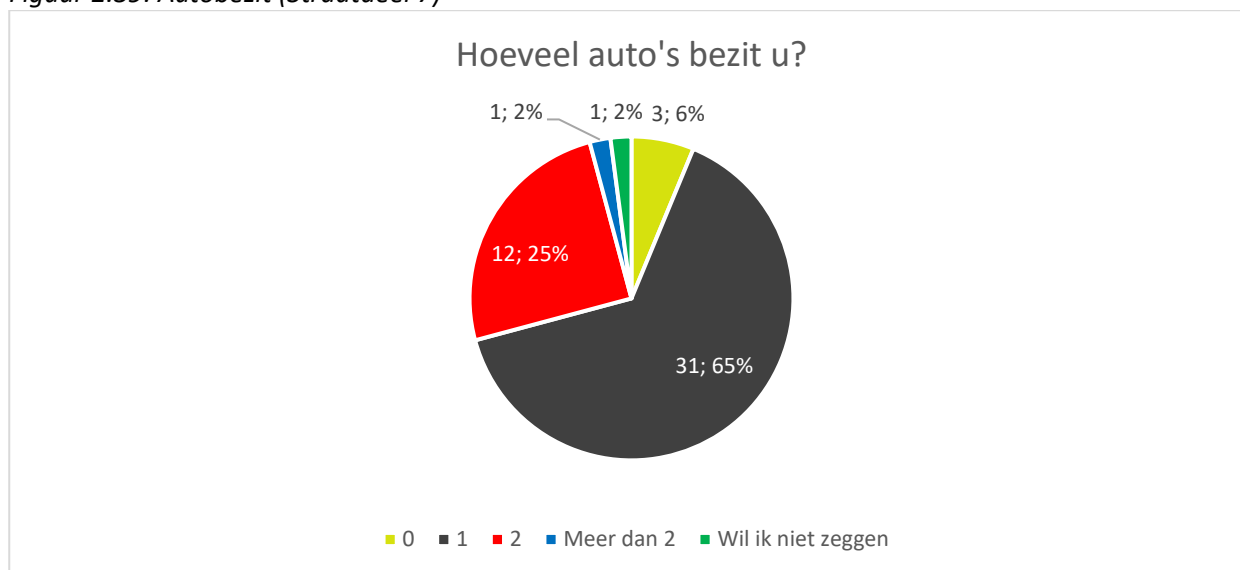
Figuur 2.38: Draagvlak betaald parkeren onder autobezitters (Straatdeel 6)



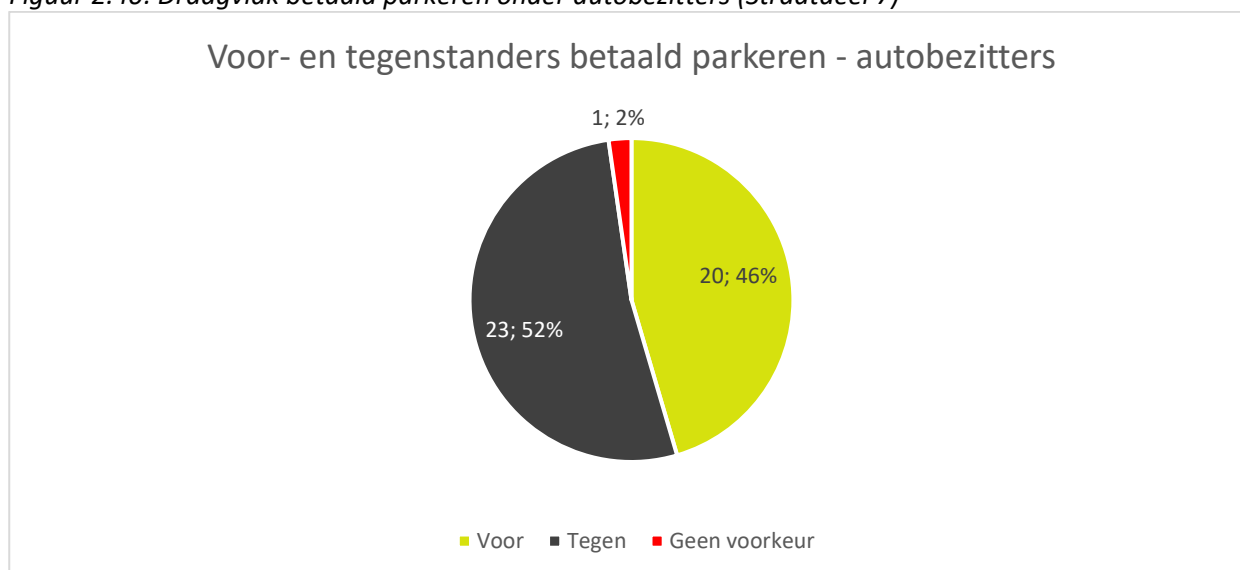
2.5.8 Straatdeel 7

Van alle respondenten in straatdeel 7 heeft 92% een of meerdere auto's. Dit gaat doorgaans om 1 (65%) of 2 (25%) auto's, één respondent heeft er meer dan 2. Onder de autobezitters is het draagvlak voor betaald parkeren (46%) hetzelfde het draagvlak van de hele groep. 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 2.39: Autobezit (Straatdeel 7)



Figuur 2.40: Draagvlak betaald parkeren onder autobezitters (Straatdeel 7)



2.6 Conclusies

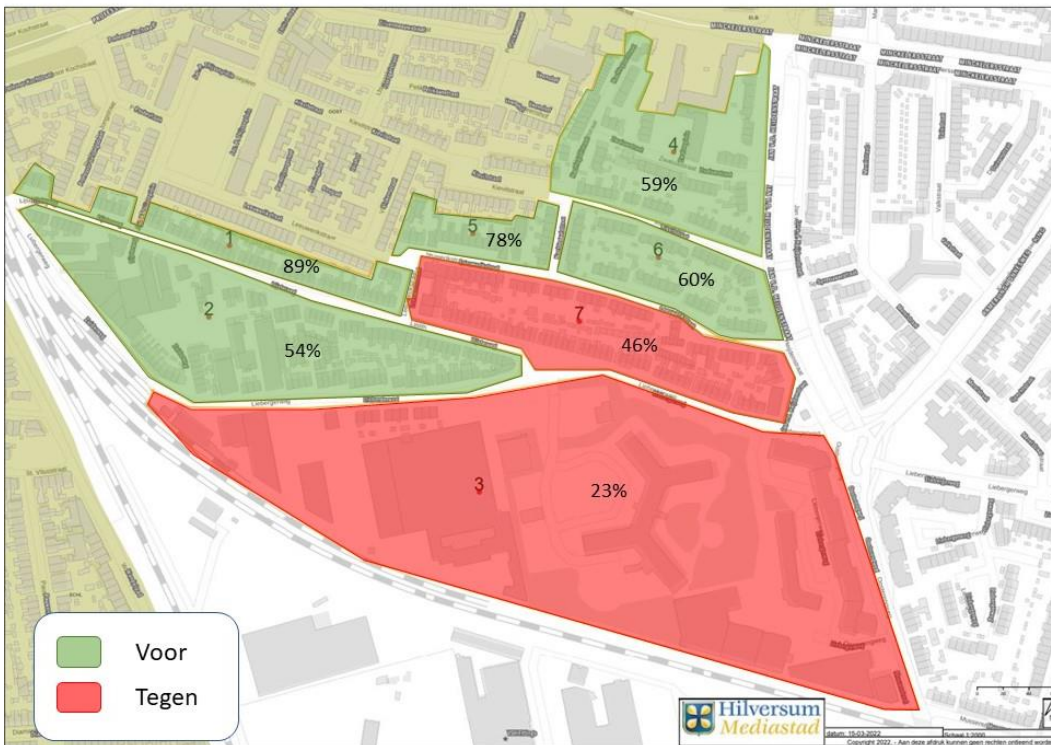
Tabel 2.2 en figuren 2.40 en 2.41 geven het draagvlak voor betaald parkeren weer in de vier straatdelen met voldoende respons. In twee van de vier straatdelen is voldoende draagvlak (50%+1) voor betaald parkeren. Opvallend is dat in drie van de vier straatdelen met voldoende respons het draagvlak voor betaald parkeren met 10 procentpunt of meer toeneemt indien bewoners in de aanliggende straat ook

voor betaald parkeren is. In straatdeel 7 leidt het toenemende draagvlak ertoe dat de mening van de meerderheid verandert van tegen naar voor betaald parkeren. In het vierde straatdeel (1) is het draagvlak voor betaald parkeren al groot ongeacht of er draagvlak is in de aanliggende straat.

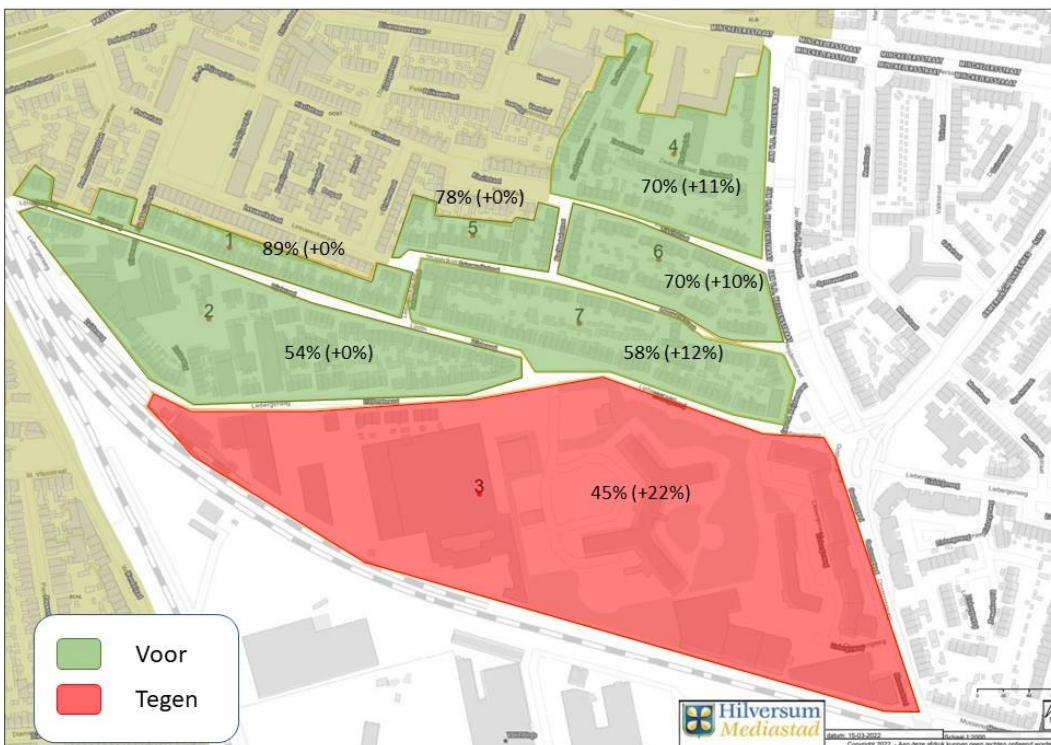
Tabel 2.2: Draagvlak voor betaald parkeren in de straatdelen met voldoende respons

