

Inwonersonderzoek 2020

Ruimtelijk-economisch domein



Inhoudsopgave

Binnenstad	.	.	.	p. 3
Vervoerswijzekeuze	.	.	.	p. 15
Wonen	.	.	.	p. 36
Onderzoeksverantwoording	.	.	.	p. 43
Colofon	.	.	.	p. 49





Den Haag

Inwonersonderzoek 2020

De Binnenstad

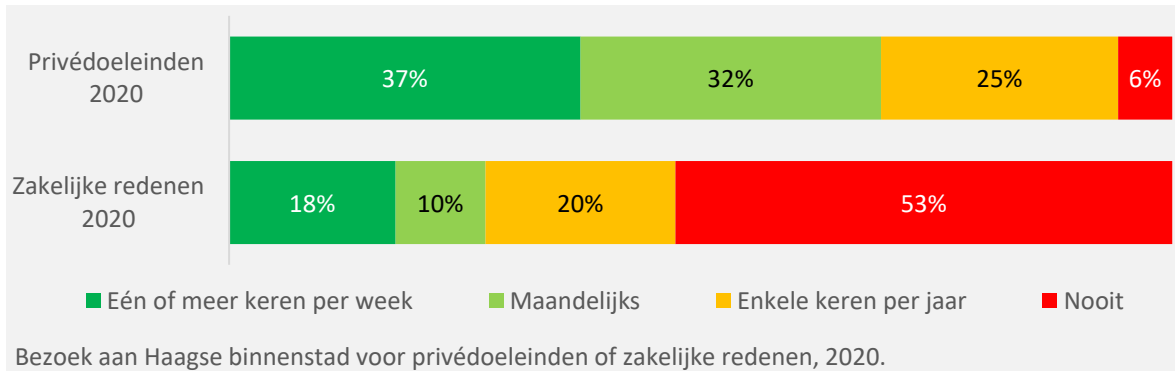


Samenvatting

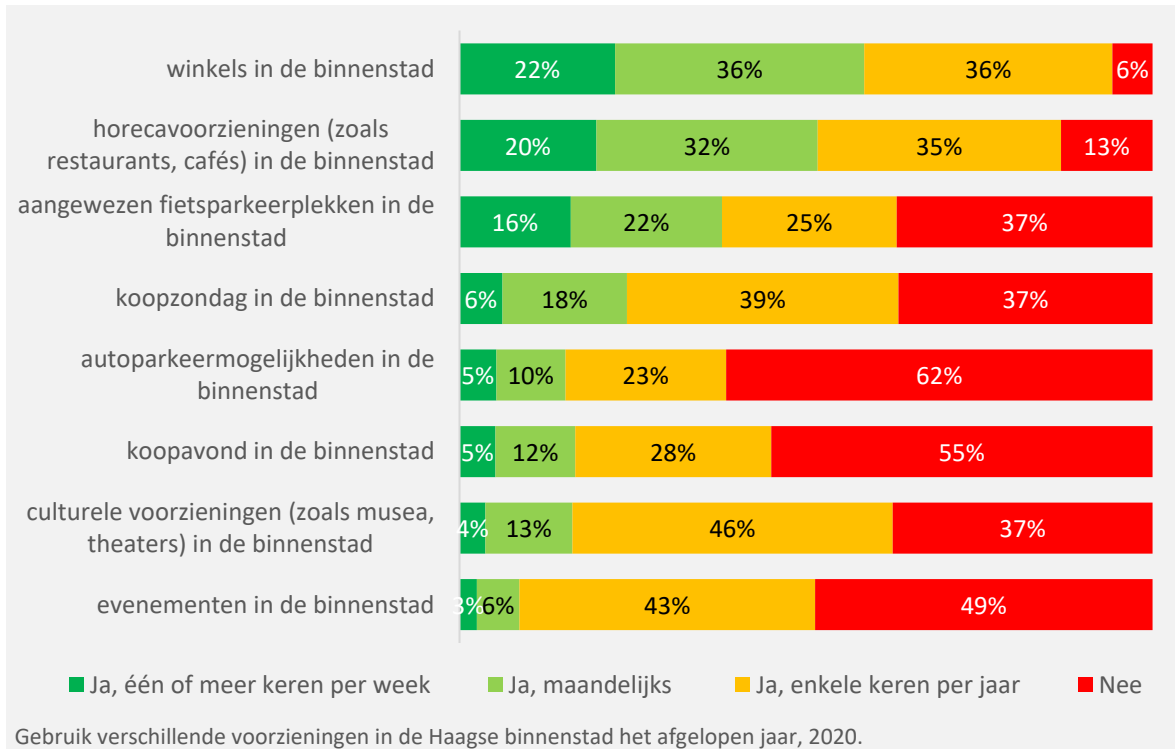
Het gebruik van voorzieningen in de binnenstad staat centraal in dit hoofdstuk. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de bekendheid met en het bezoek aan verschillende sfeergebieden in Den Haag en het oordeel van bewoners over de binnenstad. Als laatste worden termen die passen bij de binnenstad en verbeterpunten besproken.

- Ruim twee derde van de respondenten (69%) komt wekelijks of maandelijks voor privédoeleinden in de binnenstad, een kwart komt er om zakelijke redenen (28%). Winkels en horeca worden dan het meest bezocht (resp. 22% en 20% één of meer keren per week). De binnenstad wordt ongeveer net zo vaak wekelijks of maandelijks bezocht als in 2019. Voor de cijfers van dit jaar moet in acht worden genomen dat er gevraagd is naar het bezoek aan de binnenstad in de afgelopen 12 maanden (tussen september 2019 en september 2020), waarbij er in het eerste half jaar sprake is van ‘regulier’ bezoek aan de binnenstad en er in het tweede half jaar sprake is van beperkende maatregelen vanwege het coronavirus (in meer of mindere mate tussen maart 2020 en september 2020).
- Van de sfeergebieden in Den Haag is de winkelkern het meest bekend en het meest bezocht (87%), gevolgd door de historische kern (81%), het Hofkwartier (79%), het oude Centrum (76%) en China Town (72%). Uilebomen is het minst bekend (39%). De bekendheid met de sfeergebieden is over de jaren heen ongeveer gelijk gebleven. De bekendheid van Nieuwe Kern (57%) en Hofkwartier (79%) is wel wat toegenomen.
- Net als in 2019 en 2018 krijgt de binnenstad dit jaar een 7,2 als rapportcijfer. Het percentage inwoners dat vindt dat de aantrekkelijkheid van de binnenstad in het algemeen is verbeterd (14%) is iets kleiner dan het aandeel dat vindt dat deze is verslechterd (20%). Ongeveer een kwart van de inwoners heeft hierover geen mening (24%). De redenen die het meest naar voren worden gebracht wanneer het gaat om een verbetering hangen samen met een mooiere, aantrekkelijker binnenstad (21%), nieuwe gebouwen, winkels, modernisering (19%). Ook verbeteringen in het verkeer worden relatief vaak genoemd. (Verkeers-)onveiligheid en drukte worden het vaakst genoemd als reden voor een verslechtering (28%). Ook leegstand (23%), onduidelijkheid over fiets- en looppaden (18%) en corona (16%) worden relatief vaak naar voren gebracht.
- Net als voorgaande jaren krijgt de bereikbaarheid van de binnenstad met het openbaar vervoer (8,2) en met de fiets (7,9) de hoogste waardering en scoren de bereikbaarheid met de auto (5,3) en de parkeermogelijkheden (5,7) het minst hoog.
- Woorden die volgens de respondenten het meest bij de binnenstad van Den Haag horen, zijn ‘internationaal’ (60% zeker wel), ‘divers’ (51%) en ‘gezellig’ (44%). Eén op de vijf respondenten (22%) vindt de binnenstad helemaal niet ‘vernieuwend’. Deze cijfers verschuiven door de jaren heen niet veel. Alleen de term ‘overzichtelijk’ wordt iets minder vaak met de binnenstad geassocieerd.
- Voor het verbeteren van de binnenstad worden door respondenten suggesties gedaan als: het verbeteren van de verkeerssituatie voor fietsers en wandelaars (23%) en het verbeteren van de veiligheid, handhaving en toezicht (11%). Deze tweede suggestie wordt vaker genoemd dan in voorgaande jaren.

Doel en frequentie van het bezoek aan Haagse binnenstad



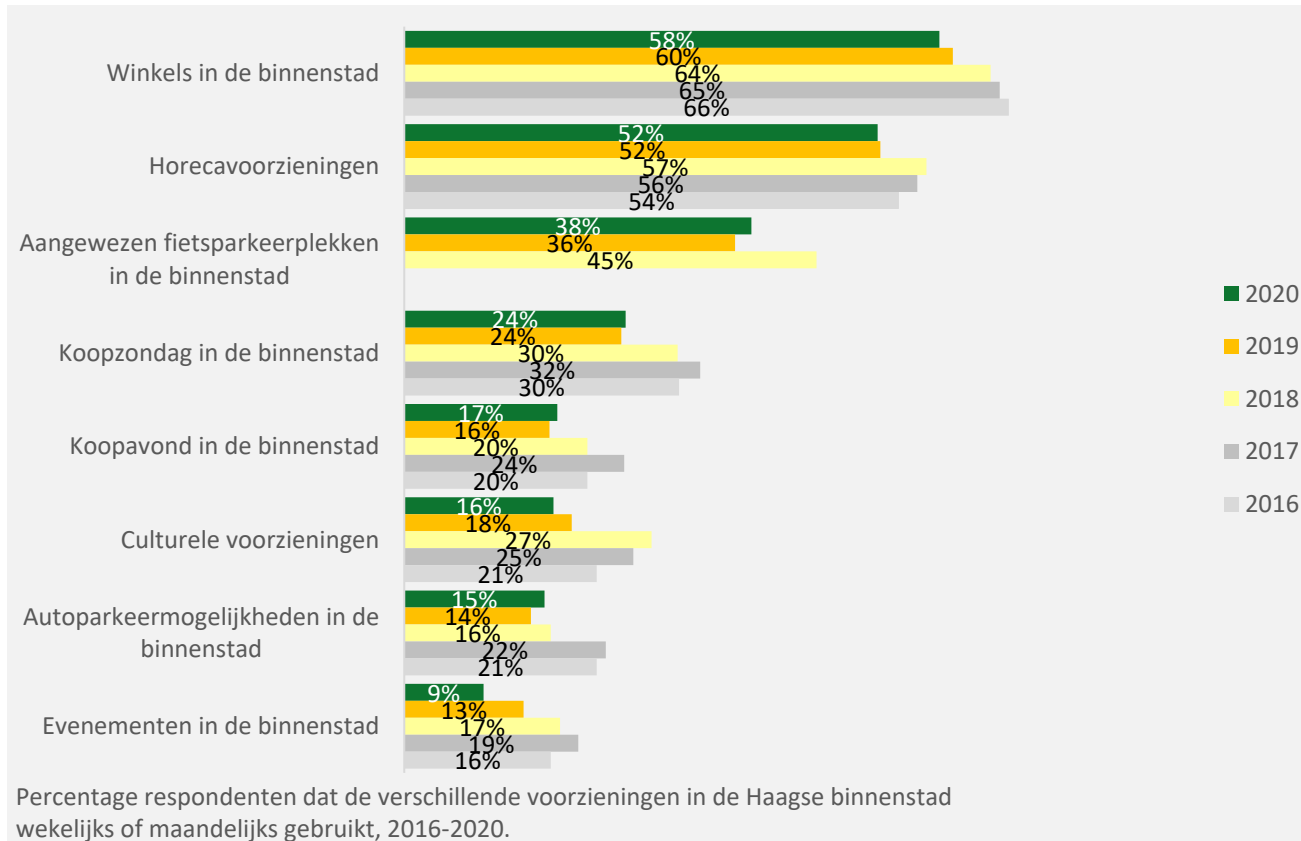
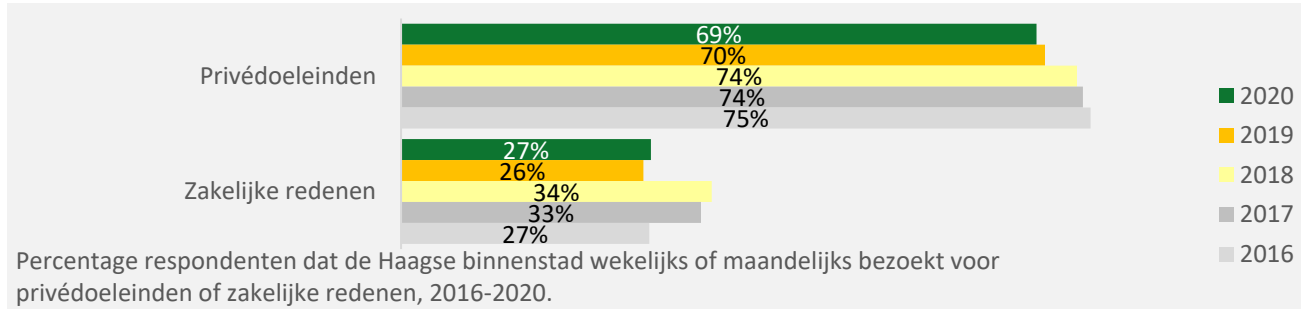
Respondenten zijn het afgelopen jaar veel vaker voor privédoeleinden naar de binnenstad (94%) gekomen dan om zakelijke redenen (47%). Zeven op de tien respondenten komen wekelijks of maandelijks voor privédoeleinden in de binnenstad (69%). Dit geldt meer dan gemiddeld voor de 16 tot 29-jarigen (86%) en minder dan gemiddeld voor de 65-plussers. Ruim een kwart komt wekelijks of maandelijks om zakelijke redenen naar de Haagse binnenstad (28%). Hoe hoger men is opgeleid, hoe vaker men in de binnenstad te vinden is voor zowel privédoeleinden als om zakelijke redenen.



Inwoners bezoeken de binnenstad minimaal één keer per maand met name om te winkelen (58%) en horecavoorzieningen te bezoeken (52%). Respondenten tot 45 jaar doen dit meer dan gemiddeld. Evenementen (43%) en culturele voorzieningen (46%) worden veelal enkele keren per jaar bezocht. Hoger opgeleiden maken meer dan gemiddeld gebruik van culturele voorzieningen (4% wekelijks, 16% maandelijks). Lager opgeleiden gaan veel minder vaak naar culturele voorzieningen (69% niet) en evenementen (66% niet). Dit laatste geldt ook voor 75-plussers (eveneens 66% niet).

Van koopzondag of koopavond maakt resp. 24% en 17% minimaal één keer per maand gebruik.

Doel en frequentie bezoek aan Haagse binnenstad

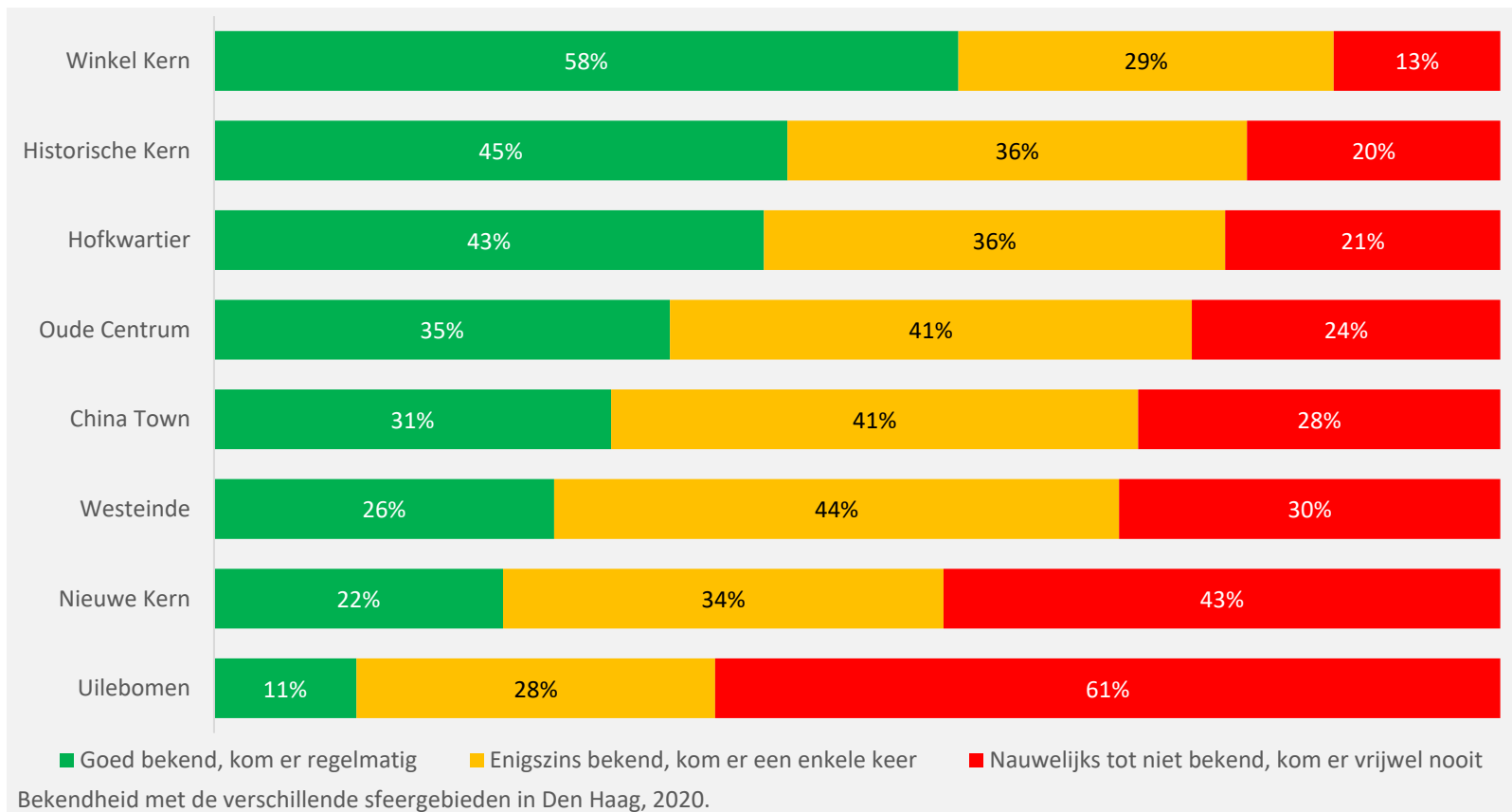
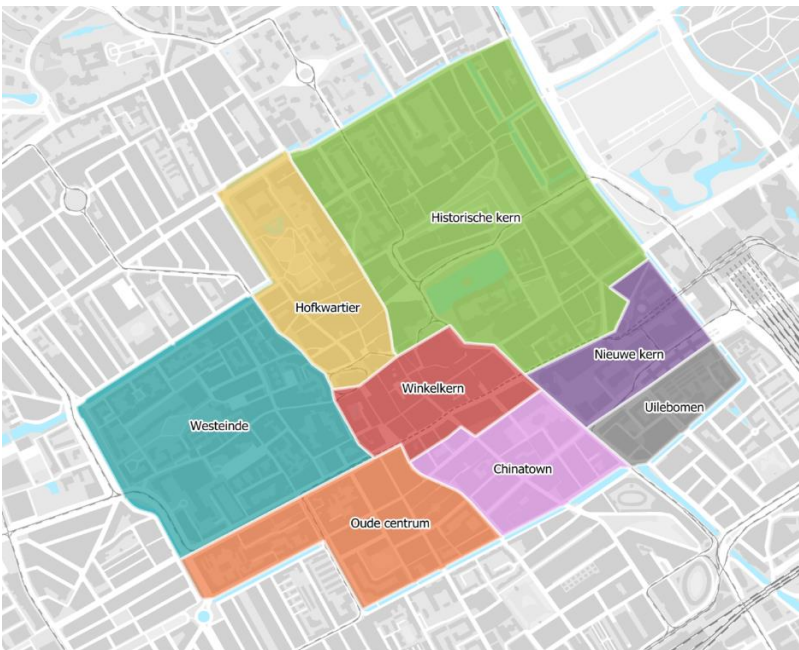


Vergeleken met de vorige metingen is het afgelopen jaar een lichte daling te zien van het percentage respondenten dat wekelijks of maandelijks voor privédoeleinden naar de binnenstad komt: van 75% in 2016 naar 69% dit jaar.

Het bezoek om zakelijke redenen is vergelijkbaar met vorig jaar (26%), maar lager dan in 2018 (34%) en 2017 (33%).

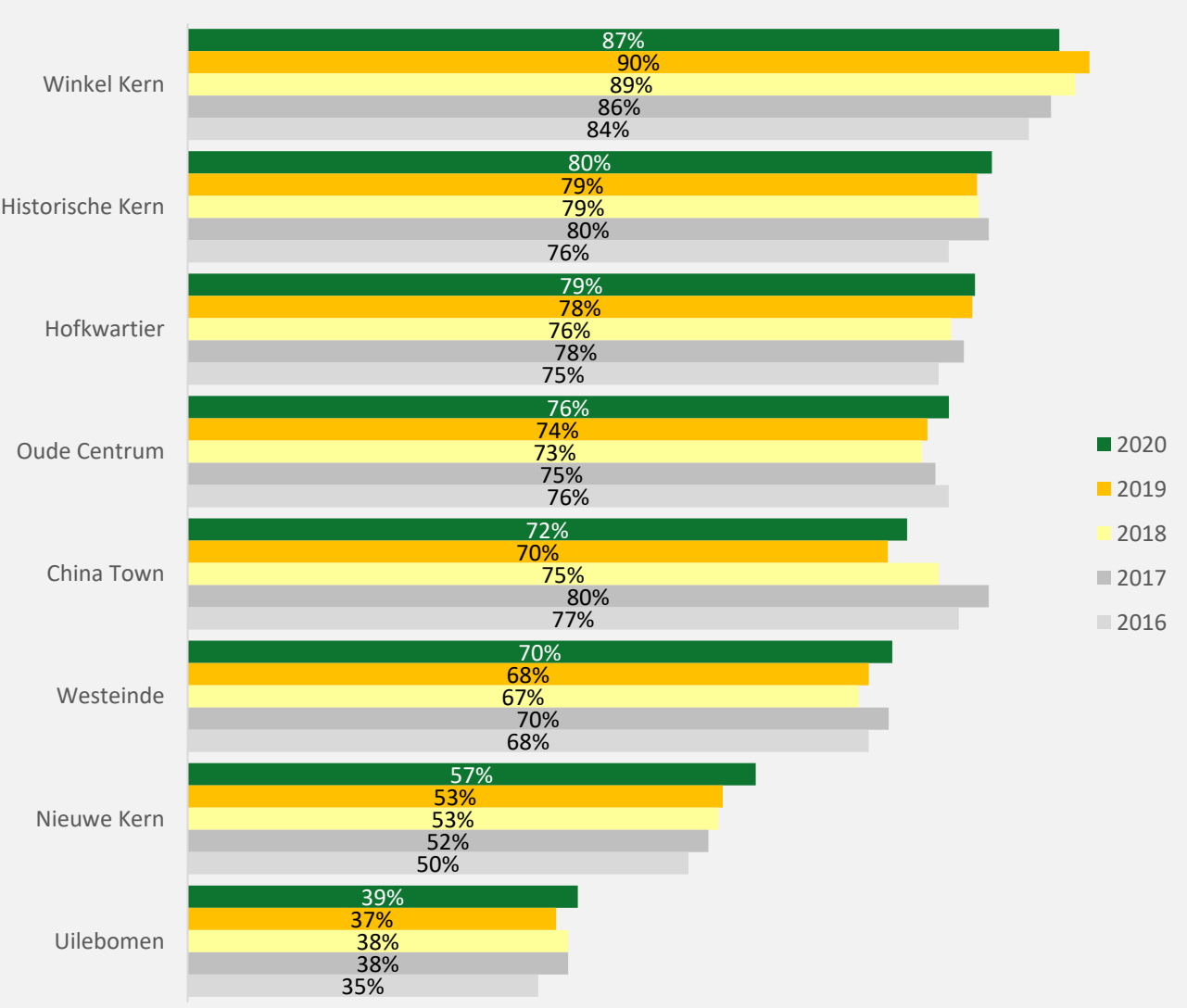
De binnenstad wordt ieder jaar iets minder vaak (wekelijks of maandelijks) bezocht. Het gaat dan met name om het bezoek aan winkels in de binnenstad, culturele voorzieningen en evenementen. De daling is ook te wijten aan de coronacrisis en de bijbehorende maatregelen. Het onderzoek is in september 2020 uitgevoerd. Aangezien respondenten is gevraagd naar het bezoek aan voorzieningen in de binnenstad in de afgelopen 12 maanden, gaat dit over de periode tussen september 2019 en september 2020. Het eerste half jaar is er nog geen sprake geweest van corona in Nederland, en is daarom de daling van bezoek aan de binnenstad minder groot dan te verwachten is tijdens de daadwerkelijke coronacrisis (tijdens de tweede helft van deze periode).

