

Notitie inwonerpanel
Verkeer en vervoer
2023

Onderzoek & Statistiek
Februari 2024

Samenvatting

In mei 2023 is door de afdeling Onderzoek & Statistiek voor het eerst een inwonerpanel-onderzoek gehouden over verkeer en vervoer. Uiteindelijk is de vragenlijst door 6.658 leden van het inwonerpanel volledig ingevuld (responspercentage: 60%). In deze notitie zijn de resultaten hiervan uitgewerkt en wordt er waar mogelijk vergeleken met de resultaten van de najaarsenquêtes van 2021, 2019 en 2017.

In de wijken Graafsepoort en Noord hebben naar verhouding minder inwoners de vragenlijst ingevuld. Als we kijken naar leeftijdsgroepen hebben er naar verhouding minder 18-39 jarigen de vragenlijst ingevuld en juist meer 50-plussers. De resultaten zijn gewogen op twee factoren: wijk en leeftijdsgroep.

➤ Respondenten zijn vooral tevreden over de bereikbaarheid per fiets

De bereikbaarheid van en naar de gemeente 's-Hertogenbosch en de bereikbaarheid van de eigen buurt worden beide het beste beoordeeld per fiets (resp. 89%; 91%). Over de bereikbaarheid per bus is men het minst positief (resp. 41%; 46%).

➤ Tevredenheid over de verkeersveiligheid in de eigen buurt neemt af

39% is (zeer) tevreden over de verkeersveiligheid in de eigen buurt, maar 40% is hierover (zeer) ontevreden. In Empel (57%) en Engelen (57%) zijn respondenten gemiddeld het meest tevreden over de verkeersveiligheid in de eigen buurt; in West (24%) is dit aandeel het laagst. Vergeleken met de voorgaande jaren is men minder tevreden over de verkeersveiligheid in de eigen buurt.

➤ Ontevredenheid verkeersveiligheid komt voornamelijk door te hard rijden

Aan respondenten die (zeer) ontevreden zijn over de verkeersveiligheid in de eigen buurt, is gevraagd waardoor dit komt. De top-3 redenen bestaat uit: te hard rijden (90%), gevaarlijke verkeerssituaties (59%) en agressief rijgedrag (47%). Vervolgens is aan dezelfde respondenten gevraagd of de situaties zich voordeden in een specifieke straat of locatie. De top 3 meest genoemde straten zijn: Hinthamerstraat (100x), Zuid Willemsvaart (92x) en Kooikersweg (81x).

➤ Meeste respondenten gebruiken regelmatig een auto en / of fiets

In 2023 maken de meeste respondenten regelmatig gebruik van een benzine of diesel auto (74%) en / of een fiets (69%). Daarna volgt de OV-chipkaart (40%) en de elektrische fiets (32%). Vergeleken met 2021 maken respondenten in 2023 vaker gebruik van een aantal vervoermiddelen, zoals een elektrische fiets en de OV-chipkaart. Maar er zijn ook vervoermiddelen die in 2023 minder vaak worden gebruikt. Het gaat hierbij om de benzine of diesel auto en benzine brommer of scooter.

➤ 6% ervaart altijd of vaak beperkingen bij gebruik vervoer; 21% soms

In 2023 ervaart 6% van de respondenten altijd of vaak beperkingen bij het gebruik van vervoer; 21% soms. De resultaten zijn vergelijkbaar met 2021. De belangrijkste beperkingen zijn volgens respondenten de beschikbaarheid van openbaar vervoer (49%) en de kosten van vervoer (31%).

➤ Woon-werk verkeer binnen gemeente: vooral met fiets of auto / motor

Respondenten die werken of studeren binnen de gemeente 's-Hertogenbosch maken vooral gebruik van de fiets (52%) of de auto / motor (41%). De elektrische fiets (19%) wordt naar verhouding vaak genoemd.

➤ Woon-werk verkeer buiten gemeente: vooral auto / motor of trein

Van alle respondenten werkt of studeert 44% buiten de gemeente 's-Hertogenbosch. Zij kiezen dan vooral voor de auto / motor (77%). Daaropvolgend is de trein (29%) en de fiets (17%). 18% werkt zowel binnen als buiten de gemeente. Zij verplaatsen zich voornamelijk met de auto / motor (75%). Zo'n derde (34%) werkt (ook) vanuit huis.

➤ **Bereikbaarheid van de binnenstad: vooral op de fiets**

38% van alle inwoners gaat meestal met de fiets naar de binnenstad. Dit wordt gevolgd door de auto of motor (20%) of lopend (17%). In 2023 gaat men vaker met de elektrische fiets naar de binnenstad, vergeleken met 2021 (13% versus 11%).

Ook is gevraagd of men vindt dat ze makkelijk in de binnenstad kunnen komen. Hierbij zijn respondenten het meest positief over de fiets (92%), gevolgd door de elektrische fiets (82%) en te voet (75%).

➤ **Vooraf voldoende parkeervoorzieningen voor de fiets in de binnenstad**

Volgens respondenten zijn er vooral voldoende parkeervoorzieningen in de binnenstad voor de fiets (69%). Daarna volgen parkeervoorzieningen voor de elektrische fiets (55%) en de auto of motor (55%). Echter, zo'n kwart van de respondenten (24%) vindt dat er onvoldoende parkeervoorzieningen zijn voor de auto of motor.

➤ **Volgens respondenten over 5 jaar meer gebruik van elektrisch vervoer**

Op dit moment maken respondenten nog veelal gebruik van een benzine of diesel auto (74%) en de fiets (69%). Maar over 5 jaar denken (veel) meer respondenten dat zij gebruik maken van elektrische vervoersmogelijkheden, zoals een volledig elektrische auto, elektrische fiets en hybride auto.

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	2
1. Inleiding.....	5
1.1 Doel	5
1.2 Inhoud en methodiek.....	5
1.3 Najaarsenquêtes en inwonerspanel	5
1.4 Leeswijzer	6
1.5 Achtergrondkenmerken.....	6
2. Verkeer en vervoer	8
2.1 Bereikbaarheid gemeente en eigen buurt.....	8
2.2 Verkeersveiligheid	11
2.3 Gebruik vervoersmogelijkheden	13
2.4 Beperkingen bij gebruik vervoer	16
2.5 Reizen van en naar werk	18
2.6 Bereikbaarheid van de binnenstad	19
2.7 Parkeren in de binnenstad	22
2.8 Toekomstige vervoermiddelen.....	23

1. Inleiding

In mei 2023 is door de afdeling Onderzoek & Statistiek voor het eerst een inwonerpanel-onderzoek gehouden over verkeer en vervoer. In deze notitie zijn de resultaten hiervan uitgewerkt. De opdrachtgever voor dit onderwerp is de afdeling Leefomgeving. De vragen gaan onder andere over de tevredenheid van inwoners over de bereikbaarheid van de gemeente 's-Hertogenbosch, de verkeersveiligheid en de manier waarop zij zich verplaatsen binnen de gemeente. Ook zijn er een aantal vragen gesteld over hoe inwoners in de toekomst denken te zullen reizen.

1.1 Doel

De afdeling Leefomgeving, opdrachtgever voor dit onderzoek, heeft in mei 2023 gebruik gemaakt van het gemeentelijk inwonerpanel. Deze notitie biedt inzicht in de trends en ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer. Met de resultaten in deze notitie kan de gemeente ambities op het gebied van verkeer en vervoer monitoren en beleid waar nodig bijsturen.

1.2 Inhoud en methodiek

In mei 2023 heeft de afdeling Onderzoek & Statistiek de ongeveer 11.000 leden van het inwonerpanel benaderd voor het invullen van een vragenlijst. In deze vragenlijst zijn de volgende onderwerpen aan bod gekomen:

- Bereikbaarheid gemeente en eigen buurt
- Verkeersveiligheid
- Gebruik vervoersmogelijkheden
- Beperkingen bij gebruik vervoer
- Reizen van en naar werk
- Bereikbaarheid van de binnenstad
- Parkeren in de binnenstad
- Toekomstige vervoermiddelen

De vragenlijst is samen met de opdrachtgever, de afdeling Leefomgeving, tot stand gekomen. Het onderzoek heeft drie weken open gestaan. Uiteindelijk is de vragenlijst door 6.658 leden van het inwonerpanel volledig ingevuld (responspercentage: 60%).

1.3 Najaarsenquêtes en inwonerpanel

Voorheen zette de gemeente 's-Hertogenbosch jaarlijks een aantal vragenlijsten uit in september / oktober; de najaarsenquêtes. In de even jaren waren dit de vragenlijsten Sport & Welzijn, Culturele activiteiten en Leefbaarheid en in de oneven jaren waren dit Omnibus en Leefbaarheid & Veiligheid. Middels een aselechte steekproef werd een aantal inwoners uitgenodigd om deel te nemen aan een onderzoek. Zij ontvingen een uitnodigingsbrief met een papieren vragenlijst en een inlogcode om de vragenlijst digitaal in te vullen. Deze methode gebruikt de gemeente 's-Hertogenbosch nog steeds, bijvoorbeeld als onderzoeksresultaten beschikbaar moeten zijn op buurniveau. Dit is echter niet voor alle onderwerpen nodig. Daarom is de gemeente sinds begin 2023 voor bepaalde onderwerpen overgestapt van de jaarlijkse najaarsenquêtes op het inwonerpanel van de gemeente 's-Hertogenbosch.

Het inwonerpanel bestaat sinds begin 2023. Alle inwoners van de gemeente 's-Hertogenbosch van 16 jaar en ouder kunnen zich hiervoor aanmelden (via www.s-hertogenbosch.nl/inwonerpanel). Leden van het inwonerpanel worden enkele keren per jaar uitgenodigd om een vragenlijst in te vullen. Zij kunnen zelf aangeven of ze digitaal, op papier of telefonisch willen meedoen. Het digipanel vormde de basis van het inwonerpanel, aangevuld met nieuwe aanmeldingen. Het inwonerpanel telt momenteel zo'n 11.500 leden. Er wordt voortdurend ingezet op werving van nieuwe leden om de respons en representativiteit van het panel te vergroten.

Het onderzoek verkeer en vervoer is het eerste onderzoek dat is uitgevraagd middels het inwonerpanel. Voorheen waren de vragen over verkeer en vervoer opgenomen in de najaarsenquête (Omnibus, oneven jaren). Door het toevoegen van extra achtergrondvragen in de vragenlijst, kunnen we de kenmerken van de respondenten vergelijken met die van de respondenten van de najaarsenquête 2021. Het aandeel lager opgeleiden is sterker ondervertegenwoordigd dan in de najaarsenquêtes en het aandeel alleenstaanden (huishouden) is minder sterk ondervertegenwoordigd. Wat betreft inkomen en herkomst zien we ongeveer dezelfde verdeling. In dit onderzoek worden daarom de resultaten van het inwonerpanel-onderzoek verkeer en vervoer 2023 vergeleken met de resultaten van de najaarsenquêtes van eerdere jaren (2021, 2019 en 2017). De lezer dient rekening te houden met deze verandering in de methodiek bij het interpreteren van de resultaten.

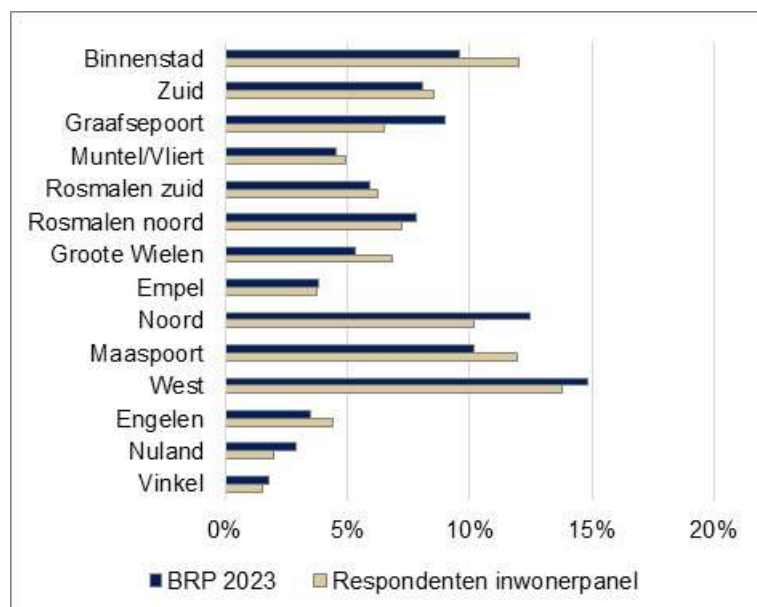
1.4 Leeswijzer

De resultaten zijn onderverdeeld in acht hoofdstukken, zoals de onderwerpen in paragraaf 1.2 zijn gesommeerd. In het rapport worden de gewogen resultaten gepresenteerd. De resultaten gaan over de groep respondenten die de betreffende vraag hebben beantwoord. Respondenten die de vraag niet hebben beantwoord, worden dus buiten beschouwing gelaten. Verschillen ten opzichte van het gemiddelde die in de tekst worden benadrukt, zijn statistisch significant.