Straatdeel	Draagvlak betaald parkeren	Draagvlak betaald parkeren wanneer de aanliggende straat ook vóór is	Verandering draagvlak
1	89%	89%	+0%
4	59%	70%	+11%
6	60%	70%	+10%
7	46%	58%	+12%

Figuur 2.41: Draagvlak voor betaald parkeren per straatdeel



Figuur 2.42: Draagvlak voor betaald parkeren per straatdeel als men in de omliggende straat ook voor betaald parkeren is



Tabel 2.3 geeft het draagvlak voor betaald parkeren weer onder respondenten met parkeergelegenheid op eigen terrein weer in de straatdelen met voldoende respons. In ieder straatdeel is dit een minderheid van de respondenten. In straatdeel 6 is er onder de 25% mensen met parkeergelegenheid op eigen terrein meer draagvlak voor betaald parkeren dan onder alle bewoners van het straatdeel. Er zijn echter maar 5 respondenten met parkeergelegenheid op eigen terrein in dit straatdeel, waardoor het draagvlakpercentage kan vertekenen.

Tabel 2.3: Draagvlak voor betaald parkeren onder respondenten met parkeergelegenheid op eigen terrein

Straatdeel	Respondenten met eigen parkeerplaats	Draagvlak betaald parkeren onder mensen met eigen parkeerplaats	Draagvlak betaald parkeren alle bewoners van het straatdeel	Vershil draagvlak
1	4%	Te kleine groep	-	-
4	19%	57%	59%	-2%
6	25%	80%	60%	+20%
7	6%	Te kleine groep	-	-

Tabel 2.4 geeft het draagvlak voor betaald parkeren onder autobezitters aan. Onder autobezitters blijkt overwegend bovengemiddeld draagvlak voor betaald parkeren te zijn ten opzichte van alle bewoners. Een mogelijke reden hiervoor is dat autobezitters zelf parkeeroverlast ervaren terwijl dat voor mensen zonder auto niet van toepassing is. In hun geval krijgen alleen hun bezoekers rechtstreeks met betaald parkeren te maken, dit kan een reden zijn waarom het draagvlak onder deze groep lager is.

Tabel 2.4: Draagvlak voor betaald parkeren onder autobezitters

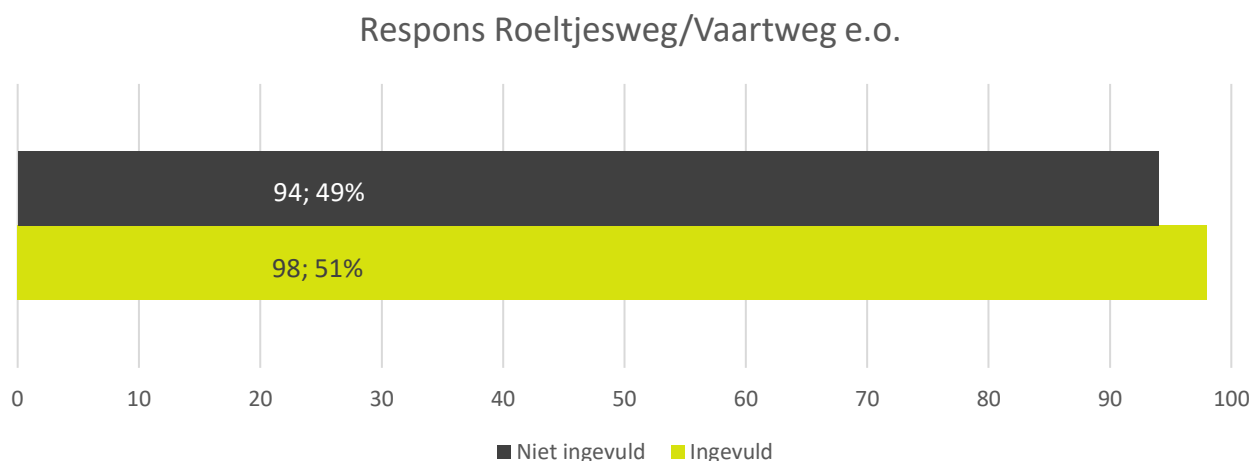
Straatdeel	Respondenten met eigen auto	Draagvlak betaald parkeren onder mensen met eigen auto	Draagvlak betaald parkeren onder alle bewoners van het straatdeel	Vershil draagvlak
1	78%	95%	89%	+6%
4	89%	64%	59%	+5%
6	90%	80%	60%	+20%
7	92%	45%	46%	-1%

3. Resultaten Roeltjesweg/Vaartweg

3.1 Respons

In het onderzochte gebied bevinden zich 192 adressen. De 192 adressen hebben een uitnodigingsbrief voor de enquête van de gemeente ontvangen van de gemeente. De enquête liep van is door 98 huishoudens ingevuld. Dit leidt tot een respons van 51%. 94 huishoudens hebben de enquête niet ingevuld. De minimale respons van 40% is hiermee behaald.

Figuur 3.1: Respons Roeltjesweg/Vaartweg en omgeving



3.2 Respons per straatdeel

Tabel 3.1 geeft de respons per straatdeel weer. In straatdelen 1 en 2 is de minimaal benodigde respons van 40% behaald. Naast de totale resultaten voor de buurt worden voor deze straatdelen de resultaten gerapporteerd. In straatdelen 2, 3 en 4 is de benodigde respons niet behaald. De resultaten van de enquête worden in deze straatdelen niet representatief geacht. Gezien het geringe absolute aantal respondenten in straatdeel 4 (2) wordt dit straatdeel buiten beschouwing gelaten.

Tabel 3.1: Respons per straatdeel Roeltjesweg/Vaartweg en omgeving

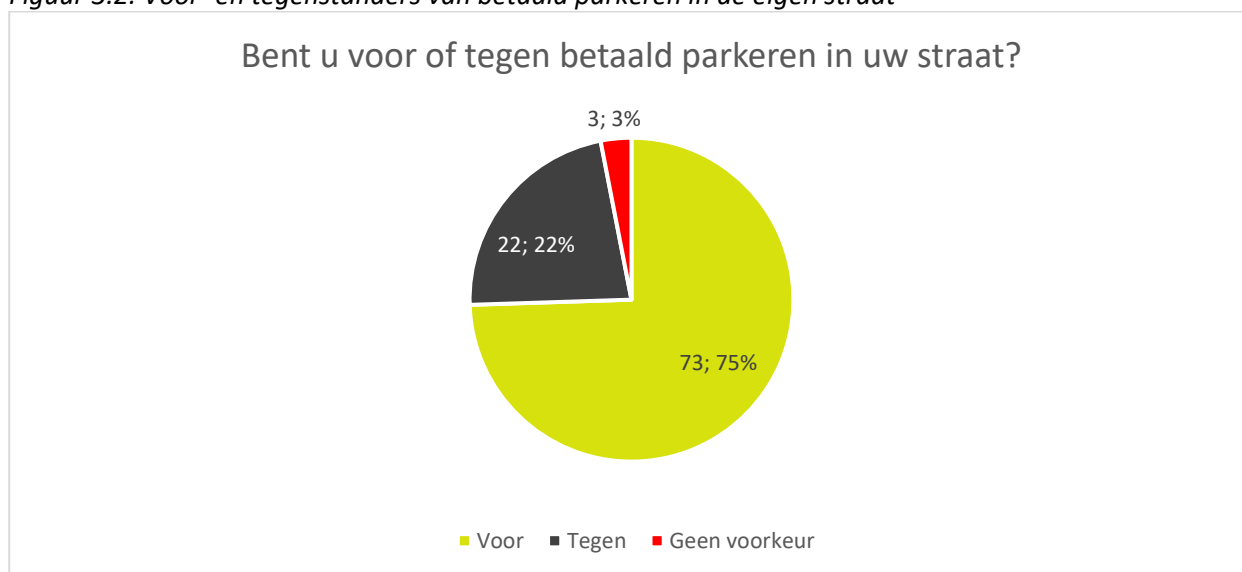
Straatdeel	Aantal adressen	Respons	Responspercentage	Minimale respons behaald
1	43	25	58%	ja
2	94	56	60%	ja
3	45	15	33%	nee
4	10	2	20%	nee

3.3 Betaald parkeren

3.3.1 Totaal

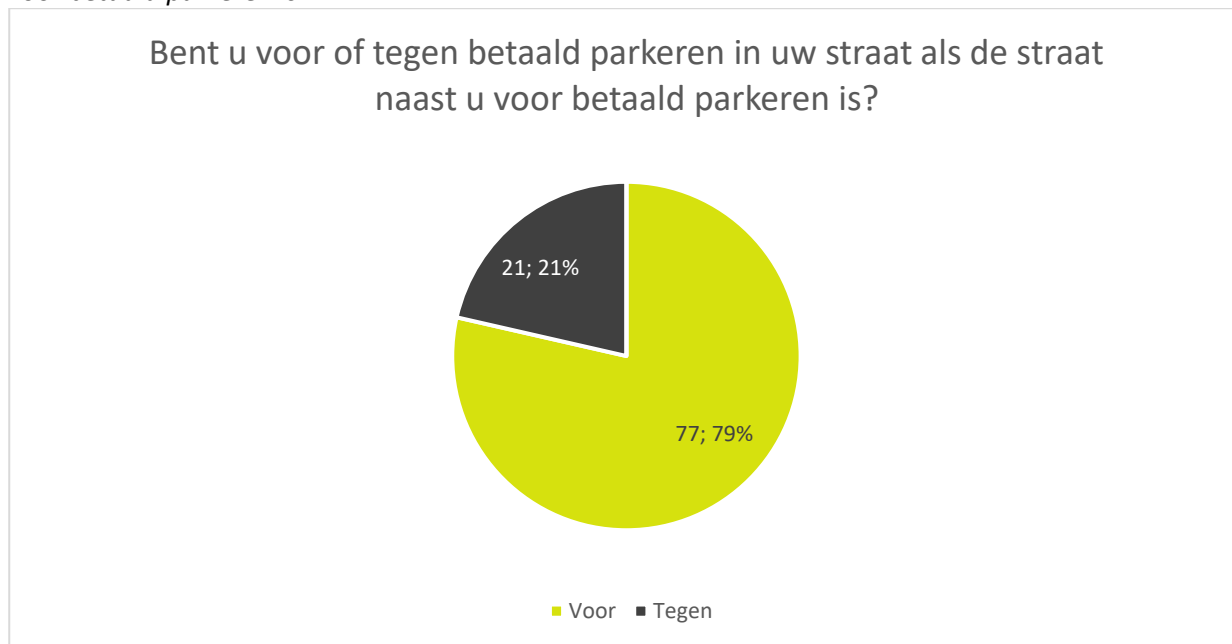
Op wijkniveau is een meerderheid (75%) van de respondenten voor de invoering van betaald parkeren in de eigen straat. 22% is tegenstander van betaald parkeren in de eigen straat en 3% van de respondenten heeft geen voorkeur.