Sfeergebieden Haagse binnenstad

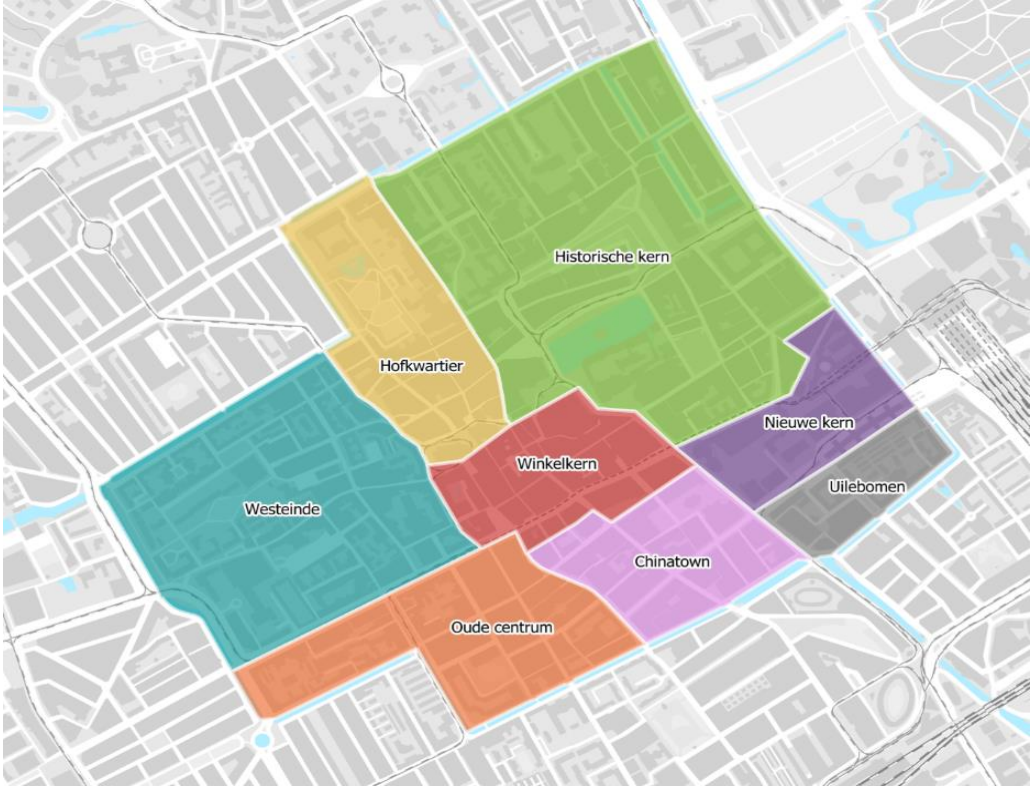


Van de voorgelegde sfeergebieden in Den Haag is de Winkel Kern het meest bekend en het meest bezocht. Zes op de tien respondenten kennen dit sfeergebied goed en komen er regelmatig (58%). Vooral één- en tweepersoonshuishoudens onder de 40 jaar komen hier meer dan gemiddeld (77%) evenals hoger opgeleiden (70%). Van de inwoners is ongeveer drie kwart enigszins tot goed bekend met de historische kern (81%), het Hofkwartier (79%), het oude Centrum (76%) en/of China Town (72%). Uilebomen is minder bekend: zes op de tien respondenten kennen dit niet en/of komen er vrijwel nooit (61%).

Sfeergebieden Haagse binnenstad

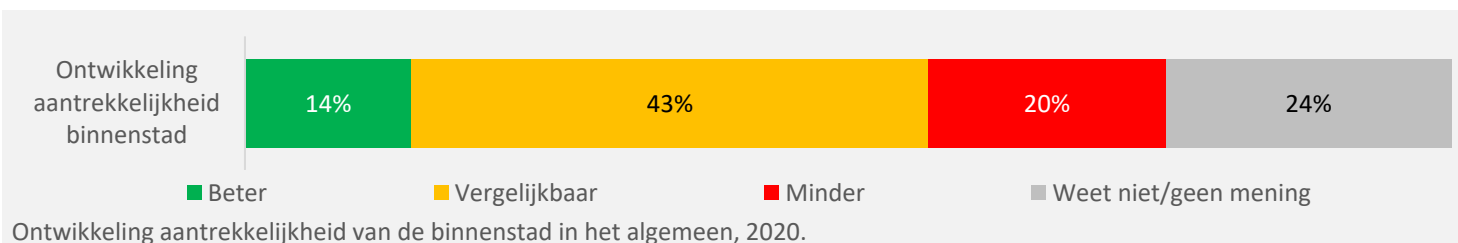
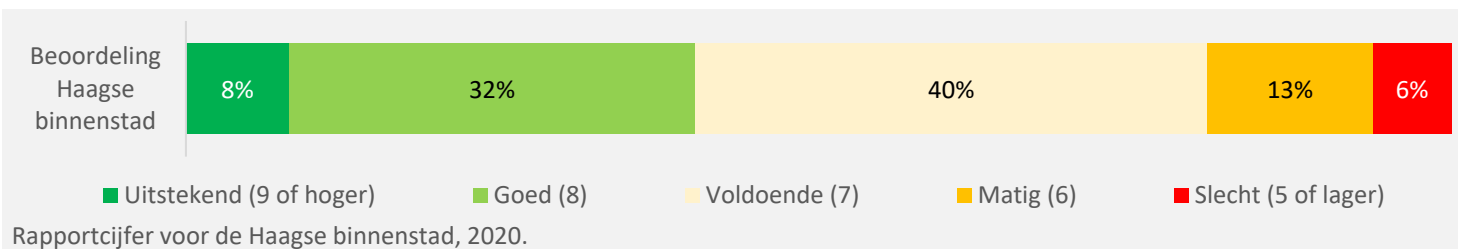


Bekendheid (% goed of enigszins bekend) met sfeergebieden in Den Haag, 2016-2020.



Op hoofdlijnen is de bekendheid van de verschillende sfeergebieden in de afgelopen jaren gelijk gebleven of toegenomen. Alleen de Winkel Kern is vergeleken met vorig jaar iets minder bekend (90% in 2019 t.o.v. 87% in 2020).

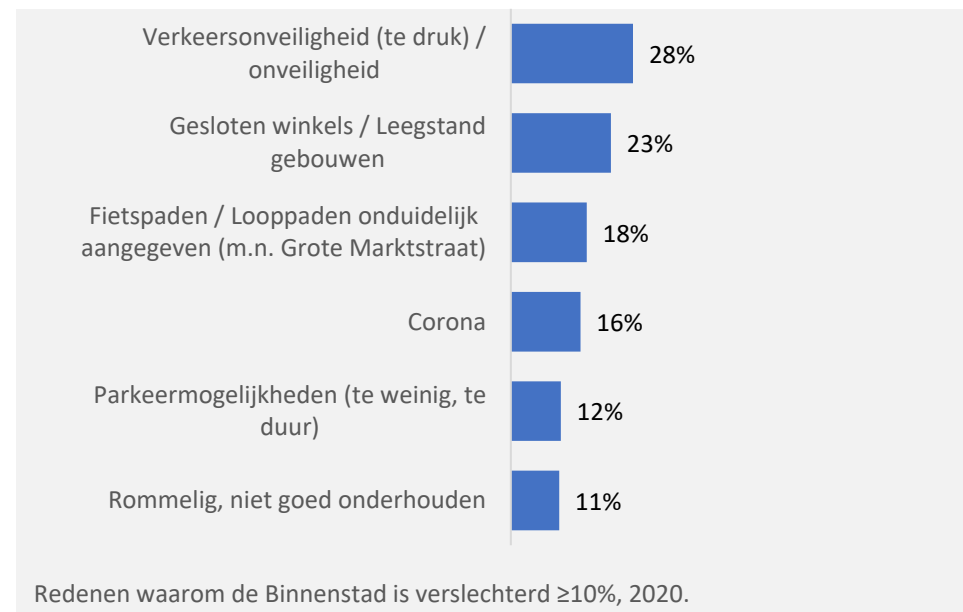
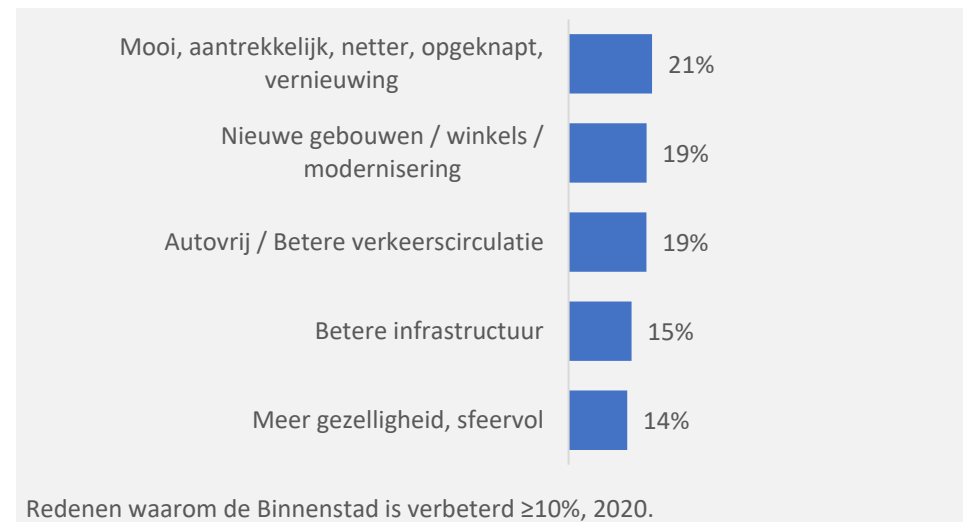
Beoordeling Haagse binnenstad



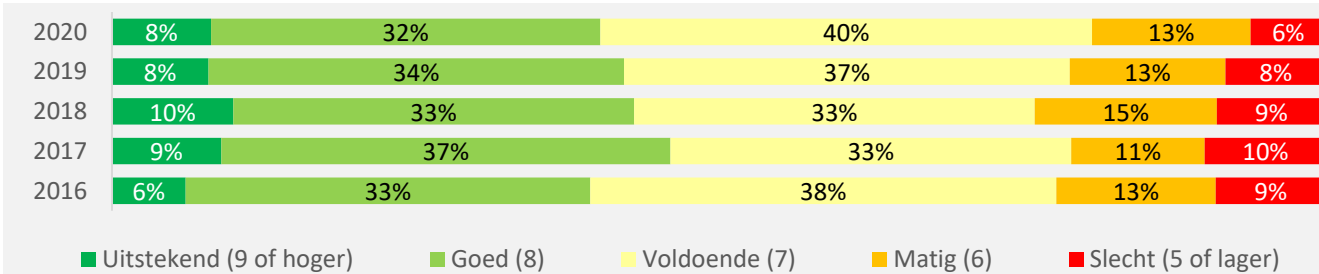
De Haagse binnenstad krijgt net als vorig jaar een 7,2 als rapportcijfer. Ongeveer vier op de tien (40%) geven een 8 of hoger, bijna één op de tien een 9 of een 10 (8%) en 6% geeft een onvoldoende.

Ongeveer één op zeven (14%) vindt dat de binnenstad ten opzichte van vorig jaar is verbeterd, een iets groter aandeel vindt juist dat het minder is geworden (20%).

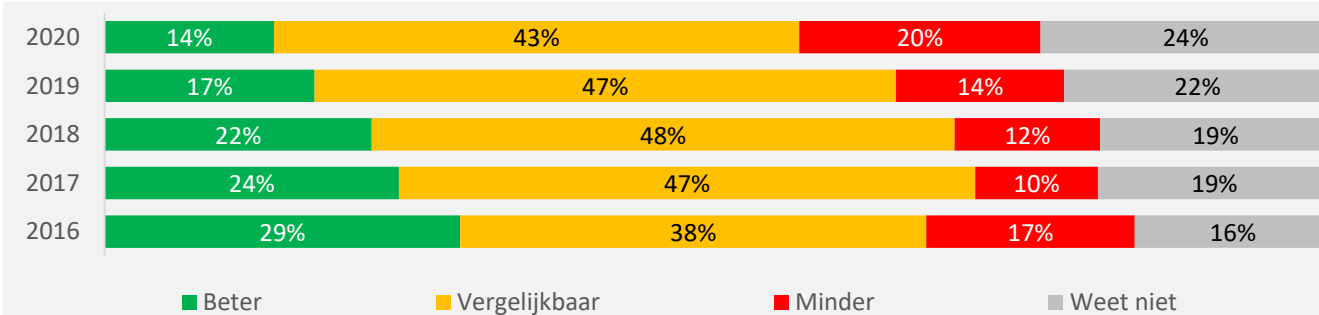
Respondenten zien om de volgende redenen een verbetering: opgeknapt, vernieuwingen (21%), nieuwe gebouwen, modernisering (19%), autovrij en verbeterde verkeerscirculatie (19%). Ook een verbeterde infrastructuur en meer gezelligheid worden vaker genoemd. Een achteruitgang schrijft men vooral toe aan: (verkeers)onveiligheid en drukte (28%) en gesloten winkels en leegstand (23%). Ook onduidelijk aangegeven fiets- en looppaden worden vaker als reden genoemd (18%), evenals corona (16%), parkeermogelijkheden (12%) en rommelig, niet goed onderhouden (11%).



Beoordeling Haagse binnenstad



Rapportcijfer voor de Haagse binnenstad, 2016-2020.

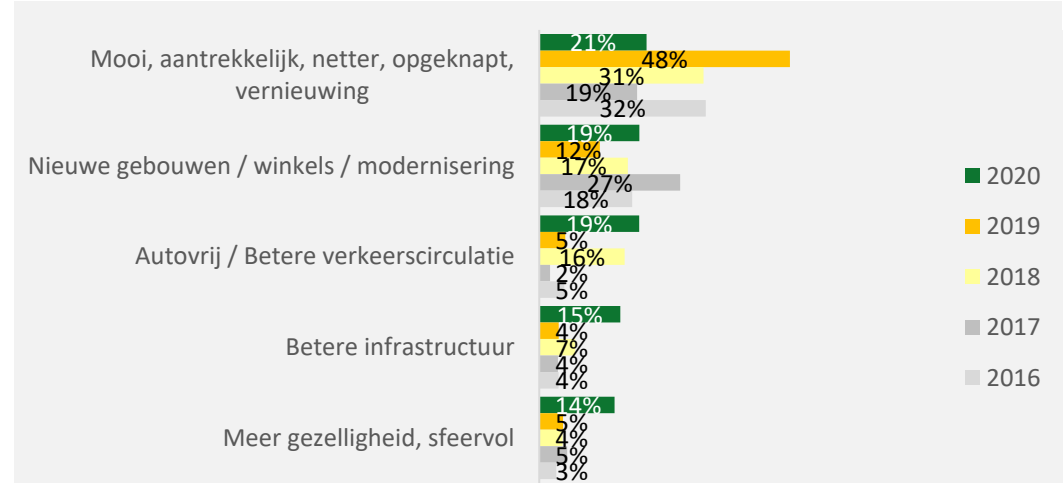


Ontwikkeling aantrekkelijkheid van de Binnenstad in het algemeen, 2016-2020.

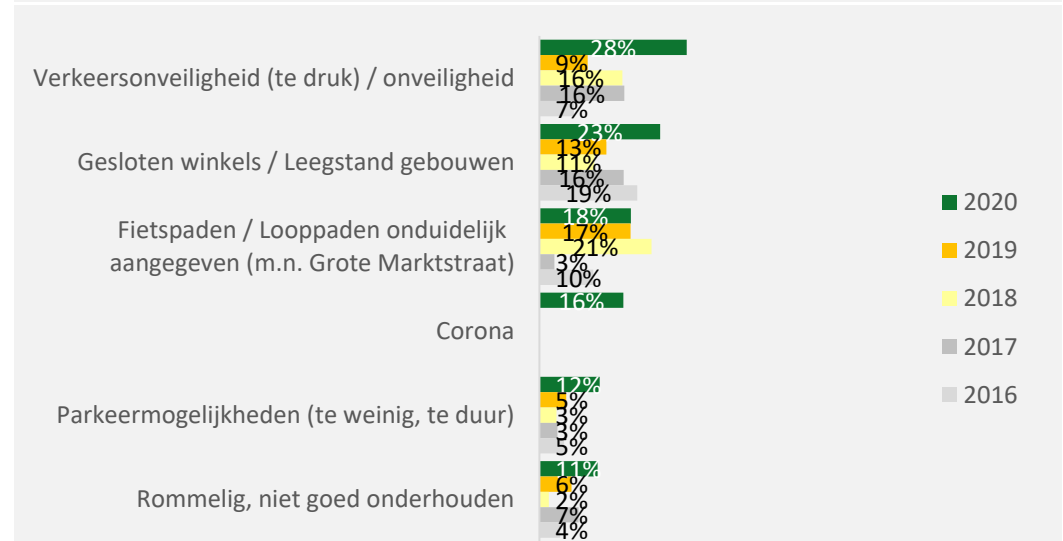
Het gemiddelde rapportcijfer voor de Haagse binnenstad ligt met een 7,2 even hoog als in 2019 en 2018 en iets hoger dan in 2016 en 2017 (7,1).

Het aandeel dat van mening is dat de Haagse binnenstad aantrekkelijker is geworden, neemt ieder jaar verder af (van 29% in 2016 naar 14% in 2020).

Verbeteringen associeert men nog meer dan bij voorgaande metingen met de verkeerscirculatie en de infrastructuur. Daarnaast worden meer gezelligheid en sfeervol dit jaar vaker genoemd. Een verslechtering schrijft men vaker toe aan (verkeers)onveiligheid, leegstand, onduidelijke loop- en fietspaden, corona en problemen met parkeren.



Redenen waarom de Binnenstad is verbeterd $\geq 10\%$, n 2020 = 193, 2016-2020.



Redenen waarom de Binnenstad is verslechterd $\geq 10\%$, n 2020 = 268, 2016-2020.

Beoordeling van aspecten van de binnenstad



Rapportcijfer voor diverse aspecten van de binnenstad, n 2020 = 715-1325, 2020.

Wanneer respondenten verschillende aspecten die samenhangen met het vervoer moeten beoordelen dan wordt de bereikbaarheid met het openbaar vervoer als beste beoordeeld (8,2), gevolgd door de bereikbaarheid met de fiets (7,9), de horeca (7,8), het culturele aanbod (7,5) en de koopzondag (7,4).