1.5 Achtergrondkenmerken

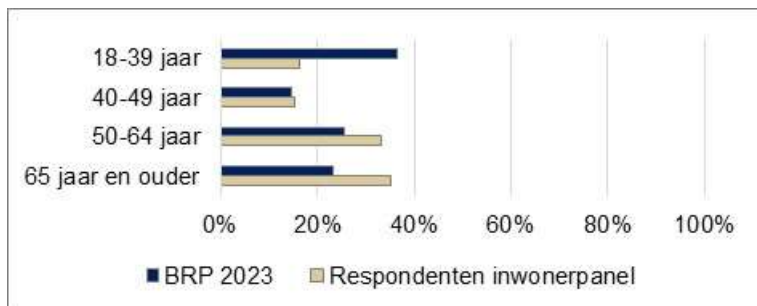
In deze paragraaf worden de achtergrondkenmerken van de respondenten afgezet tegen de populatie in de gemeente 's-Hertogenbosch. Deze cijfers zijn afkomstig van de Basisregistratie Personen (BRP). De respons over de wijken is redelijk goed verdeeld. We zien dat er in Graafsepoort en Noord naar verhouding minder inwoners de vragenlijst hebben ingevuld. In Binnenstad valt op dat er naar verhouding juist meer inwoners de vragenlijst hebben ingevuld. Van 53 respondenten is geen wijk bekend.

Figuur 1 Aandeel respondenten naar wijk ten opzichte van BRP 2023



Qua leeftijd zien we dat het aandeel respondenten geen goede afspiegeling vormt van de populatie in de gemeente. Zo hebben er naar verhouding minder 18-39 jarigen de vragenlijst ingevuld en juist meer 50-plussers. Van 25 respondenten is geen leeftijdsgroep bekend.

Figuur 2 Aandeel respondenten naar leeftijdsgroep ten opzichte van BRP 2023



De resultaten van het inwonerpanel-onderzoek zijn gewogen op deze twee factoren: wijk en leeftijdsgroep en geslacht. Dit betekent dat iemand uit een ondervertegenwoordigde groep vaker meetelt dan iemand uit een oververtegenwoordigde groep. Hiermee krijgen we een representatiever beeld van de situatie van de inwoners van 's-Hertogenbosch.

2. Verkeer en vervoer

's-Hertogenbosch wil een goed bereikbare stad zijn, voor haar inwoners en bezoekers. Aan de leden van het inwonerpanel is gevraagd hoe tevreden zij zijn over de bereikbaarheid van de gemeente 's-Hertogenbosch, binnen de gemeente en hun eigen buurt. Dat is per type vervoermiddel gevraagd.

2.1 Bereikbaarheid gemeente en eigen buurt

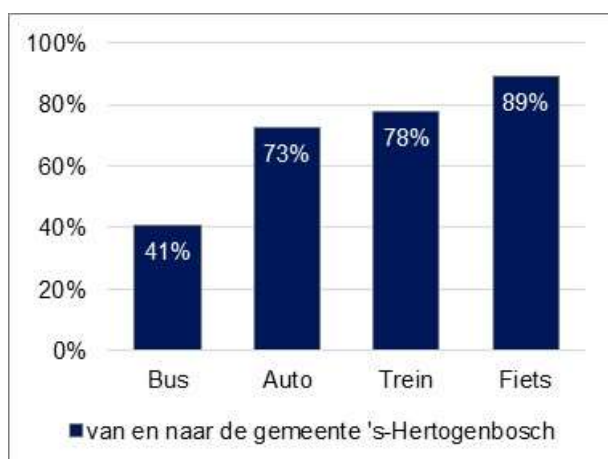
Bereikbaarheid van en naar de gemeente 's-Hertogenbosch

De bereikbaarheid van en naar de gemeente 's-Hertogenbosch wordt het beste beoordeeld per fiets (89%), gevolgd door de trein (78%) en de auto (73%). De bus wordt met 41% tevredenheid het minst positief beoordeeld. Vergeleken met 2021 zijn respondenten minder tevreden over de bereikbaarheid van en naar de gemeente per auto (73% versus 77%) en per bus (41% versus 50%).

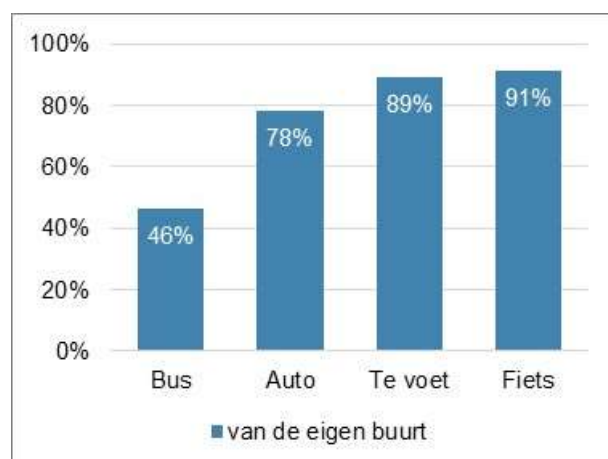
Bereikbaarheid van de eigen buurt

De bereikbaarheid van de eigen buurt wordt eveneens het beste beoordeeld per fiets (91%), gevolgd door te voet (89%) en de auto (78%). Ook wat betreft de bereikbaarheid van de eigen buurt scoort de bus het laagst (46%). In 2023 wordt de bereikbaarheid van de eigen buurt met de bus (46% versus 53%) en met de fiets (92% versus 91%) met minder tevredenheid beoordeeld ten opzichte van 2021.

Figuur 3 % (zeer) tevreden over de bereikbaarheid van en naar de gemeente 's-Hertogenbosch



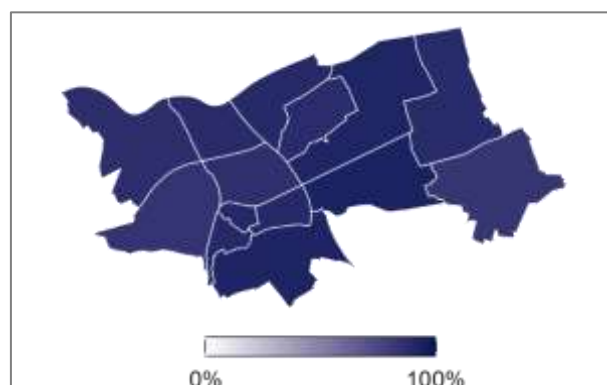
Figuur 4 % (zeer) tevreden over de bereikbaarheid van de eigen buurt



Verschillen naar wijk: bereikbaarheid van en naar de gemeente 's-Hertogenbosch

Bereikbaarheid van en naar de gemeente: *per fiets (gem. 89%)*

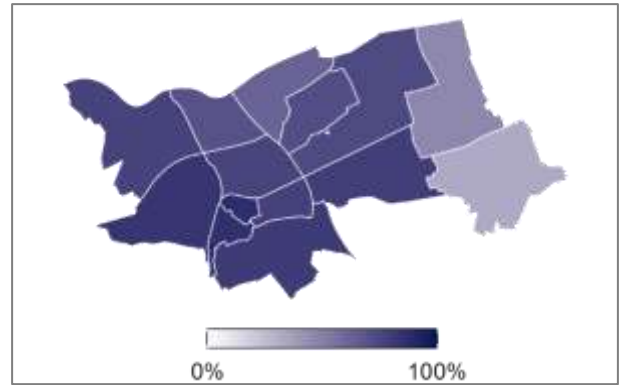
In Rosmalen zuid (94%), Zuid (93%) en Rosmalen noord (92%) zijn respondenten meer dan gemiddeld tevreden over de bereikbaarheid van en naar de gemeente per fiets, vergeleken met de gemeente totaal. In West (85%) is men hierover minder tevreden dan gemiddeld.



Bereikbaarheid van en naar de gemeente:

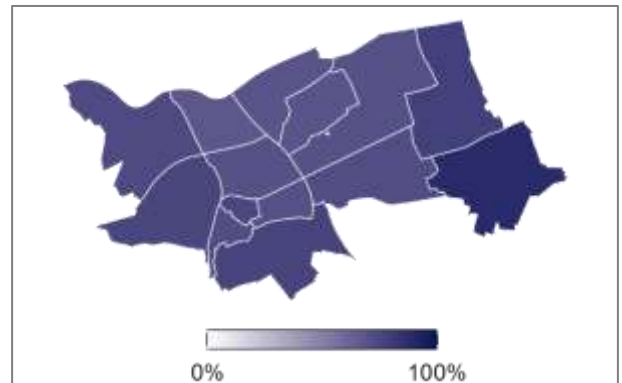
per trein (gem. 78%)

Over de bereikbaarheid van en naar de gemeente per trein zijn respondenten uit Vinkel (33%), Nuland (47%), Empel (63%), Maaspoort (71%) en De Groote Wielen (72%) minder tevreden dan gemiddeld. In Muntel / Vliert (88%), Binnenstad (86%) en West (84%) zijn respondenten hierover meer tevreden dan gemiddeld.

**Bereikbaarheid van en naar de gemeente:**

per auto (gem. 73%)

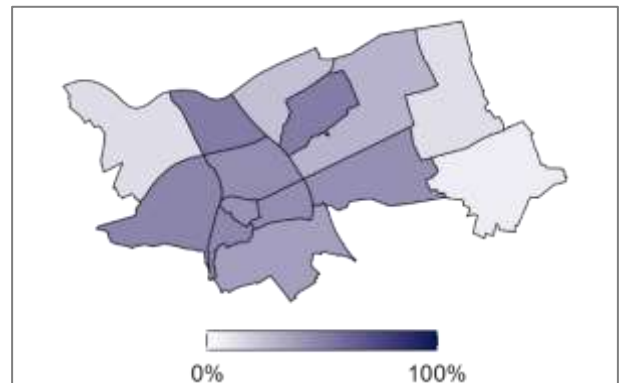
Vooral in Vinkel (89%), maar ook in Zuid (77%) en West (76%) zijn respondenten meer dan gemiddeld tevreden over de bereikbaarheid van en naar de gemeente per auto. In Maaspoort (68%) ligt dit percentage juist lager dan gemiddeld.

**Bereikbaarheid van en naar de gemeente:**

per bus (gem. 41%)

In Vinkel (7%), Nuland (13%), Engelen (13%), Empel (24%) en Rosmalen noord (29%) zijn respondenten gemiddeld minder tevreden over de bereikbaarheid van en naar de gemeente per bus, ten opzichte van de gemeente totaal. Daar staat tegenover dat in De Groote Wielen (52%), Maaspoort (52%), West (48%) en Binnenstad (46%) respondenten hierover meer tevreden zijn dan gemiddeld.

Onder 65-plussers is het aandeel dat (zeer) ontevreden is over de bereikbaarheid van en naar de gemeente per bus kleiner dan gemiddeld (4% versus 5%).

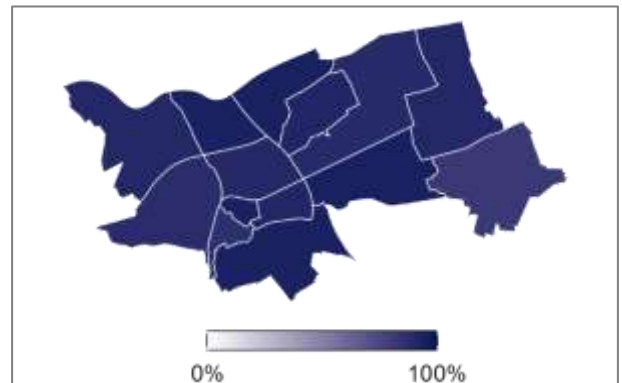


Verschillen naar wijk: bereikbaarheid van de eigen buurt

Bereikbaarheid eigen buurt:

per fiets (gem. 91%)

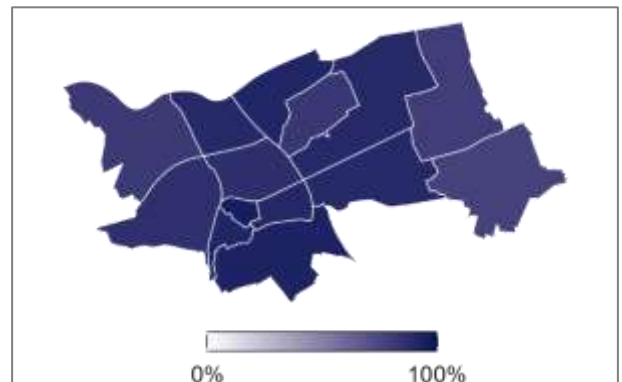
In Rosmalen zuid (95%), Empel (95%), Zuid (94%), Muntel / Vliert (94%) en Maaspoort (94%) is men gemiddeld meer tevreden over de bereikbaarheid van de eigen buurt per fiets, ten opzichte van de gemeente totaal. In Vinkel (82%), Binnenstad (87%) en West is men hierover juist minder tevreden dan gemiddeld.



