

Inwonersonderzoek 2019

Ruimtelijk Economisch domein



- 
1. [Bereikbaarheid](#)
 2. [De Binnenstad](#)
 3. [Economie](#)
 4. [Vervoerswijzekeuze](#)
 5. [Wonen](#)
 6. [Onderzoeksverantwoording](#)

Inwonersonderzoek 2019

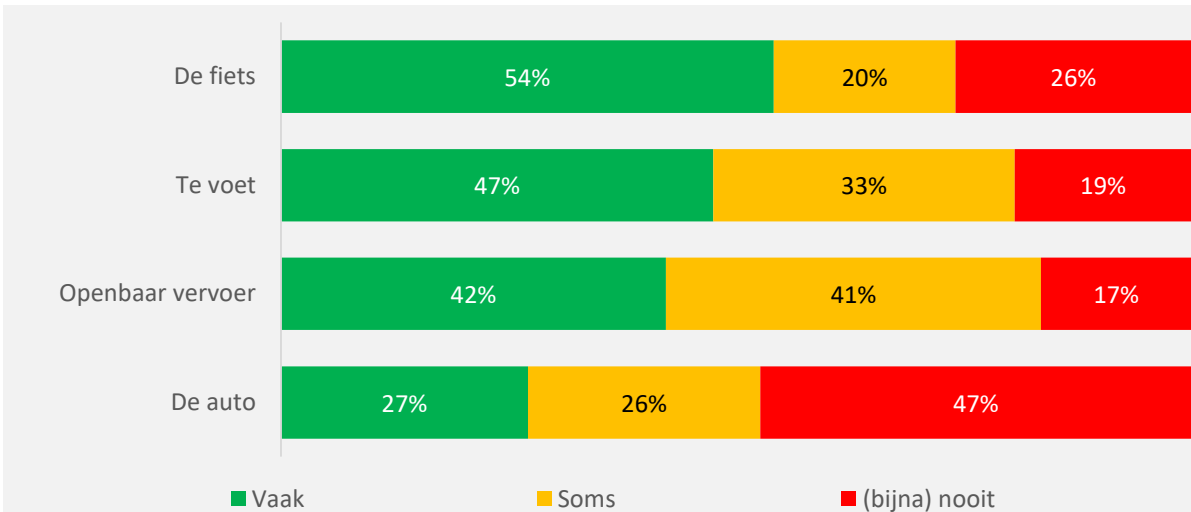
Bereikbaarheid



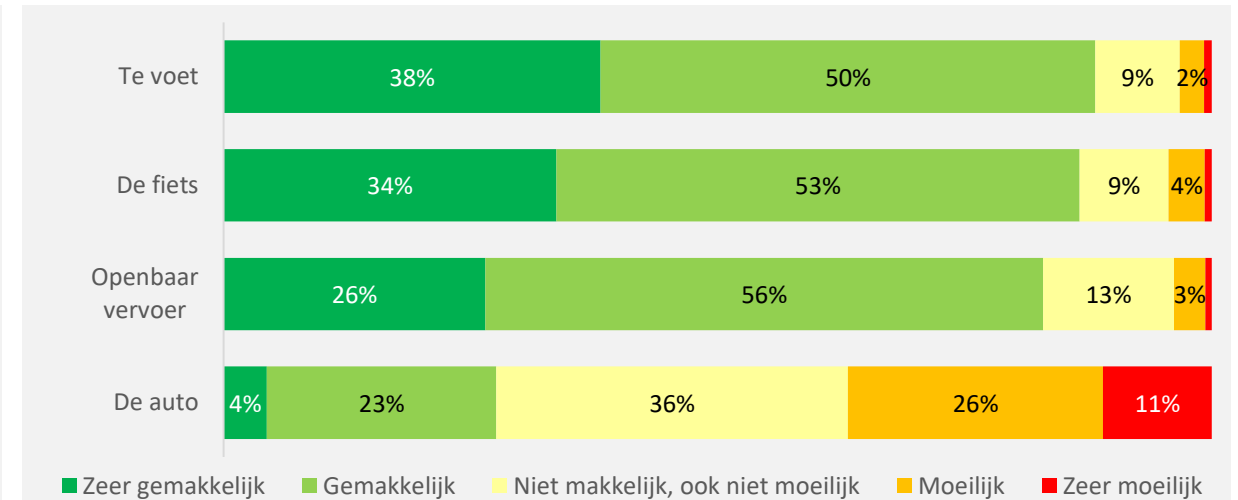
Bereikbaarheid is een belangrijk thema in Den Haag. Daarom investeert de gemeente in projecten die de bereikbaarheid van de stad verbeteren. De inwoners van Den Haag is gevraagd naar de overlast die zij van de wegwerkzaamheden ervaren en welke media zij raadplegen om op de hoogte te zijn van deze werkzaamheden.

- De meeste respondenten vinden dat zij zich over het algemeen (heel) gemakkelijk kunnen verplaatsen door Den Haag als zij te voet (88%), op de fiets (87%) of met het openbaar vervoer (82%) zijn. Bijna vier op de tien vinden het echter (zeer) moeilijk om zich door Den Haag te verplaatsen met de auto (37%), met name omdat het druk is en het duur en lastig is om de auto te parkeren.
- Bijna de helft van de respondenten geeft aan overlast te ervaren door wegwerkzaamheden (47% geeft een 5 of lager). Om verkeershinder te vermijden, maakt een vijfde gebruik van de fiets (20%) en een zevende van het openbaar vervoer (14%). Dit gebeurt beide in toenemende mate.
- Eén op de zes respondenten zoekt informatie over mogelijke wegomleidingen alvorens de weg op te gaan (15% (bijna) altijd). Hoewel een derde dit nooit doet (34%), neemt dit aandeel bij iedere meting iets af.
- Wanneer men met de auto moet omrijden vanwege wegwerkzaamheden, maakt men vooral gebruik van de gele omleidingsborden (54%). Hierover is iets meer dan de helft (zeer) positief (54%), 12% is hierover (zeer) ontevreden. Daarnaast wordt bij omleidingen gebruik gemaakt van het eigen navigatiesysteem (36%) of een app op de mobiele telefoon (28%). Dit gebeurt sinds de meting in 2016 steeds meer.
- De meest gebruikte informatiekanaal bij wegwerkzaamheden zijn bewonersbrieven (49%) en bouwboarden (44%). Voor de bewonersbrieven geldt dat hoe jonger de respondenten zijn, des te meer zij aangeven de brieven wel te kennen maar niet te gebruiken. Sociale media en email worden meer gebruikt door respondenten onder de 45 jaar. Iets meer dan de helft van de inwoners is (zeer) tevreden over de manier waarop zij worden geïnformeerd over de omleidingen door wegwerkzaamheden of evenementen in Den Haag (55%). De respondenten die minder tevreden zijn (9%) geven als oorzaak geen (60%) of te laat informatie te hebben gehad (29%) of dat deze informatie niet klopte (29%).
- De inwoners van Den Haag hebben de voorkeur om per brief geïnformeerd te worden over werkzaamheden (58%) of door middel van bouwboarden langs de weg (43%).
- Tevens worden er suggesties gegeven voor verbeteringen wat betreft de bereikbaarheid in Den Haag, zoals: beter informeren over werkzaamheden en de werkzaamheden beter op elkaar afstemmen.

Vervoermiddelen binnen Den Haag



Vervoermiddelen die door Hagenaren worden gebruikt binnen Den Haag, 2019.



Gemak waarmee Hagenaren zich over het algemeen kunnen verplaatsen door Den Haag, 2019.

Ruim de helft van de respondenten maakt vaak gebruik van de fiets (54%) of gaat lopen (47%) binnen Den Haag, vier op de tien maken vaak gebruik van het openbaar vervoer (42%) en een kwart van de auto (27%). Bijna de helft van de Hagenaren maakt (bijna) nooit gebruik van de auto in Den Haag (47%), circa een kwart vrijwel geen gebruik van de fiets (26%) en een vijfde van het openbaar vervoer (17%).

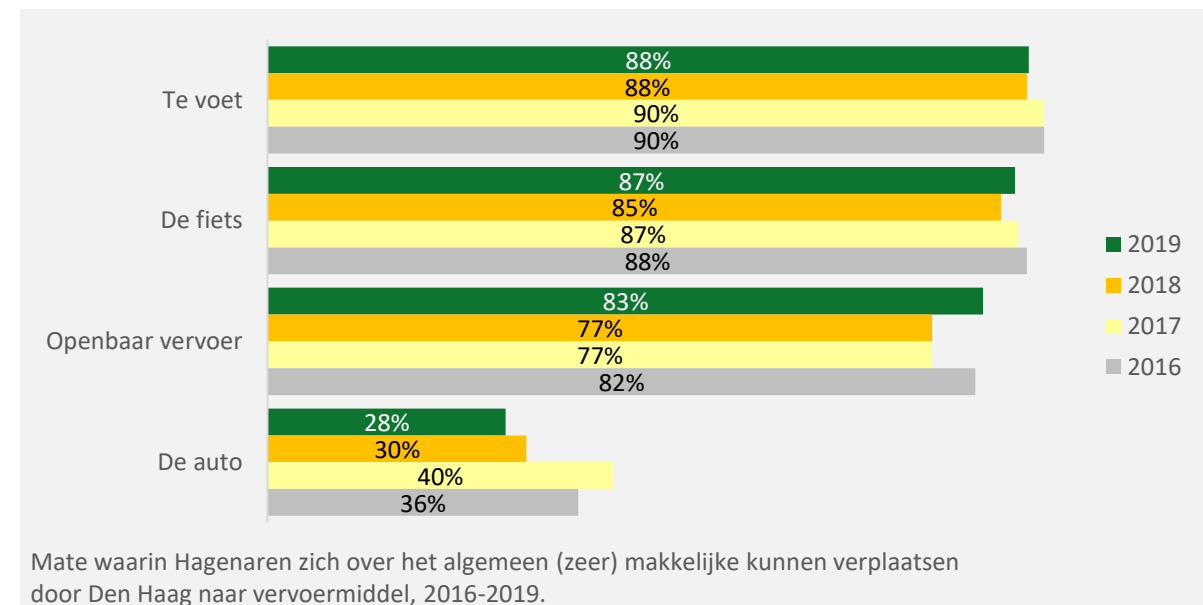
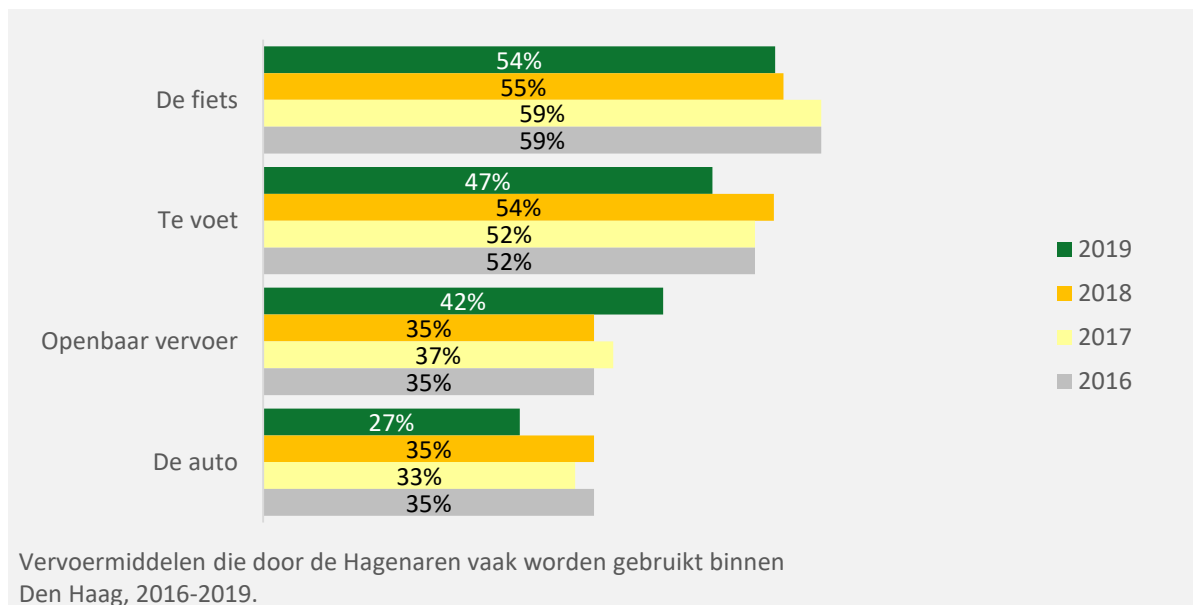
Inwoners van Leidschenveen-Ypenburg (41% vaak), Escamp (34%) en Loosduinen (30%) maken meer dan gemiddeld gebruik van de auto. Hoger opgeleiden (68% vaak) en inwoners uit Segbroek (72%) en Haagse Hout (66%) gebruiken de fiets meer dan gemiddeld. Inwoners van het Centrum gaan meer dan gemiddeld te voet (75% vaak).

De meeste respondenten vinden dat zij zich over het algemeen (heel) gemakkelijk kunnen verplaatsen door Den Haag als zij te voet (88%), op de fiets (87%) of met het openbaar vervoer (82%) zijn. Met de auto is dit minder gemakkelijk: 27% (zeer) gemakkelijk tegenover 37% die dit (zeer) moeilijk vindt.

Vervoermiddelen binnen Den Haag



Den Haag



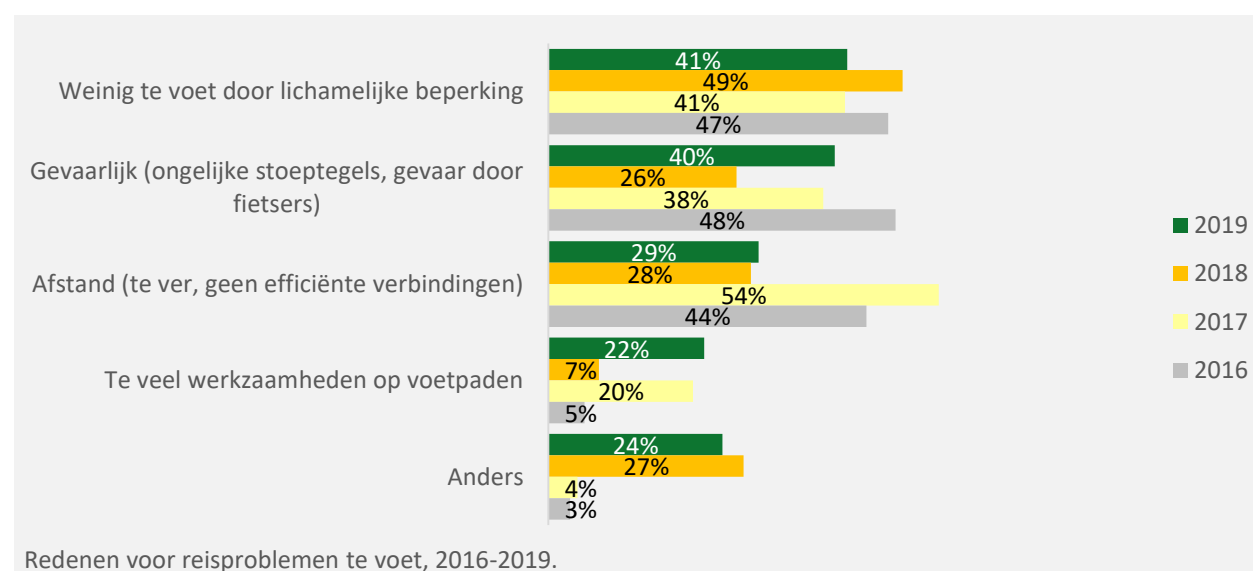
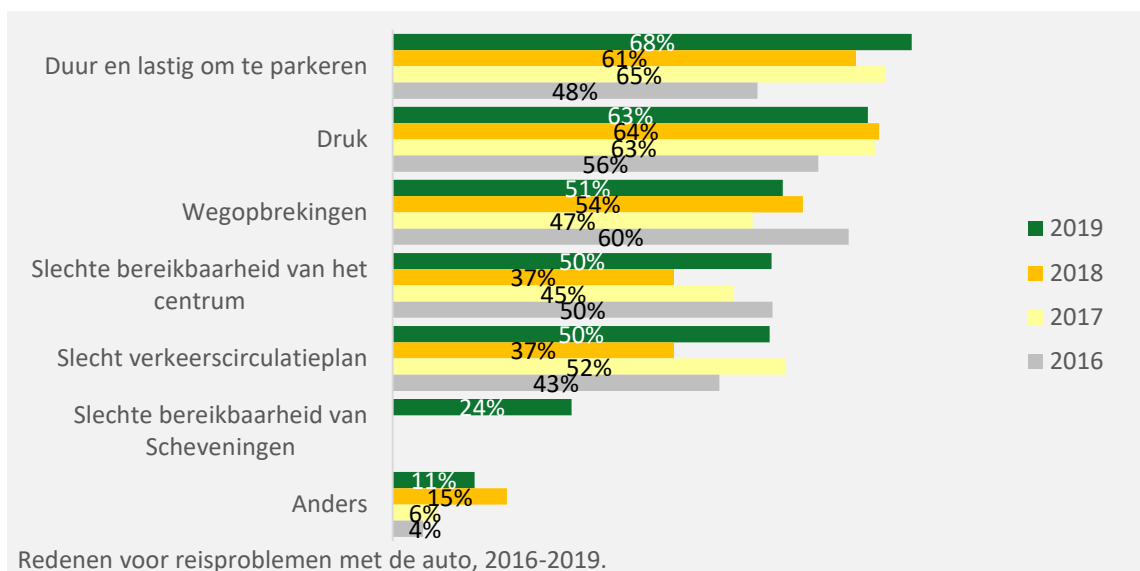
In de afgelopen jaren neemt het gebruik van zowel de fiets als de auto steeds meer af. Ook geven minder mensen aan dat ze zich vaak te voet door Den Haag voortbewegen. Men neemt wel vaker het openbaar vervoer sinds 2016 (2016: 35%, 2019: 42%).