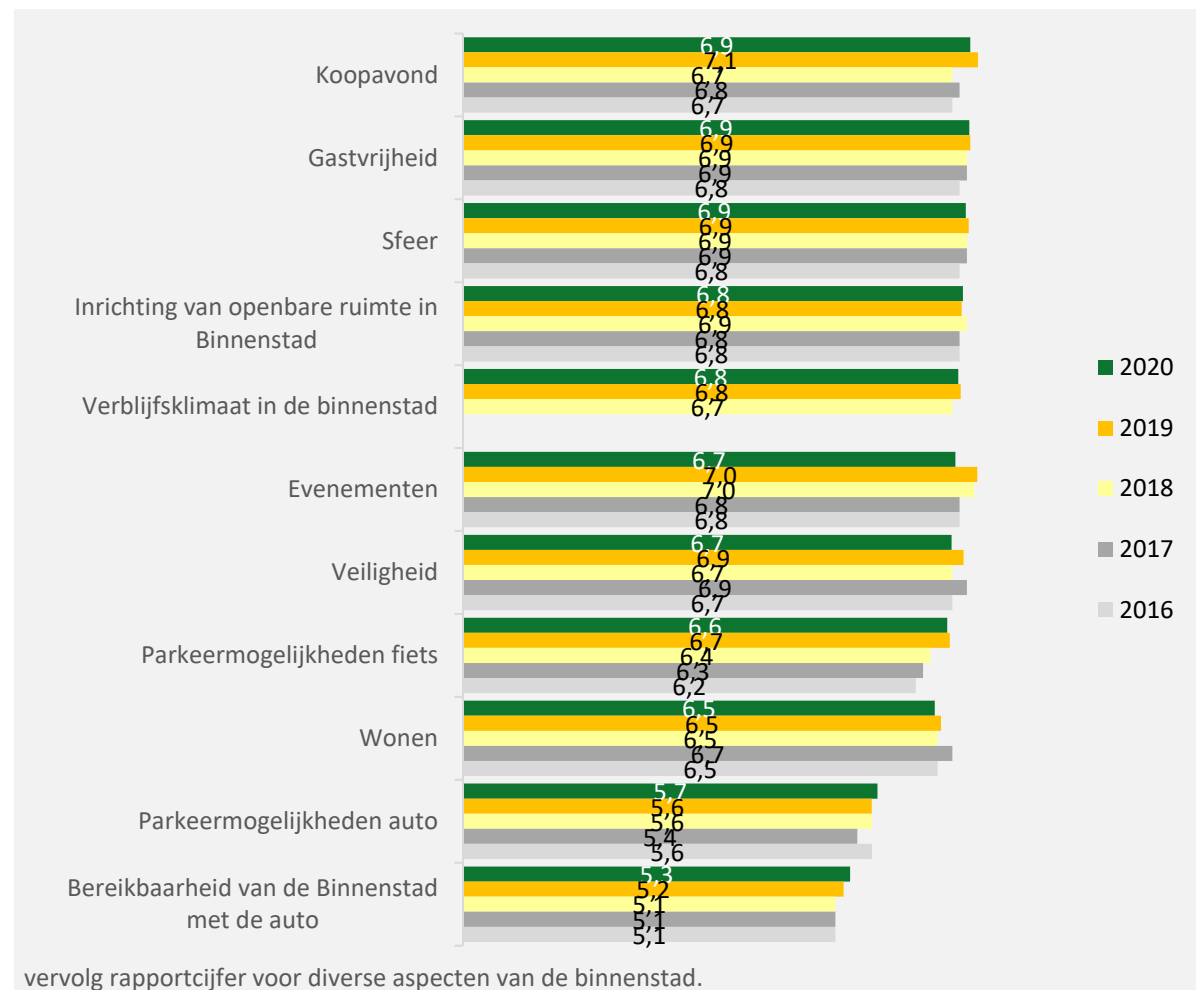
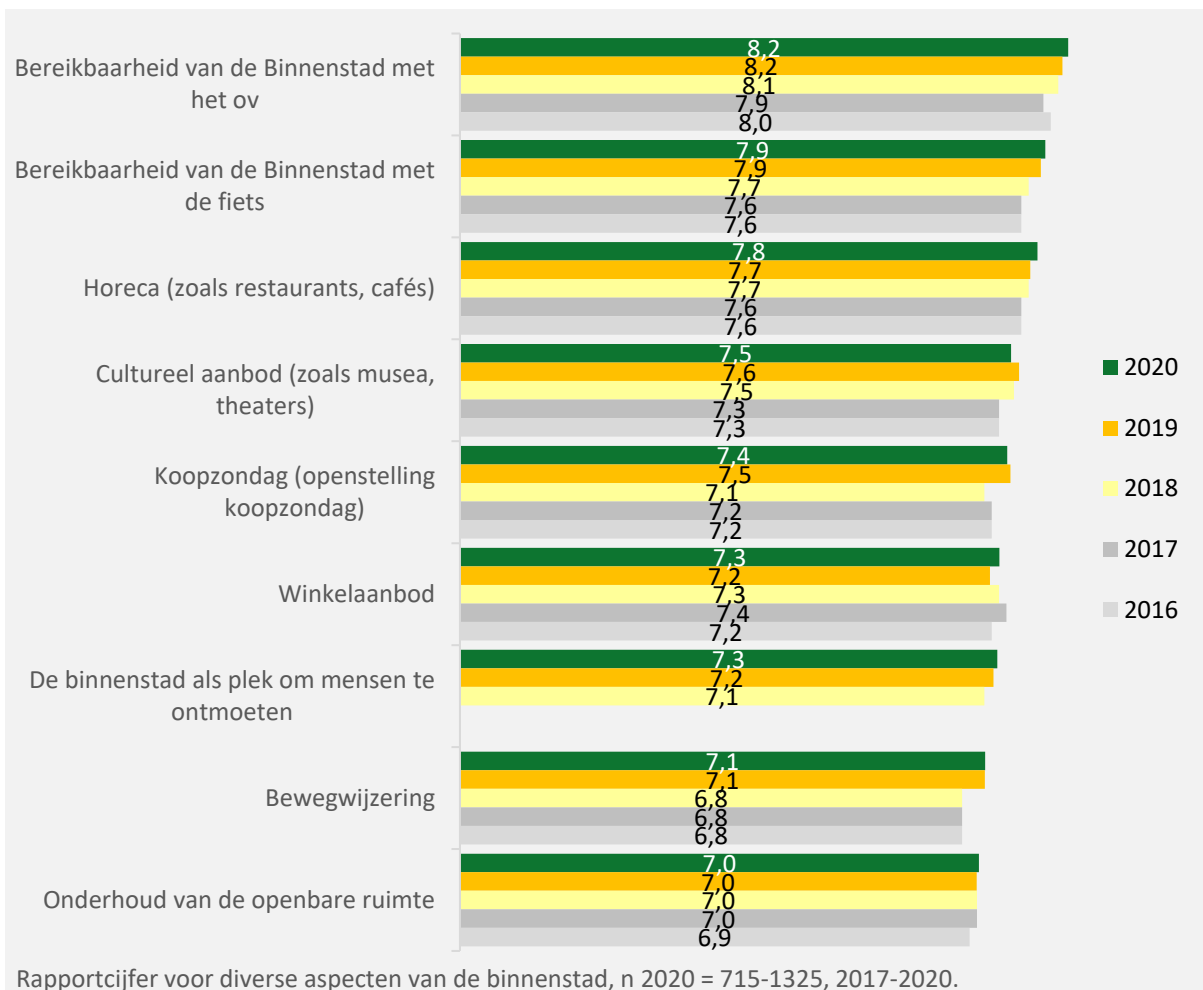
De bereikbaarheid van de binnenstad met de auto (5,3) en de parkeermogelijkheden voor de auto (5,7) worden het minst gewaardeerd.

De bereikbaarheid van de binnenstad met het openbaar vervoer en met de fiets worden door Hagenaars tussen de 16 en 29 jaar hoger beoordeeld dan gemiddeld (resp. 8,5 en 8,2). Ook de horeca en het winkelaanbod krijgen van deze groep een hoger cijfer (resp. 8,0 en 7,7).

Het culturele aanbod wordt door 75-plussers met een hoger cijfer beoordeeld (7,7). Koopzondagen scoren wat lager onder respondenten tussen de 45 en 74 jaar (6,7).

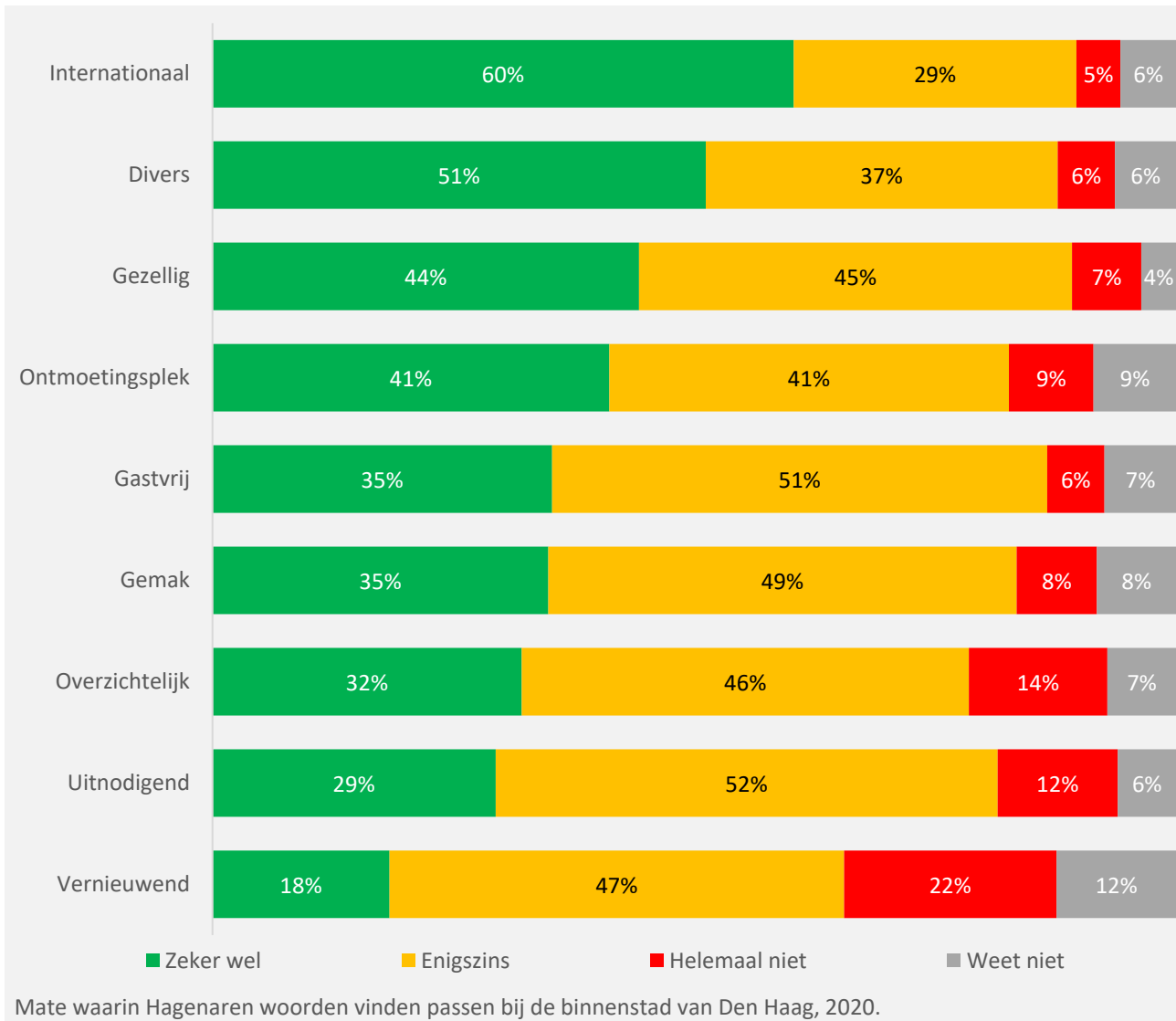
De parkeermogelijkheden met de auto krijgen een hoger cijfer van respondenten ouder dan 45 jaar (6,1).

Beoordeling van aspecten van de binnenstad



Het oordeel is nauwelijks gewijzigd vergeleken met vorig jaar. Ook dit jaar scoren de bereikbaarheid van de binnenstad met het openbaar vervoer en met de fiets het hoogste. Bereikbaarheid met de auto en parkeermogelijkheden scoren ook dit jaar het laagste, maar wel iets hoger dan vorig jaar. Wat deze laatste aspecten betreft is duidelijk een stijgende lijn te zien.

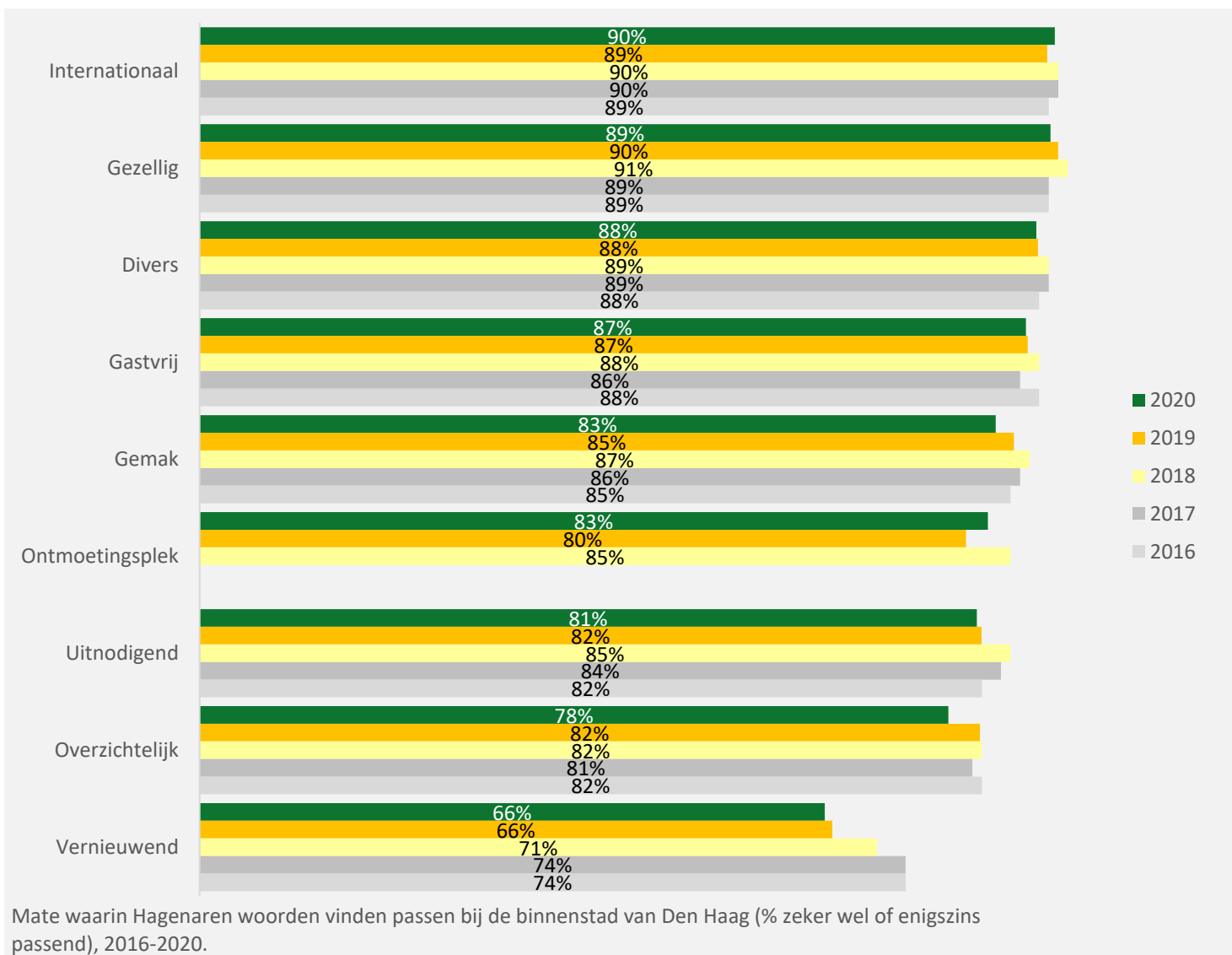
Termen die passen bij de binnenstad en verbeterpunten



De respondenten is een lijst met woorden voorgelegd met de vraag in hoeverre men deze woorden vindt passen bij de binnenstad van Den Haag. Het woord 'internationaal' wordt het meest passend gevonden: 60% vindt dat dit zeker wel het geval is. Vier tot vijf op de tien respondenten vinden 'divers' (51%), 'gezellig' (44%) en 'ontmoetingsplek' (41%) zeker bij de Haagse binnenstad horen. Andere woorden die vaker enigszins passend worden gevonden, zijn 'uitnodigend' (52%), 'gastvrij' (51%), 'gemak' (49%), 'vernieuwend' (47%) en 'overzichtelijk' (46%). Een term die een relatief groter aandeel niet bij de binnenstad vindt passen is 'vernieuwend' (22% helemaal niet).

Iets meer dan de helft van de respondenten heeft verbeter suggesties naar voren gebracht voor de binnenstad van Den Haag. Het verbeteren van de verkeerssituatie voor fietsers en wandelaars wordt daarbij het meest genoemd (23%). Meer veiligheid, handhaving en toezicht wordt door ongeveer één op de tien genoemd (11%) evenals meer groen, meer divers winkelaanbod en verbeteren van de sfeer en uitstraling (9%). In vergelijking met voorgaande jaren zijn het verbeteren van de verkeerssituatie voor wandelaar en fietsers en het verbeteren van veiligheid, handhaving en toezicht relatief vaak genoemde suggesties.

Termen die passen bij de binnenstad en verbeterpunten



Wat betreft de associaties met de binnenstad zijn de verschuivingen vergeleken met voorgaande jaren niet heel groot.

Het aandeel respondenten dat 'vernieuwend' vindt passen bij de binnenstad neemt de laatste jaren steeds iets verder af: van 74% in 2016 naar 66% dit jaar. Ook wordt de binnenstad vergeleken met de vorige meting iets minder geassocieerd met 'overzichtelijk' (van 82% naar 78%).



Inwonersonderzoek 2020

Vervoerswijzekeuze



Samenvatting

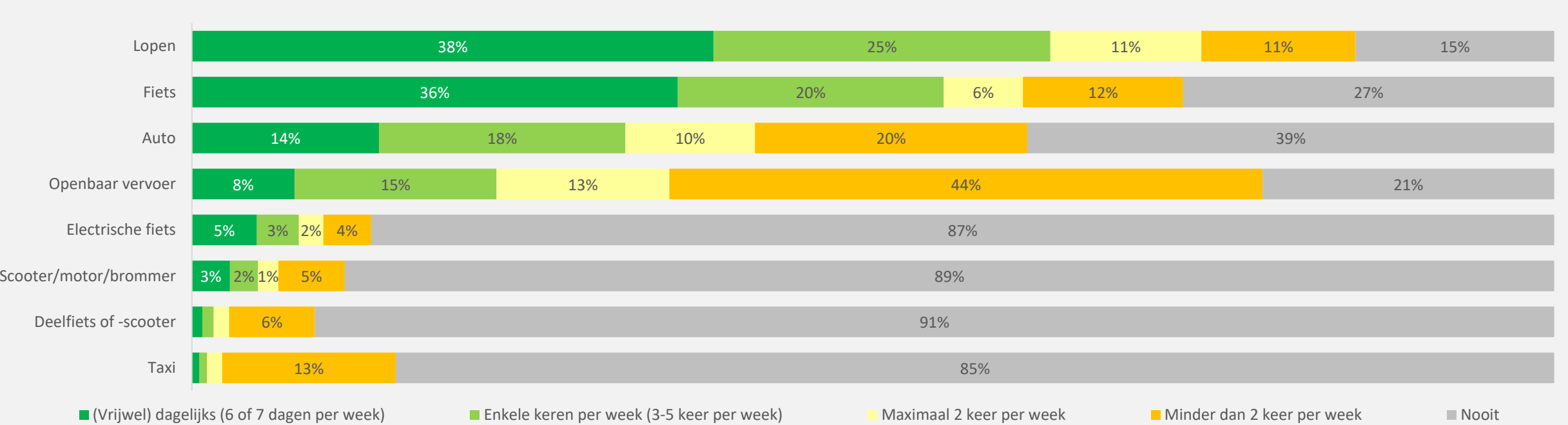
De Hagenaars is in het najaar van 2020 gevraagd welke vervoermiddelen zij gebruiken voor verschillende activiteiten in en buiten Den Haag. Daarnaast is ingezoomd op de tevredenheid over de fietsroutes en de looproutes in de gemeente en welke ontwikkelingen inwoners graag zien als het gaat om allerlei zaken die met vervoer te maken hebben. De verschillen met voorgaande metingen kunnen deels samenhangen met het coronavirus en de maatregelen die hiermee samenhangen. Zo is het aantal vervoersbewegingen terug gelopen evenals het gebruik van het openbaar vervoer. Bij de interpretatie van de resultaten moet hiermee, waar mogelijk relevant, rekening worden gehouden.

- De meeste inwoners gaan te voet naar bestemmingen in Den Haag (63% minimaal drie keer per week) of gebruiken hiervoor de fiets (56%). Hiernaast wordt ook de auto vaak gebruikt (32%). Deze cijfers zijn op hoofdlijnen vergelijkbaar met de voorgaande jaren, hoewel men steeds vaker de fiets pakt. Het gebruik van het openbaar vervoer is sinds 2016 gedaald van 28% naar 22% in 2020. Het gebruik van het openbaar vervoer neemt vanaf 2017 ieder jaar iets verder af. De afname van dit jaar (van 25% naar 22%) zou kunnen samenhangen met corona.
- Ook voor veel (dagelijkse) activiteiten gaan de Hagenaars met de fiets op pad (circa 40%). De dagelijkse boodschappen doet men vaker te voet (46%), evenals de kinderen naar school of de opvang brengen (26%). Ook de auto wordt vaak gebruikt om kinderen te brengen of te halen naar school of naar een vereniging of om naar het werk te gaan en om op bezoek te gaan bij familie, vrienden of kennissen. Het openbaar vervoer wordt vooral gebruikt om te gaan winkelen, uit te gaan en om naar het strand te gaan. Wanneer men buiten Den Haag moet zijn, neemt men vooral de auto (65%) of de trein (22%).
- Over het algemeen staan fietsers in Den Haag positief tegenover verschillende kenmerken van de fietsroutes in de gemeente. Het meest is men te spreken over de verlichting, de kwaliteit van het wegdek en de directheid van de routes. Minder tevreden is men over de verkeersveiligheid, de last die men ervaart van auto's en trams, de drukte op het fietspad en de kwaliteit van de stallingsmogelijkheden op de bestemmingslocatie. Vergeleken met voorgaande jaren is men minder positief over de verkeersveiligheid, de last die men ervaart van auto's en trams, de drukte op het fietspad en de kwaliteit van de bewegwijzering.
- Ook over de looproute zijn de inwoners van Den Haag in het algemeen goed te spreken. Het meest te spreken is men over de directe routes die men kan nemen, de verlichting, de kwaliteit van het wegdek en de aantrekkelijkheid van de looproutes. Over de last door fietsers en auto's, de verkeersveiligheid en de sociale veiligheid laat men zich iets vaker negatief uit. In de afgelopen jaren is de tevredenheid over aspecten als de drukte op het trottoir, de wachttijden bij verkeerslichten, de sociale veiligheid en de verkeersveiligheid afgenomen.

Samenvatting

- Ook is er gevraagd naar het gebruik van de deelauto. Eén op de tien respondenten deelt wel eens een auto met andere personen buiten het eigen huishouden (10%). Hierin is niet veel veranderd sinds de meting van 2016.
- Het merendeel van de respondenten is niet van plan om op korte termijn een auto, fiets, brommer of scooter te leasen, kopen, delen of wegdoen. Als men al iets wil veranderen, dan gaat het vooral om de aanschaf van een (elektrische) fiets (11%), een auto (9%) of een brommer/scooter (3%).
- Qua ontwikkelingen in de omgeving zouden Hagenaars het liefst minder luchtvervuiling door voertuigen zien (48%) en minder verkeerslawaaï (34%). Ook zien zij graag dat er meer gefietst wordt en dat het autoverkeer in woon- en winkelstraten wordt teruggedrongen (beide 28%).