Figuur 3.2: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat



Het draagvlak voor betaald parkeren neemt licht toe als bewoners in de aangrenzende straat in meerderheid voor betaald parkeren zijn. 79% van de respondenten is voor betaald parkeren als men dat in de aangrenzende straat ook is, 4 procentpunt meer dan de wanneer de aangrenzende straat buiten beschouwing is gelaten. 21% van de respondenten is nog altijd tegenstander van betaald parkeren, dit is 1 procentpunt minder dan men alleen de eigen straat in ogenschouw neemt. Met een respons van 51% op wijkniveau worden deze resultaten representatief geacht.

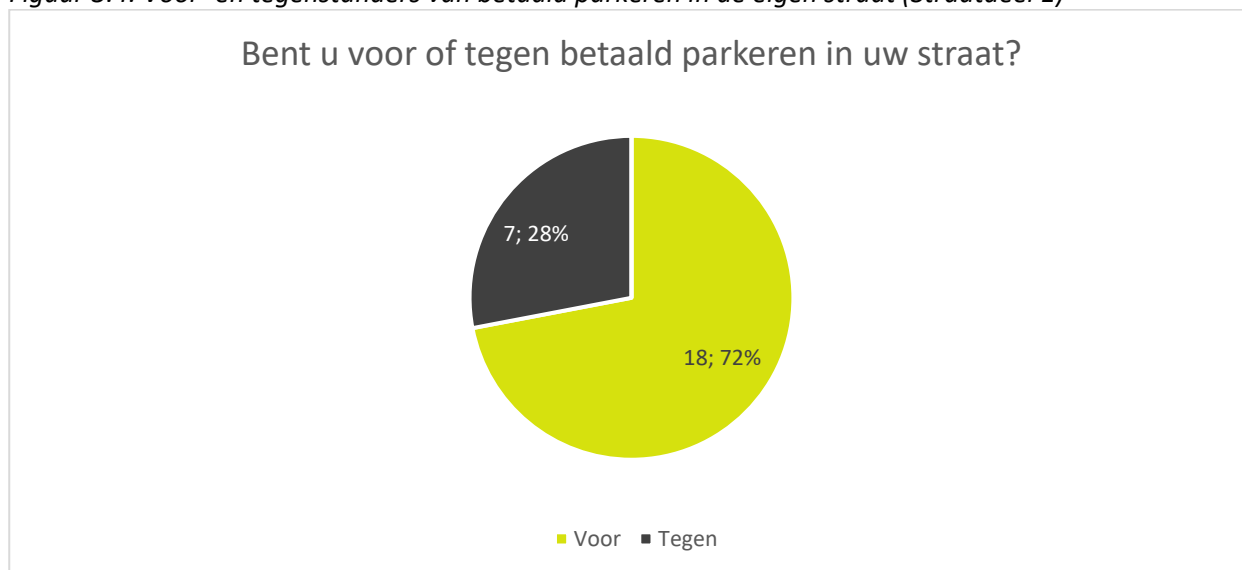
Figuur 3.3: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat als de aangrenzende straat voor betaald parkeren is



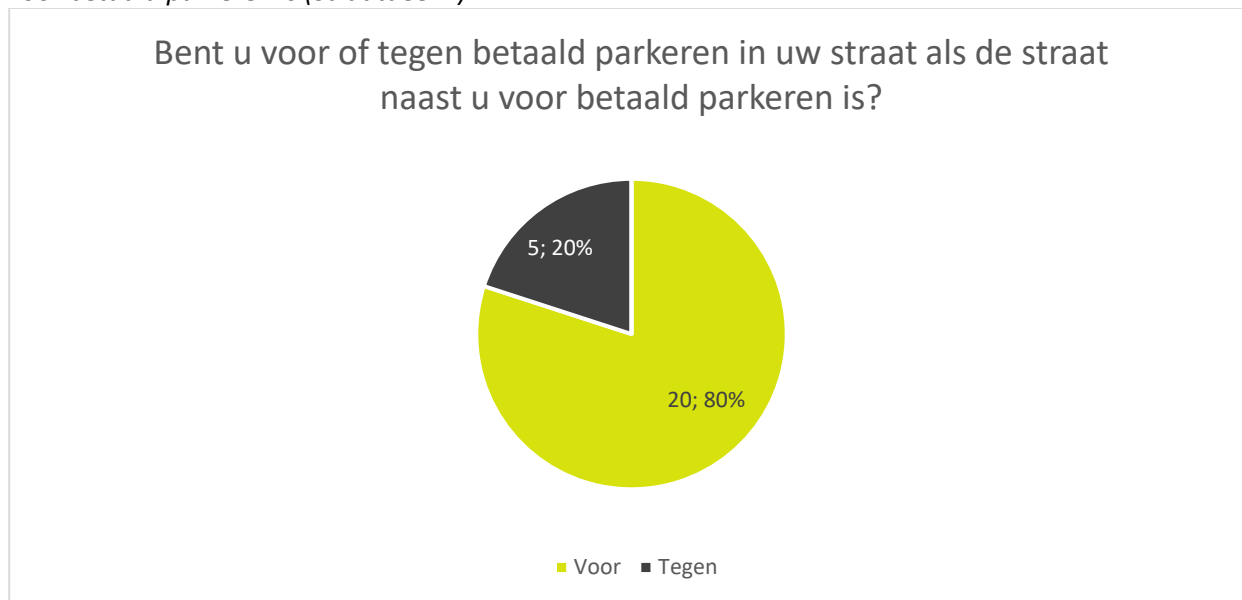
3.3.2 Straatdeel 1

In straatdeel 1 is een meerderheid (72%) van de respondenten voor de invoering van betaald parkeren in de eigen straat. 28% is tegenstander van betaald parkeren in de eigen. Het draagvlak neemt toe wanneer men in de aanliggende straat voor betaald parkeren is. Het aantal voorstanders stijgt met 8 procentpunt naar 80%, het aantal tegenstanders daalt met 8 procentpunt naar 20%. Met een respons van 58% worden deze resultaten representatief geacht.

Figuur 3.4: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat (Straatdeel 1)



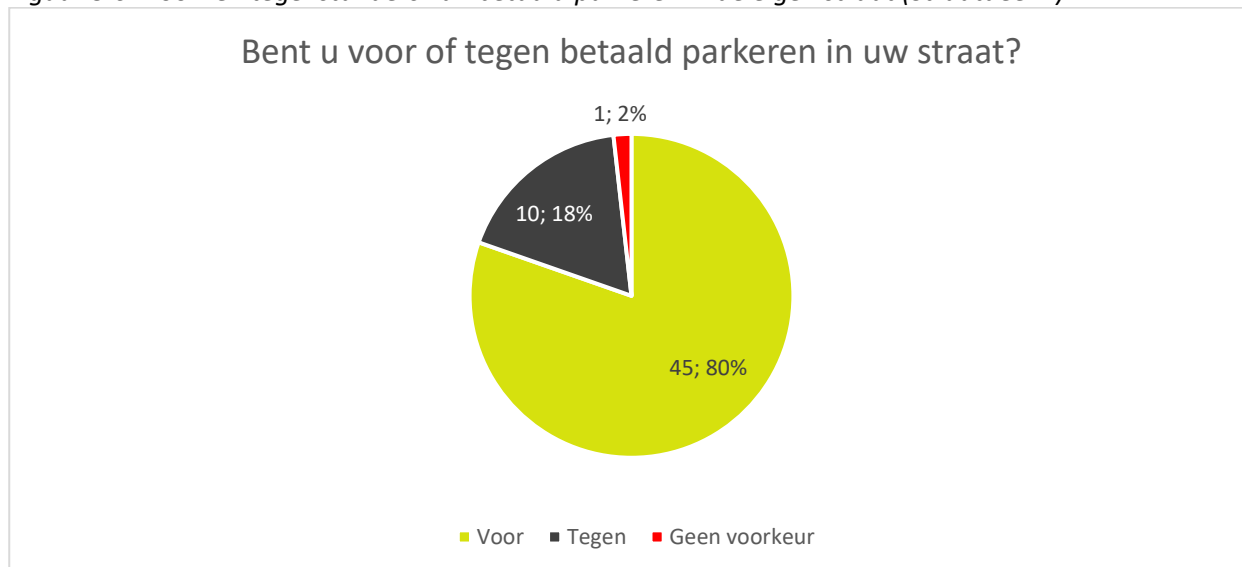
Figuur 3.5: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat als de aangrenzende straat voor betaald parkeren is (Straatdeel 1)