Het gemak waarmee men zich over het algemeen kan verplaatsen binnen Den Haag is nauwelijks veranderd voor inwoners die zich te voet of met de fiets verplaatsen in Den Haag. Alleen inwoners die gebruik maken van de auto zijn van mening dat dit minder vaak gemakkelijk gaat (van 36% in 2016 naar 28% in 2019). Het openbaar vervoer is juist gemakkelijker geworden (van 77% in 2017 en 2018 naar 83% in 2019).

Redenen voor reisproblemen met de auto en te voet



Den Haag



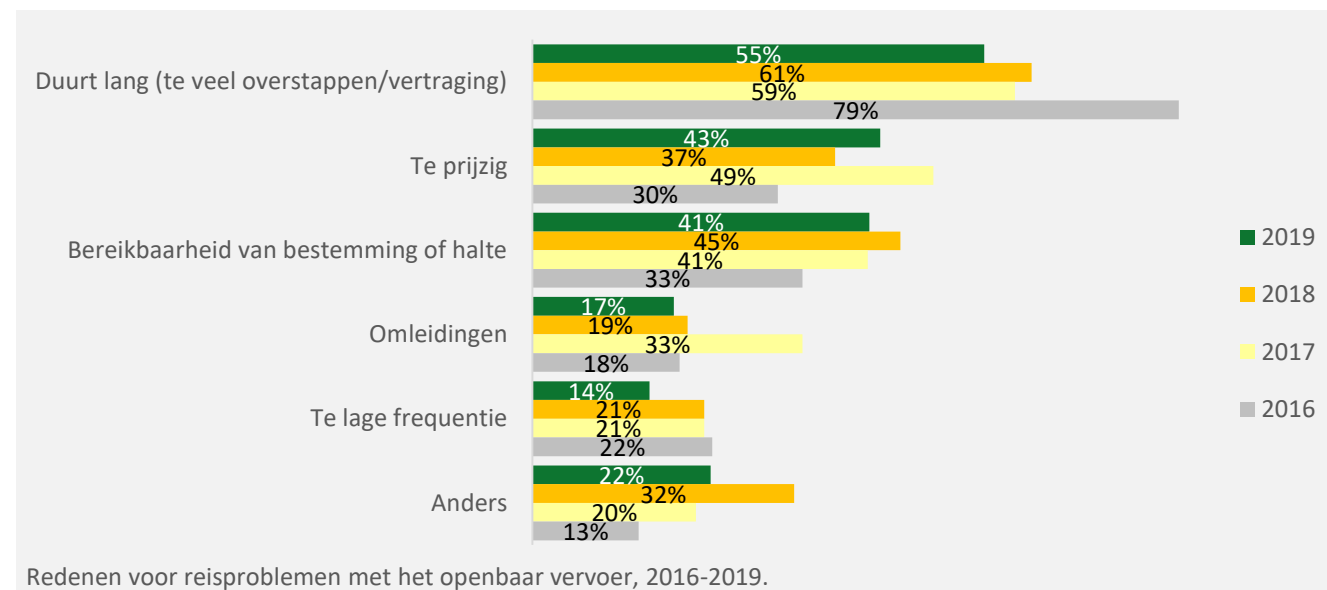
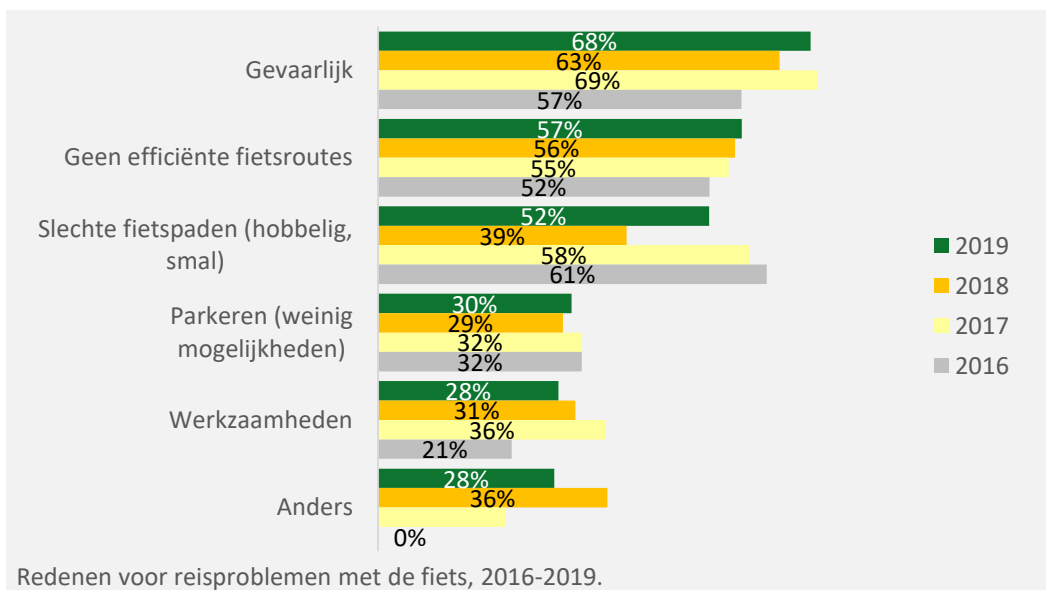
Inwoners die het (zeer) moeilijk vinden om zich met de auto te verplaatsen door Den Haag geven aan dat dit vaak meerdere oorzaken heeft: duur en lastig parkeren (68%) en drukte (63%) worden vaak als reden naar voren gebracht. Daarnaast wijst de helft op wegopbrekingen (51%), de slechte bereikbaarheid van het centrum (50%) en/of een slecht verkeerscirculatieplan (50%). Vergeleken met de voorgaande metingen worden met name het parkeren, de slechte bereikbaarheid van het centrum en een slecht verkeerscirculatieplan steeds meer genoemd als redenen voor reisproblemen met de auto.

De belangrijkste problemen waar voetgangers tegenaan lopen, zijn eigen lichamelijke beperkingen (41%) en ongelijke stoeptegels of gevaar door fietsers (40%). Deze laatste reden wordt vergeleken met 2017 en 2018 ook meer genoemd. De afstand speelt ook een rol (29%), maar wel minder dan in 2016 en 2017 (resp. 44% en 54%). Werkzaamheden op voetpaden worden door één op de vijf respondenten genoemd. Dit is vaker dan vorig jaar maar is vergelijkbaar met het jaar daarvoor. Blijkbaar vindt dit niet ieder jaar in dezelfde mate plaats.

Redenen voor reisproblemen met de fiets en het openbaar vervoer



Den Haag



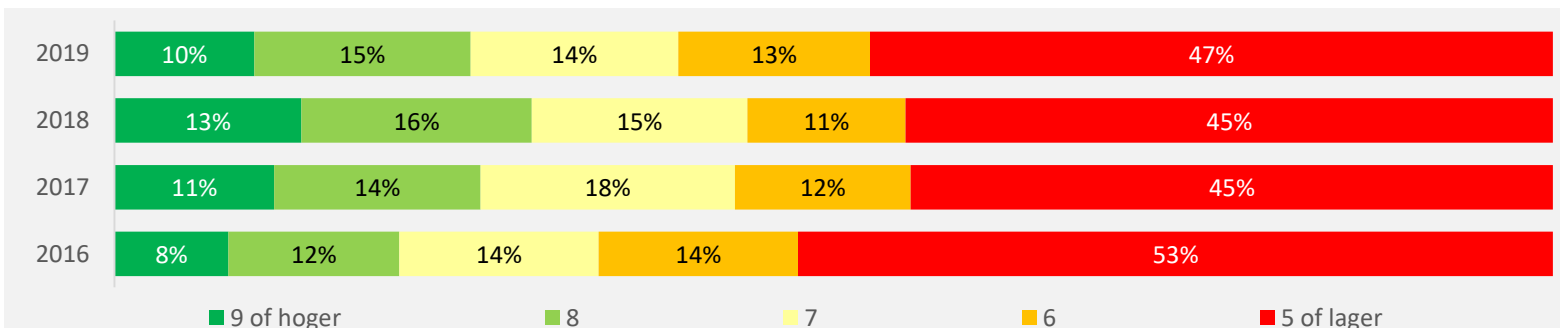
De belangrijkste problemen waar fietsers mee te maken hebben, zijn dat men het gevaarlijk vindt (68%), de fietsroutes niet altijd efficiënt vindt (57%) en de fietspaden slecht (52%). Bijna een derde wijst op beperkte parkeermogelijkheden voor de fiets (30%) en iets meer dan een kwart op werkzaamheden (28%). Op hoofdlijnen zijn de redenen niet echt veranderd.

Respondenten die het (zeer) moeilijk vinden om zich per openbaar vervoer door Den Haag te verplaatsen, vinden vaak dat het te lang duurt (55%), het openbaar vervoer te prijzig (43%) of hebben problemen met de bereikbaarheid van de bestemming of halte (41%). Vergeleken met vorige metingen is men positiever over de tijd en over de frequentie en wat minder positief over de prijs.

Overlast van wegwerkzaamheden en vermijden van verkeershinder

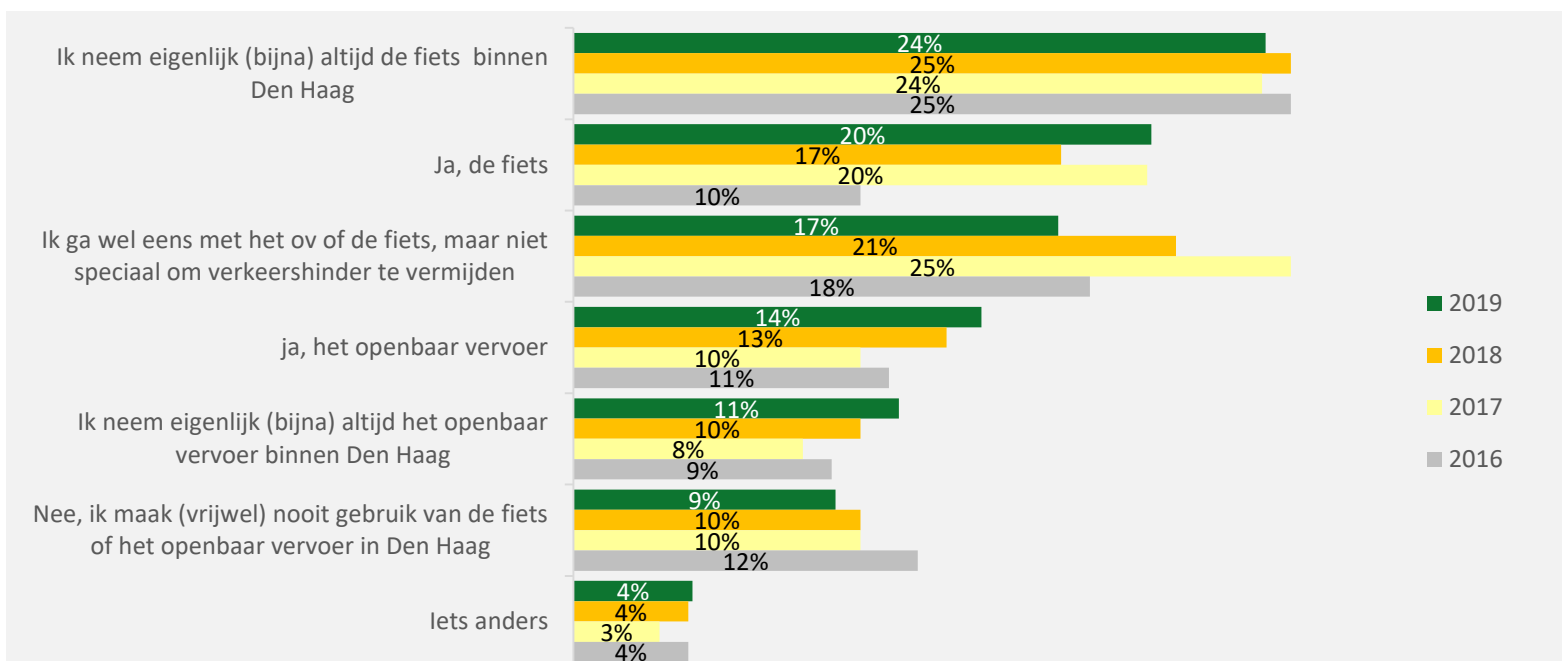


Den Haag



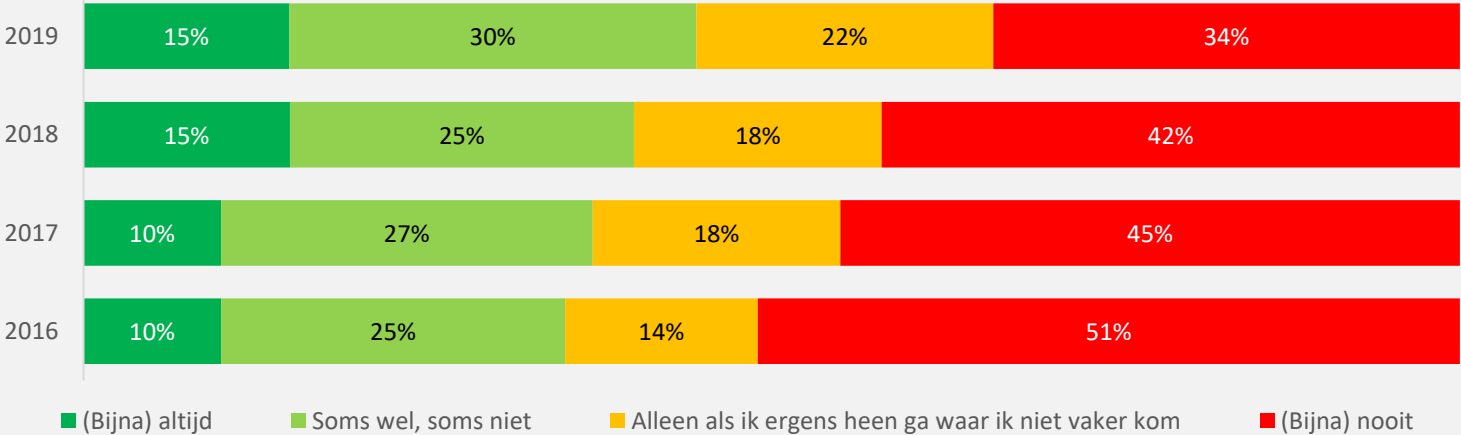
Ervaren overlast door wegwerkzaamheden het afgelopen jaar op een schaal van 1 (heel veel overlast) tot 10 (heel weinig overlast), 2016-2019.

Als de respondenten wordt gevraagd een rapportcijfer te geven voor de overlast door wegwerkzaamheden, dan geeft bijna de helft een onvoldoende (47%: 5 of lager). Een kwart is zeer positief hierover (25%: 8 of hoger). Dit is iets minder dan in 2018 (29%). Het gemiddelde cijfer ligt echter met een 5,6 ongeveer gelijk aan het cijfer van de vorige metingen.



Gebruik van fiets of openbaar vervoer om verkeershinder te vermijden, 2016-2019.

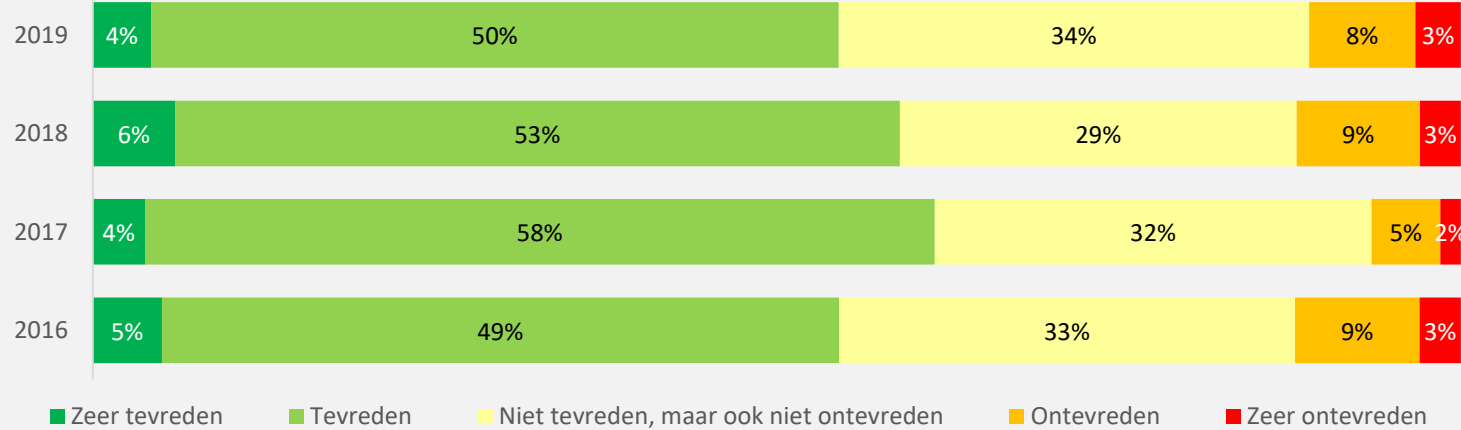
Een kwart neemt (bijna) altijd de fiets in Den Haag en nog eens een vijfde neemt de fiets om verkeershinder te vermijden. Eén op de zeven respondenten kiest voor het openbaar vervoer om de hinder te vermijden (14%). Op hoofdlijnen is dit beeld de afgelopen jaren niet echt veranderd.



De mate waarin Hagenaren op zoek gaan naar informatie over omleidingen voordat zij zich met de auto door Den Haag gaan verplaatsen, 2016-2019.