Bereikbaarheid eigen buurt:

te voet (gem. 89%)

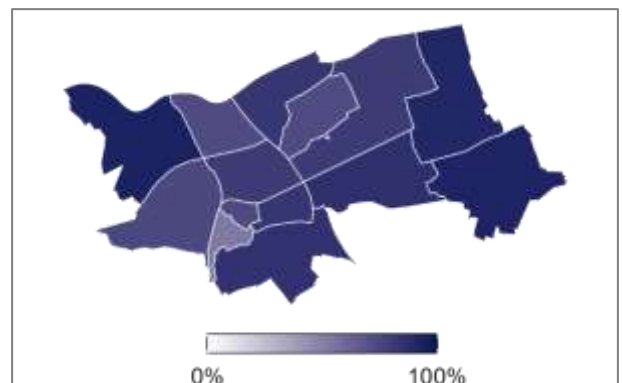
Respondenten uit Muntel / Vliert (96%), Zuid (93%) en Binnenstad (92%) zijn (nog) meer tevreden dan gemiddeld over de bereikbaarheid van de eigen buurt te voet. In Vinkel (78%), Nuland (80%), Engelen (82%) en De Groote Wielen (83%) is men overwegend tevreden, maar minder tevreden dan gemiddeld over de bereikbaarheid van de eigen buurt te voet.



Bereikbaarheid eigen buurt:

per auto (gem. 78%)

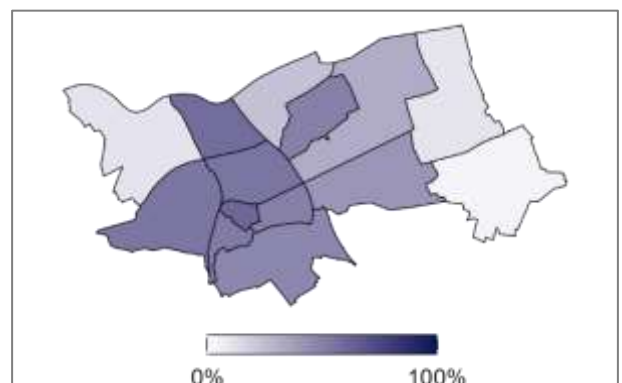
Respondenten uit Vinkel (93%), Engelen (93%), Nuland (92%), Rosmalen zuid (87%), Zuid (86%), Graafsepoort (84%) en Empel (84%) ervaren meer tevredenheid wat betreft de bereikbaarheid van de eigen buurt per auto, vergeleken met gemiddeld in de gemeente. Dit geldt niet voor respondenten uit Binnenstad (53%), De Groote Wielen (73%), Maaspoort (74%) en West (75%). Hier is men minder tevreden dan gemiddeld over de bereikbaarheid van de eigen buurt per auto.



Bereikbaarheid eigen buurt:

per bus (gem. 46%)

Vergeleken met gemiddeld zijn respondenten uit Vinkel (4%), Nuland (10%), Engelen (10%), Empel (24%) en Rosmalen noord (32%) minder tevreden over de bereikbaarheid van de eigen buurt per bus. Respondenten uit Muntel / Vliert (61%), Maaspoort (59%), Noord (55%), West (54%) en Binnenstad (52%) zijn hierover juist meer tevreden dan gemiddeld in de gemeente.

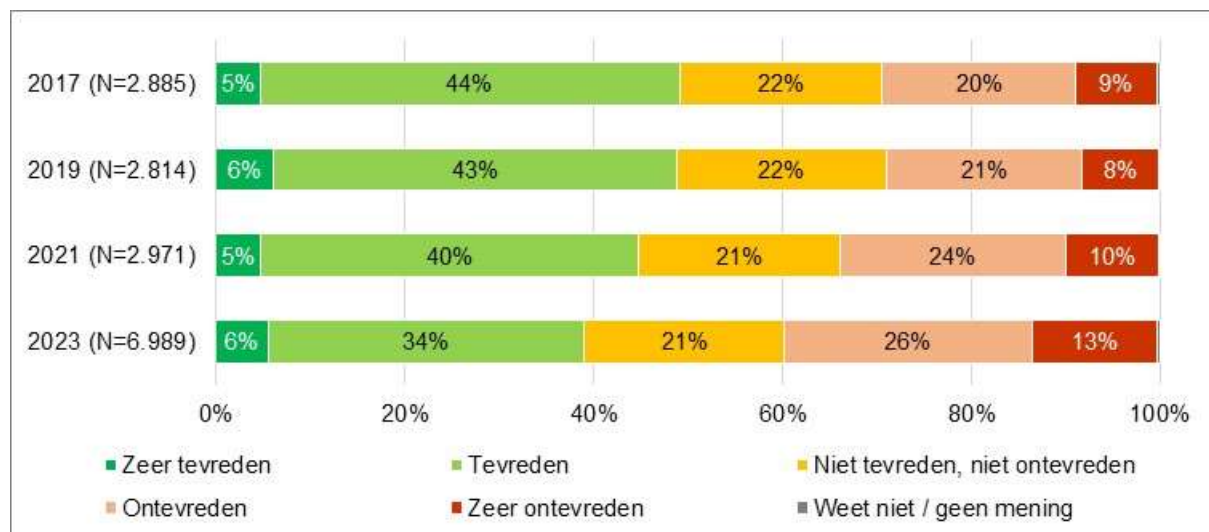


2.2 Verkeersveiligheid

Tevredenheid over de verkeersveiligheid in de eigen buurt neemt af

In 2023 is 39% van de respondenten (zeer) tevreden over de verkeersveiligheid in de eigen buurt, maar 40% is hierover (zeer) ontevreden. Vergelijken met de voorgaande jaren zijn respondenten minder tevreden over de verkeersveiligheid in de eigen buurt.

Figuur 5 Hoe tevreden bent u over de verkeersveiligheid in uw eigen buurt?



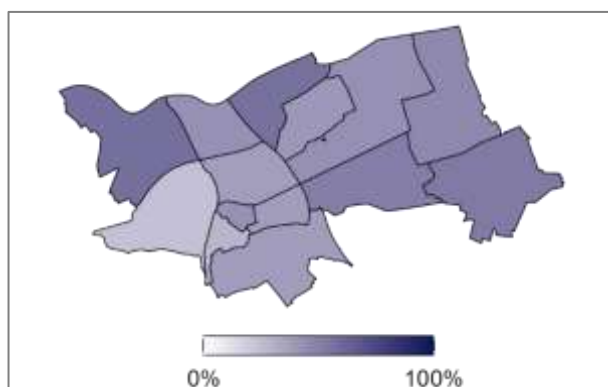
Verschillen naar wijk: % (zeer) tevreden

In Engelen (57%), Empel (57%), Vinkel (53%), Rosmalen zuid (51%), Rosmalen noord (44%) en Maaspoort (43%) geven meer respondenten aan dan gemiddeld (39%) dat zij (zeer) tevreden zijn over de verkeersveiligheid in de eigen buurt.

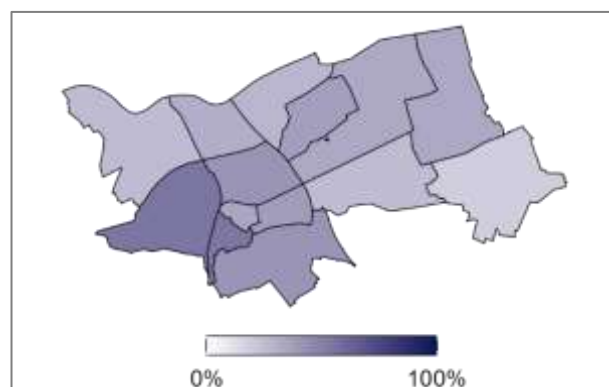
Verschillen naar wijk: % (zeer) ontevreden

In West (55%) en Binnenstad (54%) geven meer respondenten aan dan gemiddeld (40%) dat zij (zeer) ontevreden zijn met de verkeersveiligheid in de eigen buurt.

% (zeer) tevreden over verkeersveiligheid



% (zeer) ontevreden over verkeersveiligheid



Ontevredenheid verkeersveiligheid komt voornamelijk door te hard rijden

In 2023 is voor het eerst aan respondenten gevraagd die (zeer) ontevreden zijn over de verkeersveiligheid in de eigen buurt, waardoor dit komt. Een belangrijke reden (90%) is dat mensen in de buurt te hard rijden. Deze reden wordt gevolgd door gevaarlijke verkeerssituaties (59%), agressief rijgedrag (47%) en mensen die zich niet aan de verkeersregels houden (42%). Overige antwoordcategorieën worden minder vaak gekozen.

Bij anders, namelijk benadrukken respondenten hun antwoord op de bovenstaande vraag. Zo noemen zij met name agressief en asociaal verkeersgedrag (o.a. geluid van harde uitlaten en

muziek) en het te hard rijden van verkeersdeelnemers, wat gevaarlijk is voor voornamelijk fietsers en voetgangers (kinderen). Maar ook het (foutief of dubbel) parkeren van auto's en het laden en lossen van vrachtwagens wordt genoemd, omdat dit onoverzichtelijke situaties oplevert voor verkeersdeelnemers. Daarnaast noemen respondenten slecht wegdek, hoge heggen en begroeiing als reden voor de ontevredenheid over de verkeersveiligheid.

Verschillen naar wijk

Er zijn verschillen naar wijk. Zo geven respondenten uit Binnenstad vaker aan dan gemiddeld dat: mensen te hard rijden (94%), mensen agressief rijgedrag vertonen (77%), er veel verkeer of het te druk is op wegen (37%), mensen zich niet aan verkeersregels houden (56%) en er vrachtverkeer is (19%). In de wijk West worden de volgende redenen vaker genoemd dan gemiddeld: agressief rijgedrag (59%), mensen die zich niet aan verkeersregels houden (51%) en mensen die niet goed opletten in het verkeer (35%). Verder valt op meer respondenten dan gemiddeld aangeven dat er gevaarlijke verkeerssituaties zijn op kruispunten, rotondes of oversteekplaatsen in: Rosmalen zuid (71%), Muntel / Vliert (69%), De Groote Wielen (69%), Graafsepoort (67%) en Noord (66%). Vrachtverkeer als reden voor ontevredenheid over de verkeersveiligheid in de eigen buurt, wordt vaker dan gemiddeld aangegeven in Vinkel (45%) en Rosmalen noord (24%). Tot slot zien we in Rosmalen noord dat meer respondenten dan gemiddeld aangeven dat er veel verkeer is of dat het te druk is op wegen (45%).

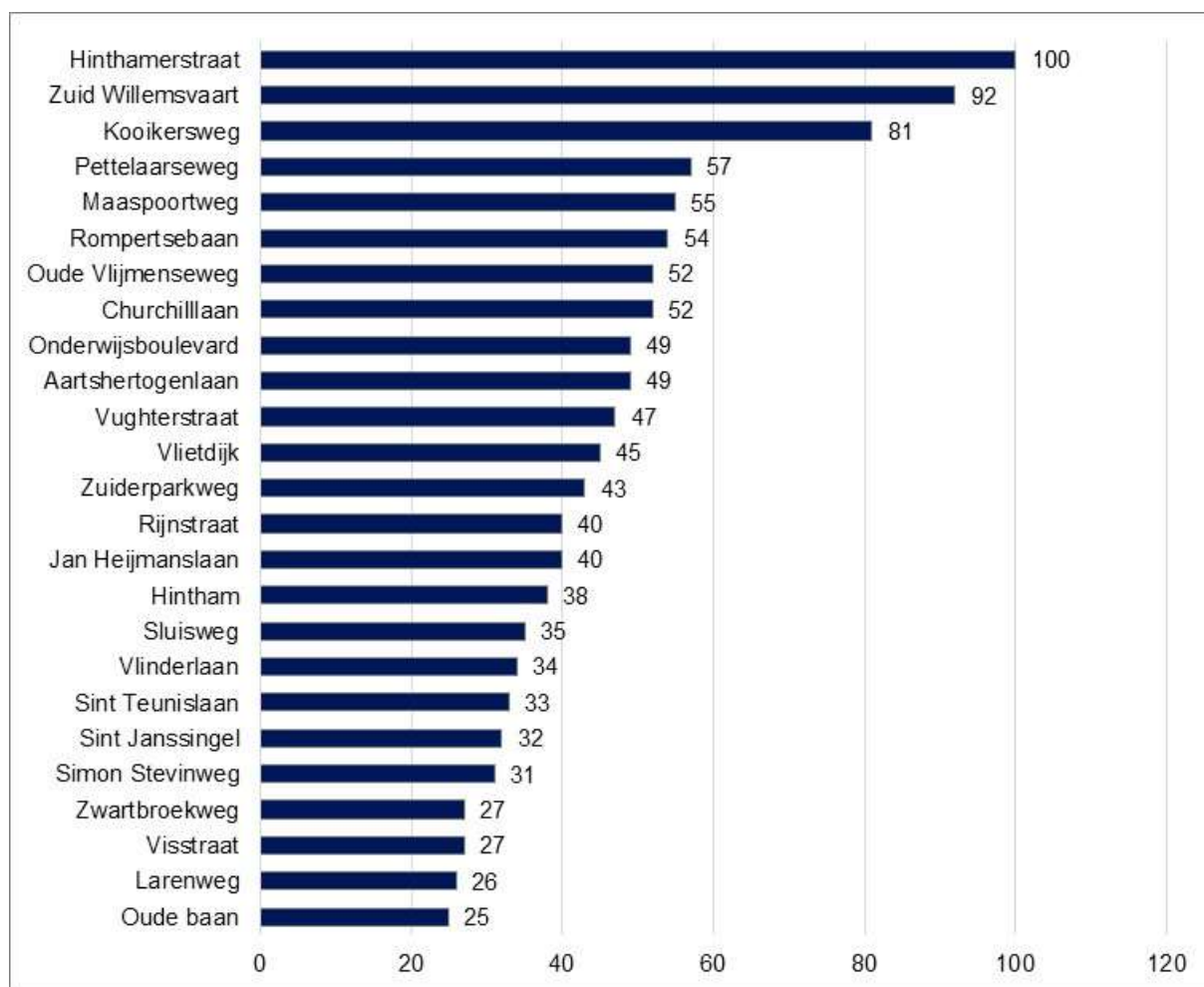
Figuur 6 Waardoor bent u ontevreden over de verkeersveiligheid in uw buurt? (N=2.752)