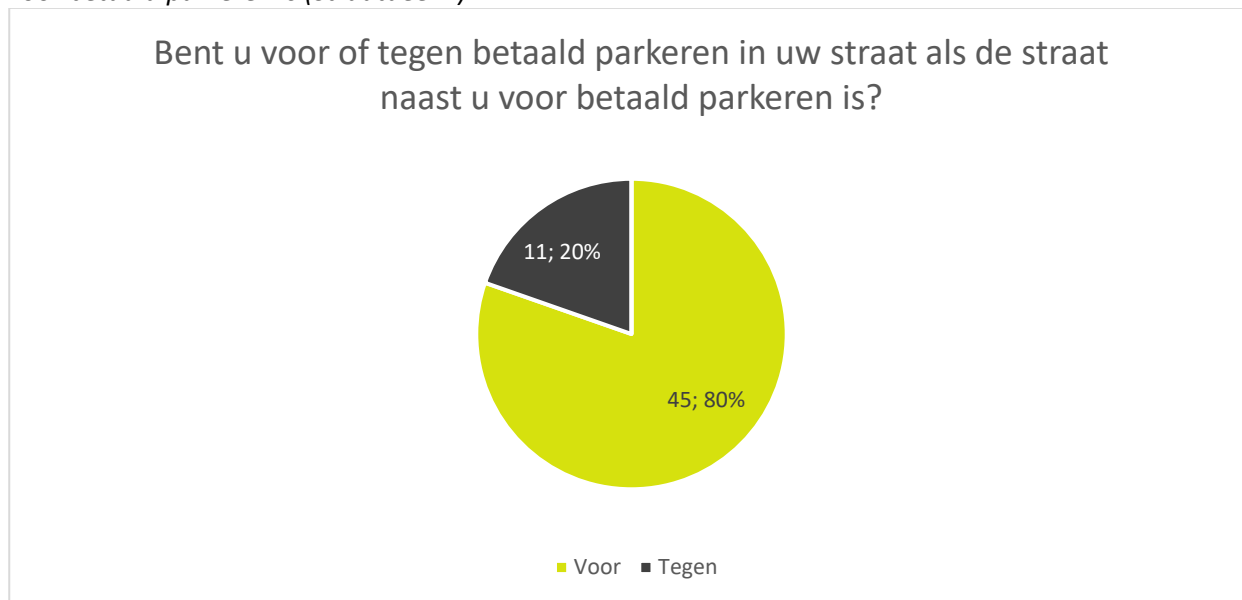
3.3.3 Straatdeel 2

In straatdeel 1 is een meerderheid (80%) van de respondenten voor de invoering van betaald parkeren in de eigen straat. 18% is tegenstander van betaald parkeren in de eigen straat en 2% 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, blijft het aandeel voorstanders 80%. Het aandeel tegenstanders neemt met 2 procentpunt licht toe tot 20%. Met een respons van 60% worden deze resultaten representatief geacht.

Figuur 3.6: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat (Straatdeel 2)



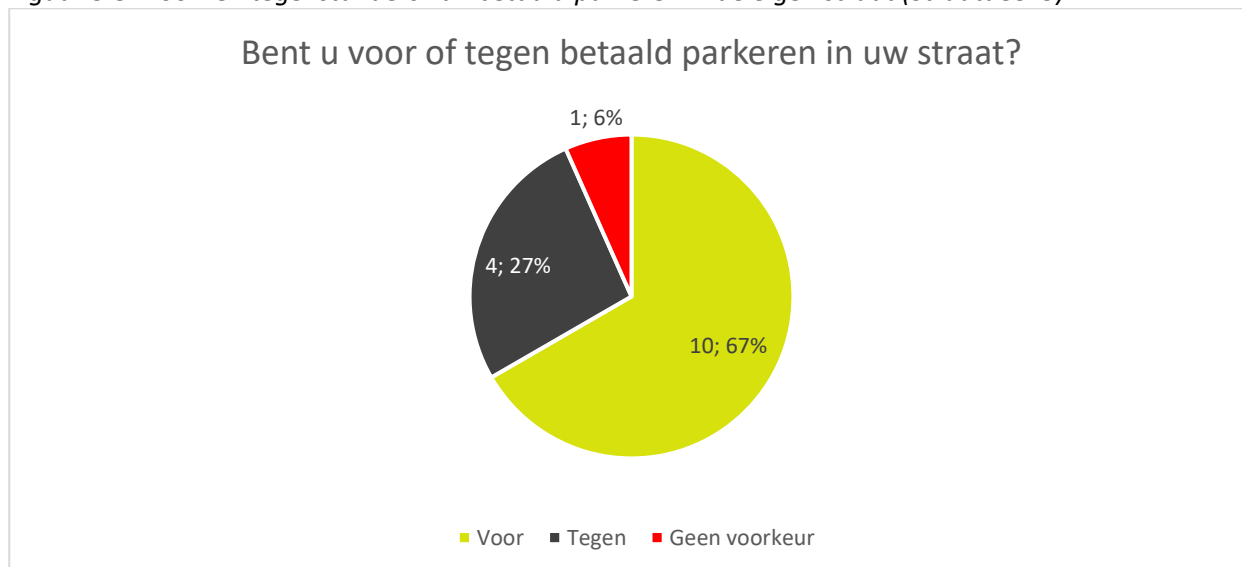
Figuur 3.7: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat als de aangrenzende straat voor betaald parkeren is (Straatdeel 2)



3.3.4 Straatdeel 3

In straatdeel 3 is een meerderheid (67%) van de respondenten voor de invoering van betaald parkeren in de eigen straat. 27% is tegenstander van betaald parkeren in de eigen straat en 6% 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 33% worden deze resultaten onvoldoende representatief geacht.

Figuur 3.8: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat (Straatdeel 3)



Figuur 3.9: Voor- en tegenstanders van betaald parkeren in de eigen straat als de aangrenzende straat voor betaald parkeren is (Straatdeel 3)

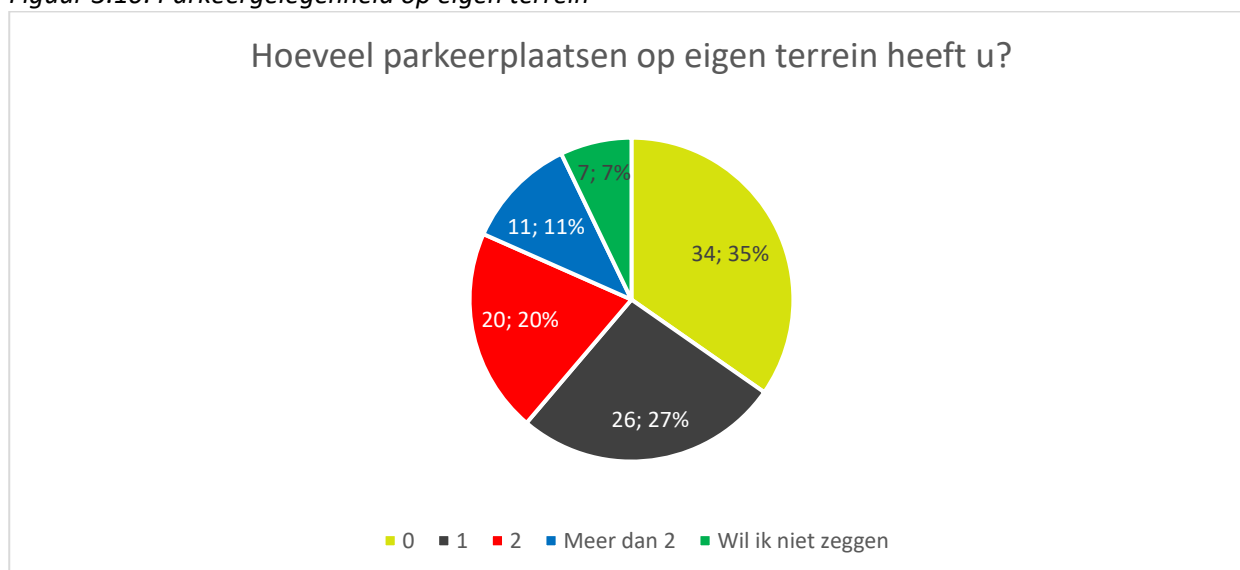


3.4 Parkeren op eigen terrein

3.4.1 Totaal

Van alle respondenten op wijkniveau heeft de meerderheid (58%) parkeergelegenheid op eigen terrein. 27% heeft 1 eigen parkeerplaats, 20% heeft 2 eigen parkeerplaatsen en 11% heeft meer dan 2 parkeerplaatsen op eigen terrein.

Figuur 3.10: Parkeergelegenheid op eigen terrein



Wanneer alleen onder de mensen met parkeergelegenheid wordt gekeken naar het draagvlak voor betaald parkeren, is 79% voorstander van betaald parkeren. Dit is 4 procentpunt hoger dan het draagvlak voor betaald parkeren onder alle bewoners. Met een respons van 51% worden deze resultaten representatief geacht.

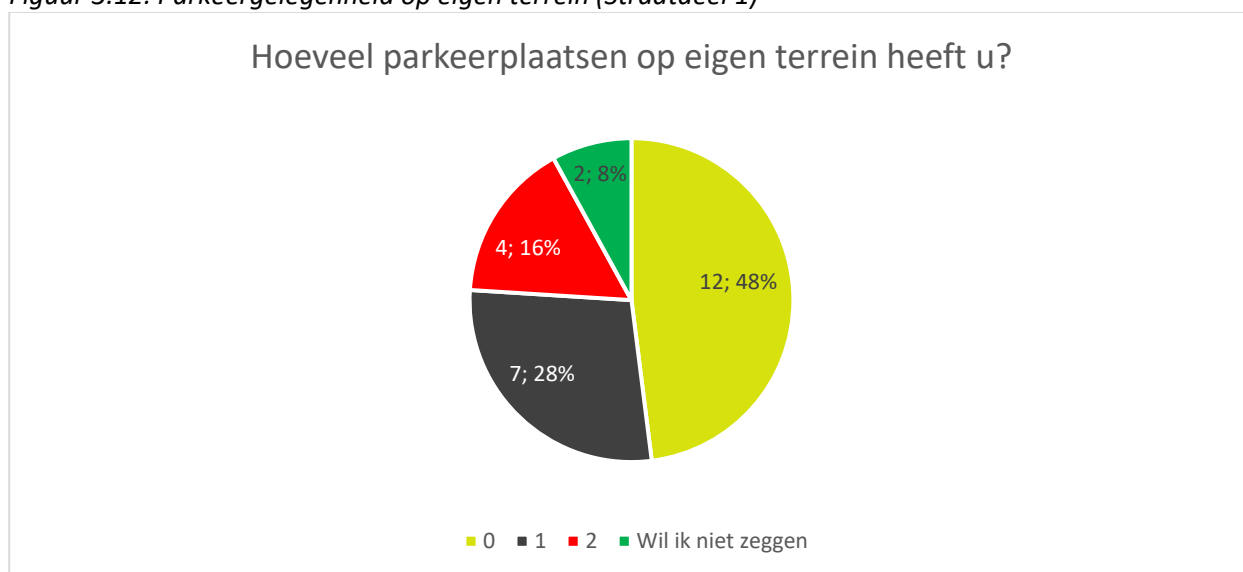
Figuur 3.11: Draagvlak betaald parkeren onder mensen met parkeergelegenheid op eigen terrein