Vervoerswijzekeuze



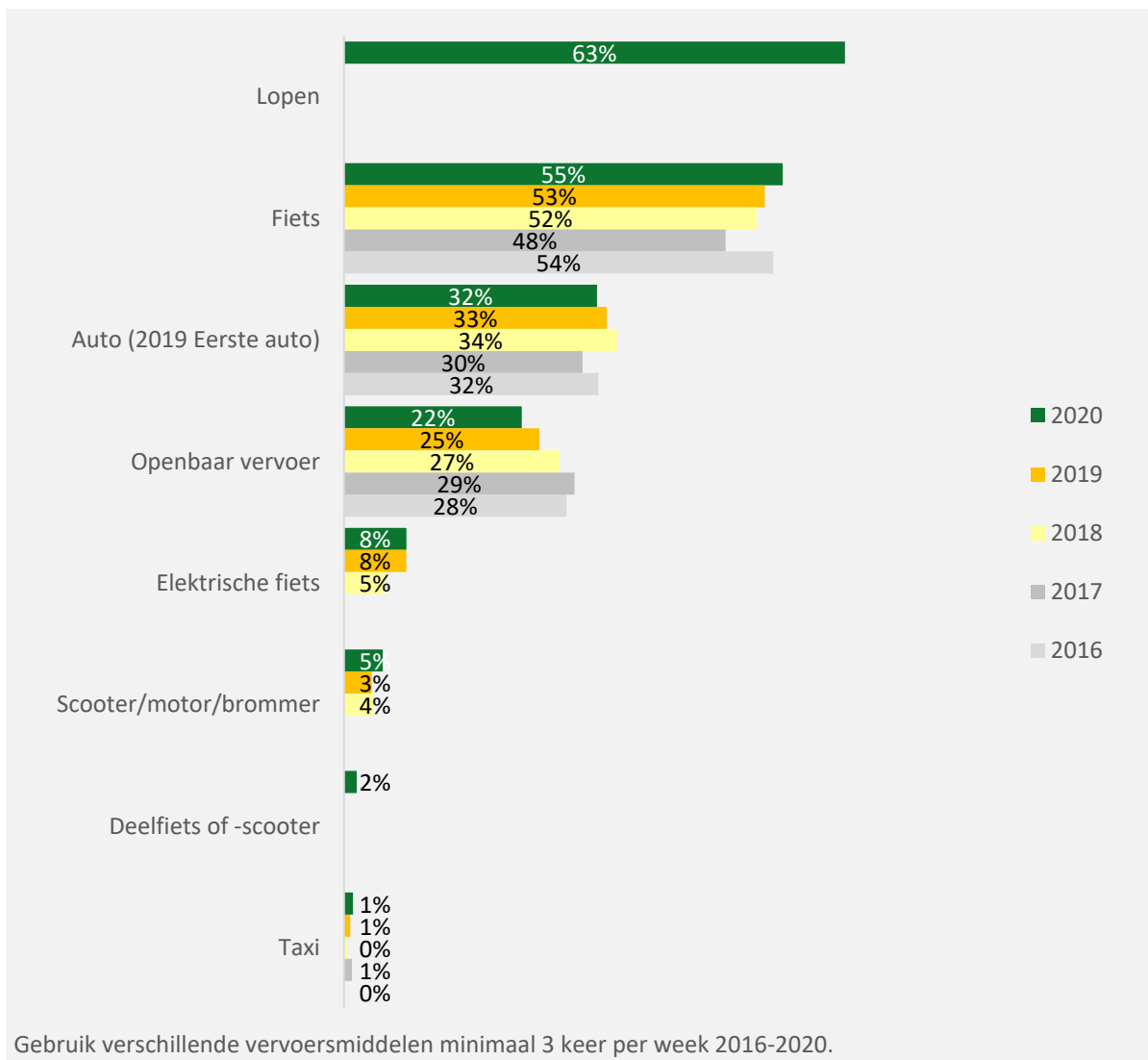
Mate waarin respondenten verschillende vervoermiddelen gebruiken, 2020.

Als Hagenaars op pad gaan, gaan ze vaak te voet of op de fiets. Meer dan een derde gaat -vrijwel dagelijks- lopend (38%) of op de fiets (36%) op pad. Nog eens een kwart gaat drie tot vijf keer per week te voet op pad en een vijfde de fiets. De elektrische fiets wordt door 5% dagelijks gebruikt en door nog eens 3% minimaal drie keer per week.

Qua gebruik van een vervoermiddel staat de auto op de derde plaats. Zo maakt één op de drie inwoners minstens drie keer per week gebruik van de auto (32%).

Ook het openbaar vervoer wordt door een groot deel van de Hagenaars regelmatig gebruikt, hoewel dat minder frequent is: een kwart gebruikt het OV minimaal drie keer per week (23%). De meeste gebruikers van het ov doen dit af en toe: 44% stapt minder dan twee keer per week in de bus of de trein.

Vervoerswijzekeuze

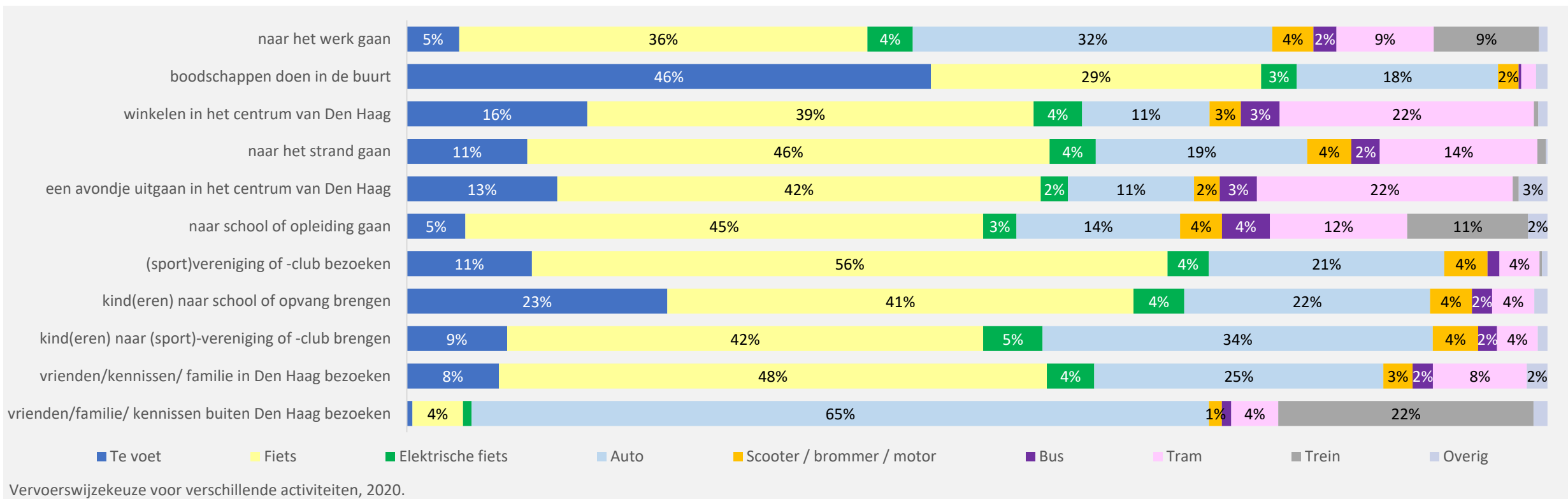


Op hoofdlijnen verandert er niet zoveel in de keuze van het vervoermiddel dat men in Den Haag gebruikt. Dit jaar is voor het eerst de optie 'lopen' toegevoegd, wat twee derde van de Hagenaars minimaal drie keer per week doet (63%). Het percentage Hagenaars dat tenminste drie keer per week de fiets pakt in Den Haag, neemt sinds 2017 steeds iets toe. Het gebruik van de auto (ongeveer een derde) in de stad laat een vrij constant beeld zien. Dit geldt ook voor de scooter, brommer of motor (5%) en de elektrische fiets (8%). Het gebruik van het openbaar vervoer is gedaald van 28% in 2016 naar 22% in 2020. Bij iedere meting neemt het gebruik van het openbaar vervoer iets af. Dit jaar kan corona hierbij een rol spelen. In de vragenlijst is voor de deelfiets of -scooter een aparte antwoordcategorie opgenomen. Dit is niet gedaan voor de deelauto.

De fiets wordt gemiddeld vaker gebruikt door Hagenaars tot 44 jaar (80%). De elektrische fiets is het meest populair bij 65 tot 75-jarigen (18%). De auto wordt meer dan gemiddeld gebruikt door inwoners van 30 tot 65 jaar (68%).

Hoger opgeleiden verplaatsen zich meer door Den Haag dan middelbaar en lager opgeleiden, waarbij het gebruik van alle vervoermiddelen toeneemt naarmate het opleidingsniveau hoger is (met uitzondering van de elektrische fiets en de scooter of motor). De auto wordt meer dan gemiddeld gebruikt door gezinnen met kinderen (70%).

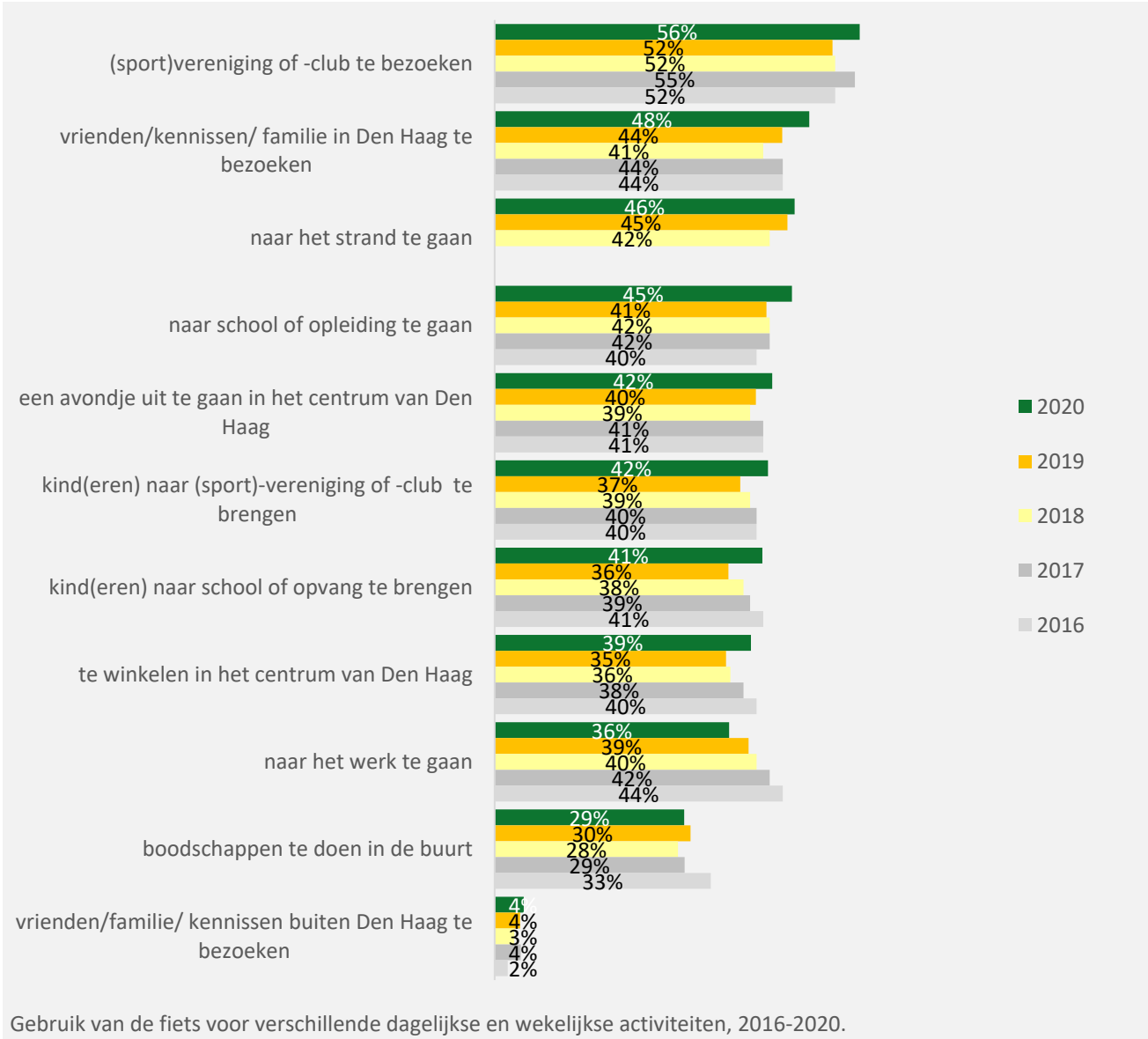
Vervoerswijzekeuze voor verschillende activiteiten



De inwoners is gevraagd welk vervoermiddel men gebruikt voor verschillende (dagelijkse) activiteiten. Voor veel activiteiten binnen Den Haag neemt men de fiets. Dit varieert van 29% voor het doen van boodschappen in de buurt tot 56% voor het bezoeken van een (sport)vereniging of -club. Alleen het bezoeken van vrienden of familie buiten Den Haag wordt nauwelijks op de fiets gedaan (4%).

De dagelijkse boodschappen doet men vaak te voet (46%), evenals kinderen naar school of de opvang brengen (23%). De auto is voor veel activiteiten een alternatief voor lopen of fietsen: vooral voor het halen en brengen van kinderen, naar het werk gaan of het bezoek aan familie, vrienden of kennissen buiten Den Haag. Het openbaar vervoer wordt vooral gebruikt om te gaan winkelen, om uit te gaan, naar het strand te gaan of naar school of de opleiding. Wanneer men buiten Den Haag moet zijn, bijvoorbeeld om vrienden of familie te bezoeken, neemt men vooral de auto (65%) of de trein (22%).

Keuze voor de fiets



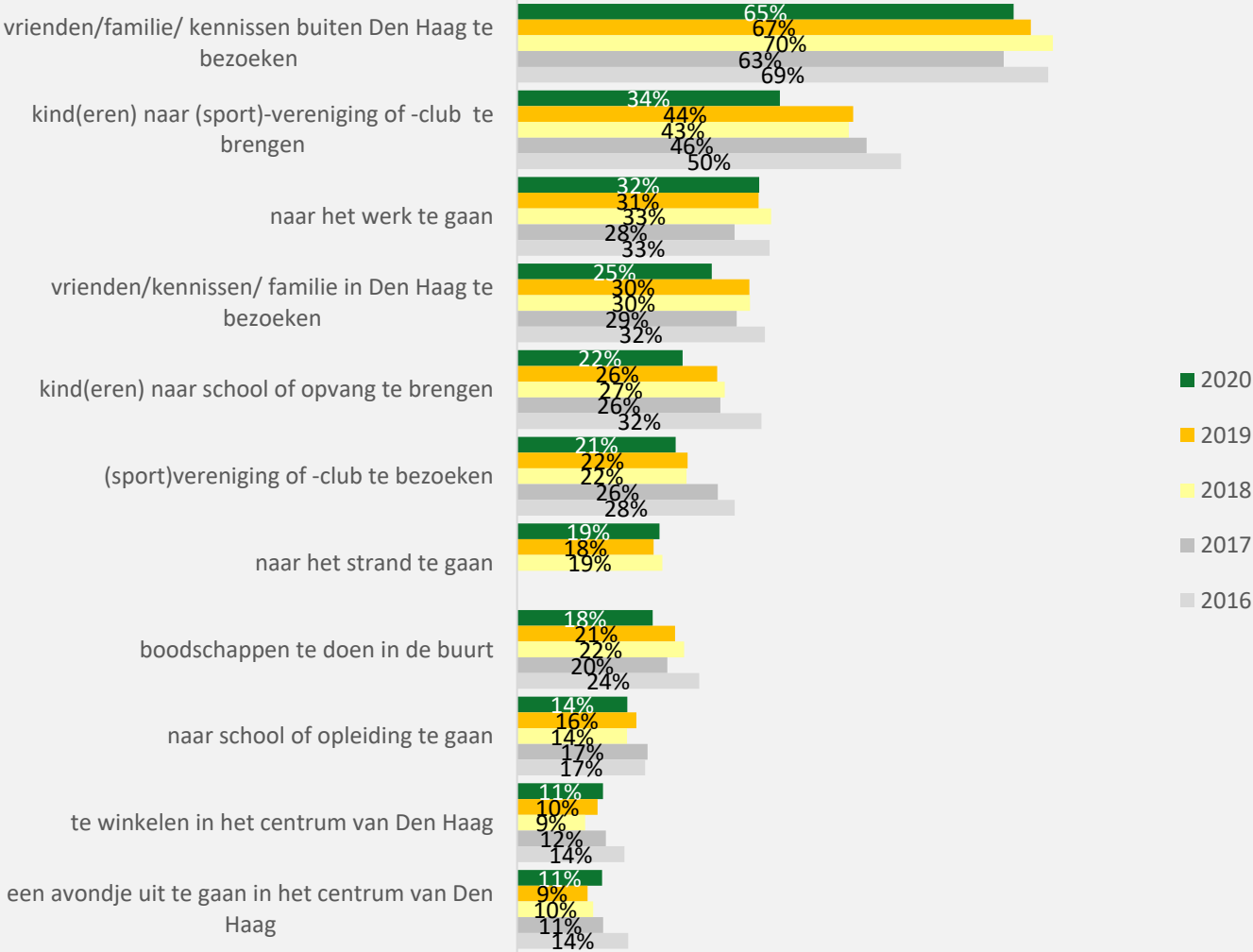
Het gebruik van de fiets in Den Haag is sinds 2016 niet echt gewijzigd. Er is vergeleken met vorig jaar sprake van een lichte toename van het fietsgebruik voor vrijwel alle activiteiten, maar de verschillen zijn over het algemeen klein. De afgelopen jaren nemen steeds minder Hagenaars de fiets om naar het werk te gaan (van 44% in 2016 naar 36% in 2020).

Van de Hagenaars die gaan sporten of naar een vereniging gaan, neemt ruim de helft de fiets. Voor veel andere activiteiten binnen Den Haag wordt de fiets door 29% tot 48% gebruikt.

Van de huishoudens beschikt 54% over één of twee fietsen. Dit zijn vaker dan gemiddeld de één- of tweepersoonshuishoudens onder de 40 jaar (71%). Ruim een kwart heeft drie of vier fietsen (28%) en 13% heeft vijf fietsen of meer. Gezinnen met kinderen hebben vaker drie of meer fietsen (37%). Het aandeel dat geen fiets heeft, is beperkt (4%). Dit aandeel is sterk gedaald vergeleken met vorig jaar toen nog één op de tien huishoudens geen fiets had.



Keuze voor de auto



Gebruik van de auto voor verschillende dagelijkse en wekelijkse activiteiten, 2016-2020

De auto wordt voor verschillende activiteiten gebruikt. Deze wordt vooral gebruikt als men buiten Den Haag familie, vrienden of bekenden gaat bezoeken. Dit percentage schommelt de afgelopen jaren rond de 65%. Ook wordt de auto veel gebruikt om kinderen naar een vereniging of club te brengen. Dit aandeel is wel gedaald de laatste jaren: van 50% in 2016 naar 34% in 2020.

Ook worden kinderen steeds minder vaak met de auto naar school of de opvang gebracht (2016: 32%, 2020: 22%), gaat men minder vaak met de auto naar de sportclub (2016: 28%, 2020: 21%) en/of boodschappen doen in de buurt (2016: 24%, 2020: 18%).



Keuze voor het openbaar vervoer

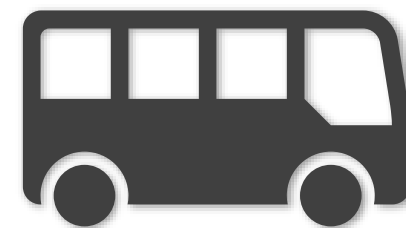
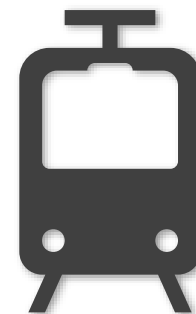


Het openbaar vervoer in Den Haag wordt door een kwart van de respondenten gebruikt om een bezoek te brengen aan vrienden of familie buiten Den Haag (27%), naar school of opleiding te gaan (eveneens 27%), een avondje uit te gaan (26%) of om te winkelen in de Haagse binnenstad (26%).

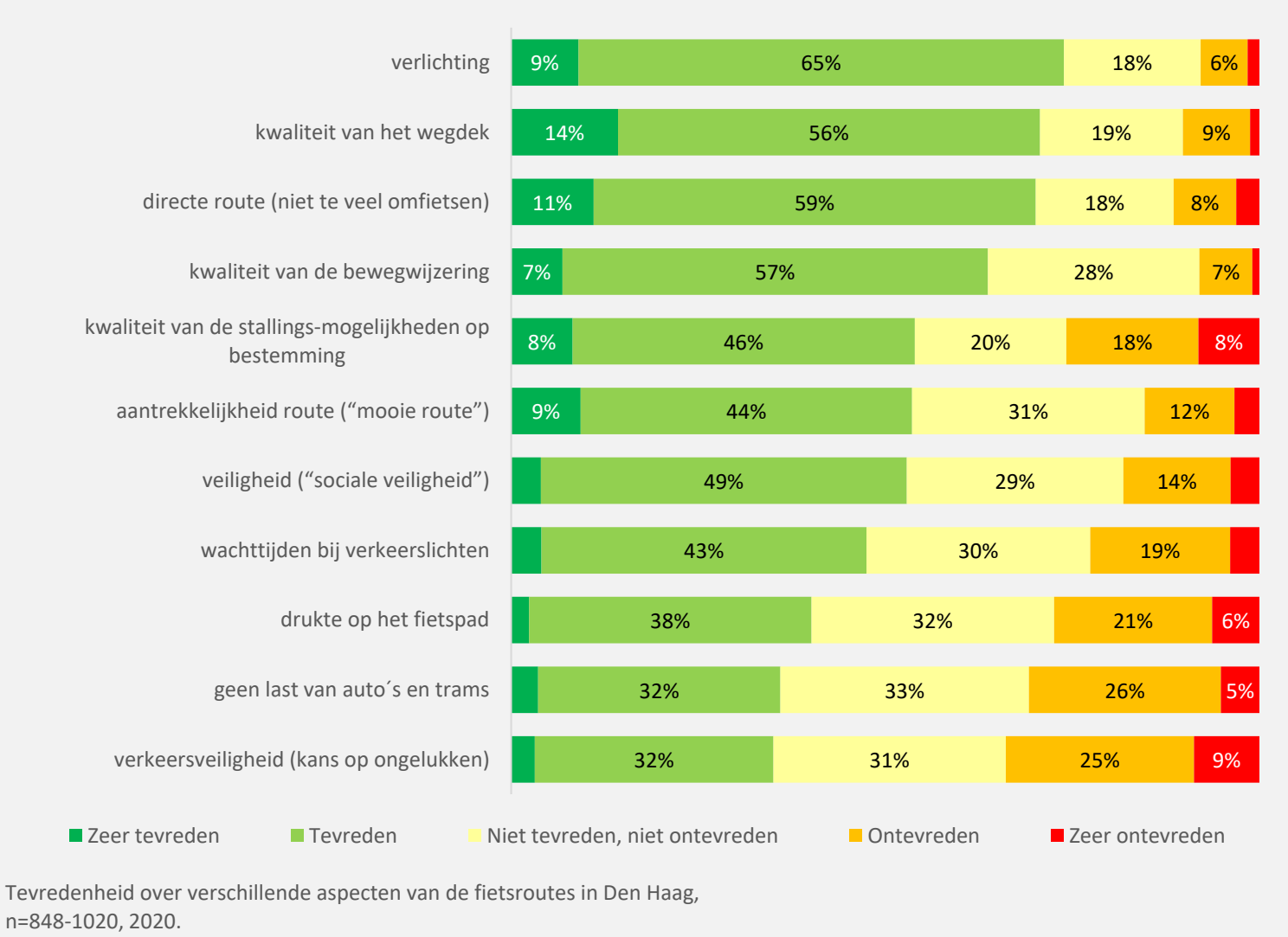
Daarnaast gaat een vijfde met het openbaar vervoer naar het werk (20%) en een zesde gebruikt het openbaar vervoer om naar het strand te gaan (17%).

Een tiende gaat regelmatig met het openbaar vervoer naar vrienden of familie in Den Haag (10%).

Het gebruik van het openbaar vervoer is stabiel of laat een dalende trend zien. Dit laatste geldt vooral voor het winkelen in Den Haag of een avondje uit. Het coronavirus kan hierop natuurlijk van invloed zijn.