Top 3 meest genoemde straten: Hinthamerstraat, Zuid Willemsvaart en Kooikersweg

Tot slot is aan respondenten gevraagd die (zeer) ontevreden zijn over de verkeersveiligheid in de eigen buurt of de situaties zich voordeden in een specifieke straat of locatie. Van deze mogelijkheid hebben 2.578 respondenten gebruik gemaakt. De genoemde straten en locaties zijn geanalyseerd en hieruit komt een lijst met meest genoemde straten en locaties. De straten en locaties die meer dan 25 keer genoemd zijn, zijn meegenomen in de figuur. De top 3 van meest genoemde straten bestaat uit de Hinthamerstraat (100x), Zuid Willemsvaart (92x) en Kooikersweg (81x). In deze straten was men vooral ontevreden over te hard rijden en agressief verkeersgedrag. De respondenten die deze straten noemen, komen veelal uit de wijk waar deze straten zich bevinden, namelijk Binnenstad en West.

Figuur 7 Doen deze situaties zich voor in een specifieke straat / locatie? (N>24)
Straten + locaties geanalyseerd en geteld (N=2.578)



2.3 Gebruik vervoersmogelijkheden

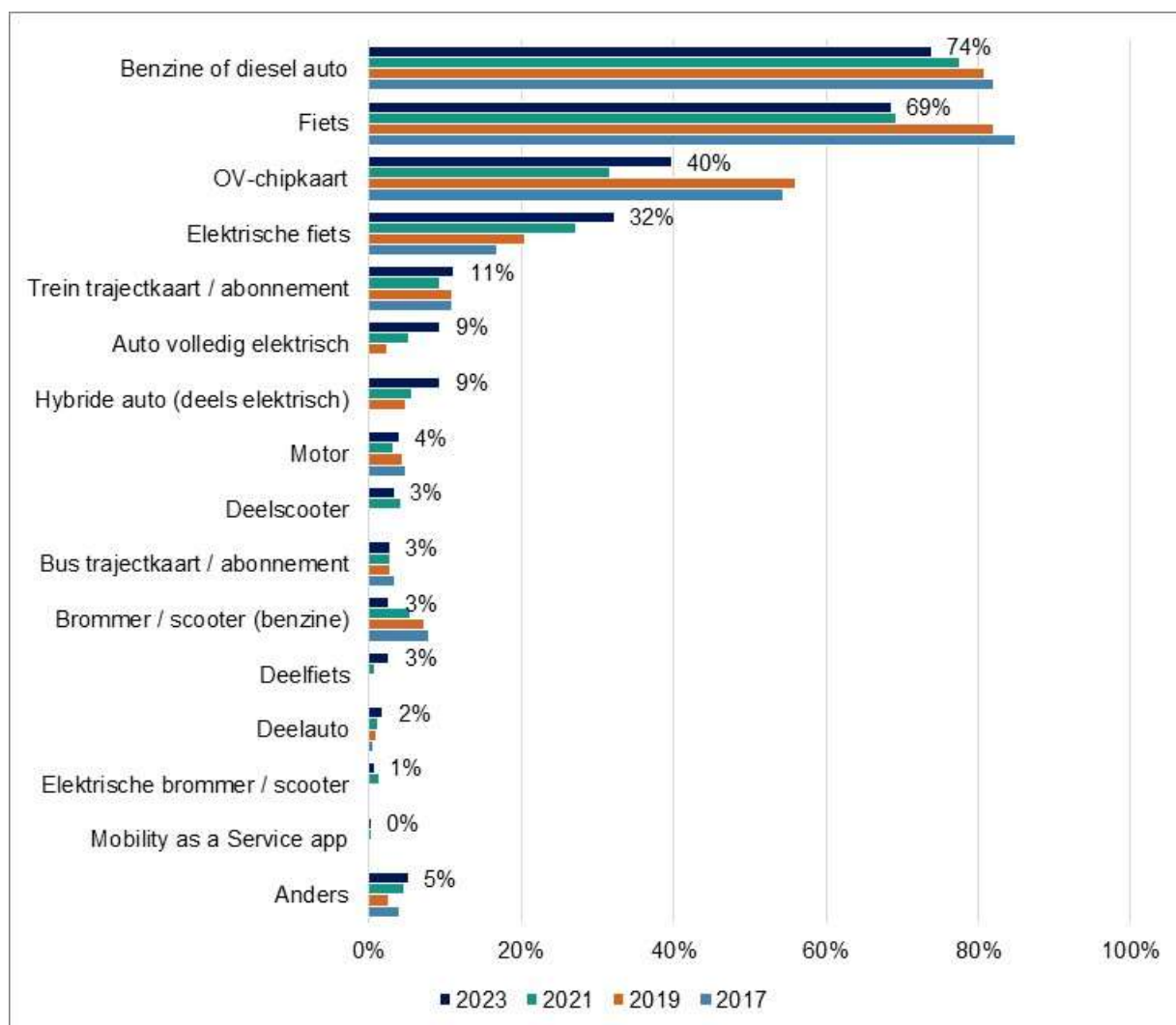
Meeste respondenten gebruiken regelmatig een auto en / of fiets

In 2023 maakt zo'n driekwart van de respondenten (74%) regelmatig gebruik van een benzine of diesel auto. Zo'n 7 op de 10 respondenten gebruiken regelmatig een fiets. Daarna volgt de OV-chipkaart (40%) en de elektrische fiets (32%). Vergeleken met 2021 maken respondenten in 2023 vaker gebruik van een elektrische fiets (32% versus 27%), de OV-chipkaart (40% versus 32%), een hybride auto (9% versus 6%), een volledig elektrische auto (9% versus 5%) en een trein trajectkaart / abonnement (11% versus 9%). Ook de deelauto, motor en deelfiets worden iets vaker gebruikt dan in 2021. Er zijn tevens vervoersmiddelen die in 2023 minder worden gebruikt ten opzichte van 2021. Het gaat hierbij om een benzine of diesel auto (74% versus 78%) en benzine brommer of scooter (3% versus 5%).

Bij, anders namelijk noemen respondenten vooral: te voet, de regiotaxi of ander vervoermiddel i.v.m. een lichamelijke beperking. Andere respondenten noemen auto's op lpg of gas.

Figuur 8

Welke vervoermiddelen gebruikt u regelmatig?* Meer antwoorden mogelijk
(N 2023=6.979; N 2021=2.980, N 2019=2.823; N 2017=2.908)



* Sinds 2021 is de vraagstelling iets veranderd naar de huidige vraagstelling. In 2019 en 2017 is gevraagd: 'Over welke vervoermiddelen beschikt u?'. Ook is het aantal antwoordcategorieën in de loop der jaren uitgebreid.

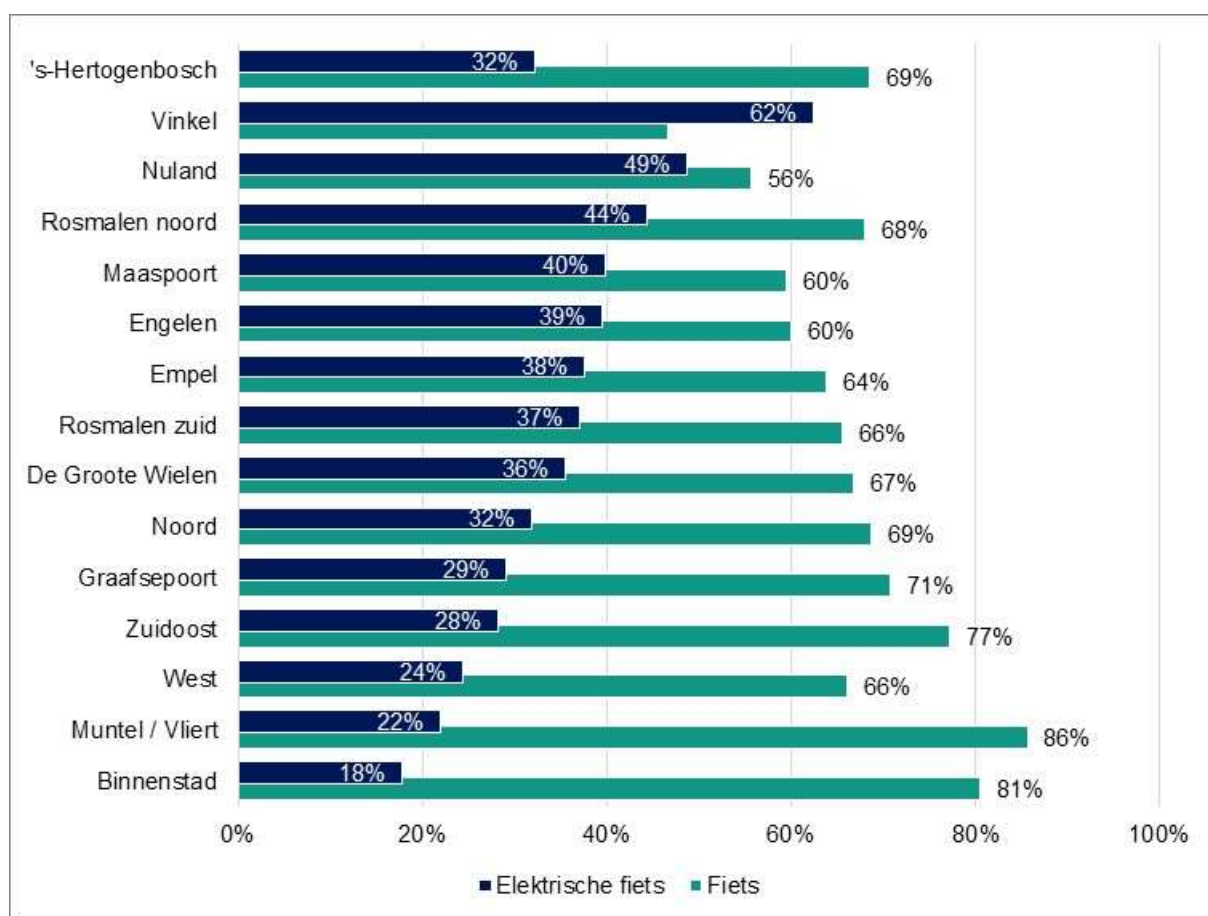
Regelmatig gebruik van de elektrische fiets in Vinkel het hoogst

In Vinkel gebruiken naar verhouding de meeste respondenten een elektrische fiets. Ruim 6 op de 10 respondenten geven aan dit vervoermiddel regelmatig te gebruiken. Dit aandeel is in Vinkel zelfs groter dan het regelmatig gebruik van de fiets (47%). Na Vinkel, volgen respondenten uit Nuland (49%) en Rosmalen noord (44%). In Binnenstad (18%) is het regelmatig gebruik van een elektrische fiets het laagst. Echter in Binnenstad is, net als in Muntel / Vliert (86%), het aandeel respondenten dat regelmatig gebruik maakt van de fiets wel hoog (81%).