3.4.2 Straatdeel 1

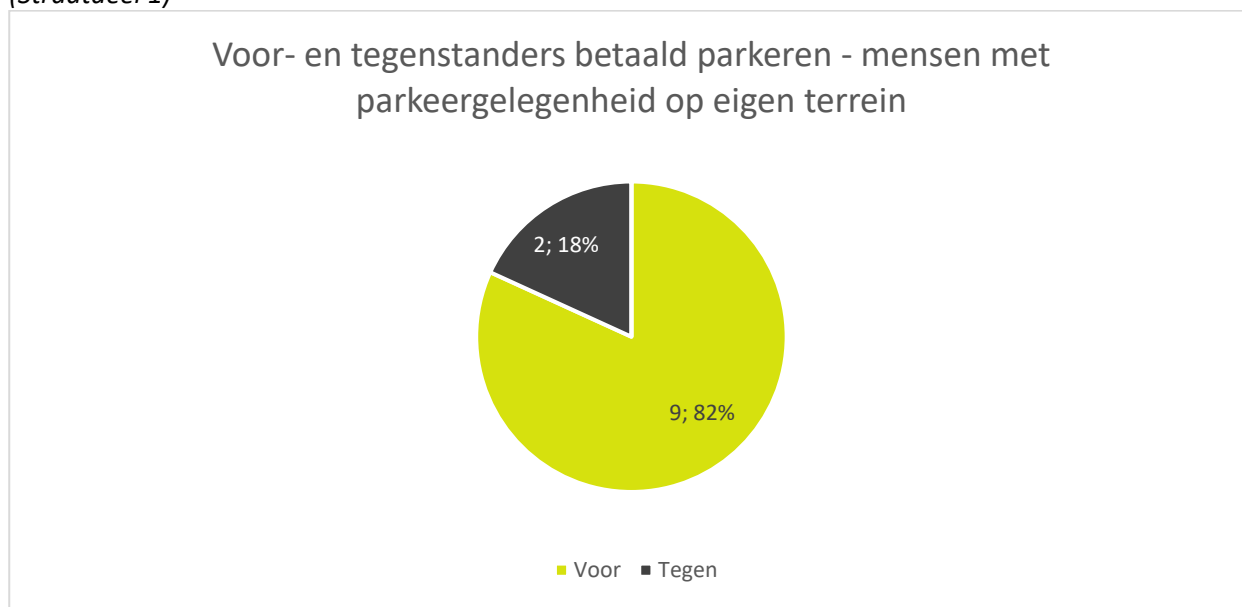
In straatdeel 1 heeft 44% van de respondenten parkeergelegenheid op eigen terrein (1 of 2 parkeerplaatsen).

Figuur 3.12: Parkeergelegenheid op eigen terrein (Straatdeel 1)



Kijkend naar het draagvlak voor betaald parkeren onder mensen met parkeergelegenheid op eigen terrein valt op dat van deze groep een groter deel (82%) voorstander is dan van alle respondenten in het straatdeel (72%). Met een respons van 58% worden deze resultaten representatief geacht

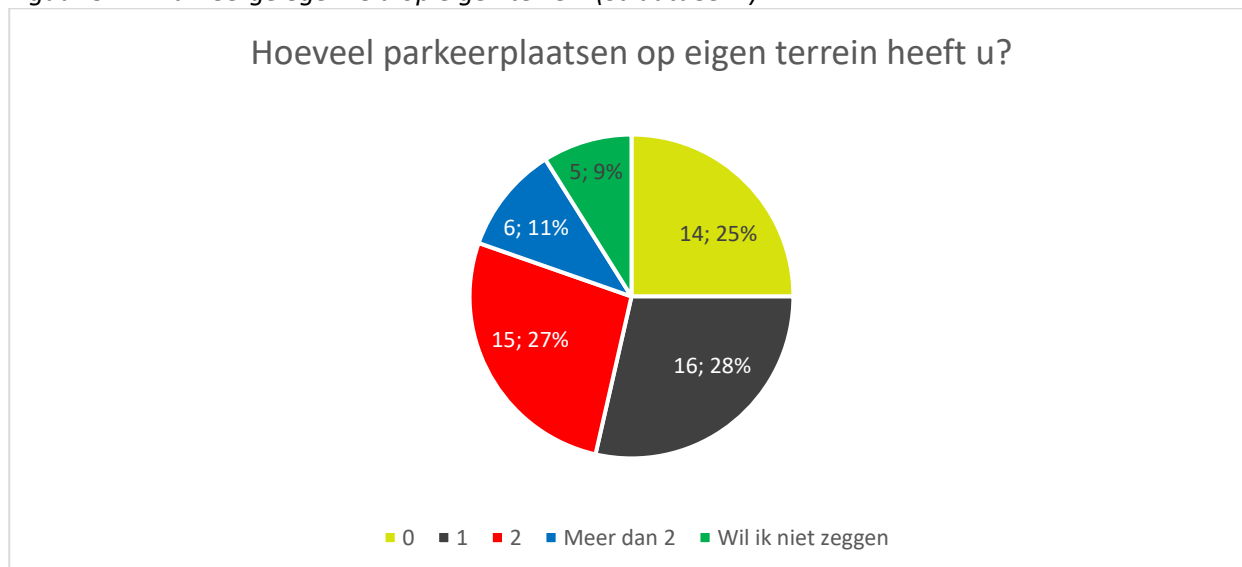
Figuur 3.13: Draagvlak betaald parkeren onder mensen met parkeergelegenheid op eigen terrein (Straatdeel 1)



3.4.3 Straatdeel 2

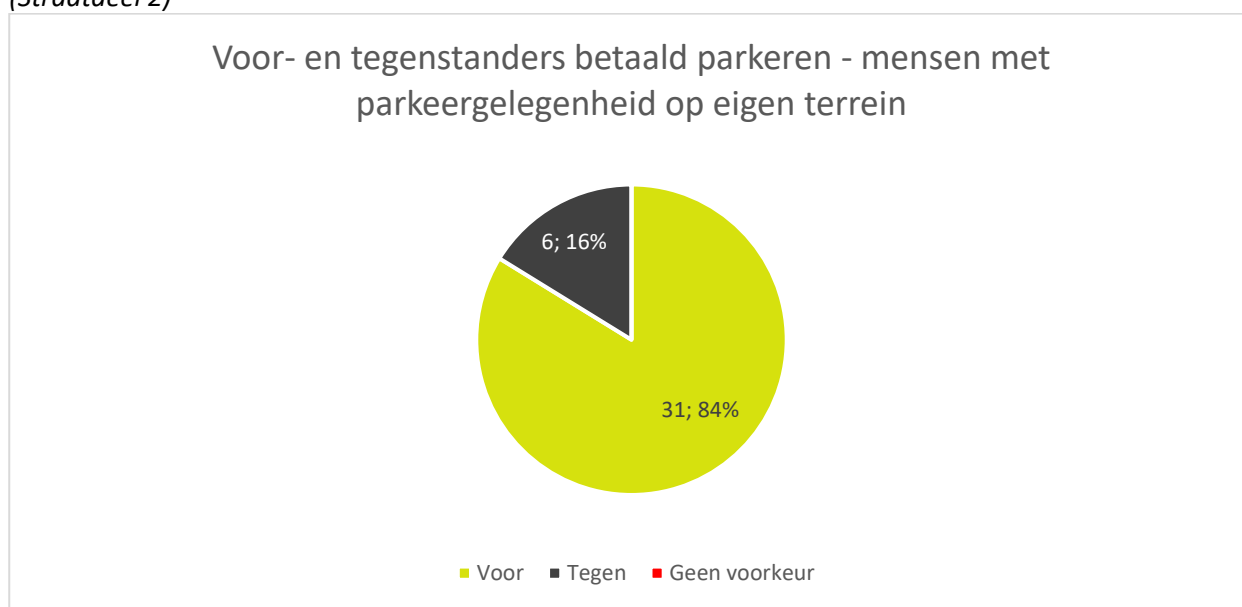
In straatdeel 2 heeft 66% van de respondenten parkeergelegenheid op eigen terrein. In de meeste gevallen gaat het om 1 (28%) of 2 (27%) parkeerplaatsen, 11% geeft aan over meer dan 2 eigen parkeerplaatsen te beschikken.

Figuur 3.14: Parkeergelegenheid op eigen terrein (Straatdeel 2)



Kijkend naar het draagvlak voor betaald parkeren onder mensen met parkeergelegenheid op eigen terrein valt op dat van deze groep een groter deel (84%) voorstander is dan van alle respondenten (80%). Met een respons van 60% worden deze resultaten representatief geacht.

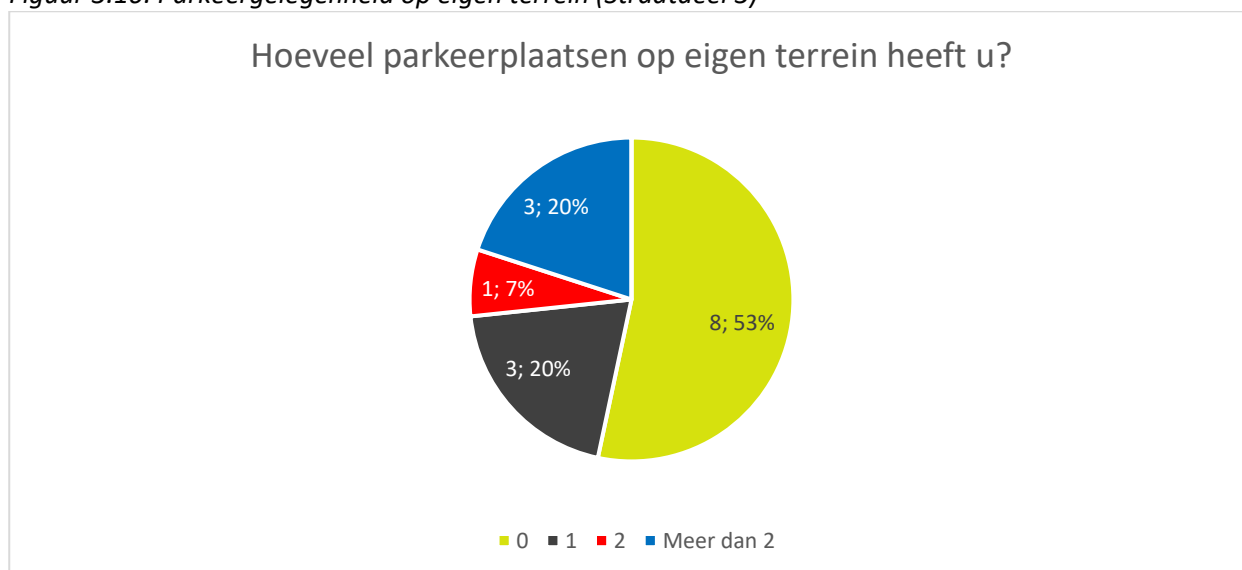
Figuur 3.15: Draagvlak betaald parkeren onder mensen met parkeergelegenheid op eigen terrein (Straatdeel 2)