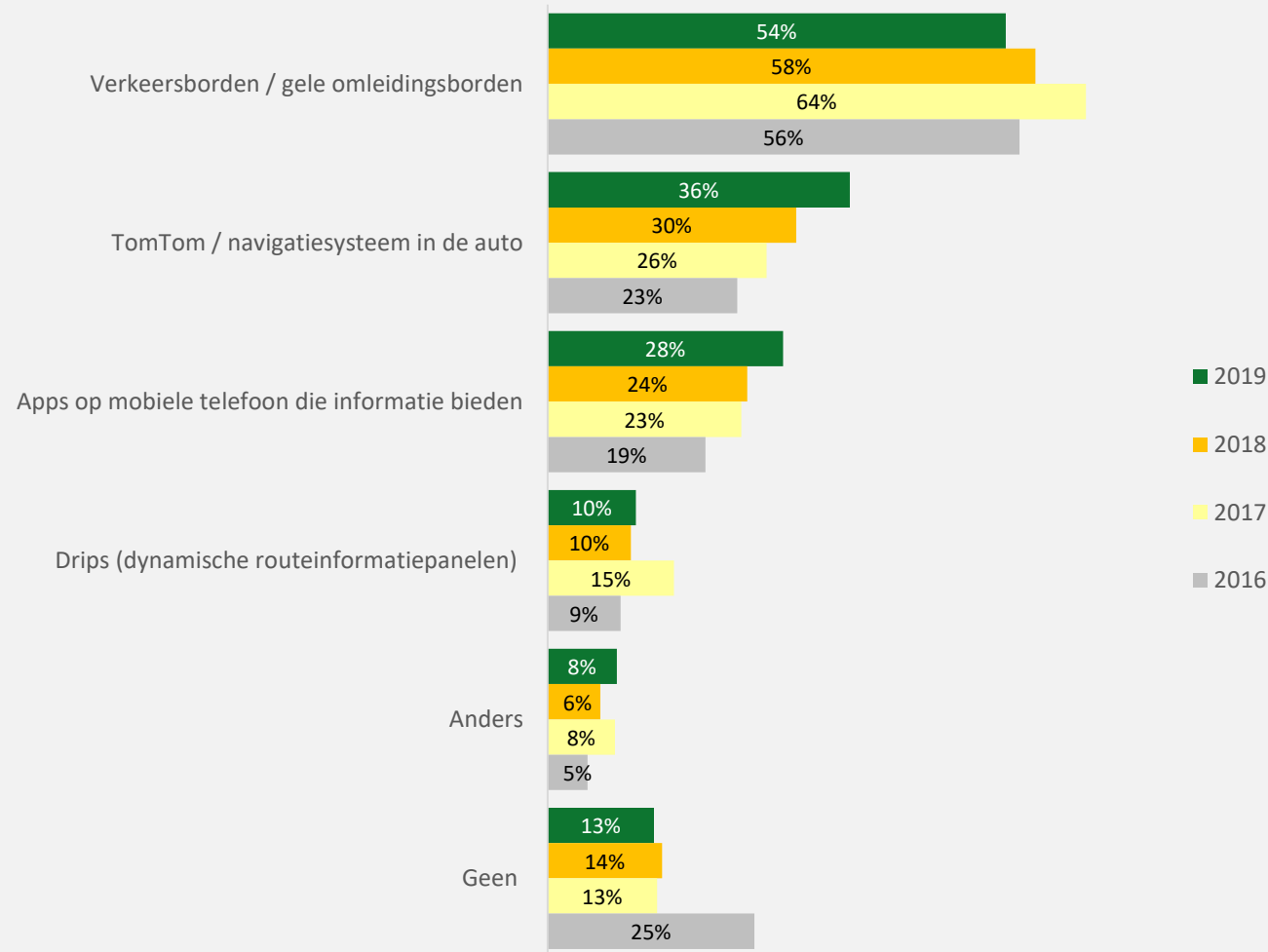
15% van de respondenten gaat (bijna) altijd op zoek naar informatie over mogelijke omleidingen voordat zij met de auto in Den Haag op pad gaan en bijna een derde doet dit soms wel en soms niet (30%). Een derde gaat echter nooit op zoek naar dergelijke informatie (34%).

Vergeleken met voorgaande jaren gaat men vaker op zoek naar informatie over omleidingen. Het aandeel dat nooit op zoek gaat neemt per meting verder af.



Mate waarin respondenten tevreden zijn over de gele omleidingsborden van de omleidingsroutes bij wegwerkzaamheden of wegafsluitingen in Den Haag, 2016-2019.

Iets meer dan de helft van de respondenten laat zich (zeer) positief uit over de gele omleidingsborden die bij wegwerkzaamheden of wegafsluitingen in Den Haag worden gebruikt (54%), circa één op de tien is hierover (zeer) ontevreden (11%). Vergeleken met de afgelopen twee jaar is de tevredenheid iets afgenomen (van 62% (zeer) tevreden in 2017 naar 54% in 2019).



Gebruik van informatie over omleidingen, 2016-2019.

Iets meer dan de helft van de respondenten gebruikt de verkeersborden of gele omleidingsborden (54%) wanneer zij door de stad moeten omrijden vanwege wegwerkzaamheden, ruim drie op de tien gebruiken het navigatiesysteem in de auto (36%) en iets meer dan een kwart raadpleegt een app (28%).

Vergeleken met de voorgaande jaren maken respondenten minder vaak gebruik van de gele omleidingsborden. Van de navigatie in de auto en apps op de telefoon wordt juist steeds meer gebruik gemaakt.

Bekendheid van informatiekkanalen



Den Haag

De meest gebruikte informatiekkanalen voor wegwerkzaamheden zijn bewonersbrieven (49%) en de bouwboarden (44%). De website www.denhaag.nl/bereikbaarheid is het minst bekend (52%).

Voor de bewonersbrieven geldt dat hoe jonger de respondenten zijn, des te meer zij aangeven de brieven wel te kennen maar niet gebruiken (16-29 jaar: 27%). Bewonersbrieven zijn tevens meer bekend en worden meer gebruikt onder hoger opgeleiden (59%). Voor brochures, artikelen in de regionale krant, advertenties in de regionale krant en in huis-aan-huisbladen geldt dat deze vaker bekend zijn en gebruikt worden naarmate de respondenten ouder zijn. De laatste drie zijn ook meer bekend onder en worden meer gebruikt door lager opgeleiden. Sociale media worden vaker gebruikt door 45-minners (24%) dan 45-plussers (14%).



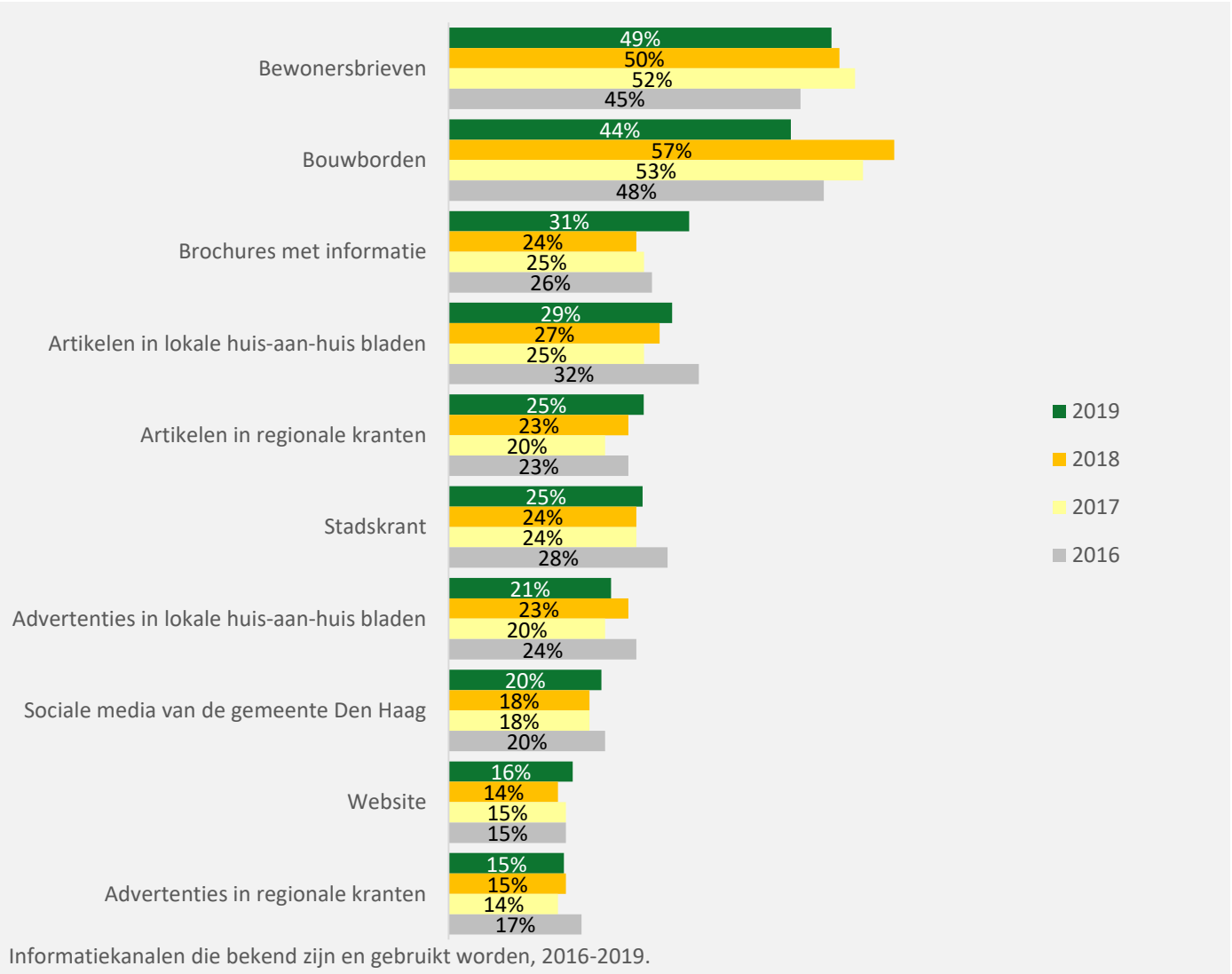
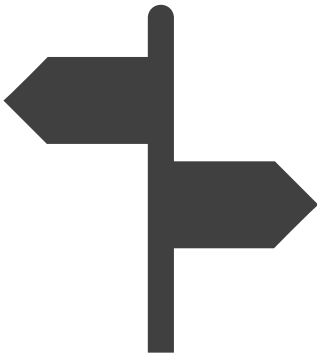
Informatiekkanalen die bekend zijn en/ of gebruikt worden, 2019

Bekendheid van informatiekkanalen

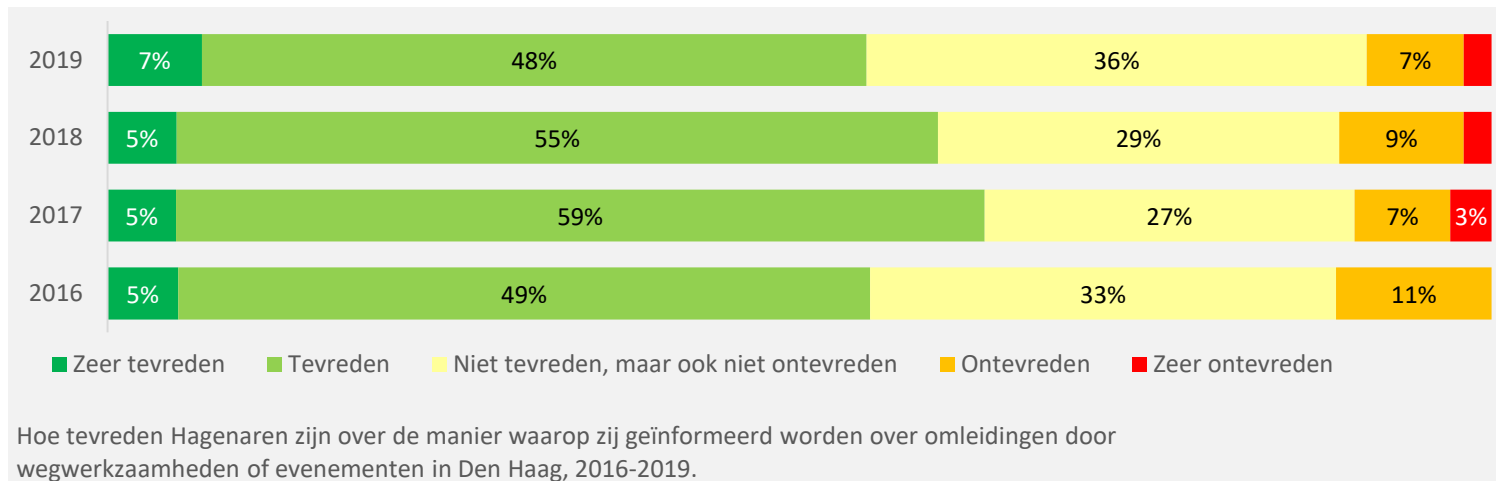


Het gebruik van bouwboarden als informatiebron is het afgelopen jaar flink afgenomen. Van brochures met informatie wordt deze meting iets vaker aangegeven dat ze gebruikt worden (2016: 26%, 2019: 31%).

Bij de overige informatiekkanalen zijn de verschuivingen meestal wisselend en niet heel groot.

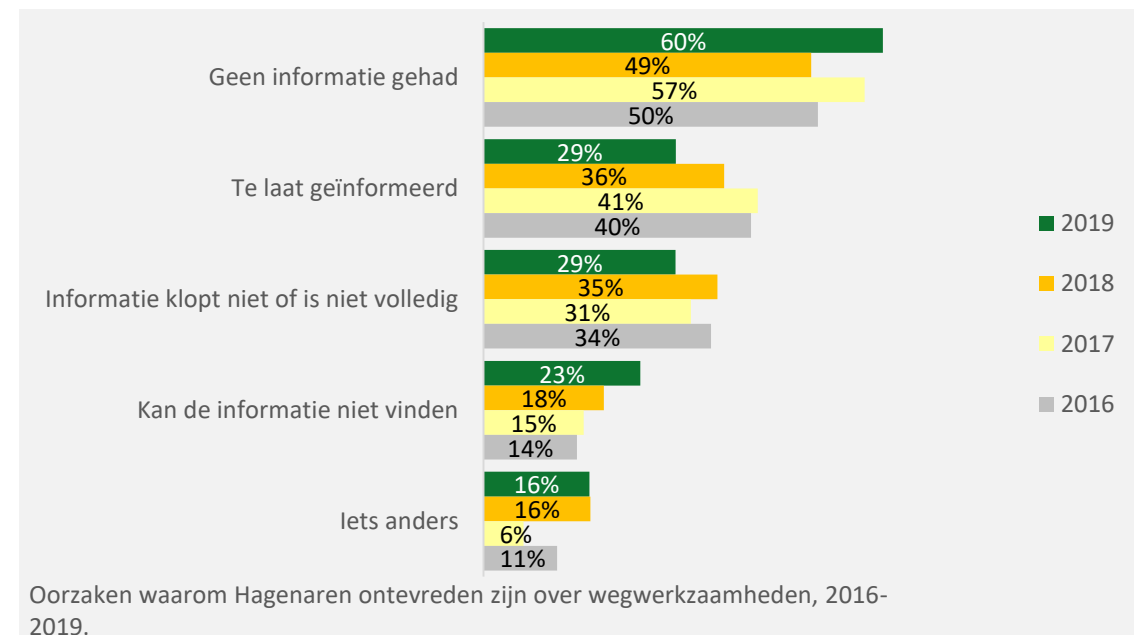


Tevredenheid over informatievoorziening

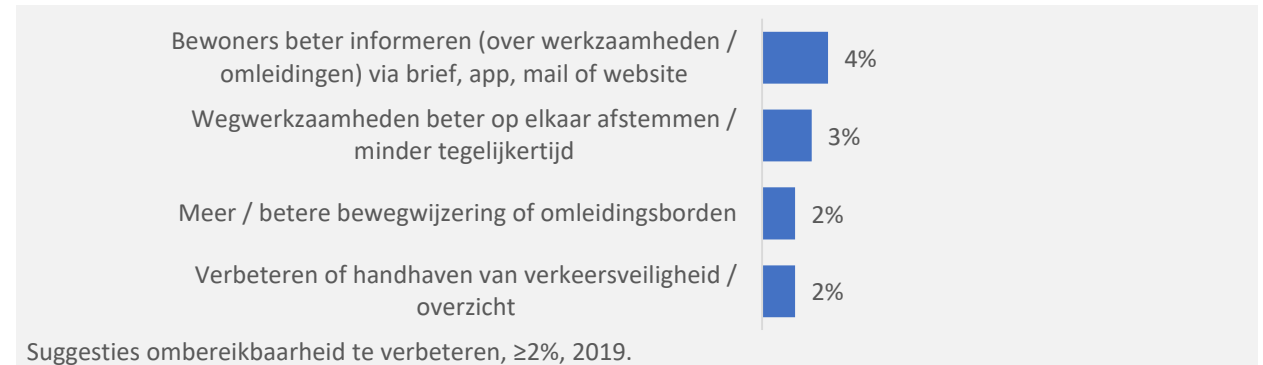
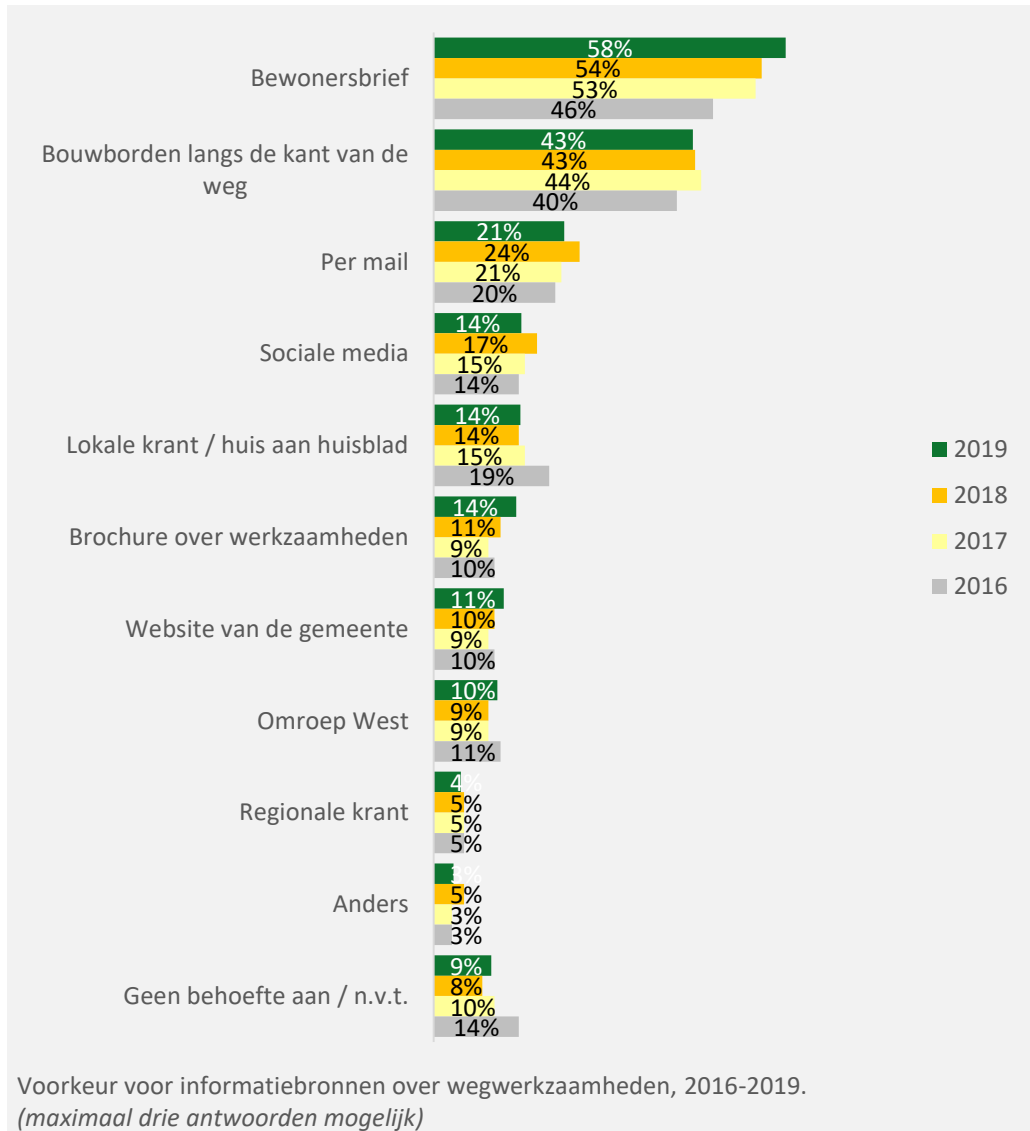


Iets meer dan de helft van de inwoners is (zeer) tevreden over de manier waarop zij worden geïnformeerd over de omleidingen door wegwerkzaamheden of evenementen in Den Haag (55%). Dit is vergelijkbaar met 2016 en iets minder dan in 2017 en 2018. Eén op de tien laat zich negatief hierover uit (9%), wat iets minder dan in de voorgaande jaren.