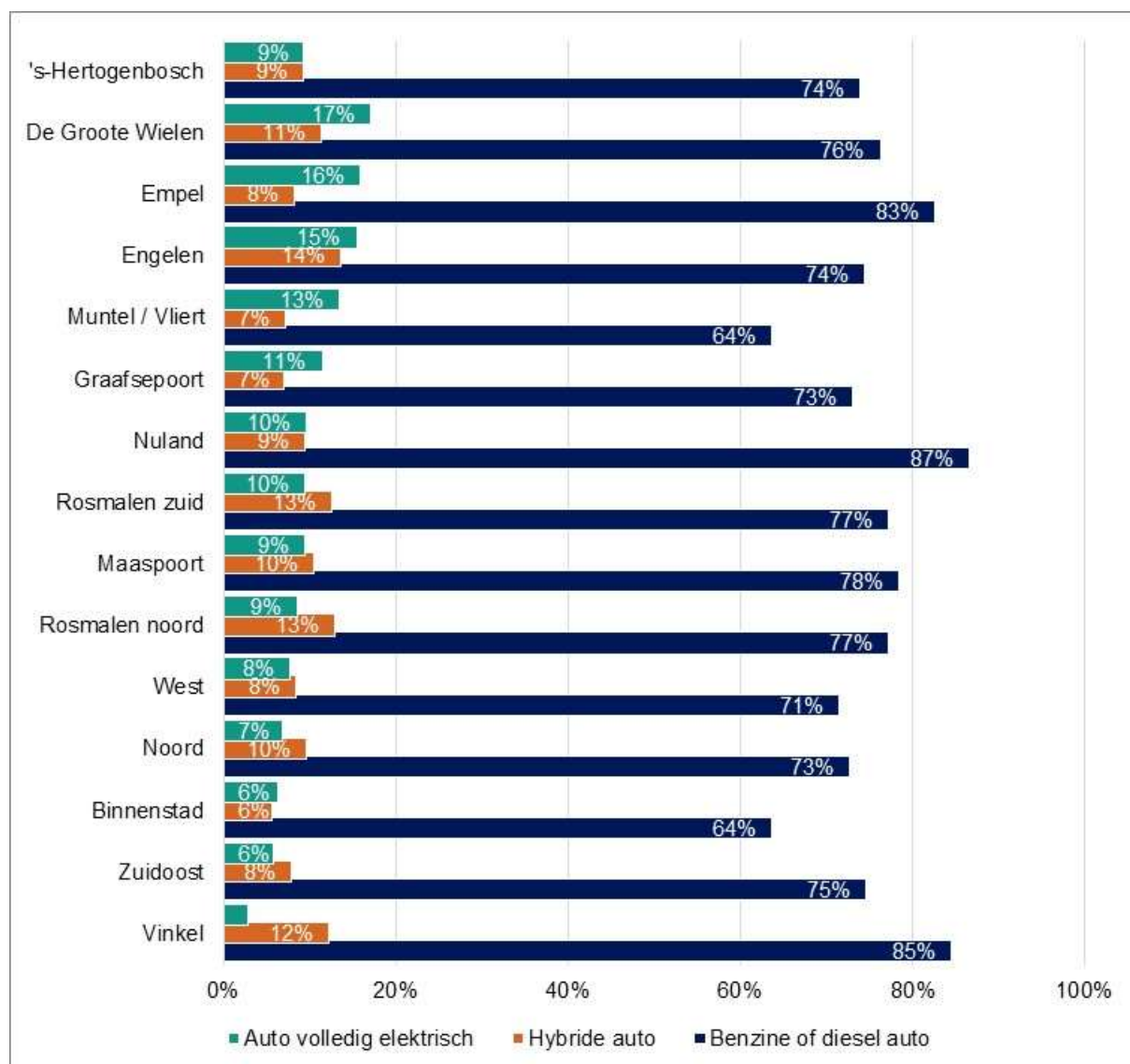
In De Groote Wielen is het regelmatig gebruik van de volledig elektrische auto het hoogst

In De Groote Wielen (17%) geven naar verhouding de meeste respondenten aan dat zij regelmatig gebruik maken van een volledig elektrische auto. Deze wijk wordt gevolgd door Empel (16%) en Engelen (15%). Hierbij valt het op dat in Empel (83%) relatief veel respondenten regelmatig gebruik maken van een benzine of diesel auto. Ook in Nuland (87%) en Vinkel (85%) is het gebruik van een benzine of diesel auto hoger dan gemiddeld. In Engelen (14%) geven de meeste respondenten aan regelmatig gebruik te maken van een hybride auto. In Vinkel (3%) is dit aandeel dat regelmatig gebruik maakt van een volledig elektrische auto het laagst.

Figuur 9 Aandeel respondenten dat regelmatig een elektrische fiets of fiets gebruikt, naar wijk
(N 's-Hertogenbosch = 6.979)



Figuur 10 Aandeel respondenten dat regelmatig een volledig elektrische auto, hybride auto of benzine / diesel auto gebruikt, naar wijk (N 's-Hertogenbosch = 6.979)

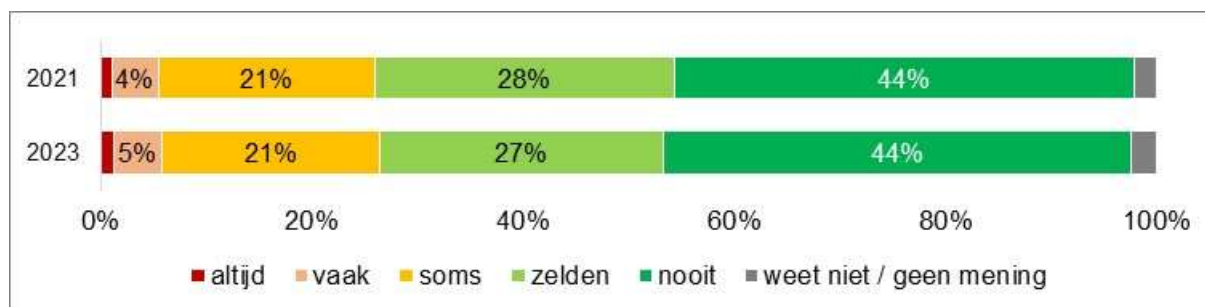


2.4 Beperkingen bij gebruik vervoer

6% ervaart altijd of vaak beperkingen bij gebruik vervoer; 21% soms

In 2023 ervaart 6% van de respondenten altijd of vaak beperkingen bij het gebruik van vervoer; 21% soms. Zo'n 7 op de 10 respondenten ervaren zelden of nooit beperkingen bij het gebruik van vervoer. De resultaten zijn vergelijkbaar met 2021. In Muntel / Vliert (3%), Rosmalen zuid (4%) en Rosmalen noord (4%) is het aandeel respondenten dat altijd of vaak beperkingen ervaart lager dan gemiddeld in de gemeente. In Vinkel (13%) en Engelen (11%) ligt dit aandeel hoger dan gemiddeld.

Figuur 11 Ervaart u wel eens beperkingen bij het gebruik van vervoer? (N 2023=6.529; N 2021=2.694)



Beschikbaarheid openbaar vervoer belangrijkste beperking bij gebruik van vervoer

Aan respondenten die beperkingen ervaren bij het gebruik van vervoer is gevraagd welke beperkingen zij ervaren. De belangrijkste beperkingen bij het gebruik van vervoer zijn volgens respondenten de beschikbaarheid van openbaar vervoer (49%) en de kosten van vervoer (31%). Deze redenen worden gevolgd door een lichamelijk beperking of medische indicatie (14%) en het niet beschikken over een auto of rijbewijs (10%). Vergeleken met 2021 valt op dat een groter aandeel respondenten aangeeft dat er geen of te weinig openbaar vervoer beschikbaar is (49% versus 35%). Terwijl minder respondenten aangeven dat zij niet beschikken over een auto of rijbewijs ten opzichte van 2021 (10% versus 14%).

Bij anders, namelijk benadrukken respondenten het openbaar vervoer als beperking bij het gebruik van vervoer, zoals de beschikbaarheid, de frequentie, de verbinding, de kosten en / of de drukte van treinen en bussen. Ook andere onderwerpen worden genoemd, zoals de kapotte lift bij de Paleisbrug als beperking bij het gebruik van vervoer.

Figuur 12 Welke beperking(en) ervaart u bij het gebruik van vervoer? Meer antwoorden mogelijk (N 2023=1.686; N 2021=757)



Verschillen naar leeftijdsgroepen

Er zijn verschillen naar leeftijdsgroepen. Respondenten in de leeftijd van 18-29 jaar geven vaker dan gemiddeld aan dat zij vervoer te duur vinden en dat zij geen auto of geen rijbewijs hebben. Het hebben van een lichamelijke beperking of medische indicatie als beperking voor het gebruik van vervoer wordt juist vaker dan gemiddeld aangegeven bij 65-plussers. Daarnaast geven 65-plussers vaker aan dan gemiddeld dat zij onzeker zijn en dat zij niet weten hoe openbaar vervoer werkt. Tot slot zien we dat 40-49 jarigen vaker aangeven dan gemiddeld dat er geen of te weinig openbaar vervoer beschikbaar is.

2.5 Reizen van en naar werk

Van alle respondenten werkt of studeert 44% buiten de gemeente 's-Hertogenbosch, 38% binnen de gemeente en 18% zowel binnen als buiten de gemeente. Vergeleken met 2021 geven in 2023 meer inwoners aan dat zij buiten de gemeente werken; minder inwoners geven aan dat ze zowel binnen als buiten de gemeente werken.

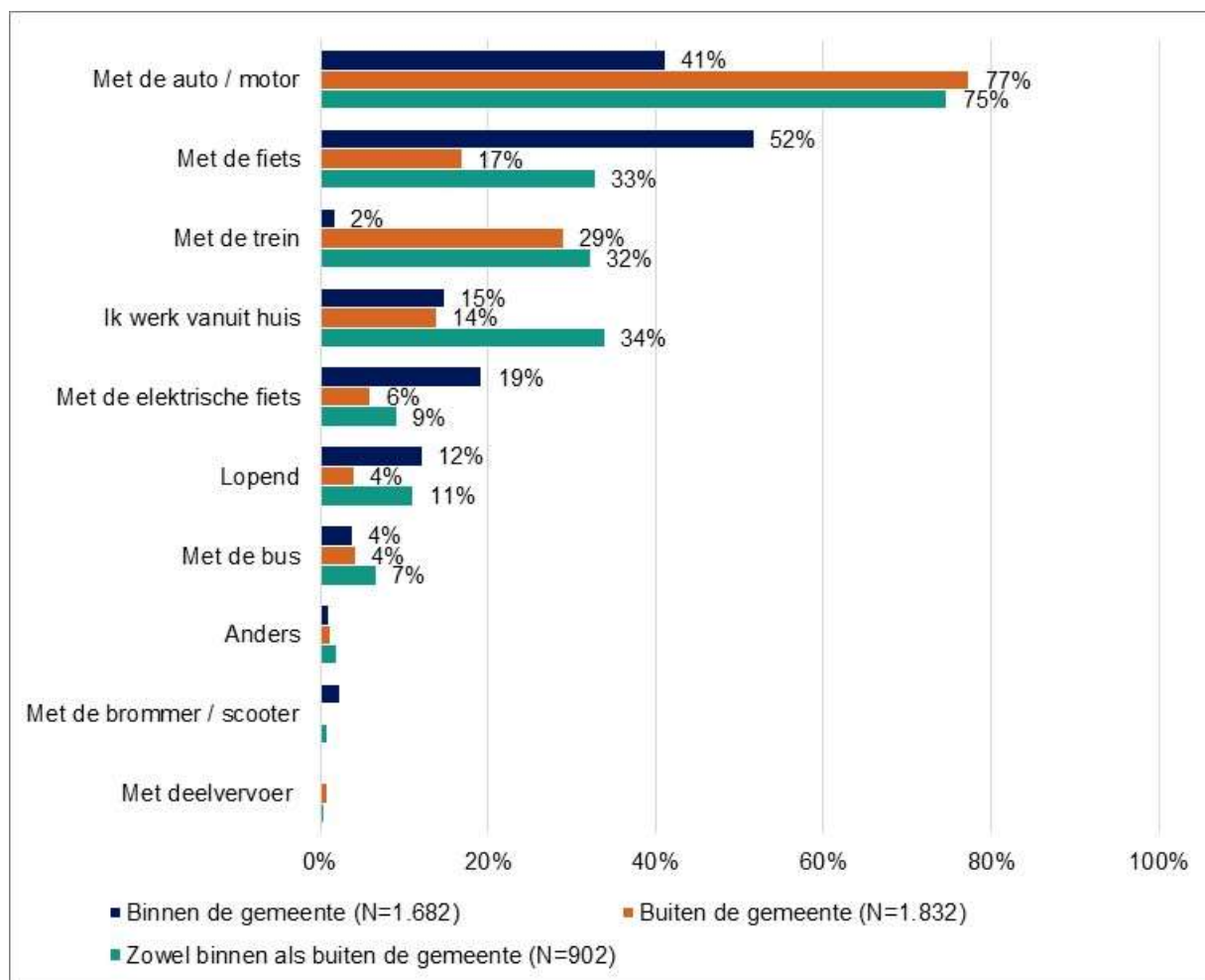
Meeste respondenten reizen met de auto of motor naar hun werk

Hoe inwoners meestal naar hun werk reizen hangt af van waar zij werken. Vaak gebruikt men een combinatie van vervoermiddelen om op het werk te komen. Binnen de gemeente 's-Hertogenbosch reist men veelal met de fiets (52%) of met de auto / motor (41%). 19% gaat met de elektrische fiets, 15% werkt (ook) vanuit huis en 12% geeft aan lopend naar het werk te gaan. Buiten de gemeente reist men meestal met de auto / motor (77%). Daaropvolgend is de trein (29%) en de fiets (17%). 14% werkt (ook) vanuit huis. Inwoners die zowel binnen als buiten de gemeente werken, reizen meestal met de auto / motor naar hun werk (75%). Zo'n derde (34%) werkt (ook) vanuit huis. Eenzelfde aandeel inwoners (33%) gaat met de fiets of met de trein (32%).