3.4.4 Straatdeel 3

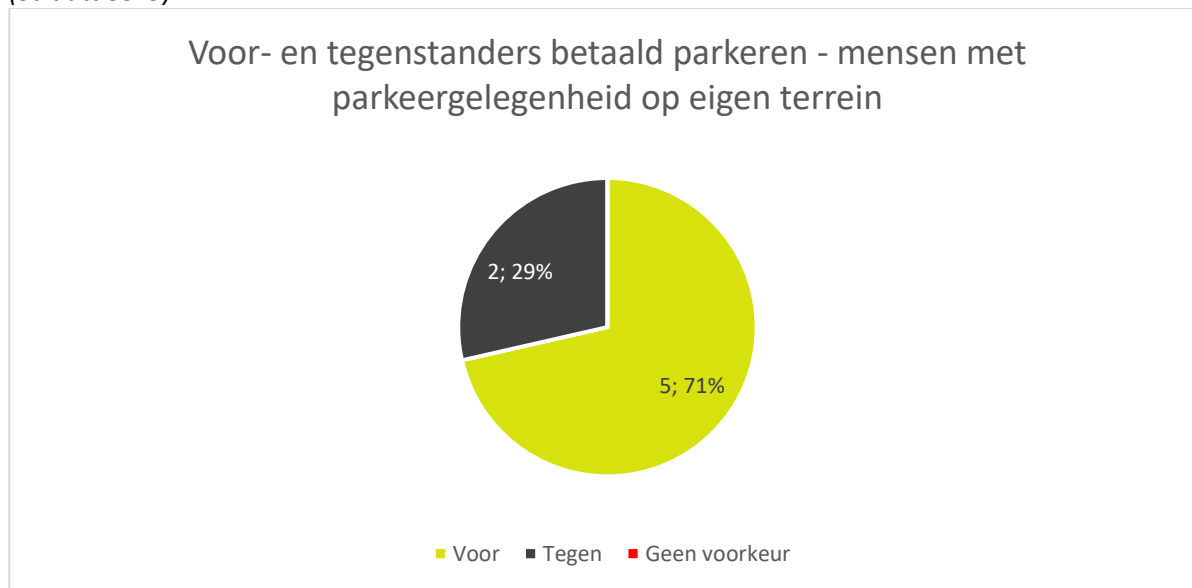
In straatdeel 3 heeft 47% van de respondenten parkeergelegenheid op eigen terrein. In de meeste gevallen betreft dit 1 of meer dan 2 parkeerplaatsen (beiden 20%), 7% heeft de beschikking over 2 parkeerplaatsen.

Figuur 3.16: Parkeergelegenheid op eigen terrein (Straatdeel 3)



Kijkend naar het draagvlak voor betaald parkeren onder mensen met parkeergelegenheid op eigen terrein valt op dat van deze groep een groter deel (71%) voorstander is dan van alle respondenten (67%). Met een respons van 33% worden deze resultaten onvoldoende representatief geacht. Tevens gaat het om kleine absolute aantallen (in totaal 7 respondenten met eigen parkeergelegenheid).

Figuur 3.17: Draagvlak betaald parkeren onder mensen met parkeergelegenheid op eigen terrein (Straatdeel 3)

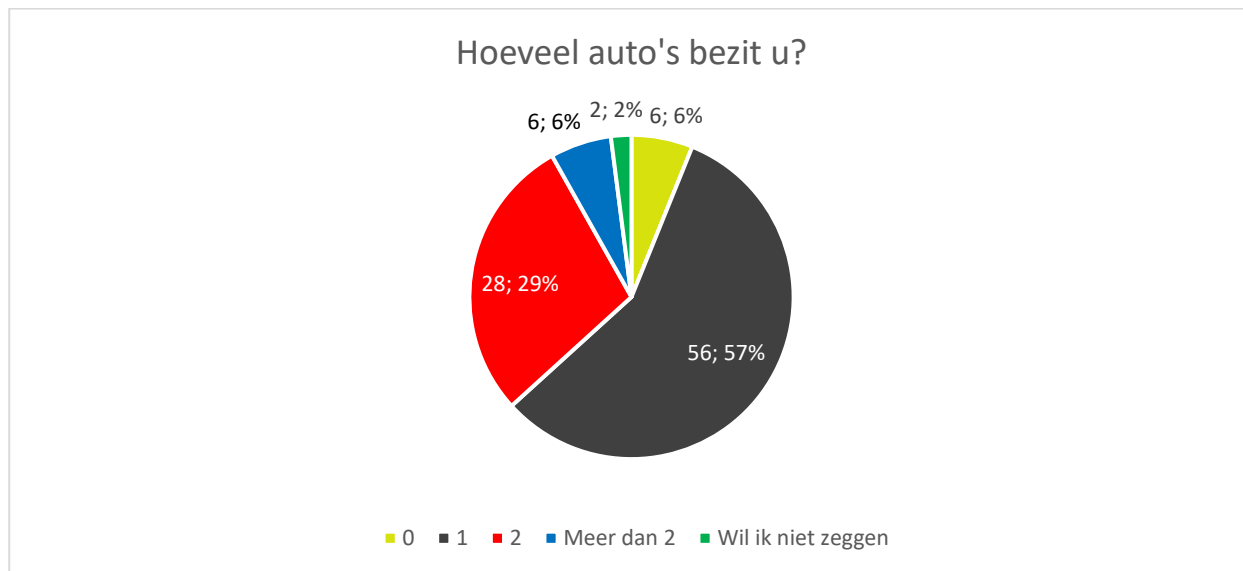


3.5 Autobezit

3.5.1 Totaal

Van alle respondenten heeft 92% een of meerdere auto's. In de meeste gevallen (57%) hebben mensen één auto, 35% van de respondenten heeft 2 of meer auto's. Autobezitters vormen bijna de gehele groep respondenten, draagvlak voor betaald parkeren komt dan ook overeen met het draagvlak van alle respondenten (76% onder autobezitters, 75% onder alle respondenten). Met een respons van 51% worden deze resultaten representatief geacht.

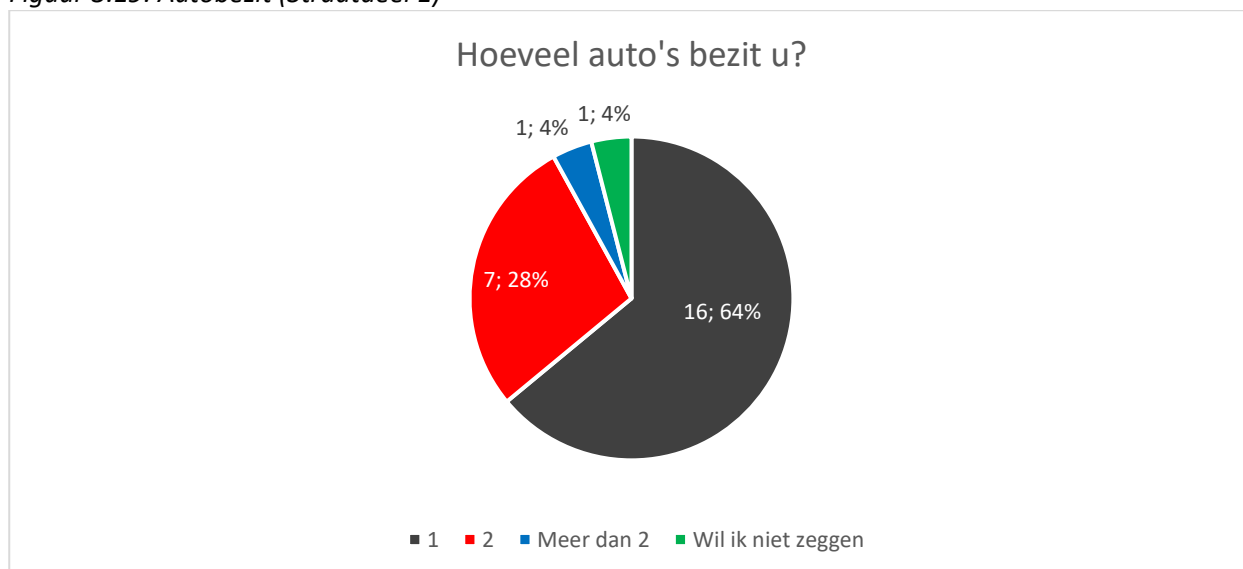
Figuur 3.18: Autobezit



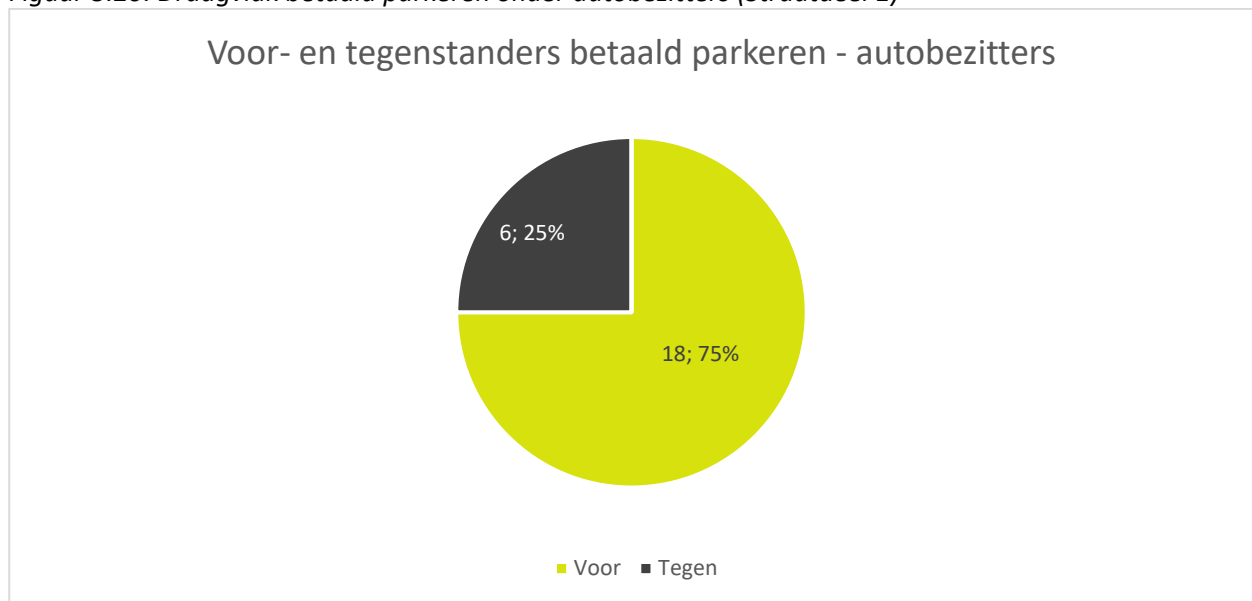
3.5.2 Straatdeel 1

Van alle respondenten in straatdeel 1 heeft 96% een of meerdere auto's. Dit betreft voornamelijk 1 (64%) of 2 (28%) auto's. Onder de autobezitters is het draagvlak voor betaald parkeren (75%) iets groter is dan het draagvlak van de hele groep (72%). Met een respons van 58% worden deze resultaten representatief geacht.