Als vervolgens wordt gevraagd waarover men niet tevreden is, dan geven zes op de tien aan geen informatie te hebben gehad (60%), dit is meer dan bij voorgaande metingen. Bijna een derde is te laat geïnformeerd (29%) of geeft aan dat de informatie niet klopt of niet volledig is (29%). Dit komt echter minder voor in vergelijking met 2016, 2017 en 2018. Steeds meer Hagenars geven aan de informatie niet te kunnen vinden (2016: 14%, 2019: 23%).



Wijze waarop inwoners geïnformeerd willen worden en verbeteringen



De inwoners van Den Haag willen het liefst via bewonersbrieven (58%) en bouwborden langs de weg (43%) op de hoogte worden gehouden van wegwerkzaamheden. Een vijfde zegt graag per mail te worden geïnformeerd (21%) en een zevende via sociale media (14%), de lokale krant (14%) of een brochure (14%). De voorkeur voor bewonersbrieven neemt bij iedere meting iets verder toe. Het aandeel dat geen behoefte heeft aan informatie is iets gedaald vergeleken met 2016 (van 14% naar 9% in 2019).

65-Plussers hebben meer dan gemiddeld een voorkeur voor de lokale krant (27%), een brochure (19%) en de regionale krant (9%). Respondenten tot 29 jaar kiezen meer dan gemiddeld voor sociale media (25%) en inwoners tot 45 jaar voor email (27%).

Tevens is de respondenten gevraagd of zij suggesties voor verbeteringen hebben wat betreft de bereikbaarheid in Den Haag. Hierbij werd het meest genoemd dat zij beter geïnformeerd willen worden over werkzaamheden en dat deze werkzaamheden beter op elkaar moeten worden afgestemd, zodat er niet te veel wegen tegelijk open liggen in dezelfde buurt.

Inwonersonderzoek 2019

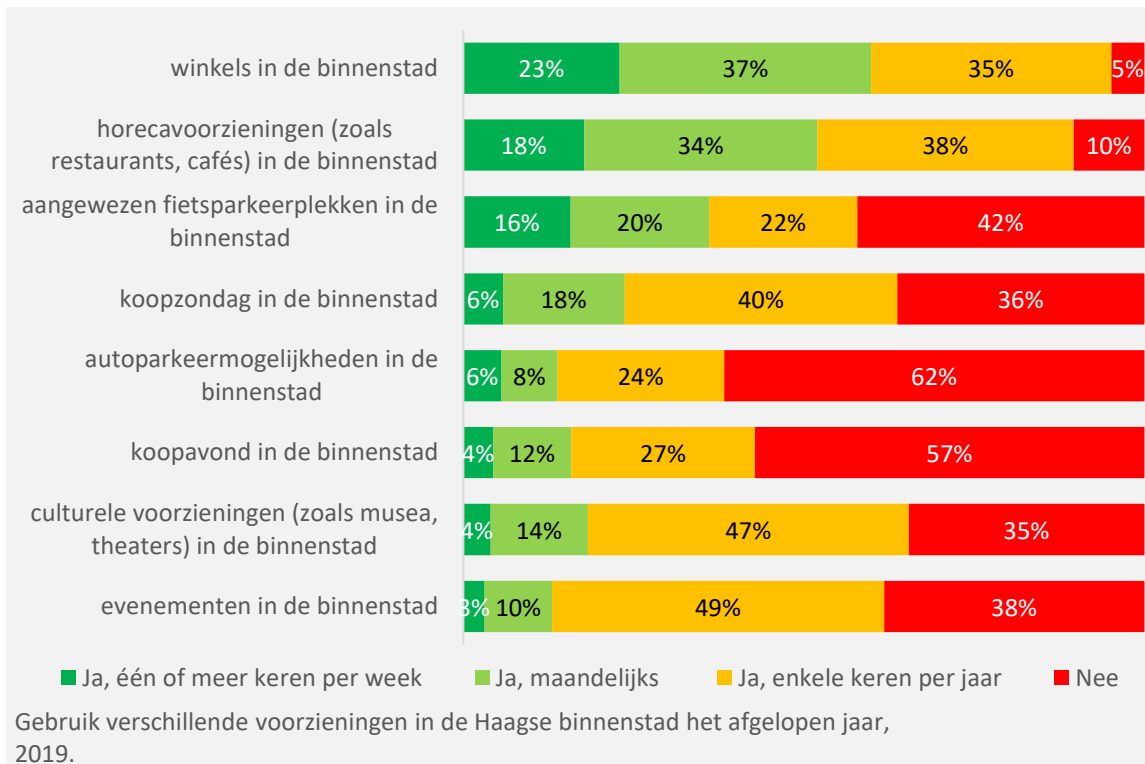
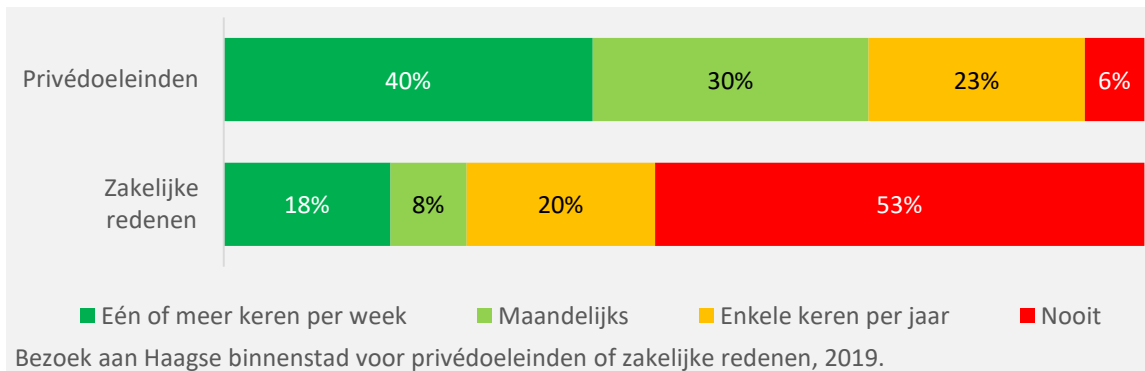
De Binnenstad



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. Als laatste komt het oordeel van bewoners over de binnenstad aan de orde.

- 70% van de respondenten komt wekelijks of maandelijks voor privédoeleinden in de binnenstad, een kwart om zakelijke redenen (26%). Winkels en horeca worden dan het meest bezocht (resp. 23% en 18% één of meer keren per week). De binnenstad wordt minder wekelijks of maandelijks bezocht in vergelijking met voorgaande jaren (een daling tussen de 3% en 9% bij alle voorzieningen).
- Van de sfeergebieden in Den Haag is de winkelkern het meest bekend en het meest bezocht (90%), gevolgd door de historische kern (79%), het Hofkwartier (78%), het oude Centrum (74%) en China Town (70%). Uilebomen is het minst bekend (37%). De bekendheid van de sfeergebieden is in de afgelopen jaren gelijk gebleven of toegenomen, behalve Chinatown (2016: 77%, 2019: 70%).
- Net als in 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 (17%) is groter dan het aandeel dat vindt dat deze is verslechterd (14%). De redenen die het meest naar voren worden gebracht hangen samen met een mooiere, aantrekkelijkere binnenstad doordat het is opgeknapt en er vernieuwingen hebben plaatsgevonden (48%). Winkelleegstand wordt het vaakst genoemd als reden voor verslechtering (13%). Beide redenen worden tevens meer genoemd dan in voorgaande metingen.
- Net als voorgaande jaren krijgt de bereikbaarheid van de binnenstad met het openbaar vervoer (8,2) en met de fiets (7,9) een hoge waardering en scoren de bereikbaarheid met de auto (5,2) en de parkeermogelijkheden (5,6) het minst hoog.
- Woorden die volgens de respondenten het meest bij de binnenstad van Den Haag horen, zijn 'internationaal' (62% zeker wel), 'divers' (51%) en 'gezellig' (46%). Eén op de vijf respondenten (22%) vindt de binnenstad helemaal niet 'vernieuwend'. Deze cijfers verschuiven door de jaren heen niet veel.
- Voor het verbeteren van de binnenstad worden door respondenten suggesties gedaan als: het verbeteren van de verkeerssituatie voor fietsers en wandelaars (12%), meer groen (4%) en meer fietsenstallingen (5%). Op hoofdlijnen komt dit overeen met de suggesties die de voorgaande jaren zijn gedaan.

Doel en frequentie bezoek aan Haagse binnenstad

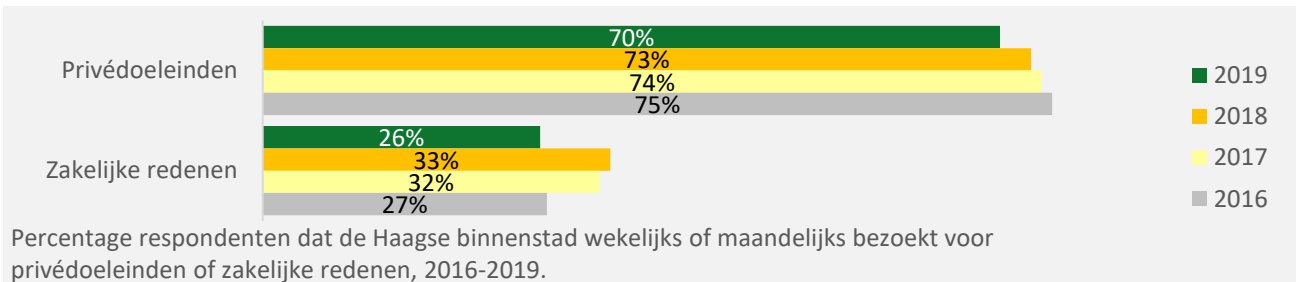


Respondenten komen veel vaker voor privédoeleinden naar de binnenstad (93%) dan om zakelijke redenen (46%). Zeven op de tien respondenten komen wekelijks of maandelijks voor privédoeleinden in de binnenstad (70%). Dit geldt meer dan gemiddeld voor de 16- tot 29jarigen (83%) en minder dan gemiddeld voor de 65-plussers (circa 54%). Een kwart komt wekelijks of maandelijks om zakelijke redenen naar de Haagse binnenstad (26%). Tevens geldt dat hoe hoger opgeleid de respondenten zijn, hoe vaker zij in de binnenstad te vinden zijn voor zowel privédoeleinden als om zakelijke redenen.

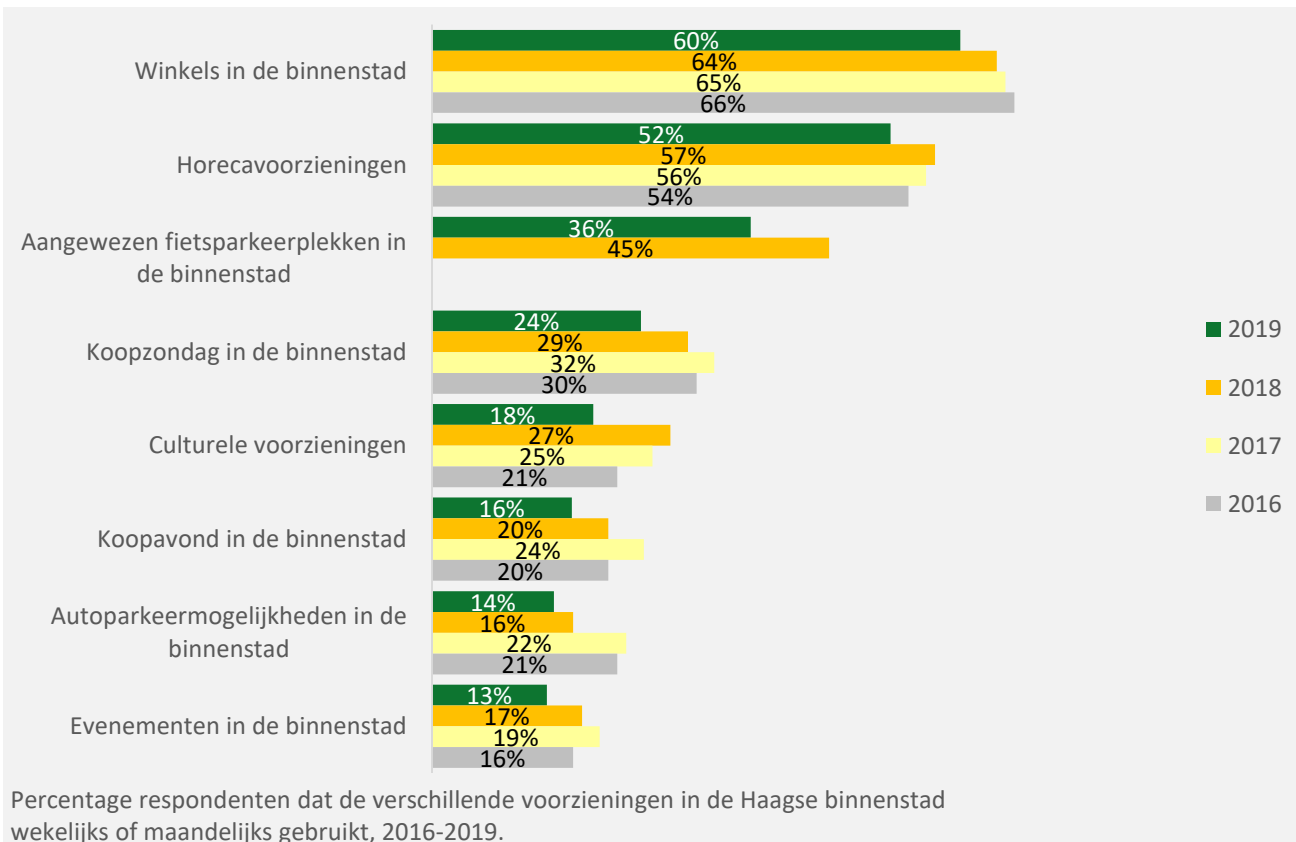
Inwoners bezoeken de binnenstad minimaal één keer per maand met name om naar de winkels (60%) en naar horecavoorzieningen te gaan (52%). Respondenten tot 45 jaar doen dit meer dan gemiddeld. Evenementen (49%) en culturele voorzieningen (47%) worden veelal enkele keren per jaar bezocht. Hoger opgeleiden maken meer dan gemiddeld gebruik van culturele voorzieningen (5% wekelijks, 21% maandelijks). Lager opgeleiden gaan veel minder vaak naar culturele voorzieningen (63% niet) en evenementen (57% niet). Dit laatste geldt ook voor 75-plussers (68% niet).

Van koopzondag of koopavond maakt resp. 24% en 16% minimaal één keer per maand gebruik. Gezinnen zonder kinderen tot 40 jaar komen hier meer dan gemiddeld.

Doel en frequentie bezoek aan Haagse binnenstad



Vergeleken met de vorige metingen is een lichte daling te zien van het percentage respondenten dat wekelijks of maandelijks voor privédoeleinden naar de binnenstad komt: van 75% in 2016 naar 70% dit jaar. Het bezoek om zakelijke redenen is het afgelopen eveneens gedaald (van 33% in 2018 naar 26% in 2019).