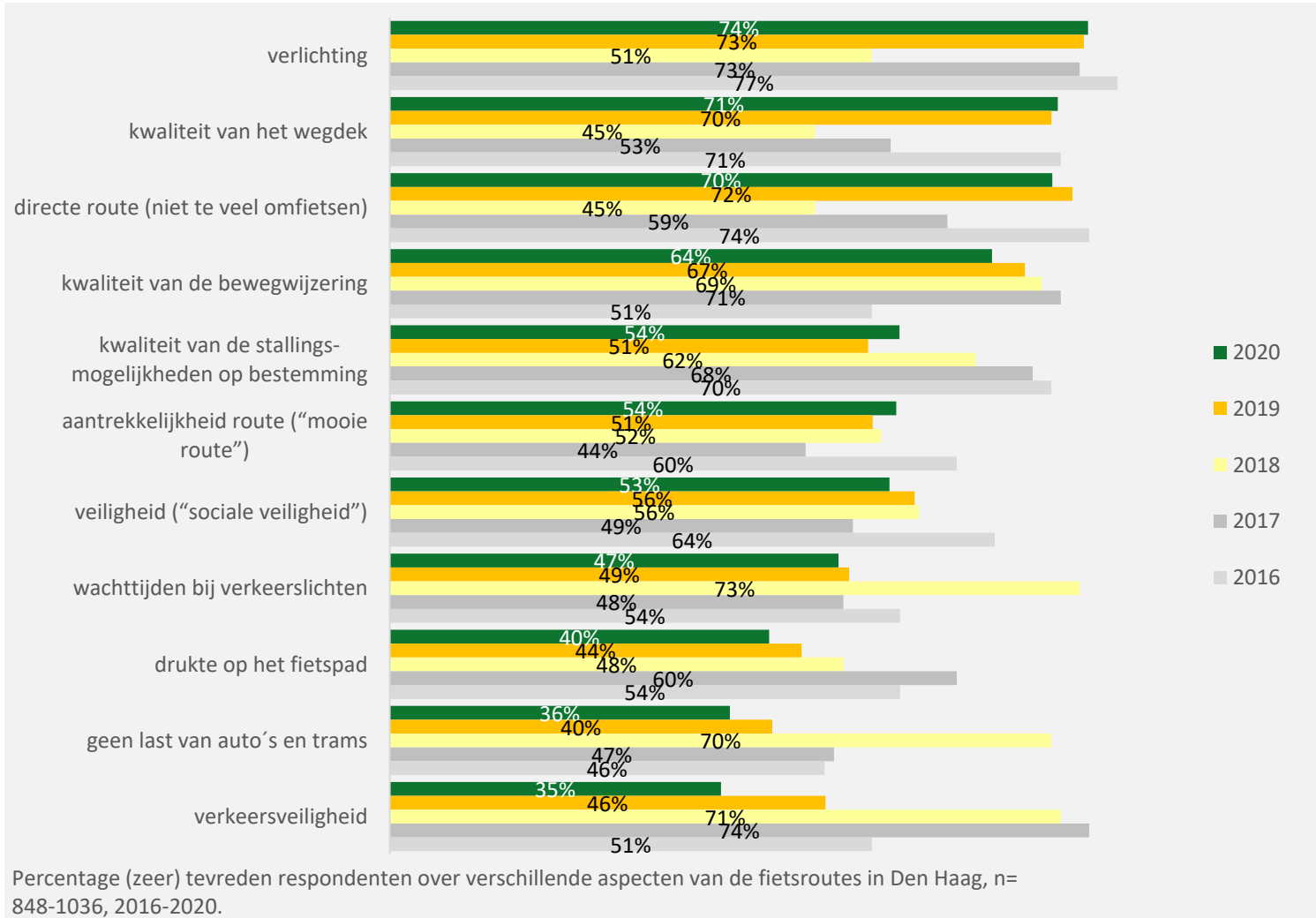


De fietsroutes in Den Haag



Over het algemeen zijn de fietsers in Den Haag tevreden over verschillende kenmerken van de fietsroutes in Den Haag. Het meest is men te spreken over de verlichting (74% (zeer) tevreden), de kwaliteit van het wegdek (70%) en de directheid van de routes die men kan nemen (eveneens 70%). Toch is een deel ook niet tevreden. Zo is ongeveer een zesde tot een derde (zeer) ontevreden over de verkeersveiligheid (34%), de last die men ervaart van auto's en trams (31%), de drukte op het fietspad (27%), de kwaliteit van de stallingsmogelijkheden op de bestemmingslocatie (26%), de wachttijd bij verkeerslichten (23%) en de sociale veiligheid (18%).

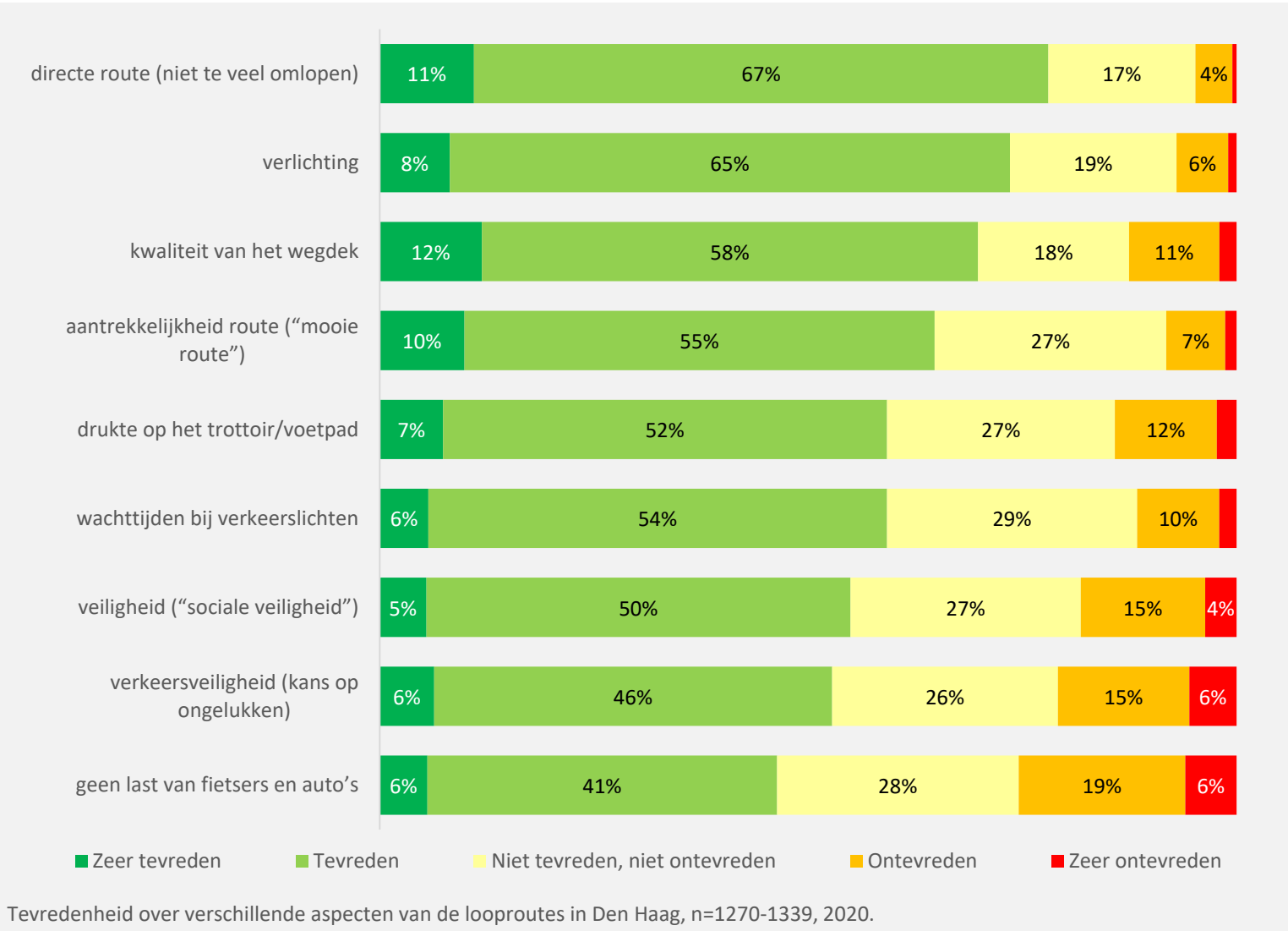
De fietsroutes in Den Haag



Vergeleken met voorgaande jaren is men met name minder te spreken over de verkeersveiligheid, de last die men ervaart van auto's en trams, de drukte op het fietspad en de kwaliteit van de bewegwijzering.

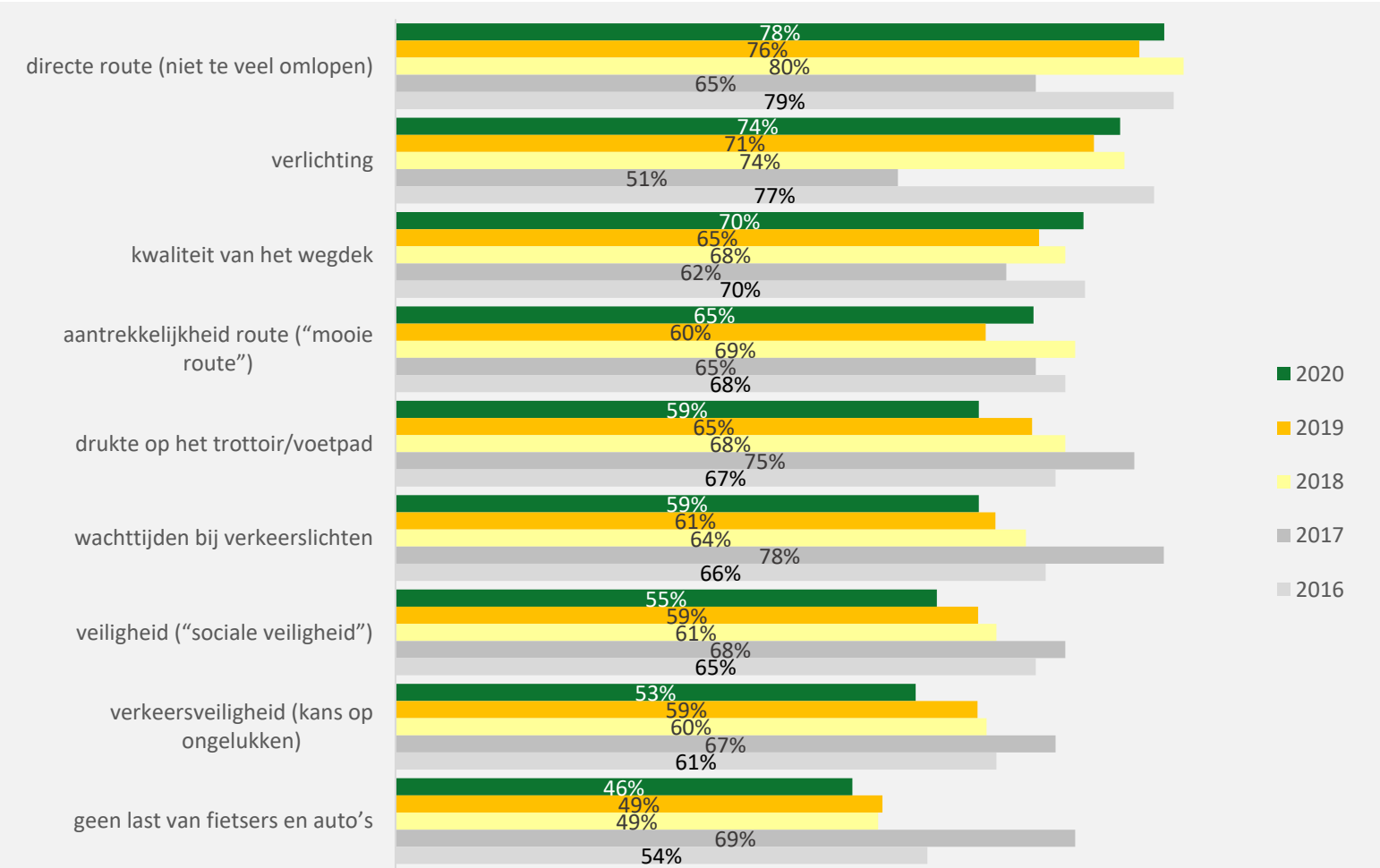
Het oordeel over andere kenmerken van de fietsroutes schommelt enigszins door de jaren heen. Vergeleken met 2019 is men iets positiever over de kwaliteit van de stallingsmogelijkheden op het bestemmingsadres en de aantrekkelijkheid van de fietsroutes.

De looproutes in Den Haag



Ook de tevredenheid over de looproutes in Den Haag is in het algemeen groot. Het meest te spreken is men over de directe routes die men kan nemen (78% (zeer) tevreden), de verlichting (74%), de kwaliteit van het wegdek (70%) en de aantrekkelijkheid van de looproutes (65%). Over de last door fietsers en auto's (25%), de verkeersveiligheid (21%) en de sociale veiligheid (19%) laat men zich in verhouding het meest negatief uit.

De looproutes in Den Haag

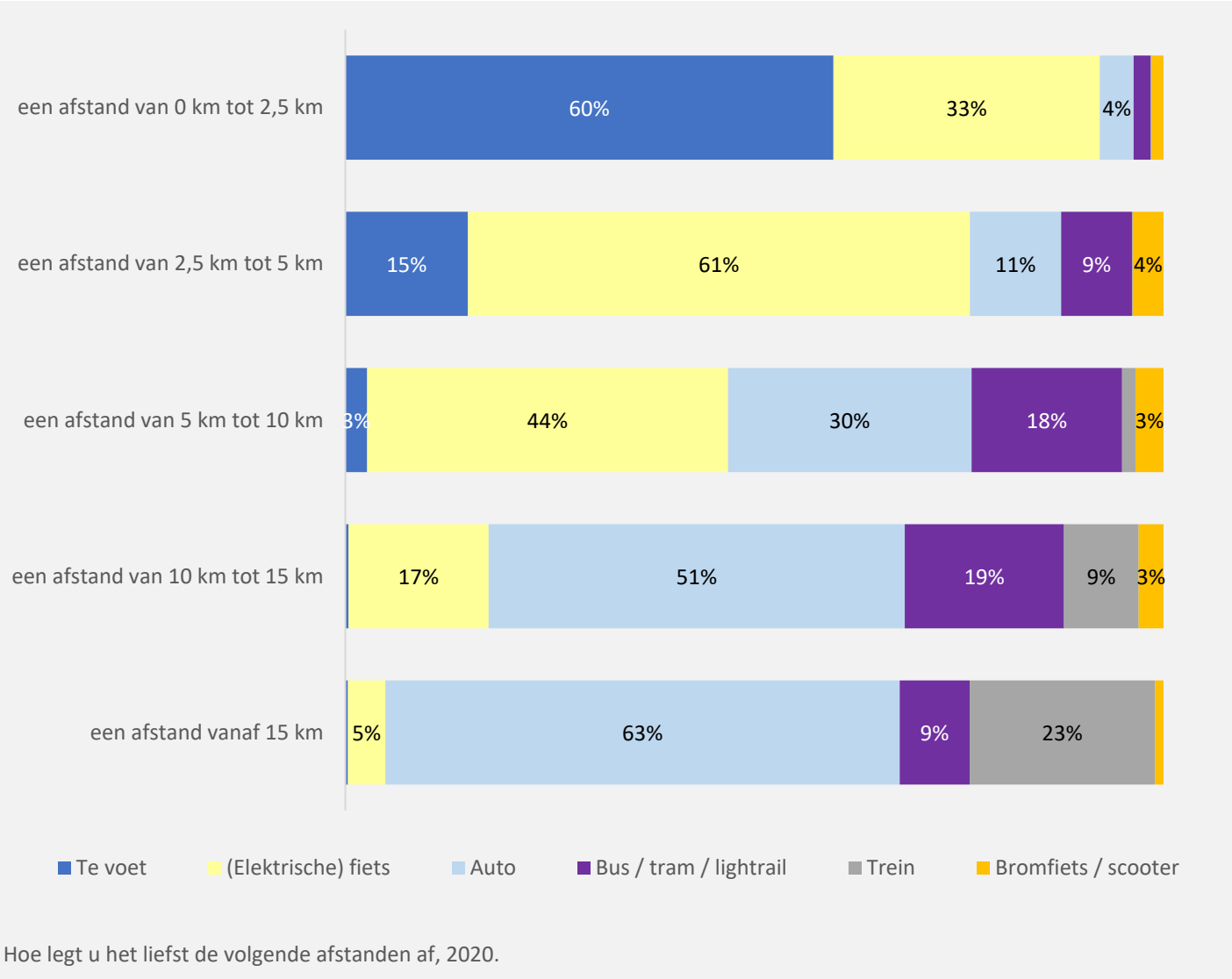


Percentage (zeer) tevreden respondenten over verschillende aspecten van de looproutes in Den Haag, n=1270-1339, 2016-2020.

In de afgelopen jaren is men minder tevreden over de drukte op het trottoir, de wachttijden bij verkeerslichten, de sociale veiligheid en de verkeersveiligheid.

Het oordeel over andere aspecten schommelt enigszins door de jaren heen. In vergelijking met de vorige meting zijn meer Hagenaars tevreden over de directheid van de routes, de verlichting, de kwaliteit van het wegdek en de aantrekkelijkheid van de routes.

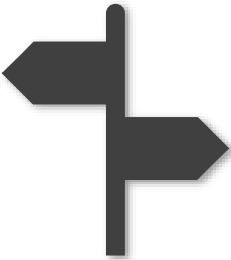
Afstanden



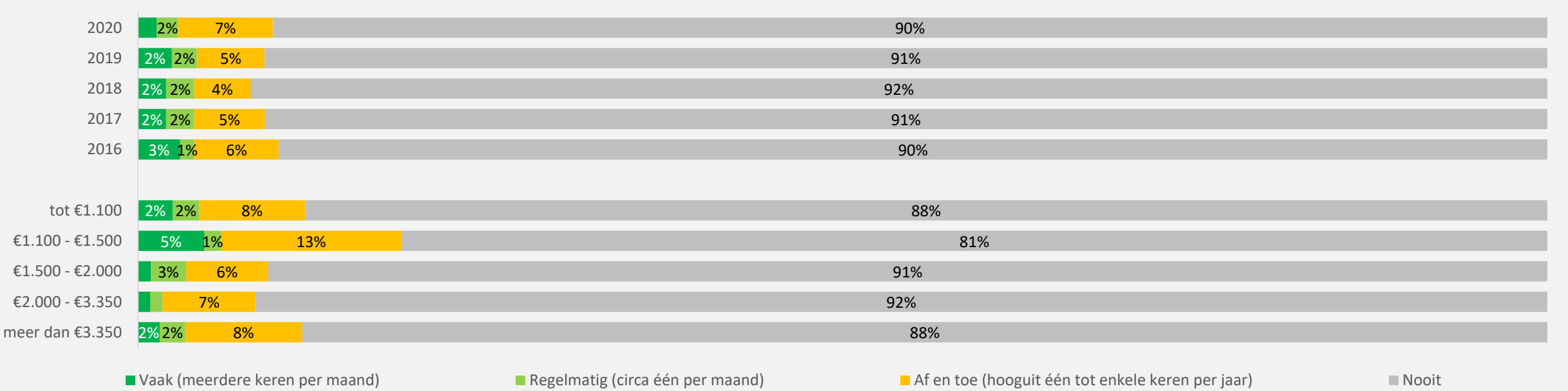
Afstanden tot 5 kilometer legt men vooral te voet af of met de (elektrische) fiets. Bij een afstand tussen de 5 en 10 km wordt eveneens vaak gekozen voor de fiets (44%), maar dan kiest een deel ook voor de auto (30%).

Bij afstanden vanaf 10 km geeft minimaal de helft van de Hagenaars de voorkeur aan de auto (51% bij 10-15 km en 63% bij >15 km). Bij meer dan 15 kilometer kiest een kwart voor de trein gekozen (23%).

Van de bus, tram en/of lightrail wordt vooral gebruik gemaakt bij afstanden van 5-10 en 10-15 km (resp. 18% en 19%).



Gebruik van een deelauto

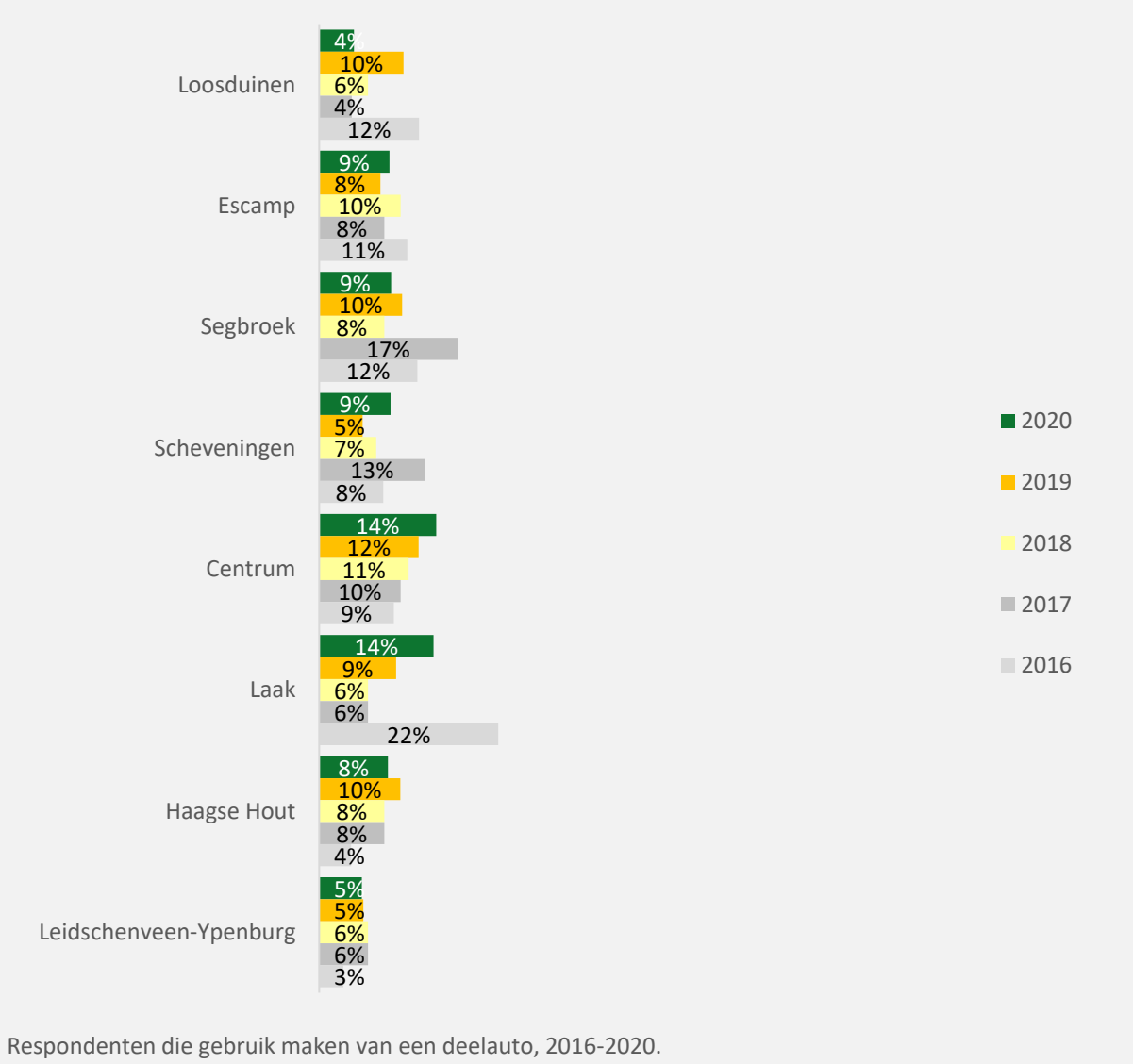


Mate waarin respondenten gebruik maken van een deelauto, naar nettoinkomen, 2016-2020.