Figuur 3.19: Autobezit (Straatdeel 1)



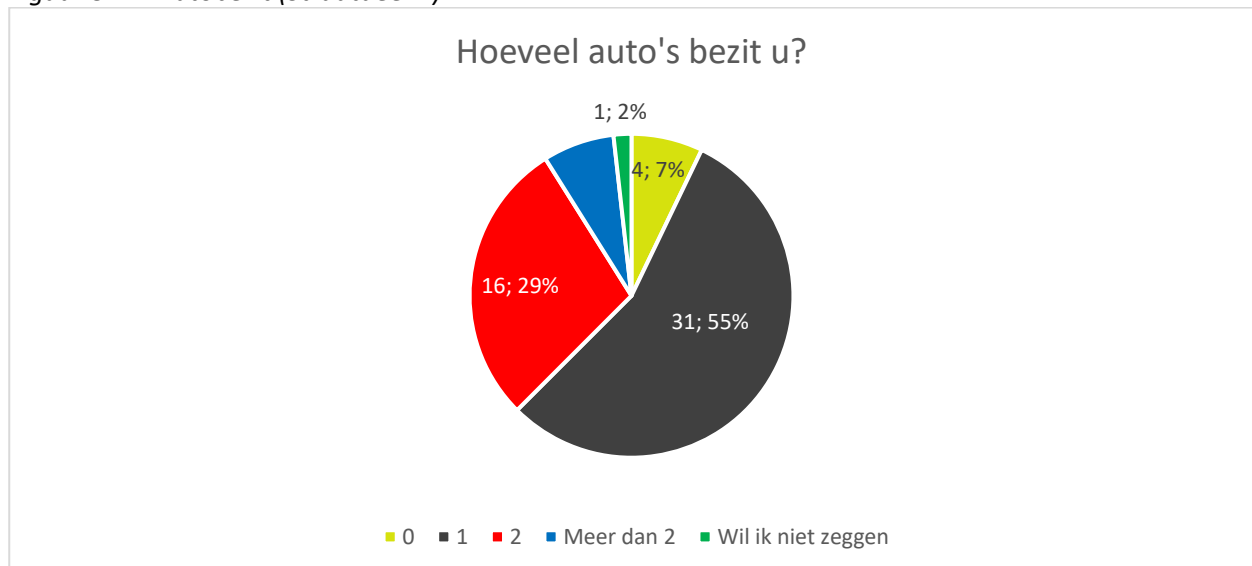
Figuur 3.20: Draagvlak betaald parkeren onder autobezitters (Straatdeel 1)



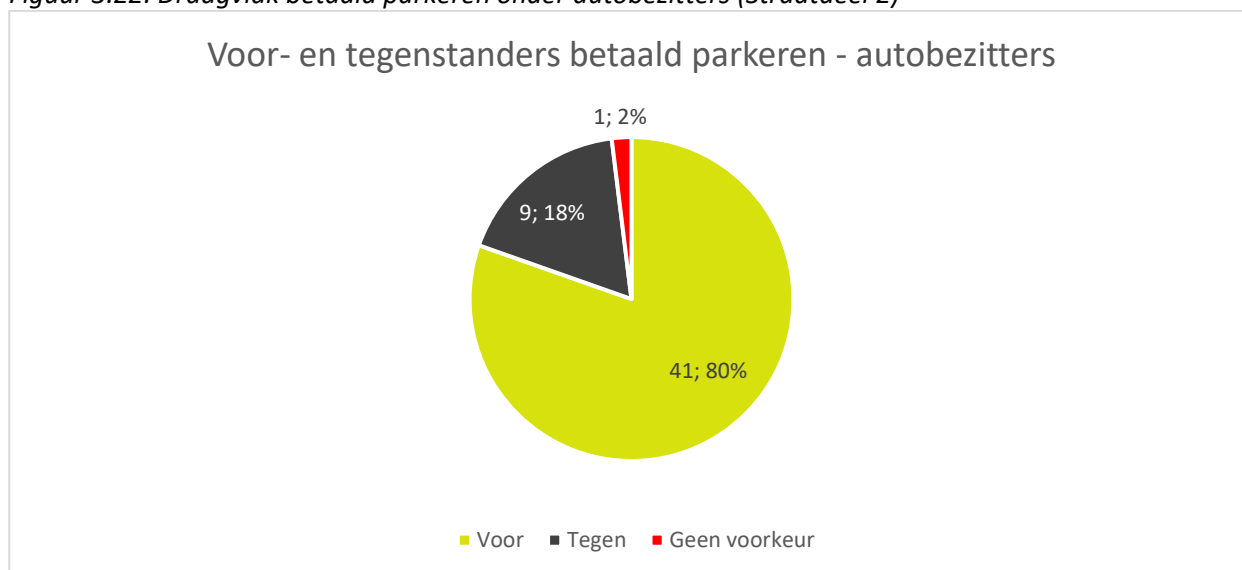
3.5.3 Straatdeel 2

Van alle respondenten in straatdeel 2 heeft 91% een of meerdere auto's. Dit betreft voornamelijk om 1 (55%) of 2 (33%) auto's. Autobezitters vormen bijna de gehele groep respondenten, het draagvlak voor betaald parkeren onder autobezitters komt overeen (80% met het draagvlak onder alle respondenten. Met een respons van 60% worden deze resultaten representatief geacht.

Figuur 3.21: Autobezit (Straatdeel 2)



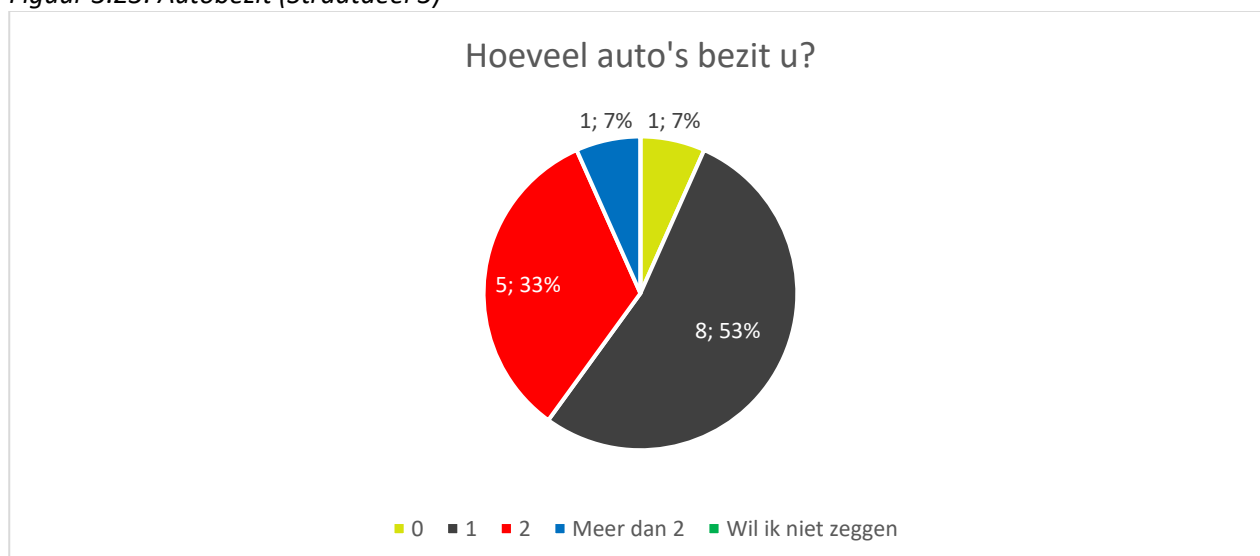
Figuur 3.22: Draagvlak betaald parkeren onder autobezitters (Straatdeel 2)



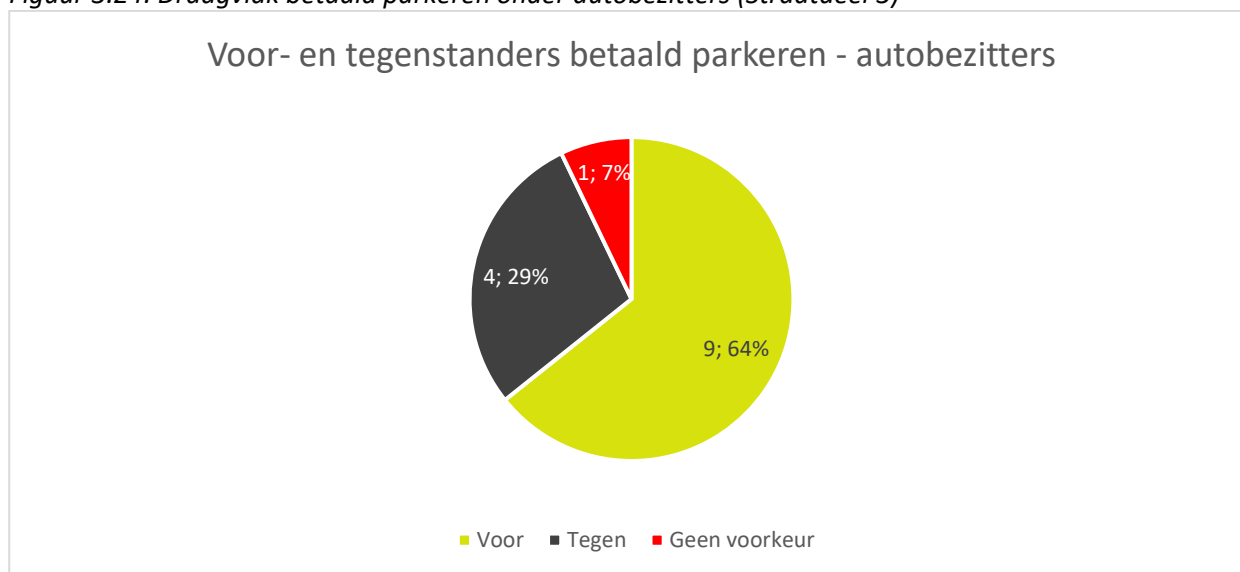
3.5.4 Straatdeel 3

Van alle respondenten in straatdeel 3 heeft 93% een of meerdere auto's. Dit betreft voornamelijk 1 (53%) of 2 (33%) auto's. Onder de autobezitters is het draagvlak voor betaald parkeren (64%) iets kleiner dan het draagvlak van de hele groep (67%). Met een respons van 33% worden deze onvoldoende representatief geacht.