Bij anders, namelijk geven respondenten (nogmaals) aan dat zij niet iedere dag van de week naar kantoor hoeven, dus deels thuiswerken of bijvoorbeeld bij klanten op bezoek gaan. Of dat zij gebruik maken van een combinatie tussen verschillende vervoermiddelen.

In 2023 zijn er minder respondenten die aangeven met de brommer of scooter naar het werk te gaan, vergeleken met 2021 (1% versus 3%). Daar staat tegenover dat er meer respondenten met de trein (19% versus 17%) en elektrische fiets (12% versus 10%) naar het werk gaan. Ook is het aandeel respondenten dat in 2023 (ook) vanuit huis werkt toegenomen ten opzichte van 2021 (18% versus 15%).

Figuur 13 Hoe reist u meestal van en naar uw werk? Meer antwoorden mogelijk (N=4.416)



2.6 Bereikbaarheid van de binnenstad

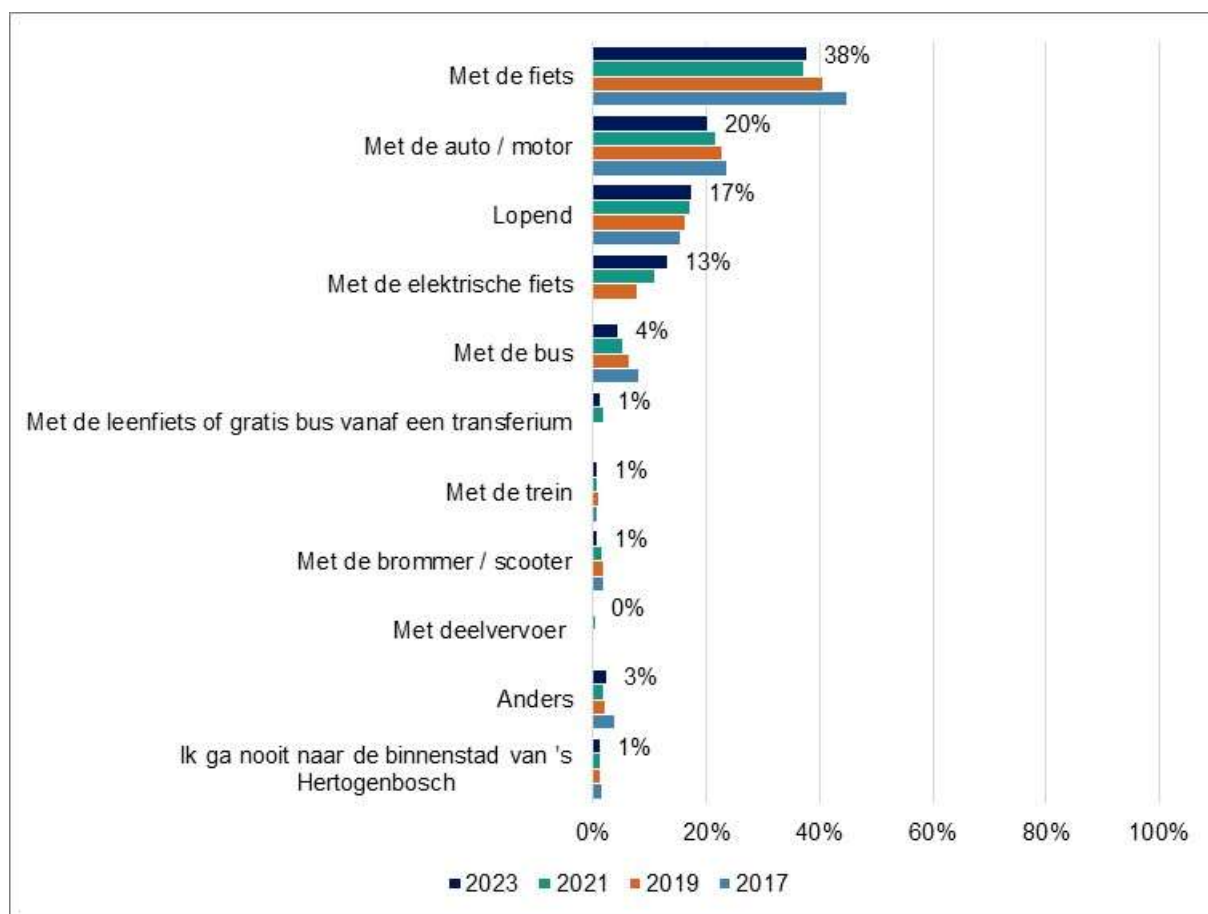
Respondenten bezoeken de binnenstad van 's-Hertogenbosch meestal met de fiets (38%). Dit wordt gevolgd door de auto of motor (20%) of lopend (17%).

Bij anders, namelijk benoemen respondenten (nogmaals) de combinatie van verschillende vervoermiddelen en vervolgens de bus vanaf het transferium of geven aan dat zij meestal lopen of fietsen naar de binnenstad van 's-Hertogenbosch. Andere respondenten wonen in de binnenstad. Ook wordt aangegeven dat het duur is om de binnenstad te bezoeken vanwege bijvoorbeeld parkeerkosten of dat men zelden de binnenstad bezoekt.

Vergeleken met 2021 gaan respondenten in 2023 vaker met de elektrische fiets naar de binnenstad (13% versus 11%); minder vaak kiest men voor de brommer / scooter (1% versus 2%). Verder valt de afnemende trend op om met de auto / motor of bus naar de binnenstad te gaan en de toenemende trend om dit met de elektrische fiets of lopend te doen.

Figuur 14

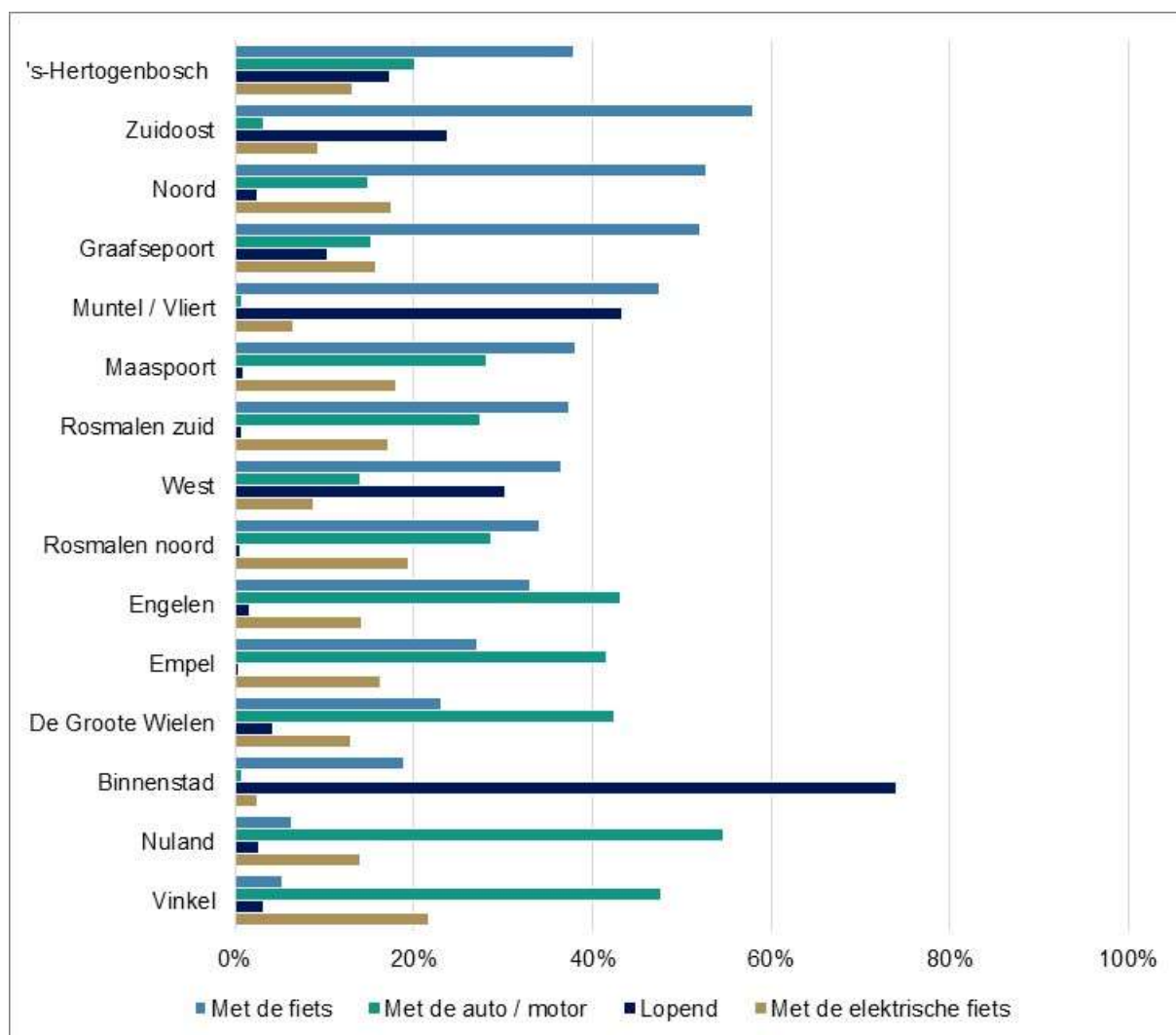
Als ik de binnenstad van 's-Hertogenbosch bezoek, ga ik meestal...?
(N 2023=6.995; N 2021=2.670; N 2019=2.577; N 2017=2.697)



Verschillen naar wijk

Er zijn verschillen naar wijk. Zo gaan respondenten in de wijken Zuidoost, Noord, Graafsepoort en Muntel / Vliert vaker met de fiets naar de binnenstad dan gemiddeld. Respondenten uit Nuland, Vinkel, Engelen, De Groote Wielen, Empel, Rosmalen noord, Maaspoort en Rosmalen zuid pakken vaker dan gemiddeld de auto. Vanuit de wijken Binnenstad, Muntel / Vliert, West en Zuidoost gaan respondenten vaker dan gemiddeld lopend naar de binnenstad. De elektrische fiets wordt vaker dan gemiddeld aangegeven in Vinkel, Rosmalen noord, Maaspoort, Noord en Rosmalen zuid. Verder pakken respondenten uit De Groote Wielen en Maaspoort vaker dan gemiddeld de bus naar de binnenstad. In Rosmalen zuid en Noord geldt dit voor de trein. Tot slot gaan respondenten uit Nuland en Vinkel vaker dan gemiddeld met de leenfiets of gratis bus vanaf een transferium naar de binnenstad.