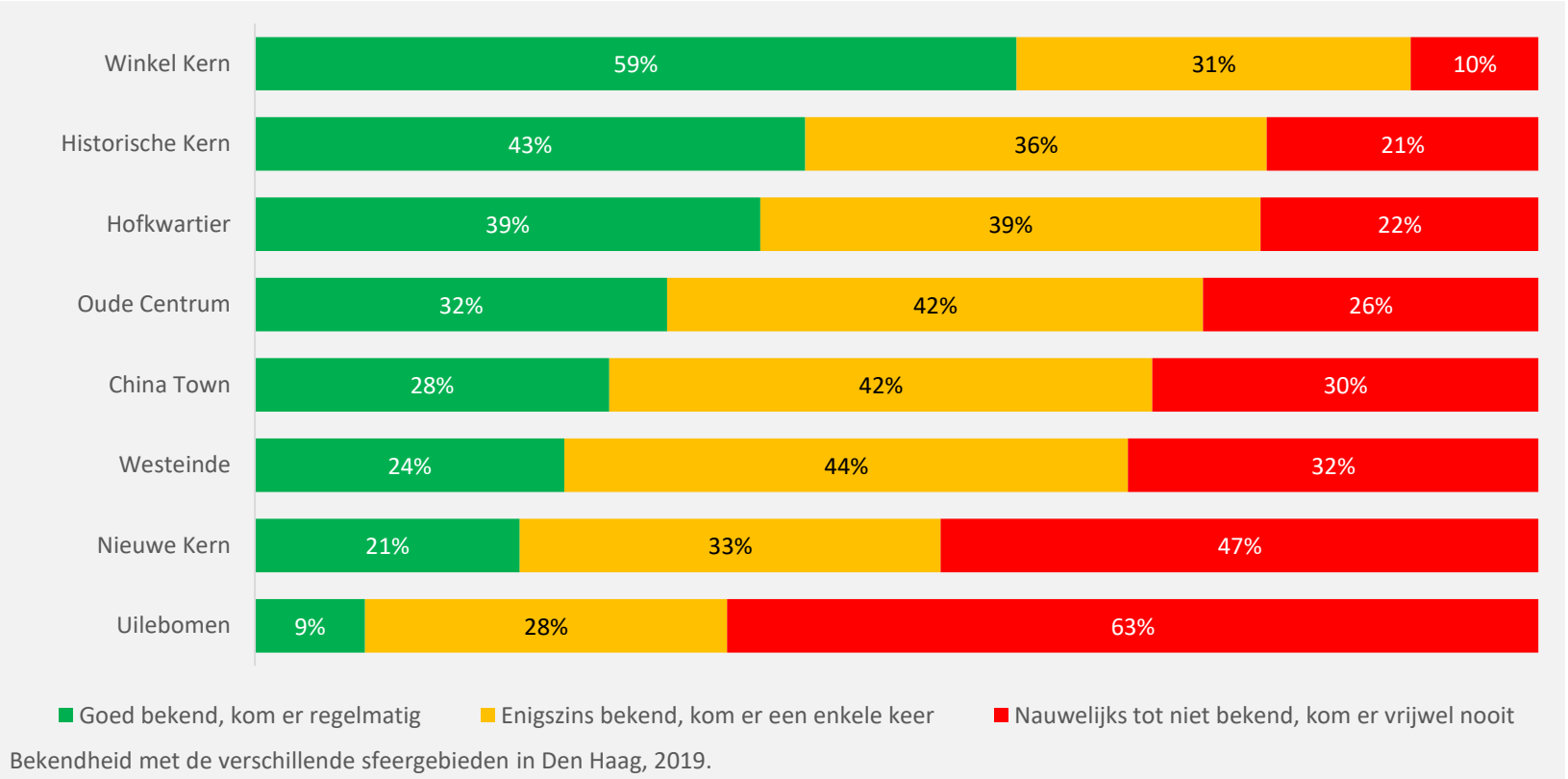
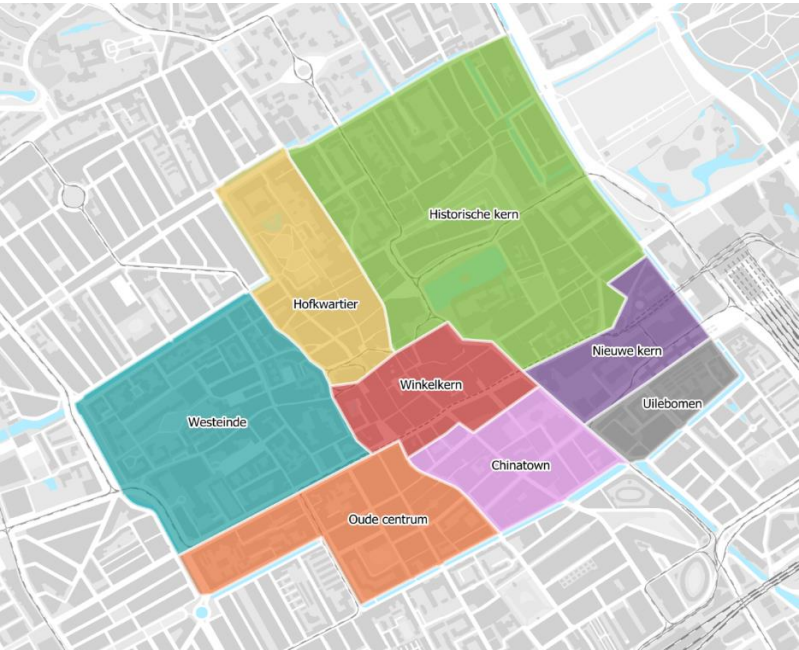


De binnenstad wordt minder vaak (wekelijks of maandelijks) bezocht in vergelijking met voorgaande jaren.

Met name de aangewezen fiets- en autoparkeermogelijkheden en de culturele voorzieningen worden minder bezocht (een daling van 9%).

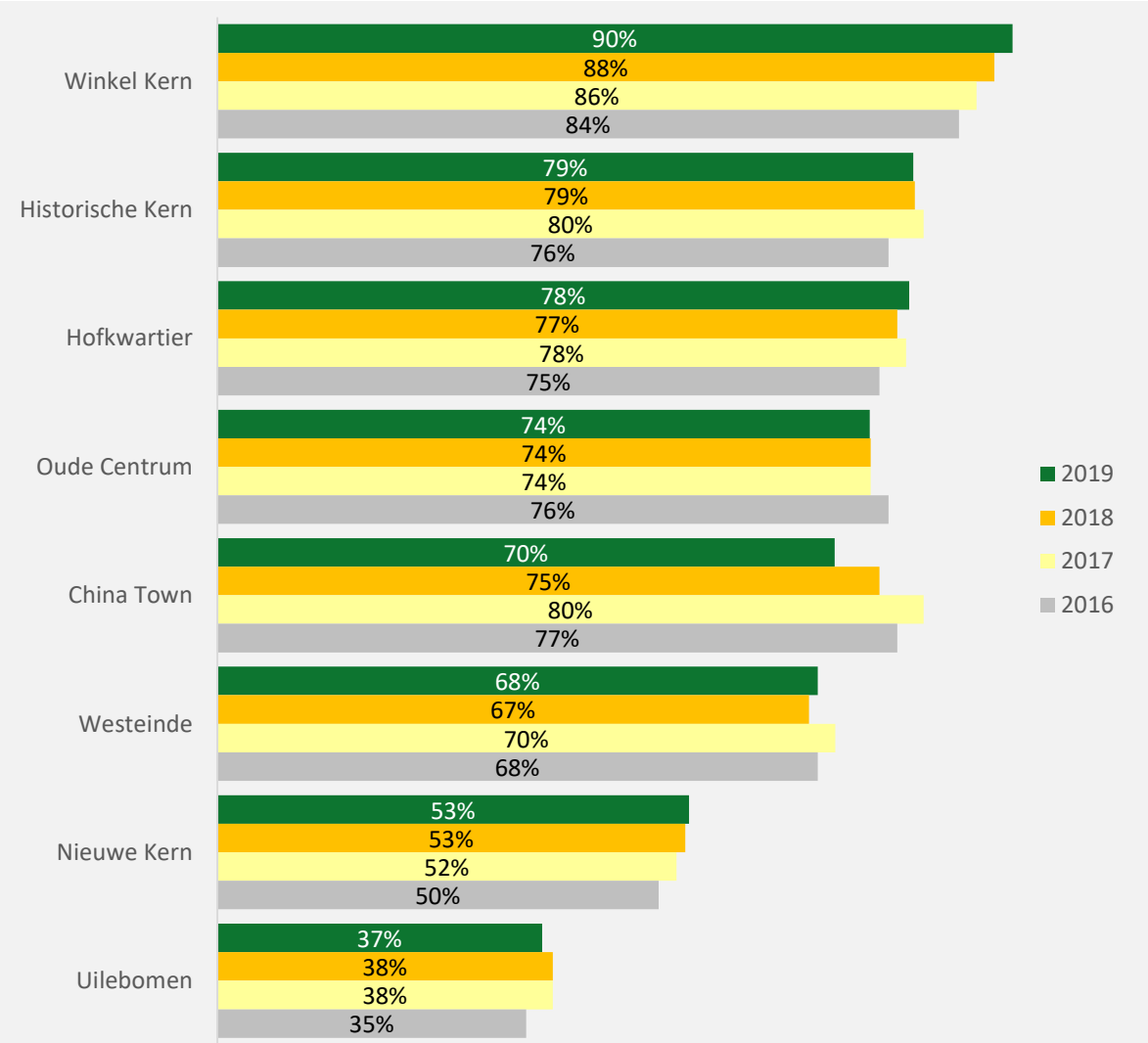
Bij alle andere voorzieningen is sprake van een daling van maximaal 5% ten opzichte van 2018.

Sfeergebieden Haagse binnenstad

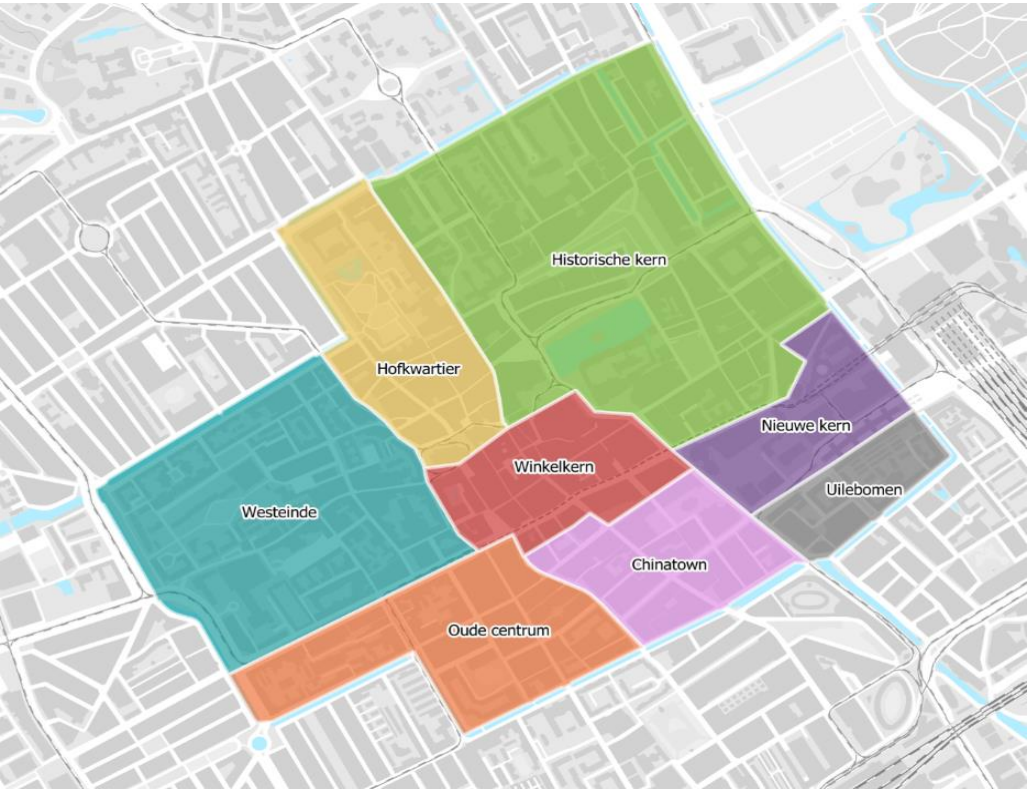


Van de voorgelegde sfeergebieden in Den Haag is de Winkel Kern het meest bekend en het meest bezocht. Zes op de tien respondenten (59%) kennen dit sfeergebied goed en komen er regelmatig. Vooral één- en tweepersoonshuishoudens onder de 40 jaar komen hier meer dan gemiddeld (77%) evenals hoger opgeleiden (70%). Van de inwoners is ongeveer drie kwart enigszins tot goed bekend met de historische kern (79%), het Hofkwartier (78%), het oude Centrum (74%) en/of China Town (70%). Uilebomen is minder bekend: twee op de drie respondenten kennen dit niet en/of komen er vrijwel nooit (63%).

Sfeergebieden Haagse binnenstad

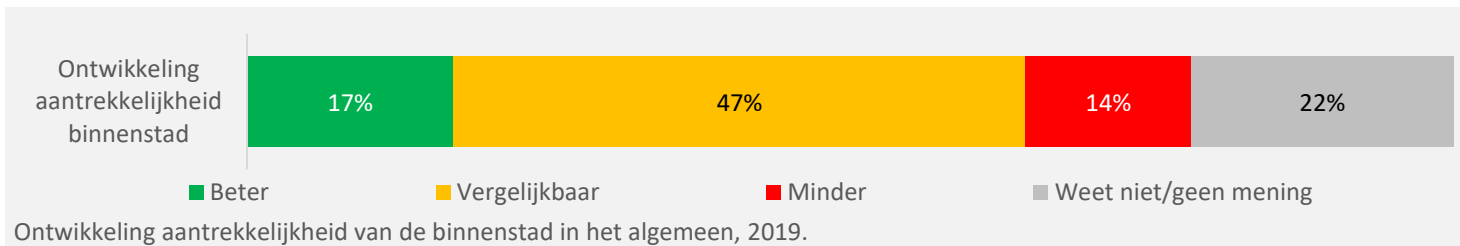
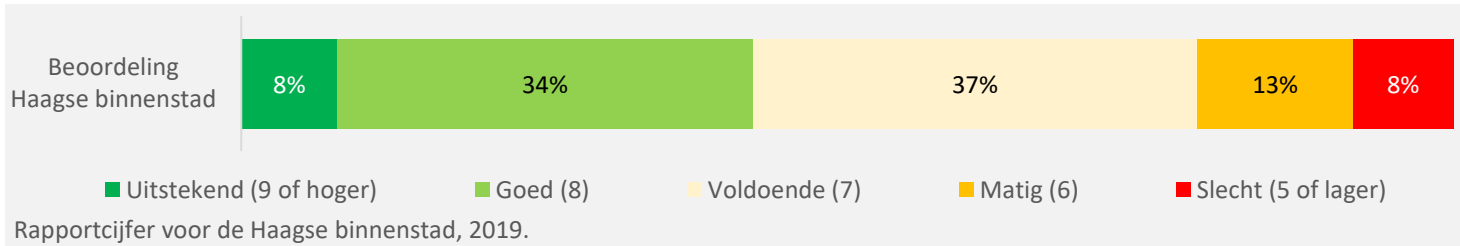


Bekendheid (% goed of enigszins bekend) met sfeergebieden in Den Haag, 2016-2019.



In hoofdlijnen is de bekendheid van de verschillende sfeergebieden in de afgelopen jaren gelijk gebleven of toegenomen. Alleen China Town is iets minder bekend dan voorgaande jaren (van 77% in 2016 naar 70% in 2019).

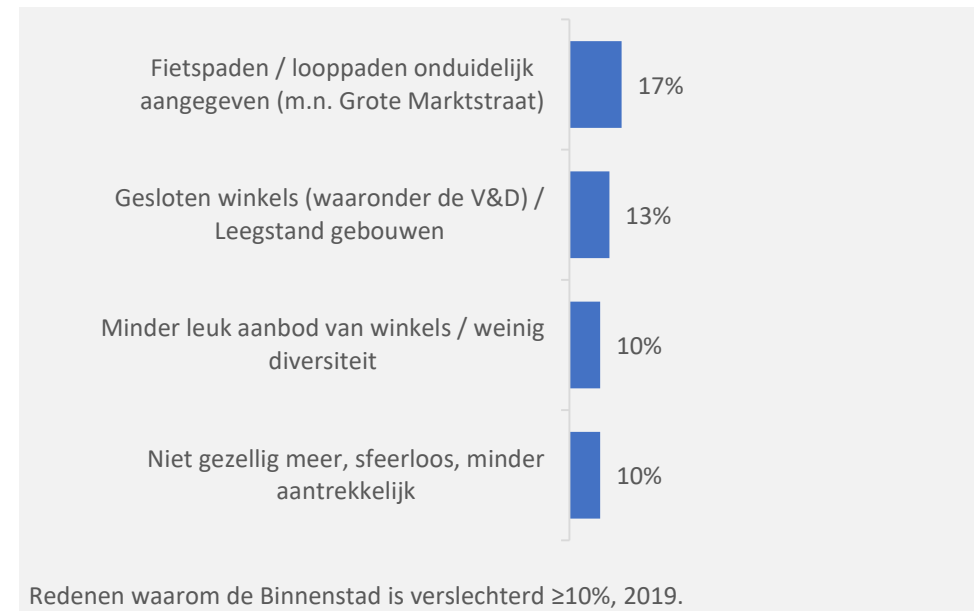
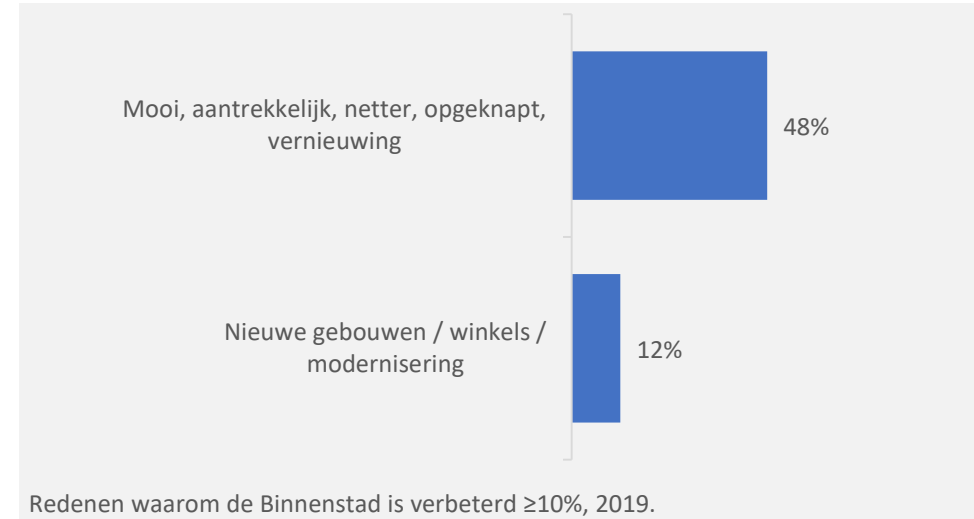
Beoordeling Haagse binnenstad