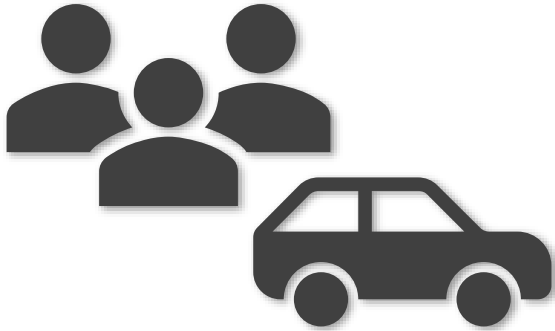
Eén op de tien respondenten deelt wel eens een auto met andere personen buiten het eigen huishouden (10%). Circa 1% doet dit vaak, nog eens 2% regelmatig en de overige 7% af en toe. Het deelauto-gebruik blijft op een vergelijkbaar niveau sinds 2016.

In de inkomenscategorie € 1.100 tot € 1.500 wordt het meest gebruik gemaakt van een deelauto. Daarnaast is het gebruik van een deelauto iets hoger dan gemiddeld onder hoger opgeleiden (11%).

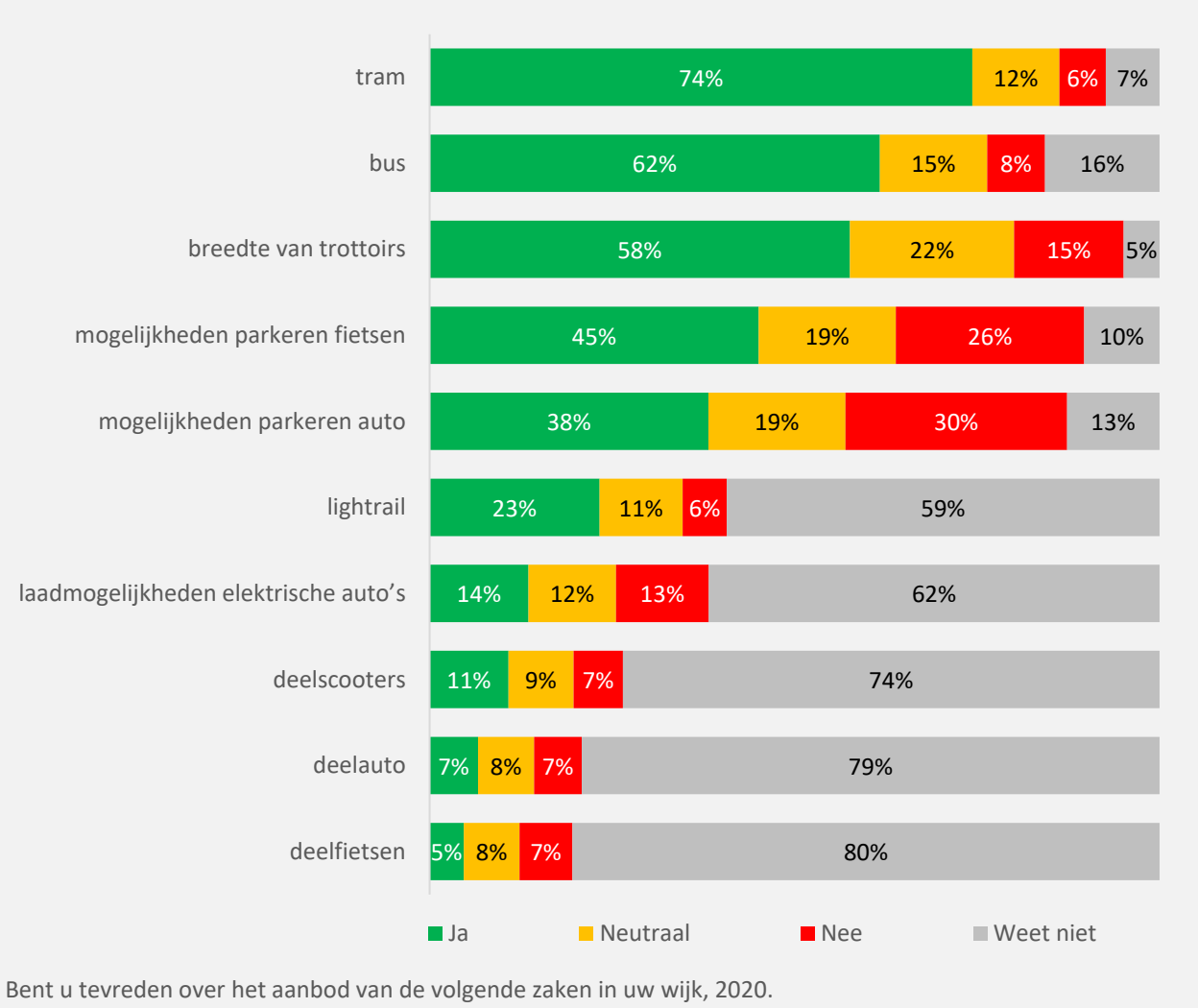
Gebruik van een deelauto



In Centrum en Laak is het percentage respondenten dat wel eens gebruik maakt van een deelauto iets hoger dan gemiddeld (beide 14%). Tevens neemt het gebruik van de deelauto in deze stadsdelen de afgelopen jaren iets toe.



Vervoersmiddelen en faciliteiten



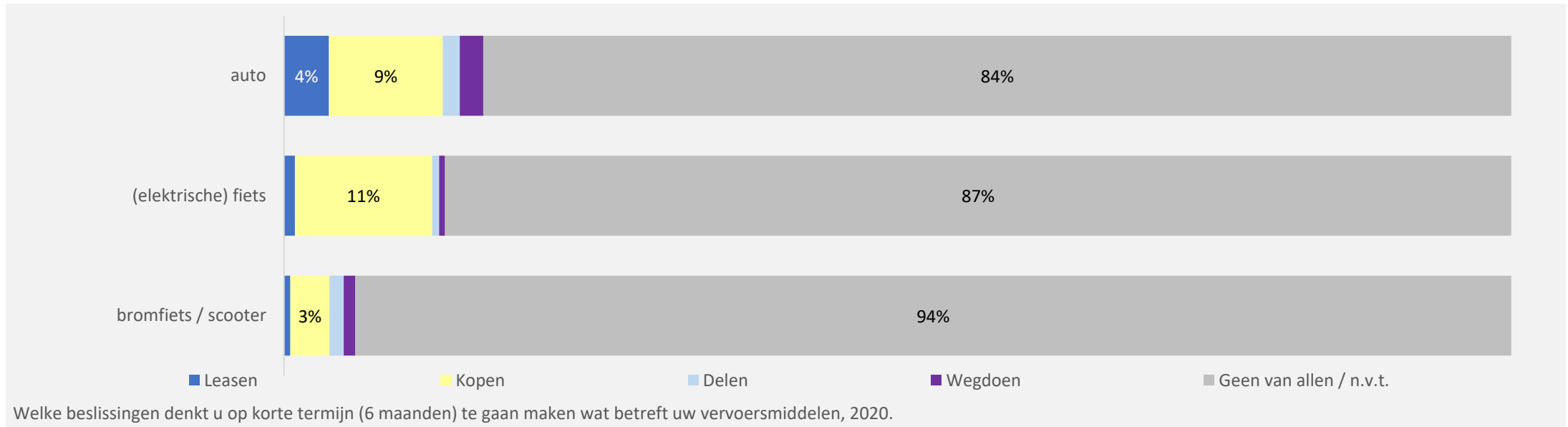
De respondenten is gevraagd hoe tevreden zij zijn als het gaat om het aanbod van verschillende aspecten met betrekking tot het vervoer in hun wijk.

De helft tot drie kwart van de Hagenaars is tevreden over de tram en bus in de wijk (resp. 74% en 62%) en over de breedte van de trottoirs (58%).

Wat betreft de mogelijkheden om fietsen of auto's te parkeren zijn de meningen wat meer verdeeld. Zo vindt 45% dat er genoeg mogelijkheden zijn om fietsen te parkeren, maar een kwart vindt van niet (26%). De parkeermogelijkheden voor de auto beoordelen bijna vier op de tien positief (38%) en drie op de tien negatief (30%).

Voor de overige vervoersmiddelen en faciliteiten geldt dat meer dan de helft geen gebruik hiervan maakt of hiervan niet op de hoogte is (tussen 59% en 80%). Over lightrail is een kwart van de respondenten positief (23%) tegenover 6% die zich negatief hierover uitlaat. Voor de laadmogelijkheden voor elektrische auto's, de tevredenheid over deelscooters, deelauto's en deelfietsen geldt dat ongeveer een even hoog percentage tevreden, neutraal of ontevreden is.

Beslissingen wat betreft vervoersmiddelen

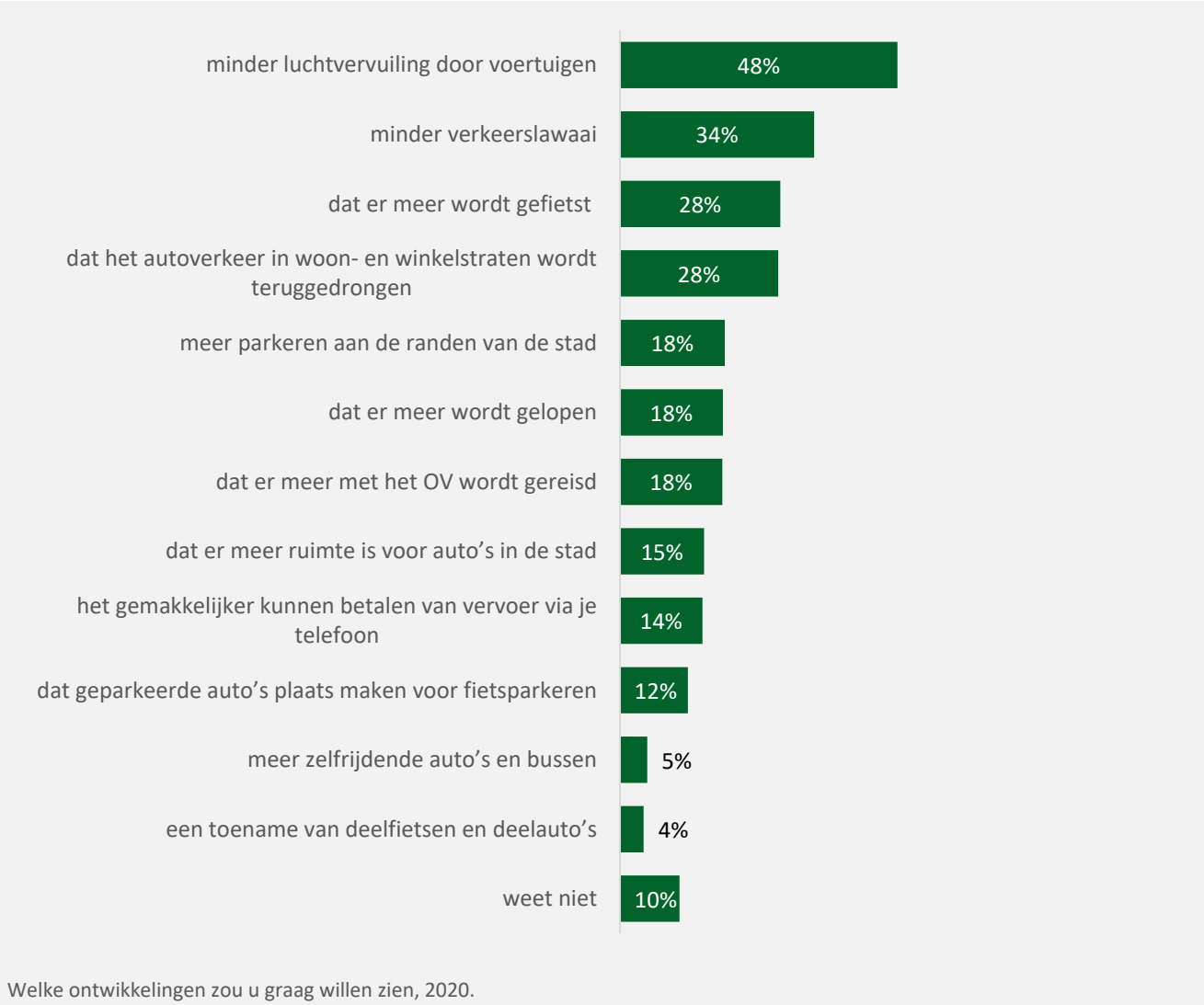


Het merendeel van de respondenten is niet van plan om op korte termijn iets te veranderen aan het aantal auto's, fietsen, brommers of scooters die men heeft.

Als men hieraan al iets wil veranderen, dan gaat het vooral om de aanschaf van een (elektrische) fiets (11%), een auto (9%) of een brommer/scooter (3%).

Een klein deel overweegt op korte termijn een auto te leasen (4%) of om deze juist weg te doen (2%).

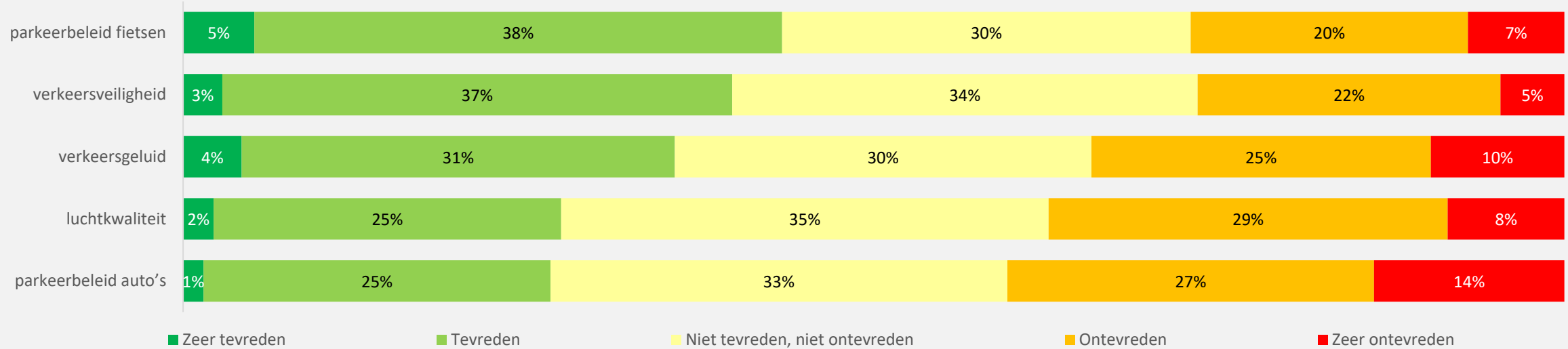
Ontwikkelingen rondom vervoer



De respondenten is gevraagd welke ontwikkelingen zij graag zouden willen zien als het gaat om allerlei zaken die met vervoer te maken hebben. Hierbij kon men drie aspecten aangeven die men het meest belangrijk vindt.

Minder luchtvervuiling door voertuigen staat daarbij op de eerste plaats. Bijna de helft vindt dit belangrijk (48%). Een derde wil graag minder verkeerslawaaï in de buurt (34%) en ruim een kwart hoopt dat er in de toekomst meer gefietst gaat worden en dat het autoverkeer in woon- en winkelstraten wordt teruggedrongen (beide 28%).

Vervoer en omgeving (1)



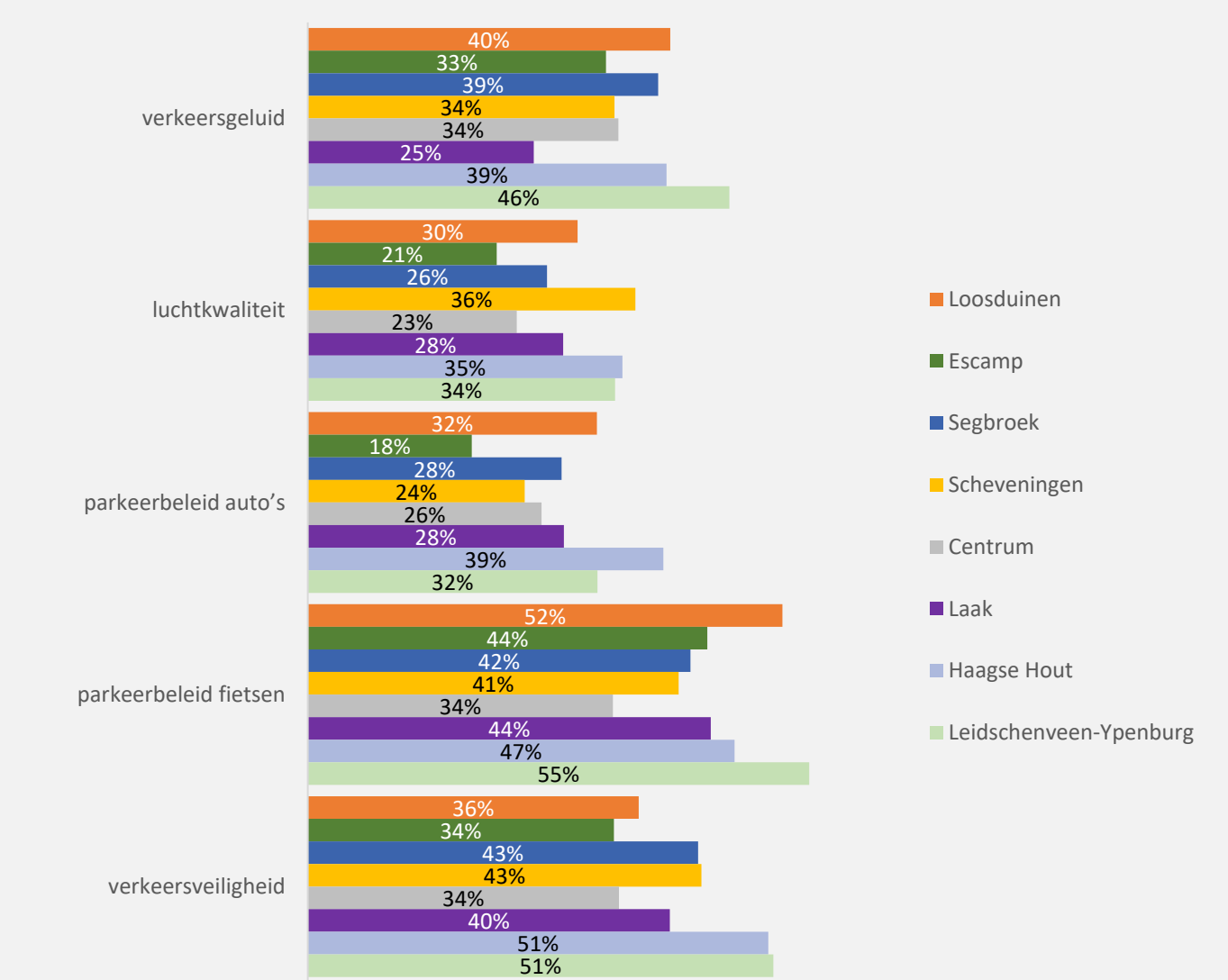
Hoe tevreden bent u met de volgende zaken, 2020.

Wat betreft het parkeren van fietsen in de omgeving zijn vier op de tien respondenten (zeer) tevreden (43%) tegenover een kwart die ontevreden is (27%). Deze verdeling geldt ook voor de verkeersveiligheid: hierover zijn vier op de tien positief (40%) en een kwart is negatief (27%). Over het verkeersgeluid is een even groot aandeel tevreden als ontevreden (beide 35%).

Als het gaat om de andere aspecten, laten meer respondenten zich negatief dan positief uit. Zo is een kwart tevreden met de luchtkwaliteit in de omgeving (27%) maar is ruim een derde ontevreden hierover (37%). Ook over het parkeerbeleid voor auto's zijn meer Hagenaars negatief dan positief: 26% is tevreden tegenover 41% die ontevreden is.

Circa een derde van de respondenten laat zich neutraal uit over bovenstaande zaken.

Vervoer en omgeving (2)



Hoe tevreden bent u met de volgende zaken, (zeer) tevreden naar stadsdeel, 2020.

Tussen de stadsdelen varieert het oordeel enigszins. Zo is te zien dat respondenten in Leidschenveen-Ypenburg meer dan gemiddeld tevreden zijn. Ook in Loosduinen is men bovengemiddeld positief over met name de parkeermogelijkheid voor fietsen en auto's. In Haagse Hout is men juist vaker positief gestemd over de verkeersveiligheid.

Men is minder dan gemiddeld tevreden over deze zaken in de stadsdelen Centrum, Laak en Escamp (m.u.v. parkeren voor fietsen in Escamp). In Laak en Centrum gaat het met name om verkeersveiligheid (Centrum: 34%, Laak: 40%). In Escamp is men minder positief over het parkeerbeleid voor auto's (18% tevreden tegenover 50% ontevreden).