Figuur 15 Als ik de binnenstad van 's-Hertogenbosch bezoek, ga ik meestal...? Naar wijk
(N 's-Hertogenbosch = 6.995)



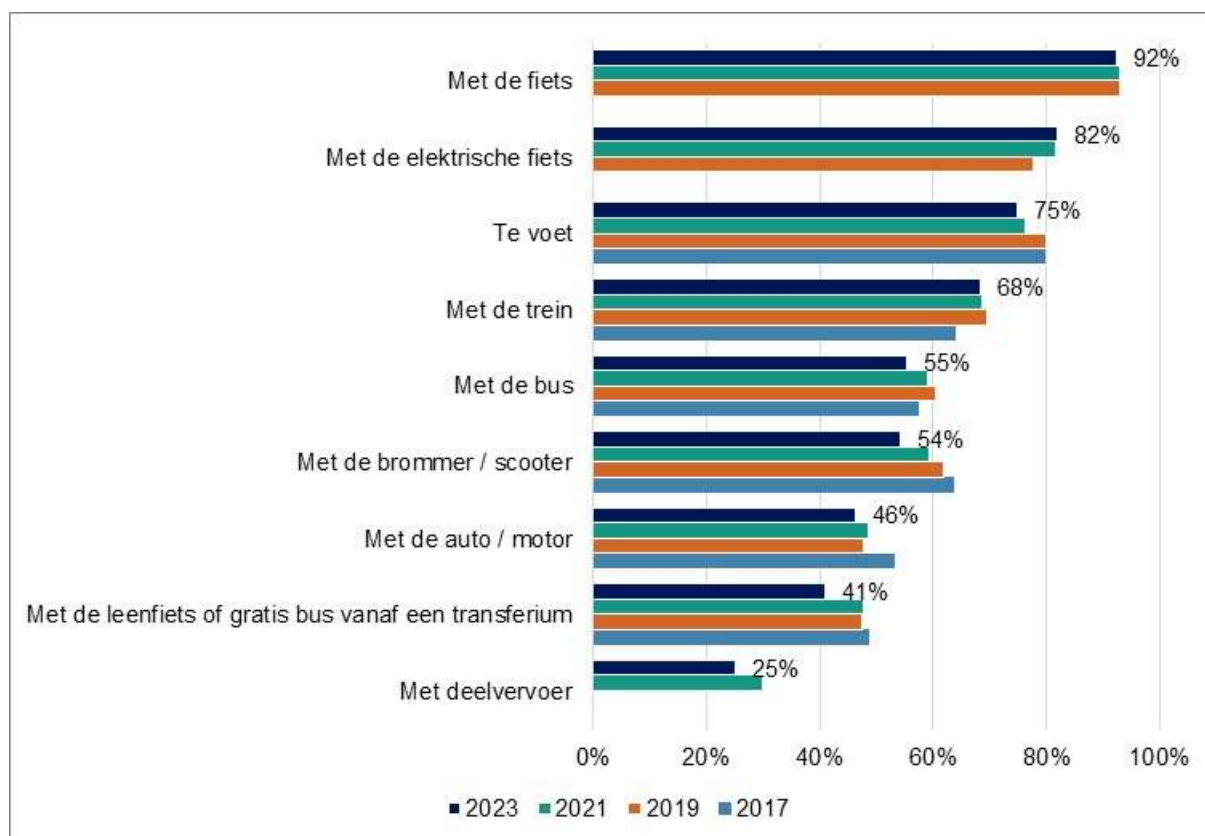
Meeste respondenten tevreden over de bereikbaarheid van de binnenstad met de fiets

Respondenten vinden dat ze het makkelijkst in de binnenstad kunnen komen met de fiets (92%). De bereikbaarheid met de elektrische fiets (82%) en te voet (75%) is daaropvolgend. Vergeleken met 2021 is de tevredenheid over de bereikbaarheid van de binnenstad met de leenfiets of gratis bus vanaf een transferium, met deeltvervoer, met de brommer / scooter en met de bus afgenomen.

Inwoners zijn over het algemeen het meest tevreden over het vervoermiddel waarmee zij meestal de binnenstad van 's-Hertogenbosch bezoeken. Bijvoorbeeld, van de inwoners die de binnenstad meestal lopend bezoeken, vindt 97% dat zij te voet makkelijk in de binnenstad kunnen komen. Dit geldt ook voor de volgende vervoermiddelen: de fiets (97%), de elektrische fiets (97%), de leenfiets of gratis bus vanaf het transferium (96%), de trein (93%) en in mindere mate voor de bus (75%) en de auto / motor (64%).

Figuur 16

Aandeel inwoners dat het (helemaal) eens is met de stelling: Ik kan makkelijk in de binnenstad komen...



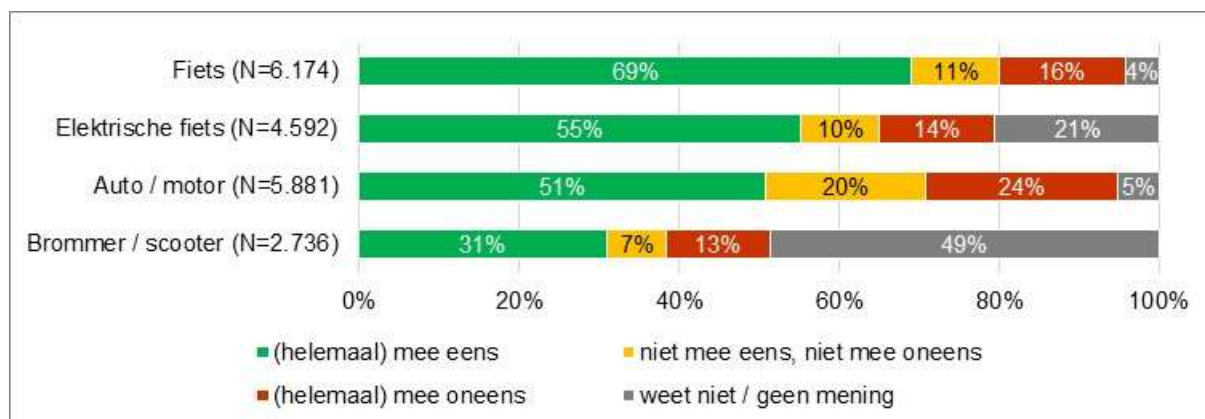
2.7 Parkeren in de binnenstad

Volgens 69% van de respondenten zijn er voldoende parkeervoorzieningen voor de fiets

Volgens respondenten zijn er vooral voldoende parkeervoorzieningen in de binnenstad voor de fiets (69%). Daarna volgen parkeervoorzieningen voor de elektrische fiets (55%) en de auto of motor (51%). Echter, zo'n kwart van de respondenten (24%) vindt dat er onvoldoende parkeervoorzieningen zijn voor de auto of motor. De parkeervoorzieningen voor de brommer of scooter worden met de minste tevredenheid beoordeeld (31%), maar hier kiezen naar verhouding veel inwoners voor de antwoordcategorie 'weet niet / geen mening' (49%). In 2023 vindt een kleiner aandeel respondenten vergeleken met 2021 dat er voldoende parkeervoorzieningen zijn voor de brommer / scooter (31% versus 36%) en de fiets (69% versus 72%). Voor de auto / motor geldt het omgekeerde: 51% vindt dat er voldoende parkeervoorzieningen zijn, vergeleken met 46% in 2021.

Figuur 17

Er zijn voldoende parkeervoorzieningen in de binnenstad voor de...



Verschillen naar wijk

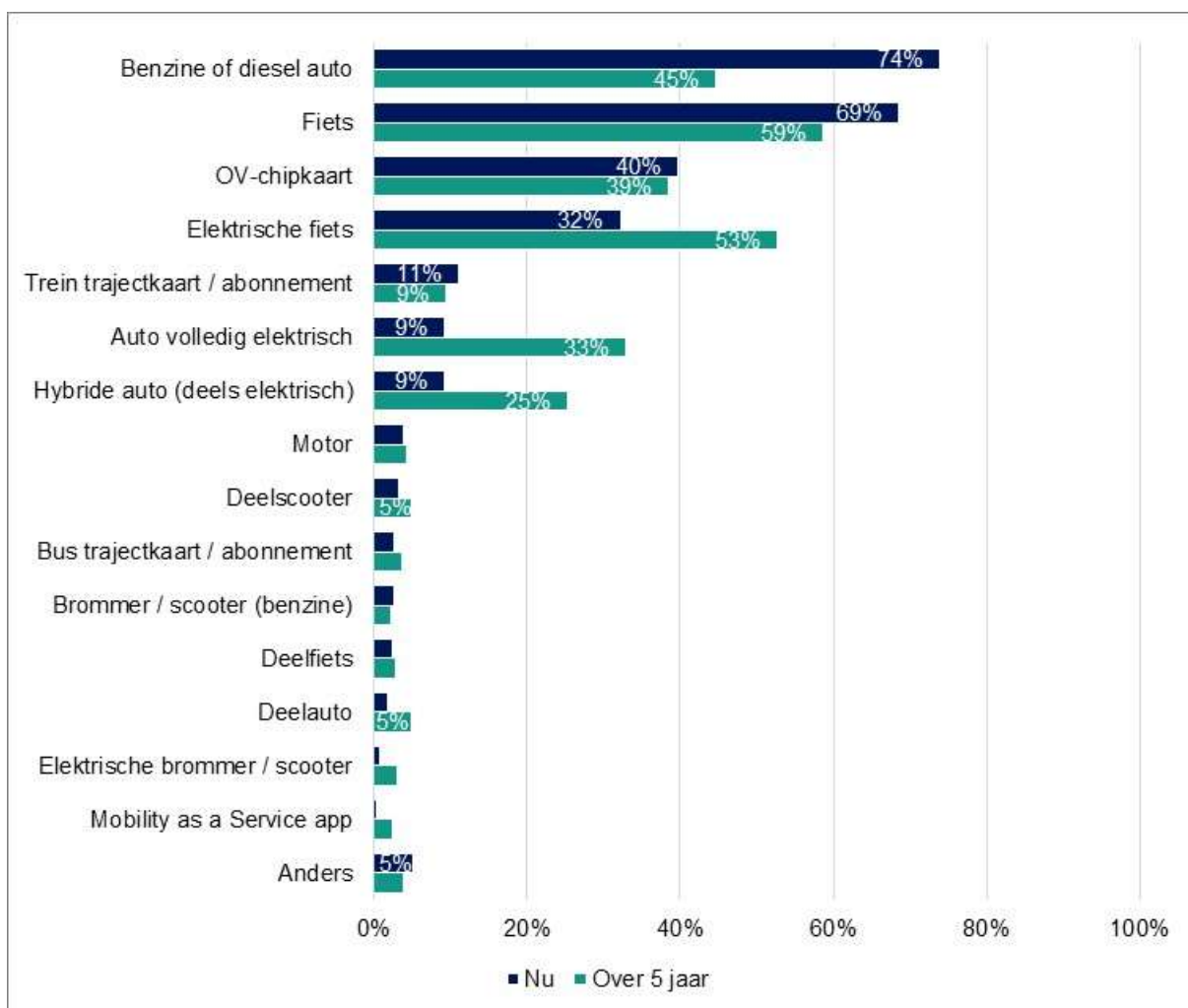
In Binnenstad geeft men minder vaak aan dan gemiddeld dat er voldoende parkeervoorzieningen zijn voor alle genoemde vervoermiddelen. Dit geldt ook voor respondenten uit Muntel / Vliert wat betreft de parkeervoorzieningen voor de (elektrische) fiets en brommer / scooter en voor respondenten uit West wat betreft parkeervoorzieningen voor de (elektrische) fiets en de auto / motor. Respondenten uit Rosmalen zuid en Zuidoost ervaren minder vaak dan gemiddeld dat er voldoende parkeervoorzieningen zijn voor de brommer / scooter in de binnenstad.

Vaker dan gemiddeld ervaren respondenten uit Rosmalen noord, De Groote Wielen, Empel, Maaspoort en Rosmalen zuid dat er voldoende parkeervoorzieningen zijn voor de fiets. Voor de elektrische fiets geldt dit voor respondenten uit Rosmalen noord, Empel, Maaspoort, West, De Groote Wielen en Graafsepoort. Vaker dan gemiddeld ervaren respondenten uit Rosmalen zuid, Rosmalen noord, De Groote Wielen en Empel dat er voldoende parkeervoorzieningen zijn voor de auto / motor in de binnenstad. Tot slot zien we dat respondenten uit Graafsepoort en Empel vaker dan gemiddeld ervaren dat er voldoende parkeervoorzieningen zijn in de binnenstad voor de brommer / scooter.

2.8 Toekomstige vervoermiddelen

Tot slot is aan inwoners gevraagd van welke vervoersmogelijkheden zij in de toekomst gebruik willen maken.

Figuur 18 Gebruik vervoersmogelijkheden: nu en over 5 jaar (N=6.990; 6.990)



Volgens respondenten over 5 jaar meer gebruik van elektrische vervoersmogelijkheden

Op dit moment maken respondenten nog veelal gebruik van een benzine of diesel auto (74%) en de fiets (69%). Maar over 5 jaar denken veel minder respondenten dat zij hier nog gebruik van maken. Dit geldt in mindere mate ook voor een trein trajectkaart / abonnement. Over 5 jaar denken (veel) meer respondenten dat zij gebruik maken van elektrische vervoersmogelijkheden, zoals een volledig elektrische auto, elektrische fiets en hybride auto. Maar ook het gebruik van een deelauto, elektrische brommer / scooter, Mobility as a Service app, deelscooter en bus trajectkaart of abonnement zou iets toenemen volgens respondenten.

Bij anders, namelijk geven respondenten aan dat het mede afhankelijk is van de eigen gezondheid (in combinatie met leeftijd) welke vervoermiddelen zij over 5 jaar denken te gebruiken. Zij noemen dan bijvoorbeeld de deeltaxi, regiotaxi, scootmobiel en seniorenbus. Anderen respondenten geven aan dat ze over 5 jaar gebruik denken te maken van een elektrische step, auto (LPG) of de bus als er een goede verbinding is. Anderen benadrukken dat het lastig is om de toekomst te voorspellen en kunnen hierdoor geen antwoord geven op de vraag.