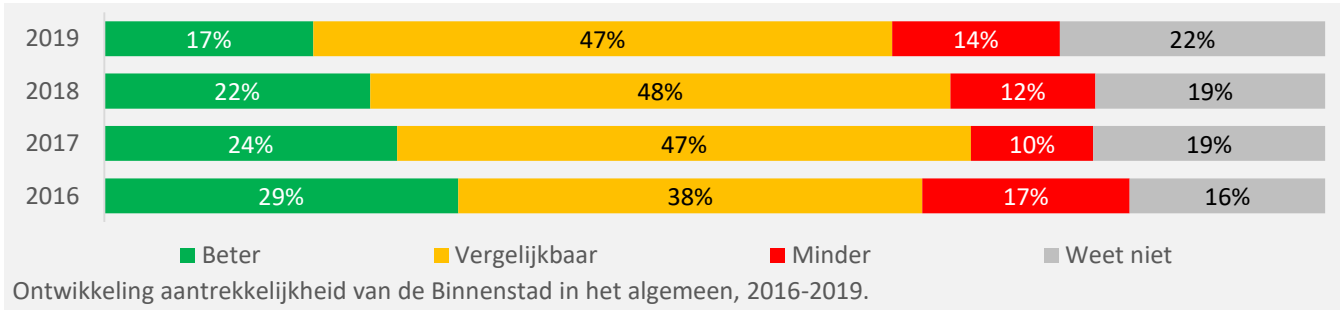
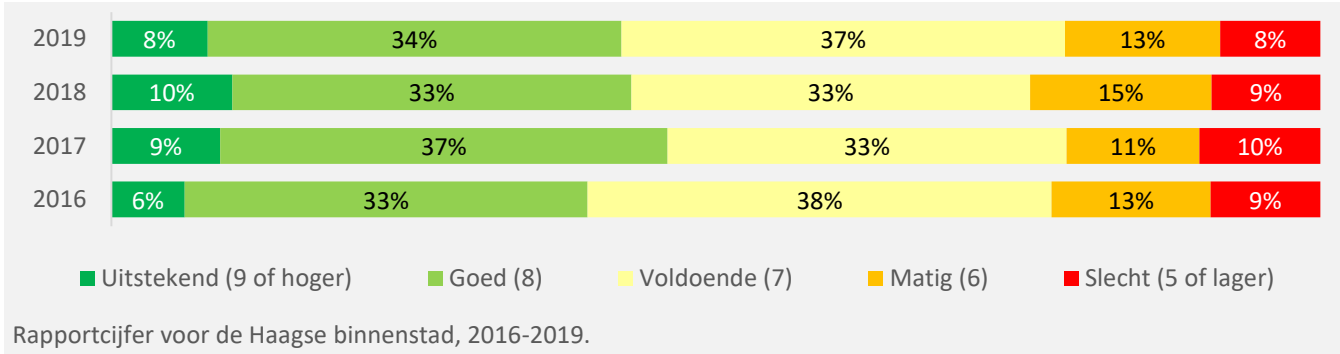
De Haagse binnenstad wordt met een 7,2 gewaardeerd. Iets meer dan vier op de tien (42%) geven een 8 of hoger en 8% geeft een onvoldoende.

Ruim één op de zes vindt dat de binnenstad ten opzichte van vorig jaar is verbeterd (17%). Dit vinden iets meer respondenten onder de 30 jaar (20%).

De redenen die het meest naar voren worden gebracht, hangen samen met een mooiere, aantrekkelijkere binnenstad doordat het is opgeknapt en er vernieuwingen hebben plaatsgevonden (48%). Een deel wijst specifiek op de nieuwe gebouwen die er zijn gekomen (12%). Eén op de zeven vindt dat de binnenstad juist achteruit is gegaan (14%). Onduidelijk aangegeven fiets- en looppaden worden het vaakst als reden genoemd (17%), gevolgd door winkelleegstand (13%), onduidelijk aangegeven fiets- en looppaden (17%), minder leuk winkelaanbod (10%) en niet gezellig meer (10%).



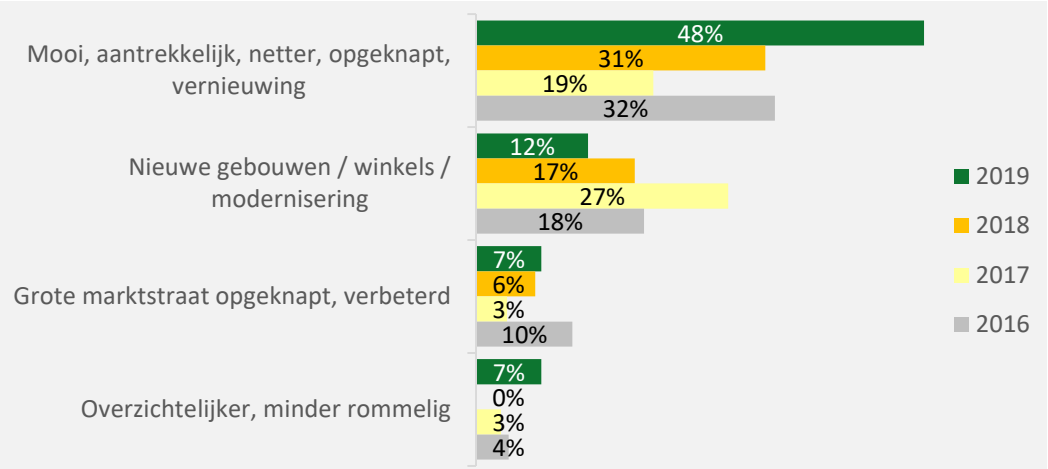
Beoordeling Haagse binnenstad



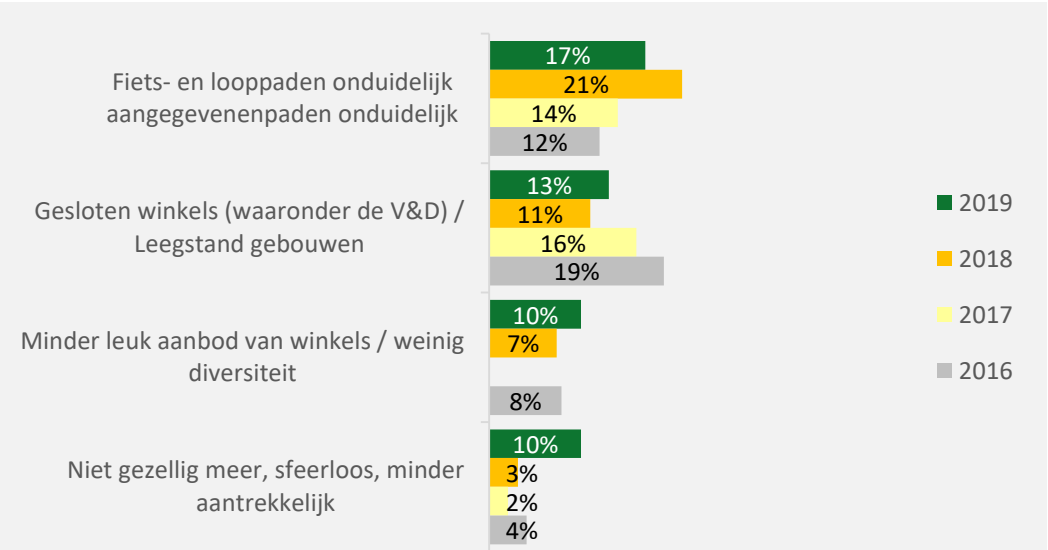
Het gemiddelde rapportcijfer voor de Haagse binnenstad ligt met een 7,2 even hoog als vorig jaar en iets hoger dan in 2016 en 2017 (7,1).

Over de ontwikkeling van de Haagse binnenstad neemt het aandeel dat vindt dat het beter is geworden geleidelijk af (van 29% in 2016 naar 17% in 2019).

Verbetering associeert men nog meer dan de voorgaande metingen met een mooie, aantrekkelijke binnenstad die is opgeknapt en vernieuwd. Een verslechtering schrijft men vooral toe aan onduidelijke loop- en fietspaden en aan gesloten winkels.



Redenen waarom de Binnenstad is verbeterd $\geq 10\%$, 2016-2019.

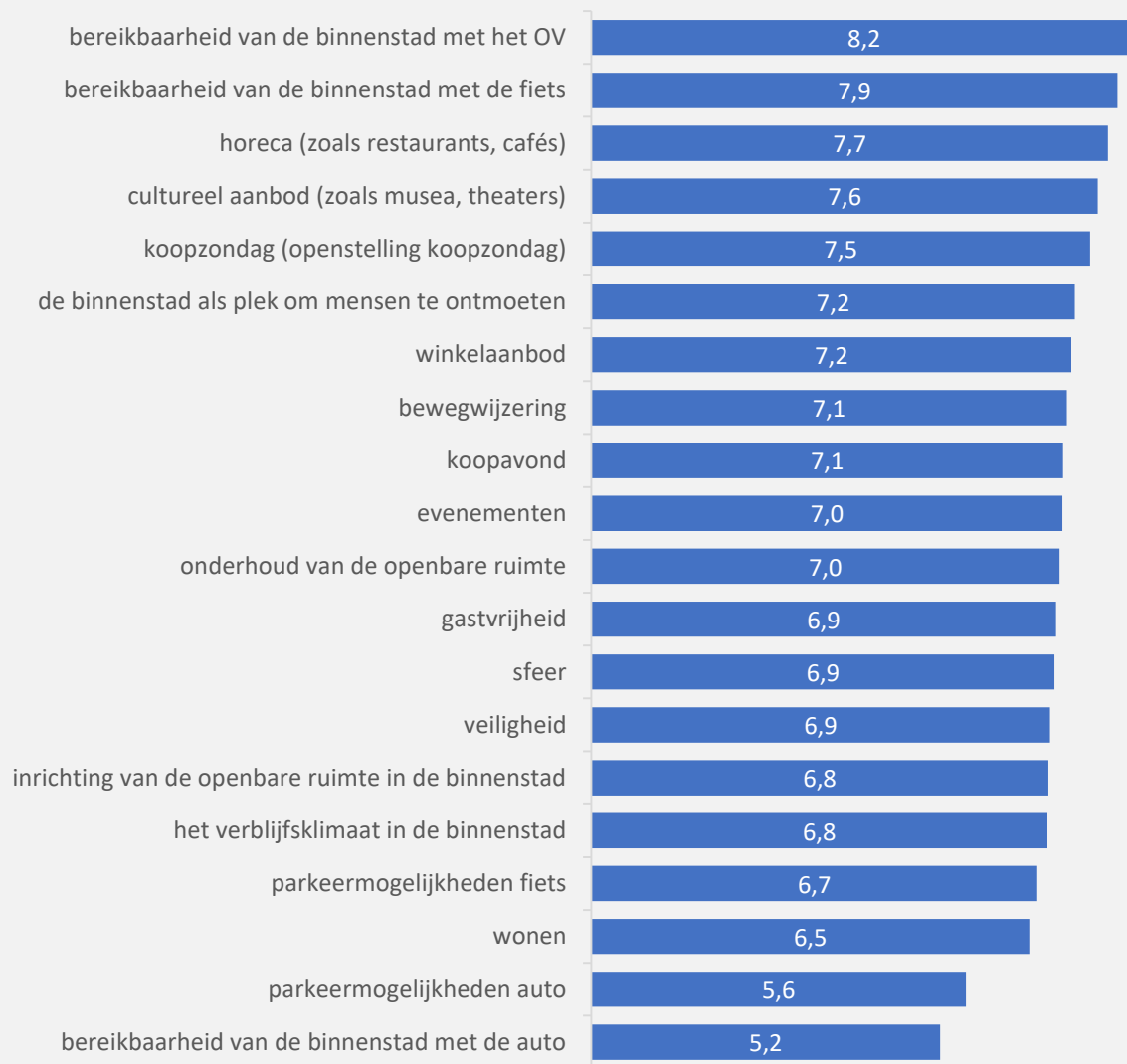


Redenen waarom de Binnenstad is verslechterd $\geq 10\%$, 2016-2019.

Beoordeling van aspecten van de Binnenstad



Den Haag



Rapportcijfer voor diverse aspecten van de binnenstad, 2019.

De bereikbaarheid van de binnenstad met het openbaar vervoer wordt door respondenten het hoogst beoordeeld (8,2). Daarnaast worden de bereikbaarheid met de fiets (7,9), de horeca (7,7), het cultureel aanbod (7,6) en de koopzondag (7,5) goed gewaardeerd. De bereikbaarheid van de binnenstad met de auto (5,2) en de parkeermogelijkheden voor de auto (5,6) worden het minst gewaardeerd.

De koopzondagen en koopavonden scoren hoger onder Hagenaars tussen de 16 jaar en 29 jaar (resp. 7,8 en 7,6) evenals de sfeer (7,2), gastvrijheid (7,2) en het winkelaanbod (7,6).

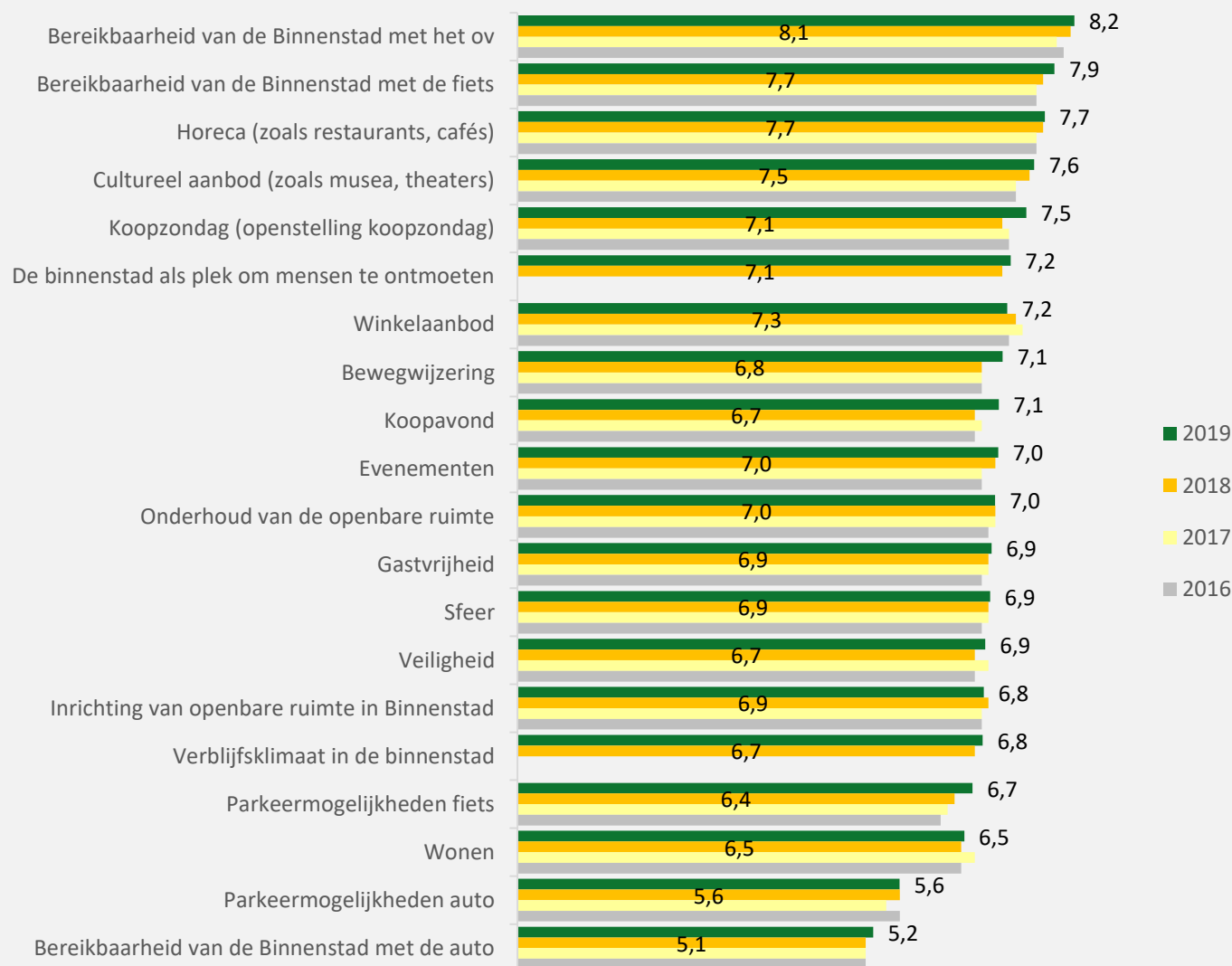
Respondenten vanaf 45 jaar geven een minder hoog cijfer voor de veiligheid in de binnenstad (6,7).

75-Plussers beoordelen de bereikbaarheid met de fiets lager (7,3), maar het wonen in de binnenstad en het cultureel aanbod juist hoger (resp. 7,2 en 7,9).