Den Haag

Inwonersonderzoek 2020

Wonen

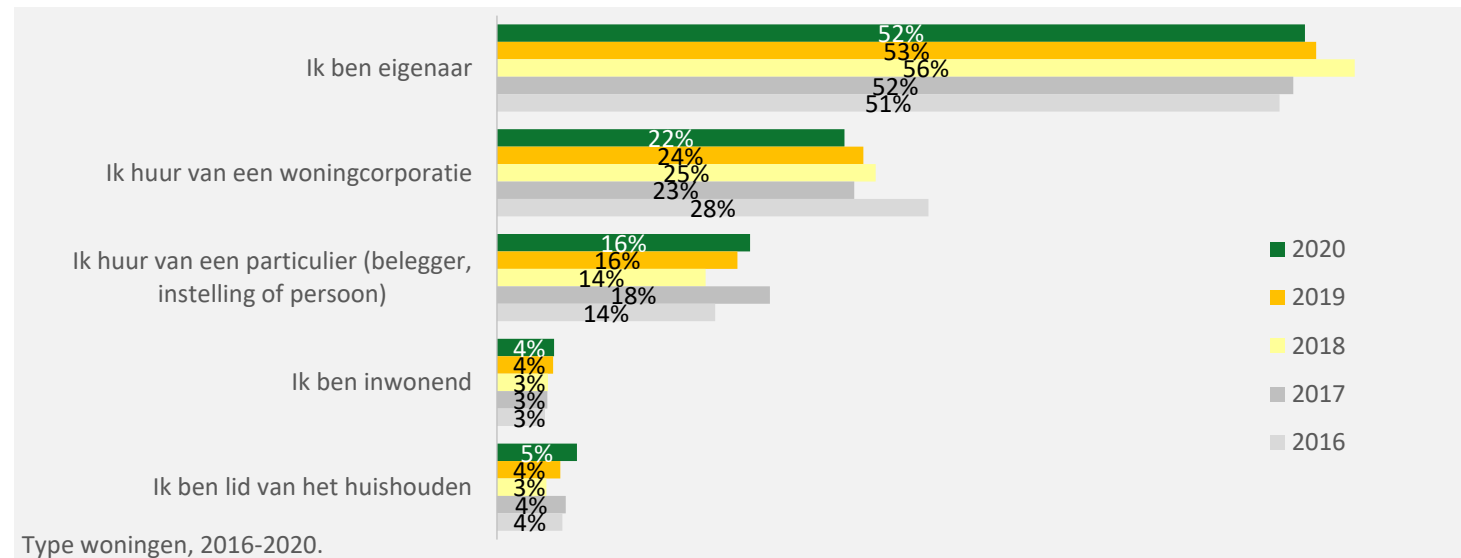
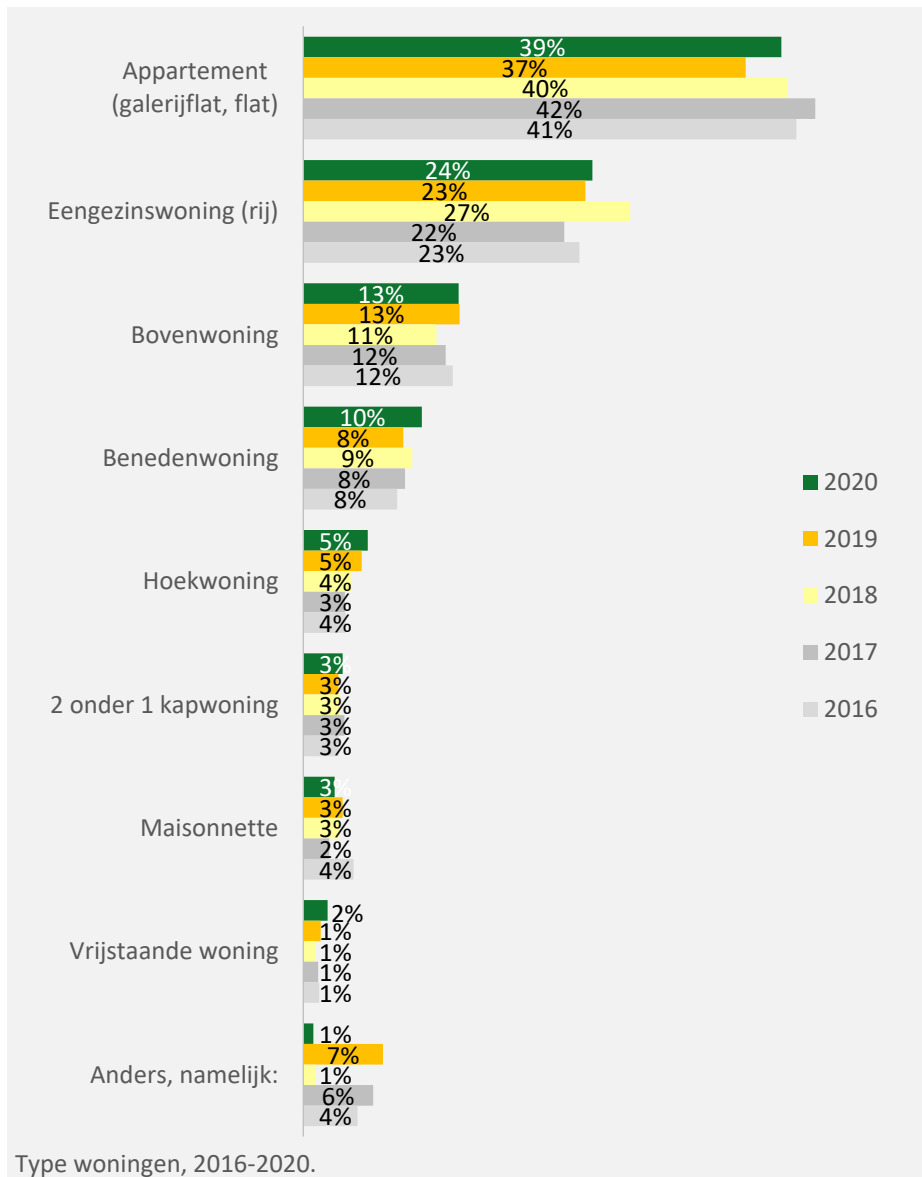


Samenvatting

Het inwonersonderzoek geeft op hoofdlijnen inzicht in de woonlasten van zowel huurders als eigenaren van een koopwoning. Ook wordt aandacht geschonken aan de tevredenheid van de inwoners over hun woning en de buurt waar men woont. Over hoe de bewoners de onderhoudsstaat van de woning beoordelen, komt als laatste aan bod.

- De meeste respondenten wonen in een appartement (39%), een eengezinswoning (24%) of een boven- of benedenwoning (23%). Circa de helft is eigenaar van de woning (52%). De eengezinswoningen zijn voor het overgrote deel koopwoningen (79%). Van alle huurwoningen is het merendeel een meergezinswoning (82%). Bijna één op de vijf huurwoningen betreft een eengezinswoning (18%).
- Het aandeel huurders met een sociale huur (tot € 737,-) is ten opzichte van 2019 afgenomen (van 61% naar 54%) en het aandeel met een dure huur (vanaf € 950,-) is juist toegenomen (van 14% naar 20%). Iets meer dan de helft van de huurders woont in 2020 in een sociale huurwoning, een kwart in een middeldure huurwoning (huur tussen € 737,- en € 950,-) en een vijfde in een dure huurwoning. De huur bij particuliere verhuurders ligt voor twee derde deel in het midden- en hoge prijssegment. In de koopsector is een toename te zien van het aandeel woningen met een verkoopwaarde tussen € 198.500,- en € 310.000,- (van 17% naar 25%) en vooral tussen € 310.000,- en € 537.500,- (van 21% naar 36%). Eengezinswoningen in de lagere prijs categorieën ontbreken nagenoeg.
- Gemiddeld geven inwoners net als vorig jaar een 7,7 voor hun woning en een 7,6 voor de buurt waar men woont. Twee derde geeft aan de woning en de buurt een rapportcijfer 8 of hoger, resp. 8% en 12% geeft een onvoldoende (5 of lager). Zowel de woning als de buurt worden door kopers hoger gewaardeerd dan door huurders. Huurders van particulieren geven daarbij wel een hogere waardering voor hun buurt dan huurders van corporaties.
- De hoogste scores krijgen vrijstaande woningen (8,8) en woningen van € 922.500 of meer (9,1). Eengezinswoningen krijgen met een 8,2 een hoger cijfer dan meergezinswoningen (7,5). Scheveningen scoort met een 8,4 het hoogste cijfer voor de buurt en Laak met een 6,4 het laagste.
- Over de onderhoudsstaat van de woning is bijna drie kwart heel positief, 3% vindt deze slecht en nog eens 6% matig. Hierin is niet veel veranderd de afgelopen jaren. Eigenaren zijn het meest positief hierover (86% (zeer) goed). Huurders van een corporatiewoning (55%) of een particuliere huurwoning (52%) zijn iets minder tevreden en vinden de staat van het onderhoud van de woning vaker redelijk (28% tot 30%) tot matig of slecht (woningcorporatie 15%, particulier 20%). Ook hierin is niet veel veranderd de laatste jaren.

Type woningen en eigendom

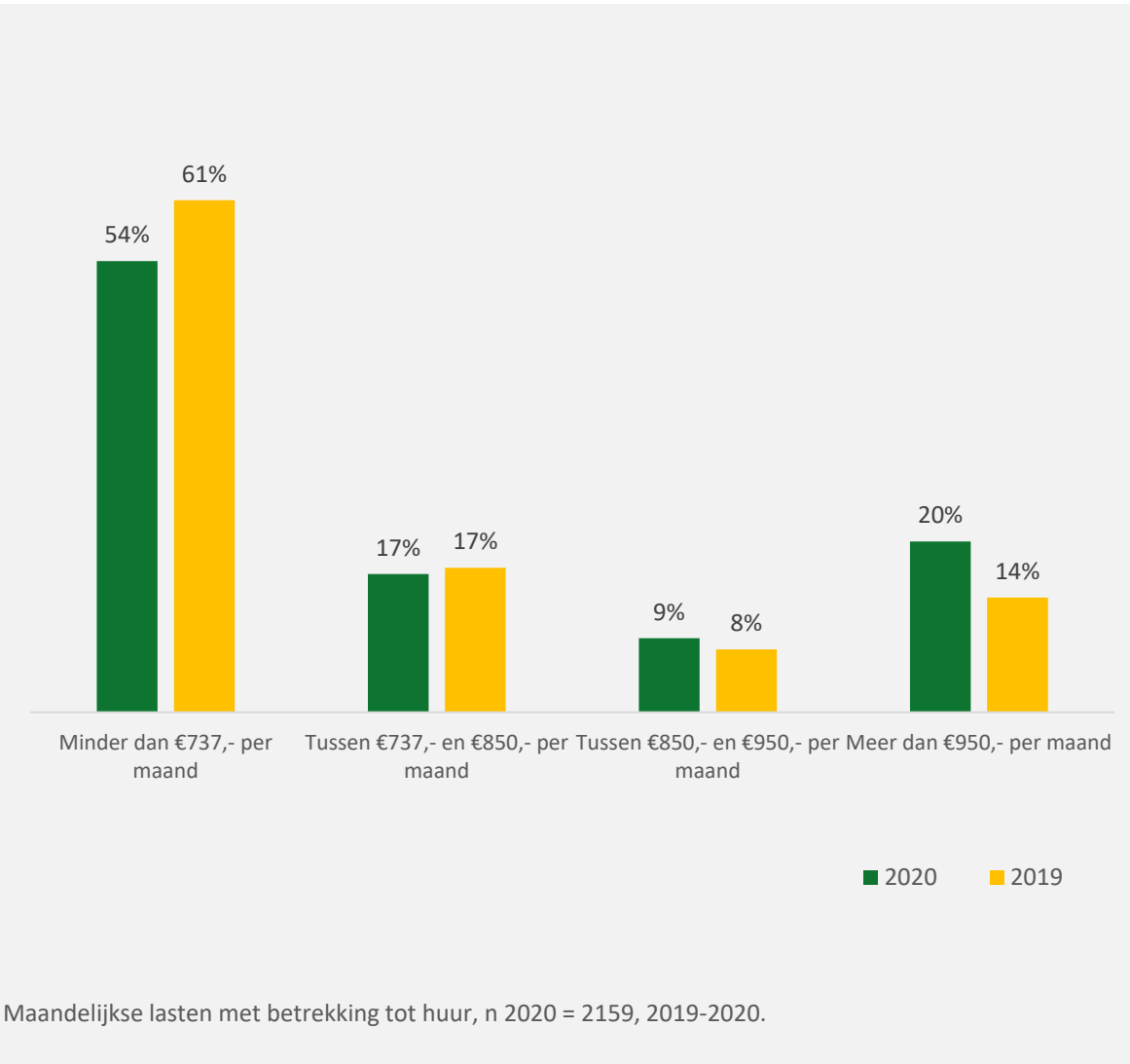


Vier op de tien respondenten wonen in een appartement (39%) en een kwart in een eengezinswoning (24%). Circa de helft is eigenaar van de woning (52%). Een vijfde huurt van een woningcorporatie (22%) en één op de zes woont in een particuliere huurwoning (16%). De laatste jaren is het aandeel eigenaren iets gedaald (56% in 2018 naar 52% in 2020).

De eengezinswoningen zijn voor het overgrote deel koopwoningen (79%). Van alle huurwoningen is het merendeel een meergezinswoning (82%). Bijna één op de vijf huurwoningen betreft een eengezinswoning (18%).

Het is van belang op te merken dat het hierbij gaat over de respondenten die mee hebben gedaan aan de inwonersonderzoek en niet over de woningvoorraad in de gemeente Den Haag.

Wonen en woonlasten



De respondenten is gevraagd wat de maandelijkse lasten zijn als het gaat om de kale huur. Iets meer dan de helft betaalt een huur tot € 737,- (54%), één op de zes betaalt tussen de € 737,- en € 850,- (17%) en één op de vijf betaalt meer dan € 950,- (20%).

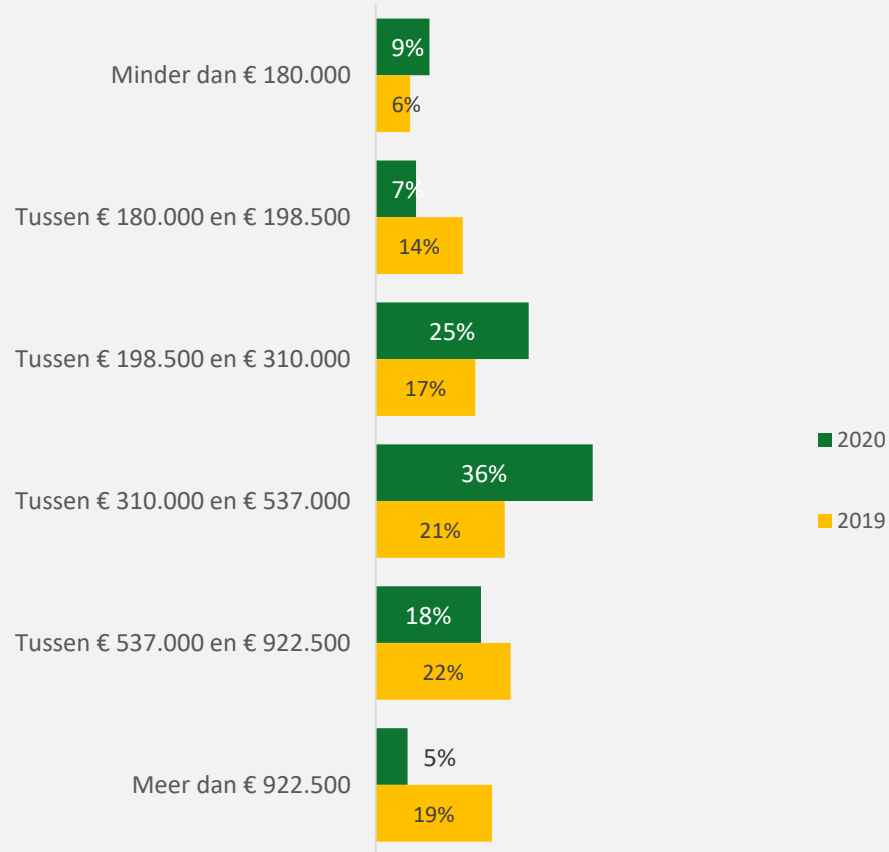
Eengezinswoningen hebben in verhouding iets minder vaak een huurprijs tot € 737,- (46%) dan meergezinswoningen (55%). Eengezinswoningen zijn vaker te vinden in de prijsklasse tussen de € 737,- en € 850,- (23%) dan meergezinswoningen (15%). Eengezins- en meergezinswoningen vallen net zo vaak in de prijsklasse € 950,- en meer (resp. 20% en 21%).

Corporatiewoningen hebben vaker een huurprijs tot € 737,- (68%) dan particuliere huurwoningen (35%). Particuliere huurwoningen hebben vaker een huurprijs van € 950,- en meer (36% tegenover 9% van de corporatiewoningen).

Respondenten tussen 45-64 jaar en tussen 65-74 jaar wonen vaker in een huurwoning tot € 737,- (resp. 62% en 66%), 16 tot 30-jarigen vaker in een woning tussen de € 850,- en € 950,- (12%) en 30 tot 45-jarigen juist meer dan gemiddeld in een woning boven de € 950,- (28%). Lager en middelbaar opgeleiden wonen vaker goedkoper (resp. 72% en 62% in een woning tot € 737,-), hoger opgeleiden betalen juist vaker meer dan € 950,- (32%). In Haagse Hout worden vaker hogere huurprijzen betaald (38% meer dan € 950,-). In Escamp (66%) en Centrum (60%) gaat het vaker om huurprijzen tot € 737,-.

Vergeleken met vorig jaar zijn respondenten meer gaan betalen aan huur: het aandeel dat minder dan € 737,- betaalt, is gedaald en het aandeel dat meer dan € 950,- betaalt is juist gestegen (resp. van 61% naar 54% en van 14% naar 20%). Hierbij moet wel rekening worden gehouden met de huurprijzen die enigszins zijn aangepast. Een goede vergelijking in de tijd is niet mogelijk met de jaren ervoor omdat toen werd gevraagd naar de maandlasten, dus zowel huurprijs als hypotheeklasten.

Wonen en woonlasten



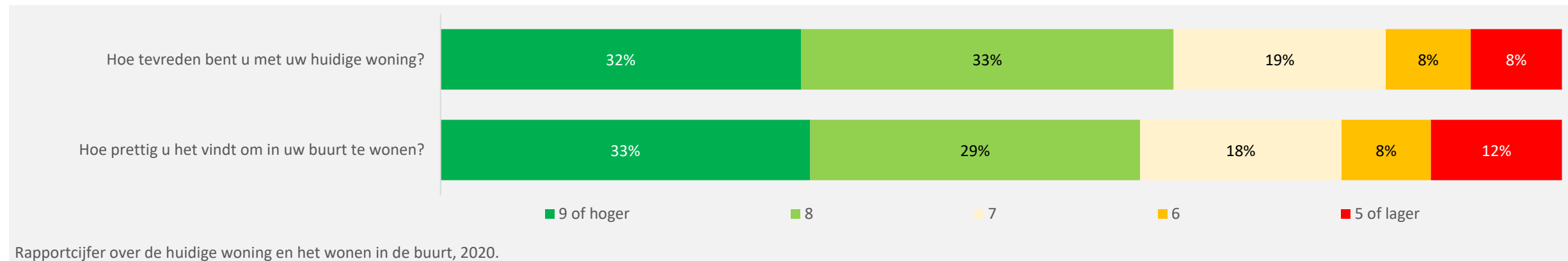
Verkooppwaarde van de woning, n 2020 = 2890 (excl. weet niet), 2019-2020.

Wanneer eigenaren de verkoopwaarde van hun woning moeten inschatten dan gaat een kwart uit van een prijs van € 537.000 of meer (23%), ruim een derde denkt aan een waarde in de categorie tussen de € 310.000 en € 537.000 (36%), een kwart tussen € 198.500 en € 310.000 (25%) en een zesde onder € 198.500 (15%).

Bij woningen tot € 198.500 gaat het vrijwel uitsluitend om meergezinswoningen (28% tegenover 2% van de eengezinswoningen). Meergezinswoningen zijn ook nog vaker te vinden in de prijs categorie tussen de € 198.500 en € 310.000 (34% tegenover 17% van de eengezinswoningen). Eengezinswoningen hebben vaker een prijs tussen de € 310.000 en € 537.000 (44%) en tussen de € 537.000 en € 922.500 (26%), 9% valt in een nog duurdere categorie. Meergezinswoningen zijn veel minder vaak te vinden in de twee duurste categorieën, resp. 9% in de prijsklasse tussen de € 537.000 en € 922.500 en 1% in het segment daarboven.

Scheveningen kent het grootste aandeel woningen van meer dan € 922.500 (16%). In Leidschenveen-Ypenburg zijn in verhouding veel woningen te vinden in de prijsklasse tussen de € 310.000 en € 537.000 (60%). Goedkopere woningen zijn daar nauwelijks te vinden. In Laak staan de goedkoopste woningen: 24% tot € 180.000 en 17% tussen de € 180.000 en € 198.500. Ook Escamp kent relatief meer goedkopere woningen (31% tot € 198.500). Hoger opgeleiden wonen meer dan gemiddeld in de duurste koopwoningen (29% € 537.000 of meer), lager opgeleiden meer dan gemiddeld in koopwoningen tot € 198.500 (34%). Vergeleken met vorig jaar zijn er met name meer woningen bijgekomen in de prijsklasse € 198.500 tot € 310.000 en in de klasse € 310.000 tot € 537.000. Nog duurdere woningen komen dit jaar minder vaak voor.

Tevredenheid van de woning en de buurt

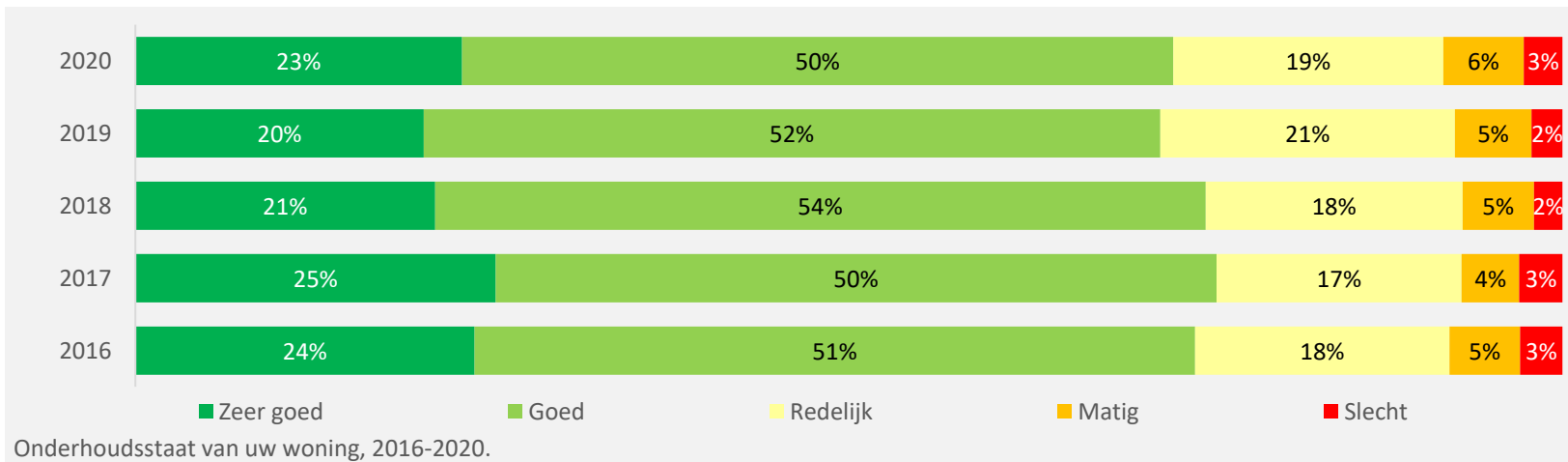


Als inwoners een oordeel moeten geven over de eigen woning dan geeft circa een derde een 9 of hoger (32%) en eveneens een derde een 8 (33%). Bijna één op de tien geeft een onvoldoende (8%). Gemiddeld komt dit neer op een 7,7 als rapportcijfer. Inwoners van vrijstaande woningen geven met een 8,8 het hoogste cijfer, appartementen in een galerijflat krijgen een 7,5 en bovenwoningen en maisonnettes scoren beide met een 7,4 het laagste cijfer. Bewoners van een eengezinswoning zijn iets meer te spreken over hun woning gezien de 8,2 die zij gemiddeld geven dan bewoners van een meergezinswoning (7,5). Eigenaren van een woning geven een 8,2, huurders van een woningcorporatie en huurders van een particulier geven beide een 7,1. Huurders van een particulier gaven vorig jaar nog een 6,9.