Verschillen naar leeftijd, gebruik vervoersmogelijkheden over 5 jaar

Als we kijken naar de resultaten tussen de diverse leeftijdsgroepen, zien we een aantal verschillen. Zo verwachten jongere en middelbare leeftijdsgroepen meer dan gemiddeld dat ze over 5 jaar gebruik maken van een fiets (18-29 jaar: 70%; 30-39 jaar: 73%; 40-49 jaar: 71%) en oudere leeftijdsgroepen verwachten hier minder dan gemiddeld gebruik van te maken over 5 jaar (50-64 jaar: 52%; 65 jaar e.o.: 37%). Voor de volgende vervoermiddelen zien we tevens dat deze populairder zijn bij de jongere leeftijdsgroepen en minder populair bij de oudere leeftijdsgroepen vergeleken met gemiddeld: benzine brommer / scooter (18-29 jaar: 6%; 50-64 jaar: 1%; 65 jaar e.o.: 1%), elektrische brommer / scooter (18-29 jaar: 6%; 65 jaar e.o.: 1%), motor (18-29 jaar: 9%; 65 jaar e.o.: 2%), benzine of diesel auto (18-29 jaar: 55%; 50-64 jaar: 42%; 65 jaar e.o.: 41%), deelauto (30-39 jaar: 7%; 65 jaar e.o.: 3%), deelscooter (18-29 jaar: 10%; 30-39 jaar: 6%; 40-49 jaar: 2%; 50-64 jaar: 2%; 65 jaar e.o.: 0%), deelfiets (18-29 jaar: 7%; 30-39 jaar: 5%; 50-64 jaar: 1%; 65 jaar e.o.: 1%), OV-chipkaart (18-29 jaar: 51%; 30-39 jaar: 45%; 50-64 jaar: 31%; 65 jaar e.o.: 36%) en trein trajectkaart of abonnement (18-29 jaar: 16%; 50-64 jaar: 7%; 65 jaar e.o.: 8%).

Voor de elektrische fiets zien we het omgekeerde, van dit vervoermiddel verwachten minder dan gemiddeld respondenten van jongere en middelbare leeftijd en meer dan gemiddeld respondenten van oudere leeftijd hier over 5 jaar gebruik van te maken (18-29 jaar: 39%; 40-49 jaar: 49%; 50-64 jaar: 57%; 65 jaar e.o.: 55%). Ditzelfde geldt voor de bus trajectkaart of abonnement (30-39 jaar: 2%; 40-49 jaar: 3%; 50-64 jaar: 3%; 64 jaar e.o.: 7%). Tot slot is de hybride auto en volledig elektrische auto minder populair bij respondenten van 65 jaar of ouder (22%; 15%). Terwijl de volledig elektrische auto populairder is bij de middelbare leeftijdsgroepen (30-39 jaar: 42%; 40-49 jaar: 42%).

Verschillen naar wijk, gebruik fiets over 5 jaar

Ook zijn er verschillen tussen de diverse wijken en dorpen. Zo denken meer dan gemiddeld respondenten uit Binnenstad, Zuidoost, Muntel / Vliert en West dat zij over 5 jaar gebruik maken van een fiets. Respondenten uit Rosmalen noord, Empel, Maaspoort, Engelen en Vinkel verwachten vaker dan gemiddeld dat zij over 5 jaar gebruik maken van een elektrische fiets.

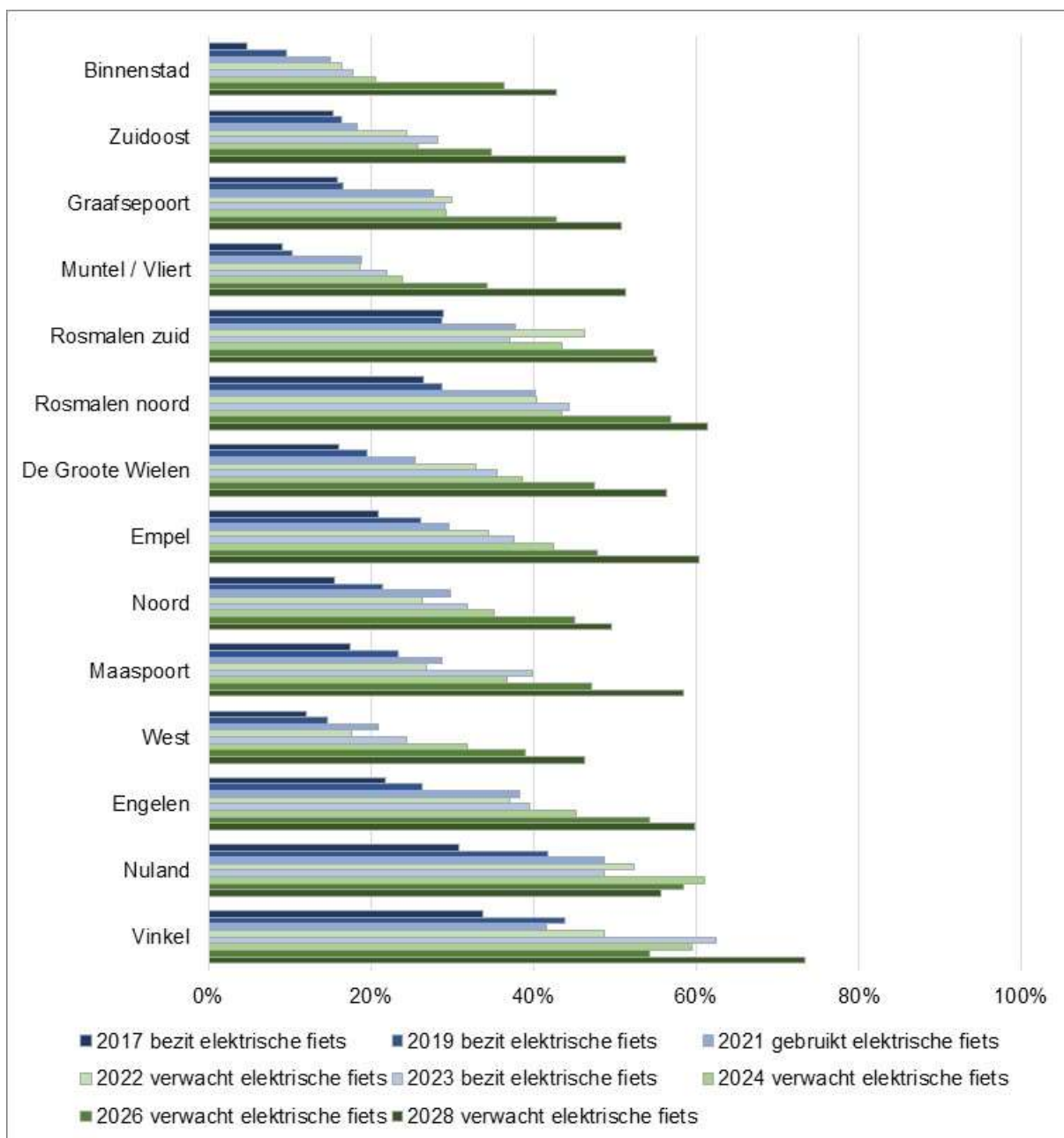
Verschillen naar wijk, gebruik auto over 5 jaar

In Empel, Maaspoort, Nuland en Vinkel verwachten meer dan gemiddeld respondenten dat zij over 5 jaar gebruik maken van een benzine of diesel auto. Als we kijken naar de hybride auto komt tevens Vinkel naar voren, net als Rosmalen zuid en Rosmalen noord. In Muntel / Vliert, De Groote Wielen, Empel en Engelen verwachten meer dan gemiddeld respondenten dat zij over 5 jaar gebruik maken van een volledig elektrische auto.

Verschillen naar wijk, gebruik openbaar vervoer en deelvervoer over 5 jaar

Het verwachte gebruik van een OV-chipkaart over 5 jaar is groter dan gemiddeld in Binnenstad, Muntel / Vliert en West. Voor een trein trajectkaart / abonnement geldt dit voor respondenten uit Binnenstad en West. Meer dan gemiddeld respondenten uit Binnenstad, Zuidoost en Muntel / Vliert verwachten over 5 jaar gebruik te maken een deelauto. Voor de deelfiets zien we dit terug in de wijken Binnenstad, Muntel / Vliert en Noord.

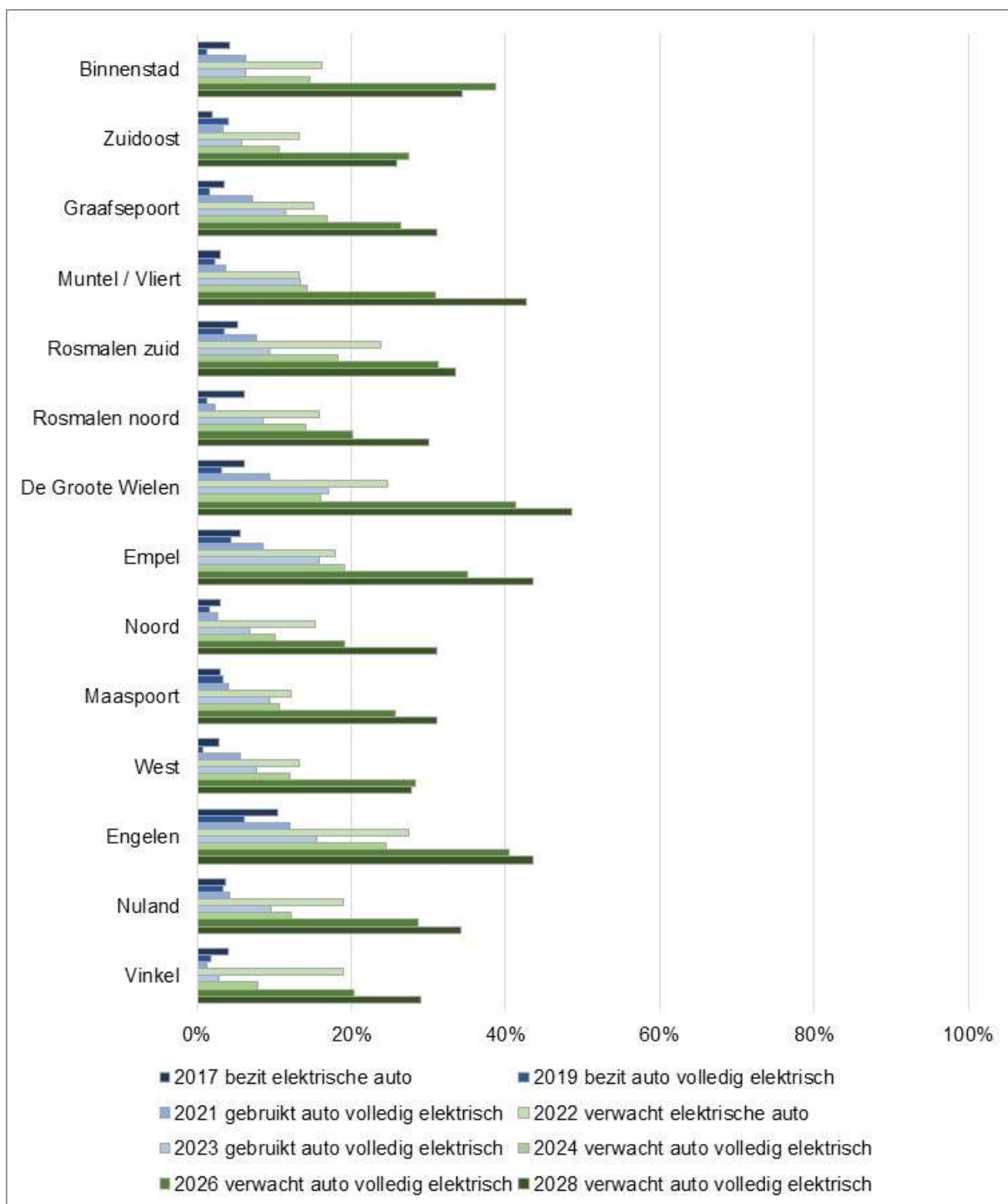
Figuur 19 Gebruikt elektrische fiets nu en over 5 jaar, naar wijk



* In 2017 en 2019 is gevraagd naar het bezit van vervoermiddelen, vanaf 2021 is gevraagd naar het gebruik.

* In 2017 is een hybride en volledig elektrische auto in één antwoordcategorie 'elektrische auto' uitgevraagd.

Figuur 20 Gebruik volledig elektrische auto nu en over 5 jaar, naar wijk



* In 2017 en 2019 is gevraagd naar het bezit van vervoermiddelen, vanaf 2021 is gevraagd naar het gebruik.

* In 2017 is een hybride en volledig elektrische auto in één antwoordcategorie 'elektrische auto' uitgevraagd.