Beoordeling van aspecten van de Binnenstad



Den Haag

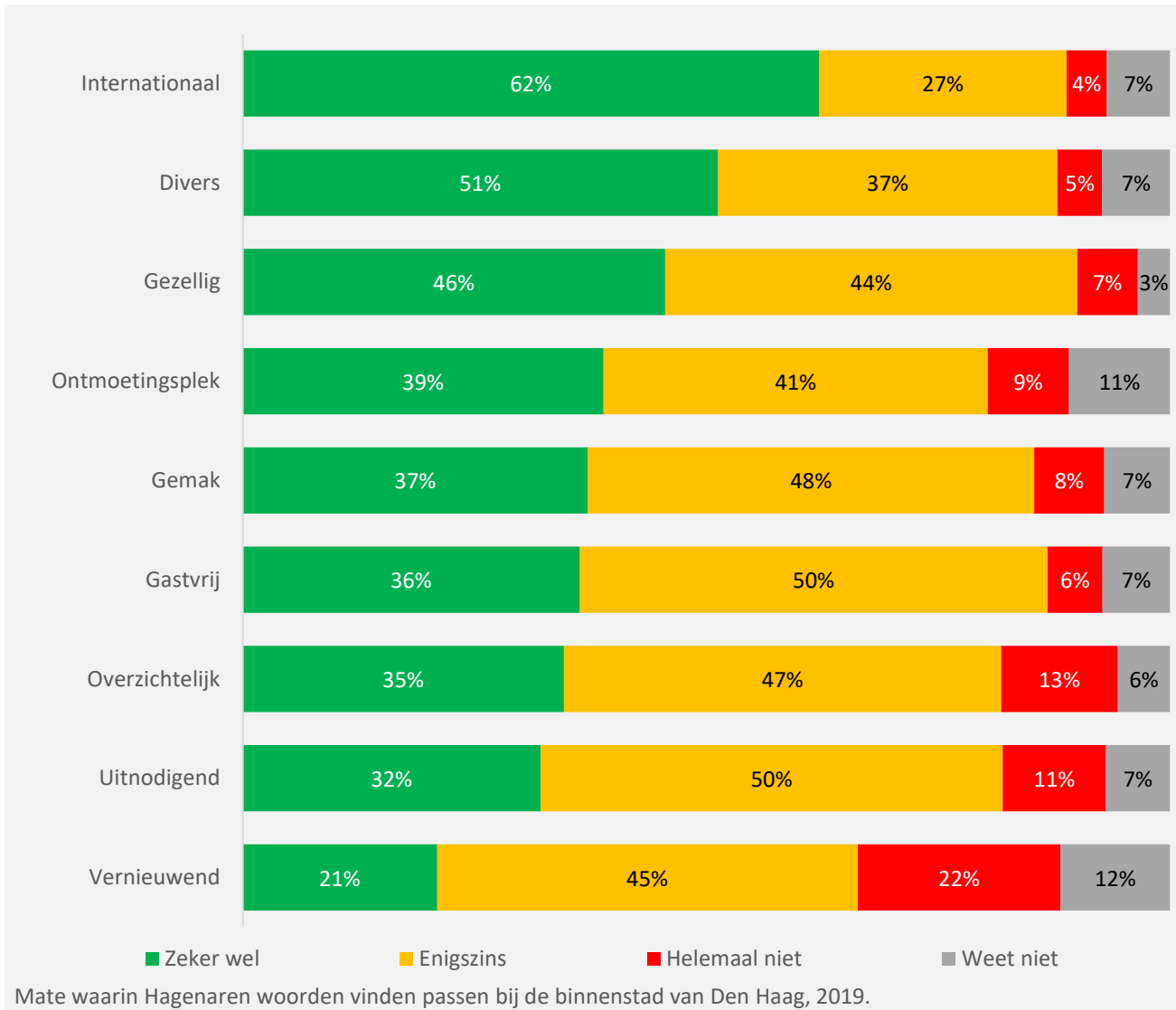


Rapportcijfer voor diverse aspecten van de binnenstad, 2016-2019.

Het oordeel over de verschillende aspecten van de binnenstad is nauwelijks gewijzigd vergeleken met vorig jaar. Alleen over de koopzondagen en -avonden, de parkeermogelijkheden met de fiets en de bewegwijzering laten respondenten zich dit jaar positiever uit.



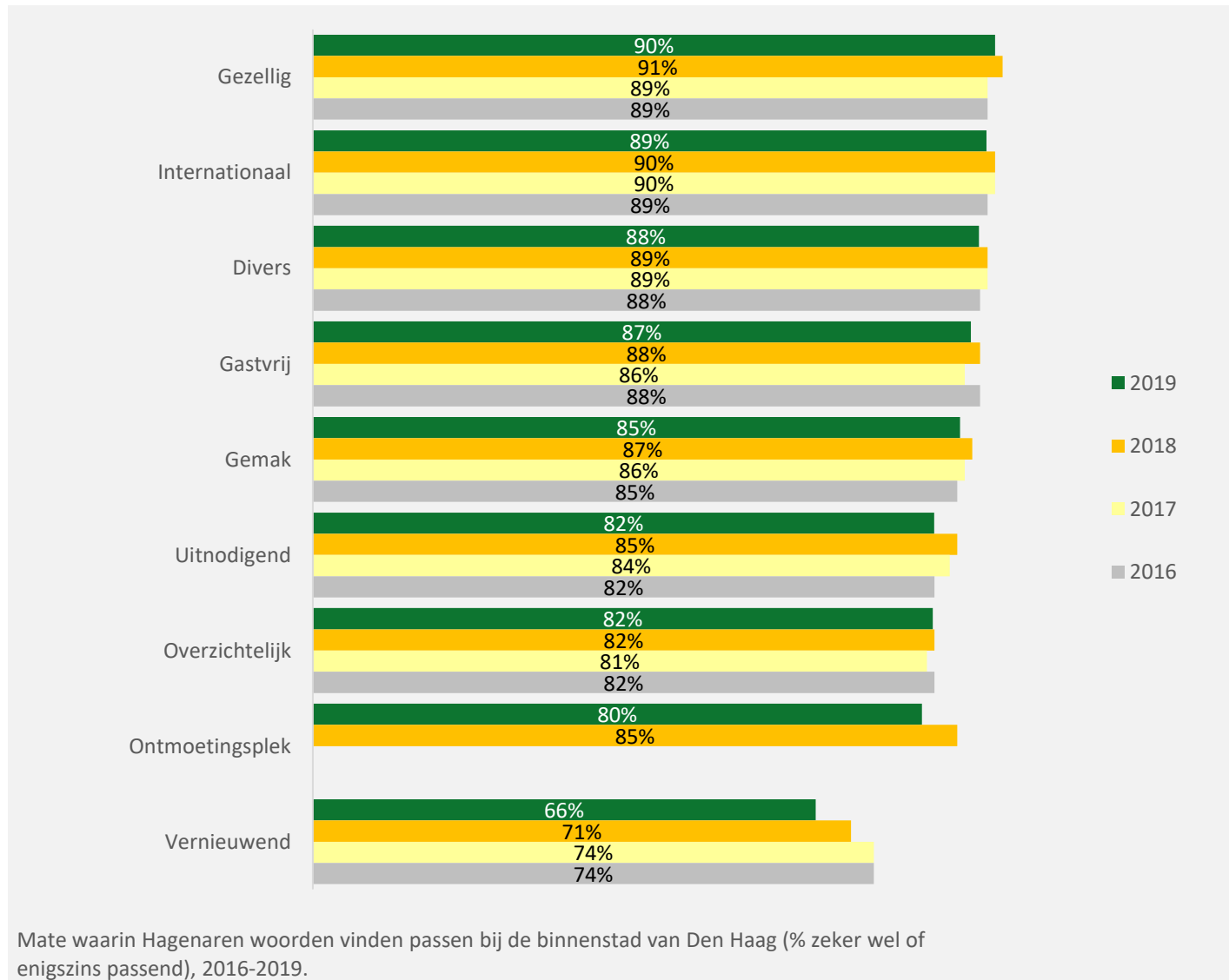
Termen die passen bij de Binnenstad en verbeterpunten



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: 62% vindt dit zeker wel. Ook vindt circa de helft van de respondenten 'divers' (51%) en 'gezellig' (46%) zeker bij de Haagse binnenstad horen. Daarnaast vindt 39% de binnenstad zeker een ontmoetingsplek. Andere woorden die vaker enigszins passend worden gevonden, zijn 'gastvrij' en 'uitnodigend' (beide 50%, 'gemak' (48%), 'overzichtelijk' (47%) en 'vernieuwend' (45%). Eén op de vijf respondenten (22%) vindt de binnenstad helemaal niet 'vernieuwend'.

Ongeveer de helft van de respondenten heeft verbeter suggesties gedaan ten aanzien van de binnenstad van Den Haag. Het verbeteren van de verkeerssituatie voor fietsers en wandelaars wordt het vaakst genoemd (12% van alle respondenten ofwel een kwart van alle suggesties). Andere zaken zoals meer fietsenstallingen (5% van alle respondenten), meer groen (4%), het verbeteren van de sfeer/uitstraling (4%), verkeersveiligheid verbeteren of minder verkeer (4%), een meer divers winkelaanbod (3%), betere/meer voorzieningen (3%) en het onderhouden, schoner en mooier maken van de binnenstad (3%) worden ook als suggesties vermeld. Op hoofdlijnen komen deze overeen met de suggesties die ook de voorgaande jaren zijn gedaan.

Termen die passen bij de Binnenstad en verbeterpunten



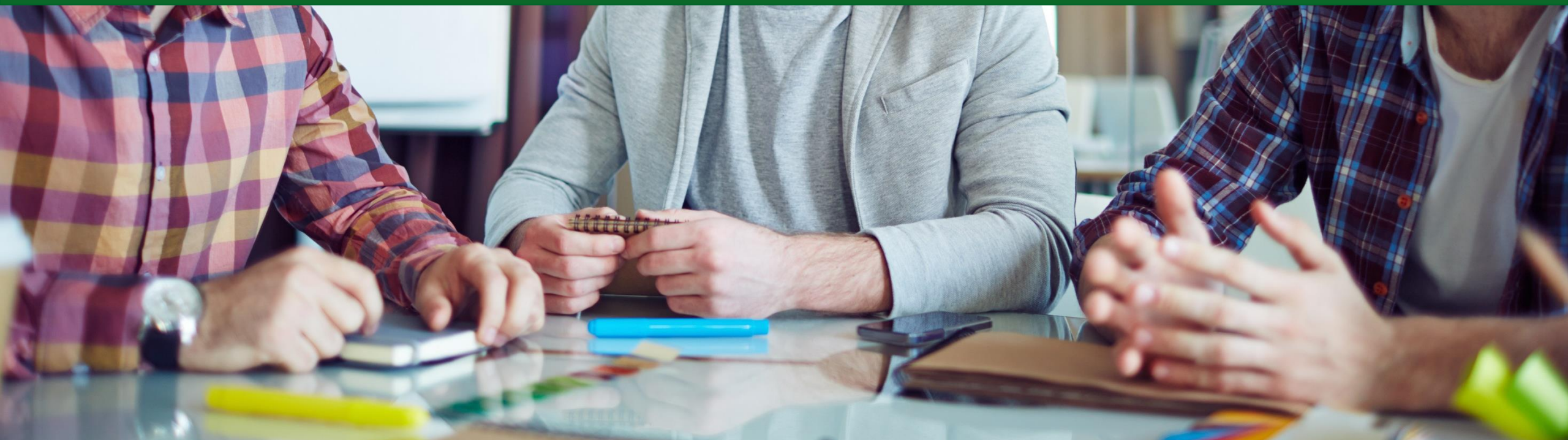
Wat betreft de associaties met de binnenstad zijn de verschuivingen vergeleken met voorgaande jaren niet heel groot.

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 minder geassocieerd met 'ontmoetingsplek' (van 85% naar 80%).



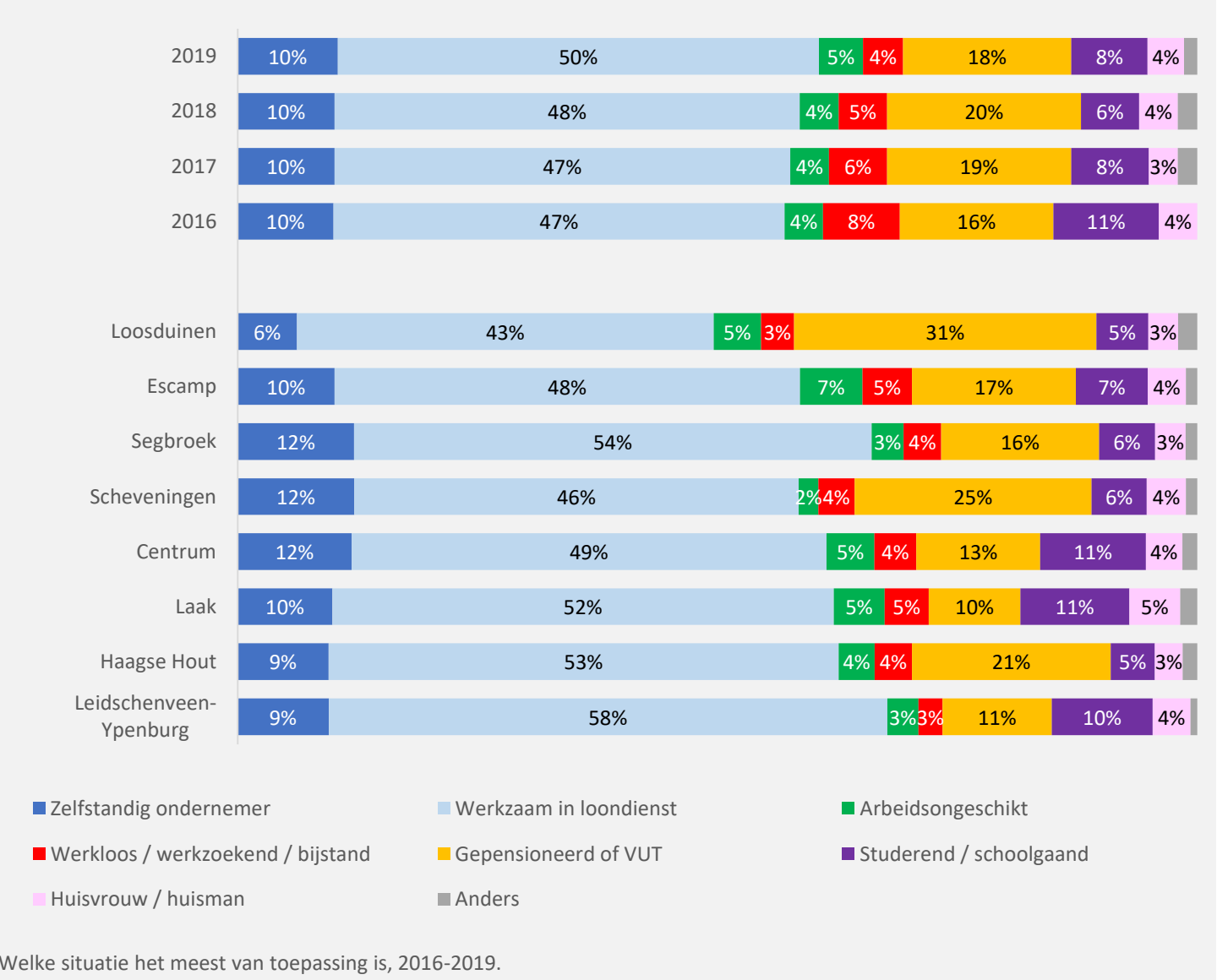
Inwonersonderzoek 2019

Economie



De gemeente Den Haag heeft behoefte aan inzicht in de werksituatie van haar inwoners. Hiervoor is het vragenblok Economie toegevoegd. Gevraagd is of men wel of geen betaald werk heeft, in welke sectoren men werkzaam is, voor hoeveel uur per week en in welke gemeente.

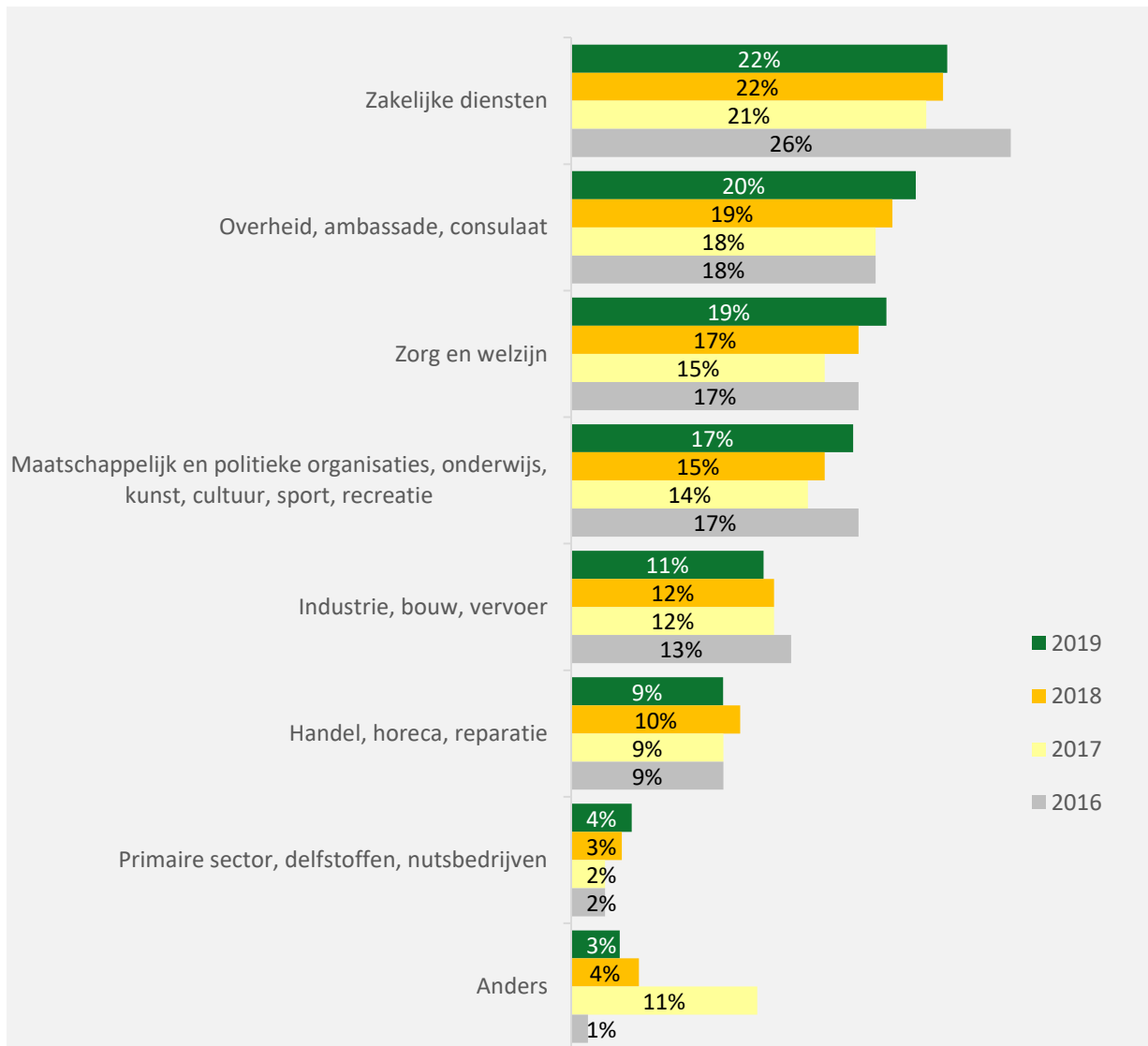
- Zes op de tien respondenten hebben een betaalde baan. De helft is in loondienst (50%) en één op de tien werkt als zelfstandig ondernemer (10%). Het aandeel respondenten met een betaalde baan neemt geleidelijk aan iets toe.
- Het percentage werklozen is in de afgelopen jaren juist afgenomen: van 8% in 2016 naar 4% in 2019. Het aandeel gepensioneerden blijft ongeveer gelijk en ligt net iets onder de 20%. Van de respondenten studeert 8% of zit op school.
- Net als de afgelopen jaren werkt ruim één op de vijf werkenden in de zakelijke dienstverlening (22%). Een iets kleiner aandeel (20%) is werkzaam bij de overheid, in de sector zorg en welzijn (19%) of in een maatschappelijke organisatie (17%). Het aandeel respondenten dat werkzaam is in deze sectoren stijgt de laatste jaren licht.
- De meeste respondenten met een betaalde baan werken vier of vijf dagen (33-40 uur) per week (57%) of zelfs meer (8%). Mannen werken gemiddeld vaker tussen 33 en 40 uur (67%) dan vrouwen (46%) en vrouwen vaker tussen 12 en 24 uur (15%) of tussen 25 en 32 uur (31%).
- Zes op de tien respondenten met een baan werken in Den Haag (59%). Daarnaast werkt een klein deel in onder andere Rotterdam (5%) of in Amsterdam (5%). Eén op de tien werkt op meerdere locaties (10%). Ook deze percentages zijn sterk vergelijkbaar met de vorige jaren.