Huurwoningen tot € 950,- krijgen tussen de 6,8 (<€ 737,-) en 7,1 (€737-850,-) en huurwoningen van € 950,- of meer een 7,5. De goedkoopste koopwoningen tot € 180.000,- worden met een 7,5 gewaardeerd en de duurste koopwoningen van € 922,500,- of meer met een 9,1. Inwoners van Leidschenveen-Ypenburg geven met een 8,2 het hoogste cijfer, op de voet gevolgd door inwoners van Scheveningen (8,1) en van Loosduinen (8,0). De laagste cijfers geven inwoners van Laak (7,3), Centrum (7,5) en Escamp (7,5). 65-Plussers waarderen hun woningen het hoogst (8,1), inwoners tot 45 jaar net wat minder dan gemiddeld (7,5).

Het oordeel wijkt niet echt af als het gaat om de buurt waarin men woont. Ook hiervoor geeft circa een derde een 9 of hoger en eveneens bijna een derde een 8. Het aandeel dat een onvoldoende geeft is iets hoger (12%). Gemiddeld komt dit uit op een 7,6. Scheveningen scoort met een 8,4 het hoogste cijfer en ook Haagse Hout (8,3), Segbroek (8,2) en Loosduinen krijgen een 8 of hoger. Laak krijgt met een 6,4 het laagste cijfer van haar inwoners. Escamp scoort met een 7,0 daarboven. 65-Plussers zijn ook over hun buurt meer te spreken (8,1) en inwoners tot 45 jaar juist wat minder (een 7,3 bij 16-29 jaar en een 7,4 bij 30-44 jaar).

Staat van de woning



Bijna drie kwart van de respondenten vindt de staat van de eigen woning (zeer) goed (73%), één op de vijf vindt deze redelijk (19%) en 9% matig tot slecht. Op hoofdlijnen is hierin de laatste jaren niet veel veranderd.

Eigenaren zijn het meest te spreken over de onderhoudsstaat (86% goed of zeer goed). Huurders van een corporatiewoning (55%) of een particuliere huurwoning (52%) zijn iets minder tevreden en vinden de staat van het onderhoud van de woning vaker redelijk (28% tot 30%) tot matig of slecht (woningcorporatie 15%, particulier 20%). Ook hierin is niet veel veranderd de laatste jaren.

Respondenten van een eengezinswoning laten zich positiever uit over de onderhoudsstaat (84% (zeer) goed) dan respondenten van een meergezinswoning (66%). Zij geven meer dan gemiddeld aan de staat redelijk te vinden (23% tegenover 12% van de eengezinswoningen). Het oordeel matig tot slecht geeft 4% van de bewoners van een eengezinswoning en 11% van een meergezinswoning.

Onderzoeksverantwoording

Vragenlijst

De vragenlijst bestaat uit vraagblokken (hoofdstukken) die door en met de diensten en afdelingen van de gemeente Den Haag zijn samengesteld. Veel vraagblokken worden ieder jaar of elke twee jaar herhaald. Op verzoek van de diensten en afdelingen kunnen aanvullende vragen of nieuwe vraagblokken worden toegevoegd. De vragenlijst mag niet te lang zijn om irritatie bij de respondent te voorkomen. Jaarlijks wordt de vragenlijst met de diensten en afdelingen besproken om na te gaan of deze nog voldoet. De enquête bevat ook een aantal standaard sociaal-demografische en economische profielvragen.

Steekproef, respons en weging

Voor de Inwonersenquête Ruimtelijk-Economisch Domein is uit de Basisregistratie Personen (BRP) een steekproef getrokken van 9.000 Hagenaars, evenredig verdeeld over de 8 stadsdelen. De steekproef bevat een oversampling van jongeren tot 30 jaar (tot een verhouding éénderde-tweederde) om ervoor te zorgen dat er in absolute zin voldoende jongeren in de respons zitten. Ook is het aandeel van het stadsdeel Laak in de steekproef opgehoogd, omdat de respons hier traditioneel lager ligt dan gemiddeld. Omdat de responsbereidheid onder jongeren en inwoners van Laak in verhouding laag is, heeft de oversampling als consequentie dat het totale responspercentage lager wordt. Om toch voldoende respons (absolute aantallen) te kunnen behalen is de bruto steekproef net als vorig jaar opgehoogd van 7.500 naar 9.000 per deelenquête.

Uiteindelijk hebben 1.478 inwoners aan dit onderzoek meegewerkt, een respons van 16,4% ten opzichte van de bruto steekproef. Dat is vergelijkbaar met vorig jaar. Sommige respondenten hebben de vragenlijst niet volledig ingevuld. Dat betekent dat de respons voor sommige vraagblokken lager is. De vraagblokken Economie en Wonen zijn in alle deelenquêtes meegenomen. De respons op deze vraagblokken is 6.298 respondenten (17,5%). De meeste respondenten hebben de enquête online ingevuld (85%), 3% heeft een schriftelijke vragenlijst ingevuld en 12% is telefonisch afgenomen.

Deze respons is voldoende om op gemeenteniveau uitspraken te kunnen doen en in te kunnen zoomen op of verschil aan te geven tussen groepen bewoners (bijv. naar geslacht, leeftijd, stadsdeel en opleiding). De uitkomsten zijn gewogen naar geslacht, leeftijd en stadsdeel.

Bij iedere rapportage hoort een tabellenboek met alle (gewogen) uitkomsten naar deelpopulatie. De cijfers in de rapportage en het tabellenboek kunnen kleine afwijkingen vertonen als gevolg van weging en afrondingen.

Onderzoeksverantwoording

De gemeente Den Haag peilt jaarlijks de mening van inwoners over diverse maatschappelijke onderwerpen. Vanaf 2016 worden in opdracht van de verschillende gemeentelijke diensten vier deelonderzoeken uitgevoerd, betrekking hebbend op het Ruimtelijk-Economisch domein, het Sociaal domein, het Fysiek domein en Publiekszaken, gekoppeld aan de vier diensten die hierover gaan. Het onderdeel Betrokkenheid bij Bestuur is opgenomen bij Publiekszaken.

Onderzoeksmethode

Per deelonderzoek is per stadsdeel een willekeurige steekproef getrokken van inwoners van 18 tot en met 85 jaar. Om een optimale respons te kunnen bereiken hebben de inwoners op verschillende manieren (online, op papier en telefonisch) aan het onderzoek mee kunnen werken. Door verschillende enquêtemethoden te combineren, wordt een zo representatief mogelijk deel van de bevolking bereikt. Zeker bij sociale beleidsthema's is het van belang om ook inwoners te bereiken die niet uit zichzelf aan onderzoek meedoen. Daarom bellen we nog nadat er een uitnodigingsbrief is gestuurd.

De Hagenaars in de steekproef hebben een aankondigingsbrief gekregen waarin de werkwijze van het inwonersonderzoek is omschreven. In de brief is een persoonlijke inlogcode opgenomen, waarmee de respondent toegang kon krijgen tot de online-enquête. Na twee weken is een herinneringsbrief gestuurd aan de mensen die de vragenlijst nog niet via internet hadden ingevuld of een schriftelijke vragenlijst hadden opgevraagd. In deze brief is de telefonische enquête aangekondigd. Mensen die thuis niet de beschikking hebben over internet of die liever telefonisch geënquêteerd wilden worden, konden via de helpdesk van Dimensus een (mobiel) telefoonnummer doorgeven, zodat zij toch aan het onderzoek konden deelnemen. Hagenaars van allochtone afkomst hadden de mogelijkheid om het interview (telefonisch) te laten afnemen in een andere taal, waaronder Turks, Arabisch/Berbers of Engels. Er zijn overigens maar weinig respondenten die hierom vragen.

De uitkomsten van 2020 worden vergeleken met de uitkomsten van 2019, 2018, 2017 en 2016. Dat kan omdat de gehanteerde werkwijze dezelfde is. Het jaar 2016 is gekozen als nieuw startpunt, vanwege de aangepaste methodiek voor de dataverzameling. Vergelijking met de jaren vóór 2016 is niet goed mogelijk, omdat toen een andere methode is ingezet. In 2014 en 2015 is gebruik gemaakt van het Haagse Stadspanel (alleen online). In het Stadspanel is sprake van oververtegenwoordiging van hoger opgeleiden en inwoners met een grotere betrokkenheid, daarom is een vergelijking niet betrouwbaar.

Responsoverzicht

	Sociaal domein		Publiekszaken		Fysiek Domein		Ruimtelijk-Economisch domein	
	Vóór weging	Na weging	Vóór weging	Na weging	Vóór weging	Na weging	Vóór weging	Na weging
Den Haag	1534	1542	1659	1656	1627	1641	1478	1459
Loosduinen	171	146	155	134	172	153	177	149
Escamp	190	318	227	388	237	387	198	333
Segbroek	216	197	224	188	200	180	196	169
Scheveningen	205	180	207	175	195	166	189	161
Centrum	216	312	227	337	241	331	196	277
Laak	197	134	248	161	201	136	167	111
Haagse Hout	176	132	201	144	189	140	188	131
Leidschenveen-Ypenburg	163	123	170	130	192	149	167	127

Vraagblokken in de deelonderzoeken:

* Ruimtelijk-Economisch Domein: bereikbaarheid; binnenstad; vervoerswijzekeuze; wonen; economie

* Sociaal Domein: buurthuizen; gezondheid en beperkingen (GGD); cultuurparticipatie; huiselijk geweld; integratie; jeugd; mantelzorg; sportdeelname; vrijwilligerswerk; zwembaden en sporthallen

* Fysiek Domein: dienstverlening op straat; hondenbeleid; handhaving; openbaar groen; openbare verlichting; beleving van water; schone Straat

* Publiekszaken: (online) dienstverlening; graffiti-beleid; contact met stadsdeelorganisatie; stadskrant; speelvoorzieningen en betrokkenheid bij bestuur en geluk en financiële situatie;

In de bovenstaande tabel is de respons (absolute aantallen) per stadsdeel weergegeven voor de vier verschillende domeinen, ongewogen en na correctie door weging. De vraagblokken economie, wonen en financiële situatie zijn in alle vier de vraagblokken meegenomen.

Representativiteit en betrouwbaarheid

Representativiteit

Om uitspraken te doen over de gehele doelpopulatie moet de netto respons qua opbouw de werkelijke doelpopulatie zoveel mogelijk benaderen. Om dit te bereiken, is bij het trekken van de bruto steekproef rekening gehouden met de verdeling van de bevolking naar stadsdeel en leeftijd. Hierbij moet worden opgemerkt dat een volledig representatieve netto respons een “illusie” is, omdat de netto respons dan op alle denkbare variabelen gelijk moet zijn aan de populatie en veel variabelen moeilijk “beïnvloedbaar of controleerbaar” zijn. Zo zullen mensen die zich betrokken voelen bij de stad en mensen die geïnteresseerd zijn in informatie eerder aan een enquête deelnemen. Omgekeerd zijn er mensen, vaak met een lagere opleiding, waar de drempel om aan een dergelijk onderzoek mee te werken, veel hoger is. De profielvragen zijn ook gebruikt om de enquête-uitkomsten te kunnen wegen op basis van een aantal sleutelvariabelen. Zo zijn de gegevens per deelenquête gewogen naar stadsdeel, leeftijd en geslacht. In de rapportage zijn uitsluitend de resultaten na weging opgenomen.

Betrouwbaarheid en nauwkeurigheidsmarges

Door middel van het bevragen van een representatieve steekproef van de bevolking is het niet alleen mogelijk uitspraken te doen over degenen die geënquêteerd zijn, maar ook over de hele populatie waaruit die steekproef is getrokken. Hierbij geldt wel een bepaalde nauwkeurigheidsmarge. Doorgaans wordt bij het berekenen van deze marges uitgegaan van 95% betrouwbaarheid. Dit betekent dat als het onderzoek 100 maal herhaald wordt, 95 keer een waarde gevonden wordt die in het berekende interval valt (zie bijbehorende tabel op de volgende dia).

Voorbeeld: Als van 300 respondenten de helft kiest voor een bepaald antwoord (50% antwoordt bevestigend op een bepaalde vraag), dan is het nauwkeurigheidinterval in de populatie 5,6%. Dat wil zeggen dat in 95 van de 100 keer de werkelijke waarde in de populatie ligt tussen 44,4% en 55,6%. Antwoordt 90% bevestigend op een bepaalde vraag dan ligt de waarde in de populatie tussen 86,6% en 93,4%. Het nauwkeurigheidinterval is dan + of - 3,4%. In dit rapport worden de gevonden percentages na weging weergegeven en niet de daarbij horende nauwkeurigheidintervallen omdat dit het rapport onleesbaar zou maken. In de figuurtitel en de bijbehorende tabellenboeken is wel aangegeven op welk absoluut aantal respondenten het resultaat is gebaseerd. Met behulp van de navolgende tabel kunnen de bijbehorende marges worden afgelezen.

Representativiteit en betrouwbaarheid

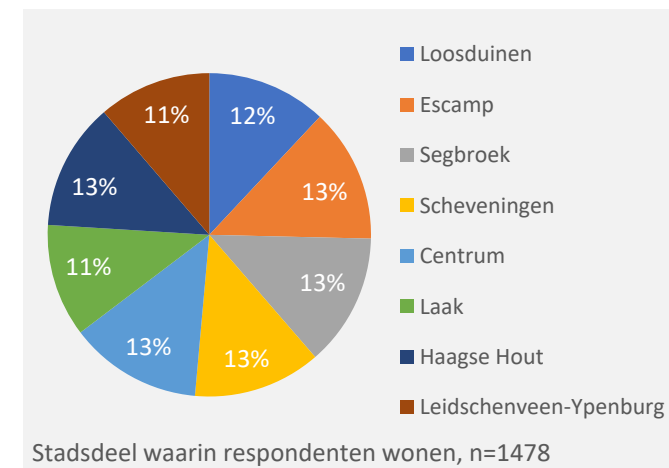
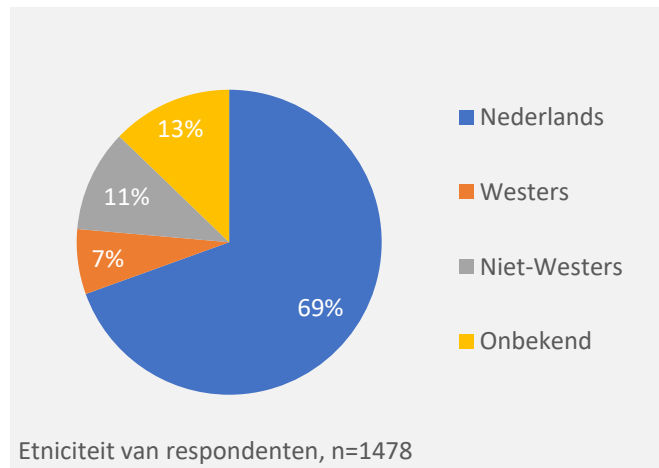
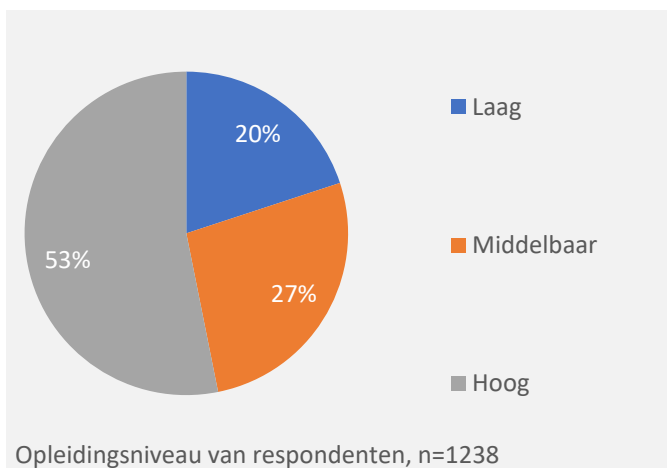
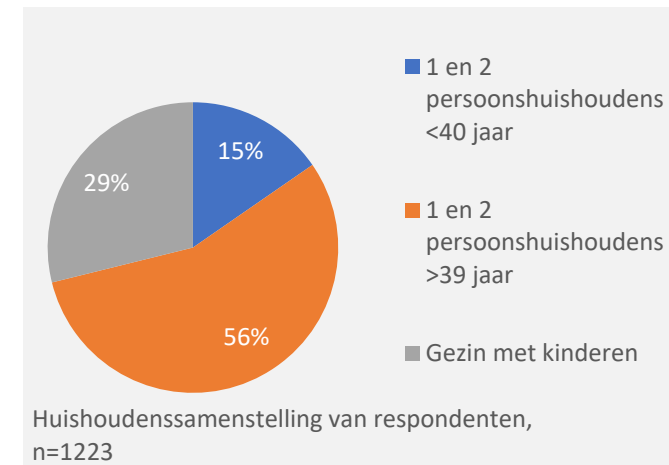
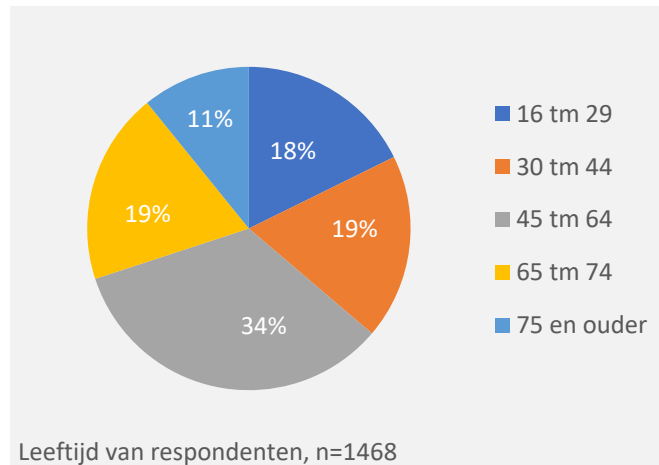
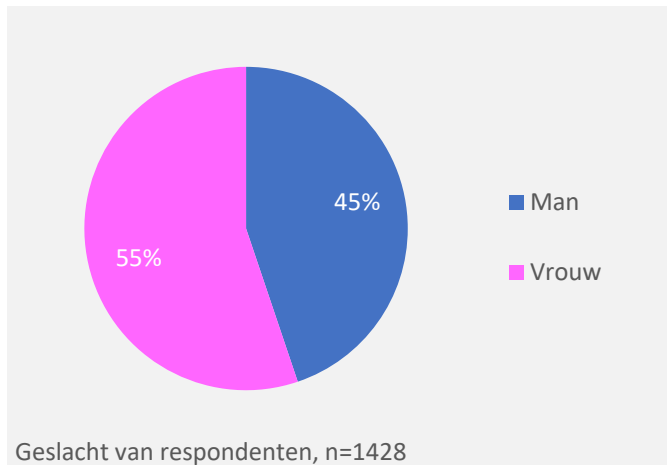
aantal respondenten = n	<u>gevonden percentage in de steekproef</u>					
	5% of 95%	10% of 90%	20% of 80%	30% of 70%	40% of 60%	50%
50	6,0	8,3	11,1	12,7	13,6	13,9
75	4,9	6,8	9,1	10,4	11,1	11,3
100	4,3	5,9	7,8	9,0	9,6	9,8
200	3,0	4,2	5,5	6,3	6,8	6,9
300	2,5	3,4	4,5	5,2	5,5	5,6
400	2,1	2,9	3,9	4,5	4,8	4,9
500	1,9	2,6	3,5	4,0	4,3	4,4
600	1,7	2,4	3,2	3,7	3,9	4,0
700	1,6	2,2	3,0	3,4	3,6	3,7
800	1,5	2,1	2,8	3,2	3,4	3,4
900	1,4	2,0	2,6	3,0	3,2	3,3
1000	1,4	1,9	2,5	2,8	3,0	3,1
1500	1,1	1,5	2,0	2,3	2,5	2,5

Nauwkeurighedsintervallen bij 95% betrouwbaarheid

De mate van nauwkeurigheid neemt af naarmate het aantal respondenten kleiner is. Een en ander is vooral van belang als de vraag slechts door een beperkt aantal respondenten is beantwoord of als de resultaten worden uitgesplitst naar een aantal variabelen, waardoor er per onderverdeling een gering aantal respondenten resteert. Als het aantal respondenten klein is zijn de antwoorden niet verder uitgesplitst naar kenmerken.

Door de opmars van het internetgebruik verandert jaarlijks de verhouding tussen telefonische enquêtes en enquêtes via internet in de respons. De ontwikkeling in deze verhouding kan van invloed zijn op de uitkomsten van het onderzoek. Dat komt enerzijds omdat de kenmerken van de respondenten verschillen: met name mannen, jongeren, werkenden en hoger opgeleiden vullen de enquête vaker via internet in, terwijl in verhouding meer vrouwen, ouderen, niet-werkenden en lager opgeleiden worden bereikt via een telefonische enquête. Een tweede mogelijk effect van de toename van internetenquêtes is dat met name beoordelvingsvragen via internet minder “sociaal wenselijk” worden beantwoord dan telefonisch.

Kenmerken van de respondenten: onderzoek Ruimtelijk-Economisch Domein (vóór weging)



Colofon

Dimensus en Companen: Bundeling van kennis, kunde en kracht

Dimensus helpt opdrachtgevers bij het vinden van passende antwoorden op hun beleidsvraagstukken op het brede maatschappelijke werkkterrein. Dit doen wij vanuit een bevlogenheid en passie voor sociaal-wetenschappelijk onderzoek. U bent daarbij partner in het proces; een goed resultaat komt namelijk niet tot stand zonder goede input. De onderzoeken van Dimensus richten zich op thema's als leefbaarheid en veiligheid, wonen, zorg en welzijn, cultuur, sport en recreatie en klanttevredenheid.

Companen helpt gemeenten, regio's, woningcorporaties en zorginstellingen, onder andere door onderzoek naar vraag en aanbod op de woningmarkt; op het niveau van de regionale woningmarkt, op locatieniveau, op het niveau van uw vastgoedportefeuille. In de onderzoeken is er aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en voor zorg en diensten aan huis. Het onderzoek van Companen biedt een praktische opmaat voor advies, beleidsplannen en samenwerking.

Dimensus en Companen bundelen de krachten om u nog beter van dienst te kunnen zijn met innovatief onderzoek, passend bij uw vraag. Wij koppelen deskundigheid en logistieke ervaring, kwaliteit, flexibiliteit en een plezierige samenwerking aan een betaalbare prijs. In gezamenlijkheid ontwikkelen we producten. Voorbeeld hiervan is de GemeenteBeleidsMonitor (GBM) die inzicht geeft in waar uw gemeente staat op het gebied van leefbaarheid, veiligheid en sociale kracht. En ook het WoonWaardeModel, waarmee gericht informatie wordt verkregen voor gebiedsmarketing rond nieuwe woonbestemmingen, samen met potentiële bewoners.

Zo gaan Dimensus en Companen samen op zoek naar antwoorden op uw vragen!

Dimensus

■ Wilhelminasingel 1a | 4818 AA Breda | t. 076-515 03 04 | f. 076-515 13 88 | info@dimensus.nl | www.dimensus.nl

COMPANEN ADVIES VOOR
WONINGMARKT
EN LEEFOMGEVING