Figuur 3.23: Autobezit (Straatdeel 3)



Figuur 3.24: Draagvlak betaald parkeren onder autobezitters (Straatdeel 3)



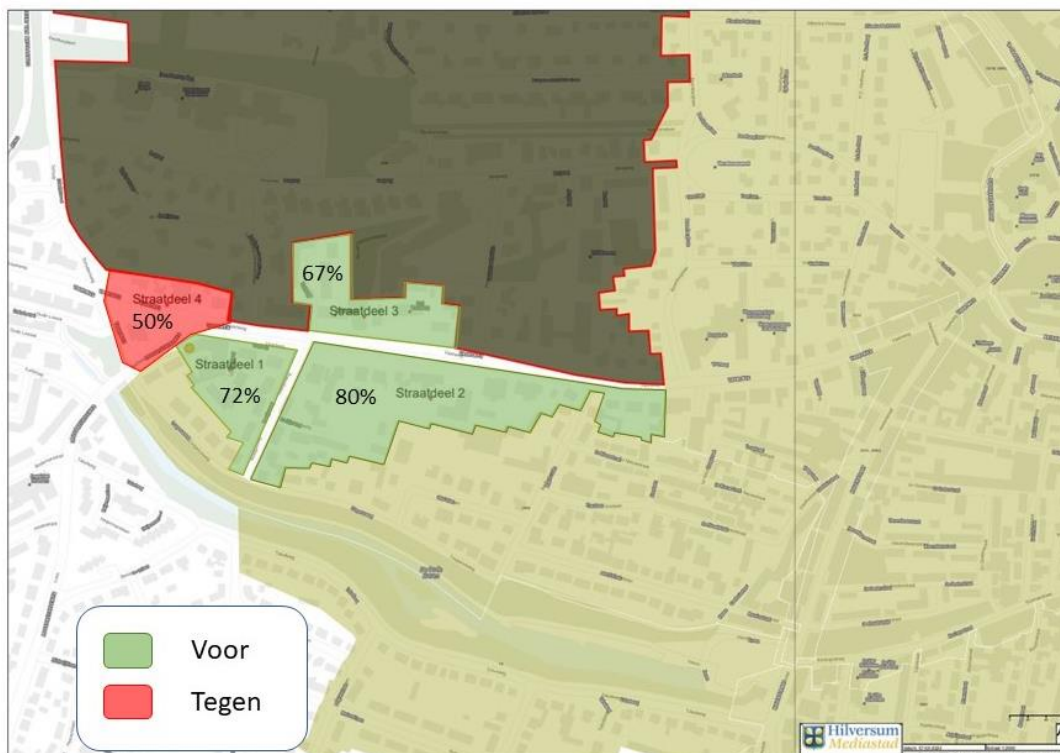
3.6 Conclusies

Tabel 3.1 en figuren 3.25 en 3.26 geven het draagvlak voor betaald parkeren weer in de vier straatdelen met voldoende respons en op wijkniveau. In twee van de vier straatdelen is voldoende draagvlak (50%+1) voor betaald parkeren. Opvallend is dat in 2 van de 3 straatdelen met voldoende respons het draagvlak voor betaald parkeren met toeneemt indien bewoners in de aanliggende straat ook voor betaald parkeren is.

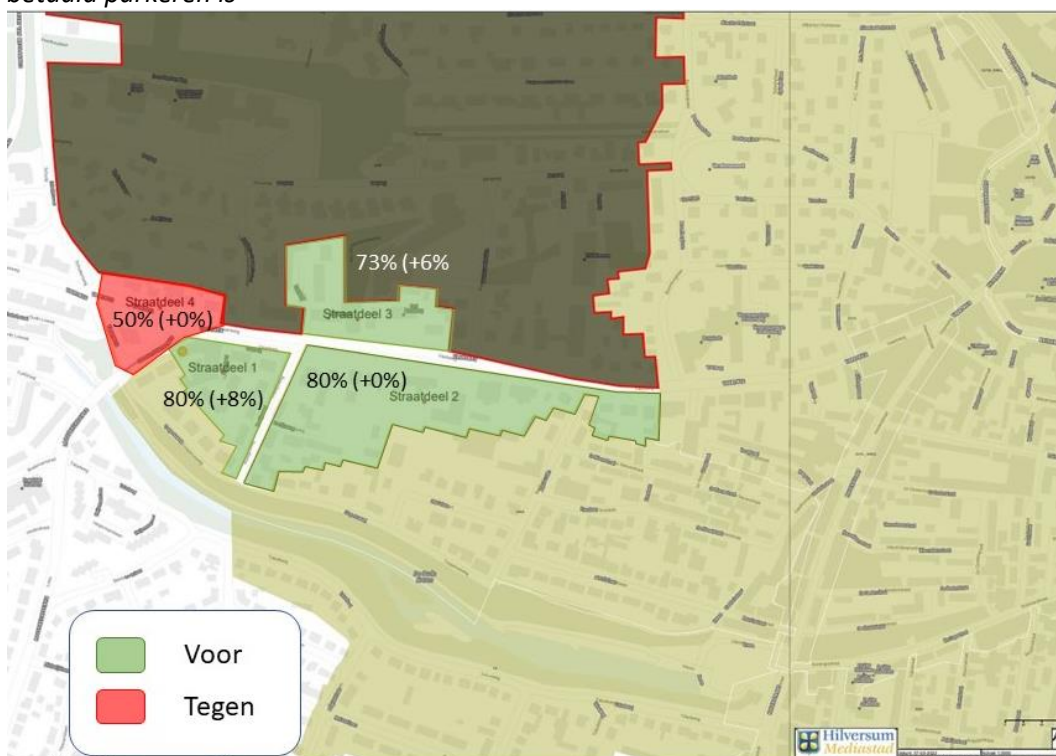
Tabel 3.2: Draagvlak voor betaald parkeren in de straatdelen met voldoende respons

Straatdeel	Draagvlak betaald parkeren	Draagvlak betaald parkeren wanneer de aanliggende straat ook vóór is	Verandering draagvlak
1	72%	80%	+8%
2	80%	80%	+0%
3	67%	73%	+6%
Totaal	75%	79%	+4%

Figuur 3.25: Draagvlak voor betaald parkeren per straatdeel



Figuur 3.26: Draagvlak voor betaald parkeren per straatdeel als men in de omliggende straat ook voor betaald parkeren is



Tabel 3.3 geeft het draagvlak voor betaald parkeren weer onder respondenten met parkeergelegenheid op eigen terrein weer in de straatdelen met voldoende respons en op wijkniveau. In ieder straatdeel is er meer draagvlak voor betaald parkeren onder respondenten met parkeergelegenheid op eigen terrein

Tabel 3.3: Draagvlak voor betaald parkeren onder respondenten met parkeergelegenheid op eigen terrein

Straatdeel	Respondenten met eigen parkeerplaats	Draagvlak betaald parkeren onder mensen met eigen parkeerplaats	Draagvlak betaald parkeren alle bewoners van het straatdeel	Vershil draagvlak
1	44%	82%	72%	+10%
2	66%	84%	80%	+4%
3	47%	71%	67%	+4%
Totaal	58%	79%	75%	+4%

Tabel 3.4 geeft het draagvlak voor betaald parkeren onder autobezitters aan. Op wijkniveau blijkt onder autobezitters iets meer draagvlak voor betaald parkeren te zijn ten opzichte van alle bewoners. Een mogelijke reden hiervoor is dat autobezitters zelf parkeeroverlast ervaren terwijl dat voor mensen zonder auto niet van toepassing is. In hun geval krijgen alleen hun bezoekers rechtstreeks met betaald parkeren te maken, dit kan een reden zijn waarom het draagvlak onder deze groep lager is.

Tabel 3.4: Draagvlak voor betaald parkeren onder autobezitters

Straatdeel	Respondenten met eigen auto	Draagvlak betaald parkeren onder mensen met eigen auto	Draagvlak betaald parkeren onder alle bewoners van het straatdeel	Vershil draagvlak
1	96%	75%	72%	+3%
2	91%	80%	80%	+0%
3	93%	64%	67%	-3%
Totaal	92%	76%	75%	+1%

4. Conclusies

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

Met een respons van 41% wordt het resultaat van de enquête in de wijk Lijsterweg op wijkniveau onvoldoende representatief geacht. Wel is er in straatdelen 1, 4, 6 en 7 voldoende respons. In straatdeel 1, 4 en 6 is voldoende draagvlak voor betaald parkeren, ongeacht of het alleen de eigen straat betreft of ook de aanliggende straat. In straatdeel 7 is er onvoldoende draagvlak voor betaald parkeren wanneer het alleen de eigen straat betreft. Indien bewoners in een aanliggende straat voor betaald parkeren zijn, is er in straatdeel 7 ook draagvlak om betaald parkeren in te voeren. Ook in andere straatdelen neemt het draagvlak toe als men in aanliggende straten ook voor betaald parkeren is.

Met een respons van 51% wordt het resultaat van de enquête in de wijk Roeltjesweg/Vaartweg 5% voldoende representatief geacht. Er is voldoende draagvlak voor betaald parkeren. 75% van de respondenten is voor betaald parkeren, dit neemt toe tot 79% indien bewoners van een aanliggende straat ook voor betaald parkeren zijn.

Het responspercentage in de wijk Roeltjesweg/Vaartweg (51%) ligt in lijn met andere gemeentelijke enquêtes, waar in de meeste gevallen de afgelopen jaren een respons tussen de 50% en 60% is waargenomen. De respons in de wijk Lijsterweg is lager (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 en 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 wijken Lijsterweg en Roeltjesweg/Vaartweg tegenover betaald parkeren staan. Een definitieve beslissing over betaald parkeren wordt op een later moment door de Gemeente Hilversum genomen.