Zes op de tien respondenten (60%) hebben betaald werk, hetzij als zelfstandige (10%), hetzij in loondienst (50%). Het aandeel betaald werkenden neemt geleidelijk aan toe. Het aandeel werkzoekende werkloze respondenten is de afgelopen jaren juist geleidelijk afgenomen: van 8% in 2016 naar 4% in 2019. Een kleine 20% van de respondenten is gepensioneerd. Dat percentage blijft de laatste jaren ongeveer gelijk.

Van de mannelijke respondenten heeft 63% een betaalde baan, dat is iets meer dan van de vrouwen in de respons (58%). Mannen werken ook iets meer dan gemiddeld als zelfstandig ondernemer (12%) en ook onder de 30-65-jarigen (14%), leden van een gezin met kinderen (13%) en hoger opgeleiden (13%) is het aandeel dat zelfstandig ondernemer is iets hoger dan gemiddeld.

In Leidschenveen-Ypenburg (67%) en Segbroek (66%) wonen in verhouding meer respondenten met betaald werk. Het aandeel werklozen is in alle stadsdelen ongeveer even groot. Voorheen telde Laak en Centrum verhoudingsgewijs meer werklozen. In Loosduinen (31%) en in mindere mate in Scheveningen (25%) en Haagse Hout (21%) wonen relatief meer gepensioneerden. De stadsdelen Centrum, Laak en Leidschenveen-Ypenburg huisvesten verhoudingsgewijs veel studenten / scholieren.



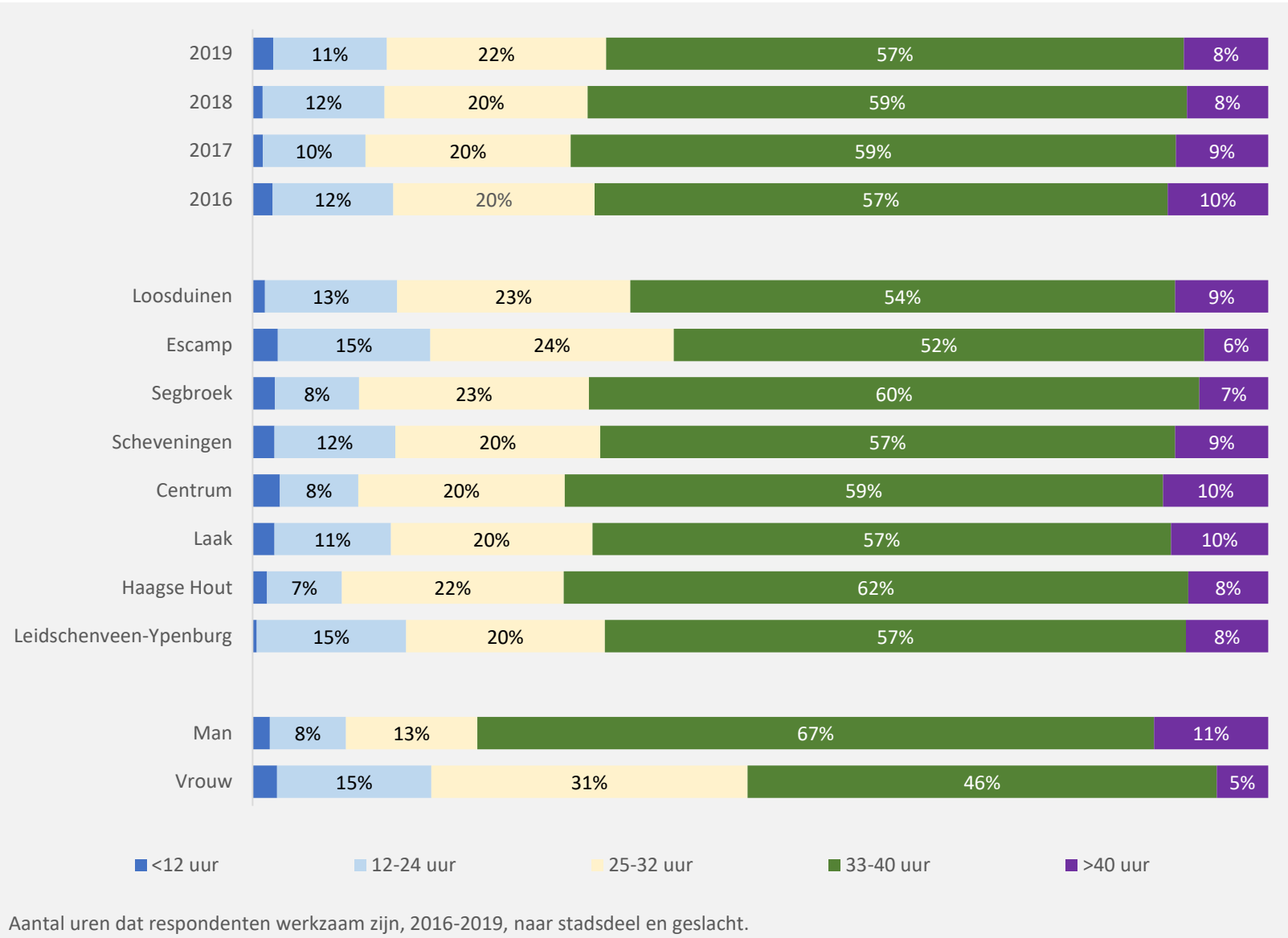
In welke sector men werkzaam is, 2016-2019.

Aan de mensen die hebben aangegeven dat ze betaald werk verrichten, is gevraagd in welke sector zij werkzaam zijn.

Net als de afgelopen jaren zijn de meeste werkende respondenten werkzaam in de zakelijke dienstverlening (22%) of bij de overheid (20%). Het percentage werkenden in de sector zorg en welzijn (19%) en/of bij maatschappelijke of politieke organisaties (17%) is iets kleiner. Het aandeel werkenden in deze sectoren neemt wel geleidelijk aan toe (net als het aandeel werkenden bij de overheid). Circa één op de tien werkenden werkt in de industrie, bouw of vervoer (11%). Dit percentage daalt licht. Ook werkt ongeveer 10% in de handel, horeca en reparatie en dat is sterk vergelijkbaar met de voorgaande jaren.

Mannen werken vaker dan gemiddeld in de industrie, bouw en vervoer (16%) en de zakelijke dienstverlening (26%). Vrouwen werken vaker dan gemiddeld in de sector zorg en welzijn (28%) of in maatschappelijke organisaties (21%). Dat was voorgaande jaren ook zo.





Net als in de voorgaande jaren werken de meeste respondenten vier tot vijf dagen (33 tot 40 uur) per week (57%). Dat is vergelijkbaar met de vorige jaren. Een kleine 10% werkt meer dan 40 uur per week.

Mannen werken gemiddeld vaker tussen 33 en 40 uur (67%) en vrouwen vaker tussen 12 en 24 uur (15%) of tussen 25 en 32 uur (31%).

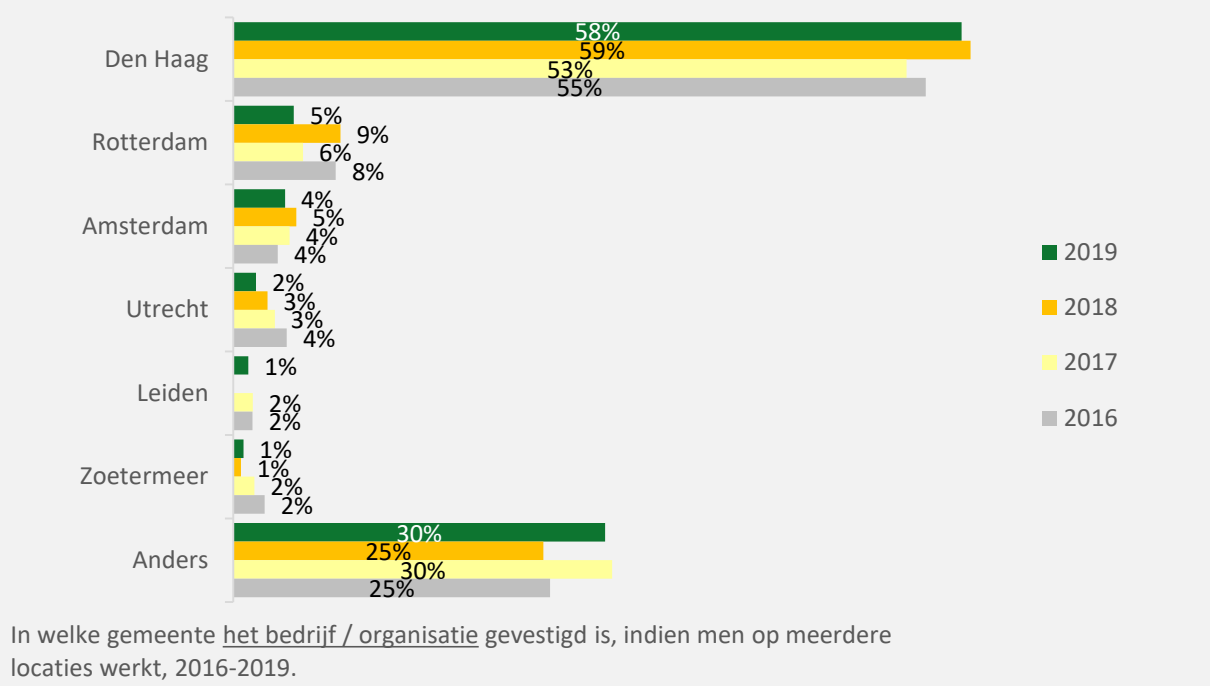
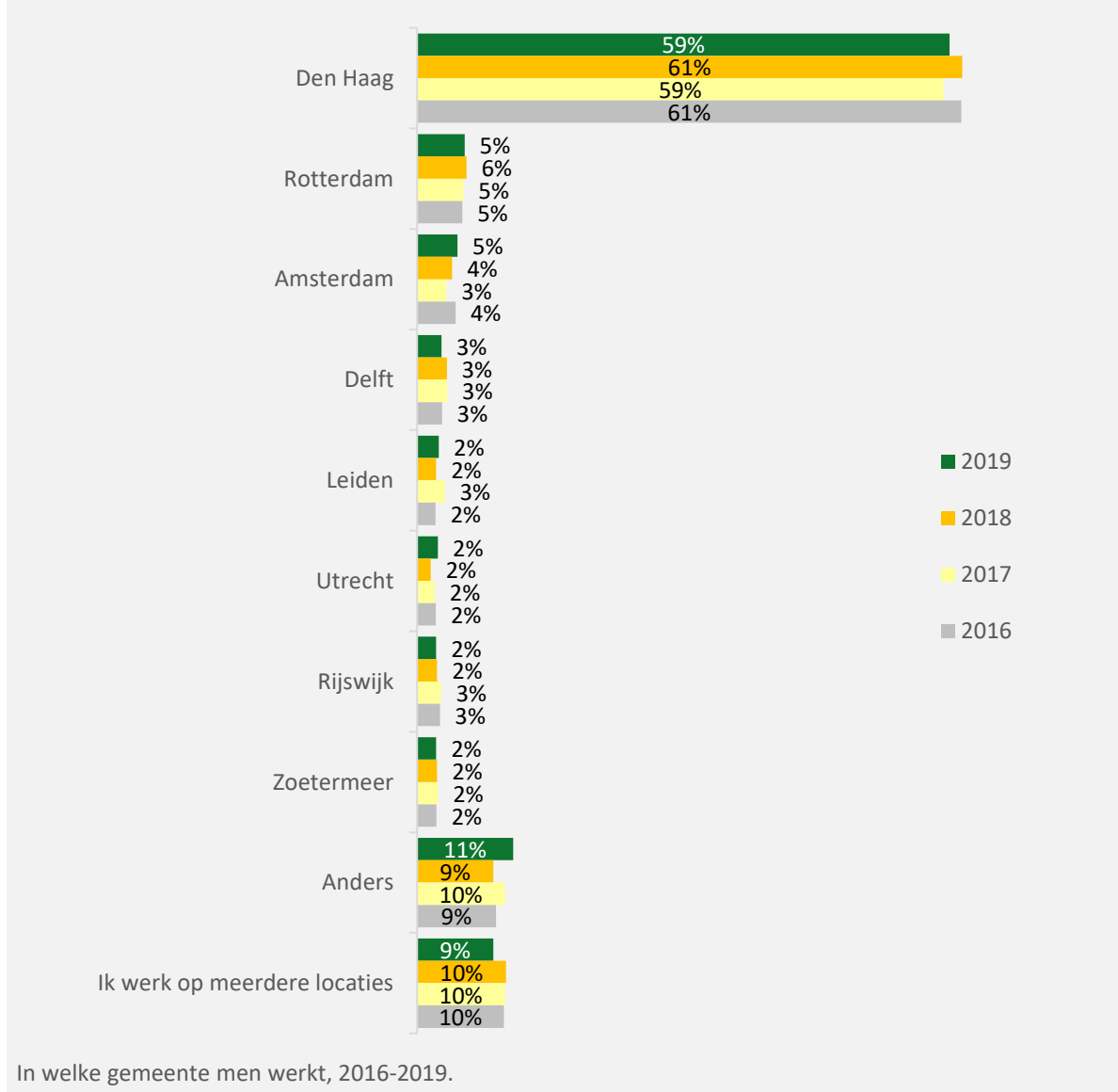
In Haagse Hout (70%) en Centrum (69%) wonen iets meer respondenten die vier dagen of meer werken per week, maar de verschillen tussen de stadsdelen zijn niet groot.



Waar werken Hagenaars



Den Haag



Zes op de tien werkende respondenten werken in Den Haag (59%). Dat was vorige jaren ook zo. Daarnaast werkt 5% in Rotterdam en 5% in Amsterdam en 2% in Utrecht. Bij elkaar werkt 9% in een stad in de omgeving van Den Haag (Delft, Zoetermeer, Rijswijk of Leiden). De percentages zijn vergelijkbaar met die van de voorgaande jaren.

Bijna één op de tien werkt op meerdere locaties (9%). Het bedrijf of de organisatie is dan vaak gevestigd in de gemeente Den Haag (58%).

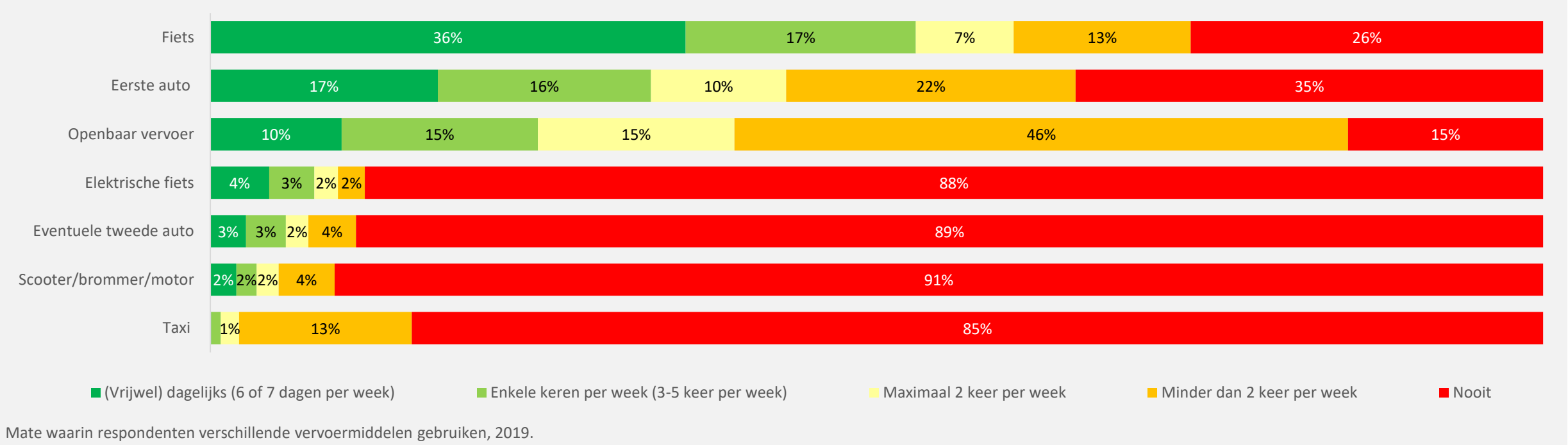
Inwonersonderzoek 2019

Vervoerswijzekeuze



De Hagenaars is 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.

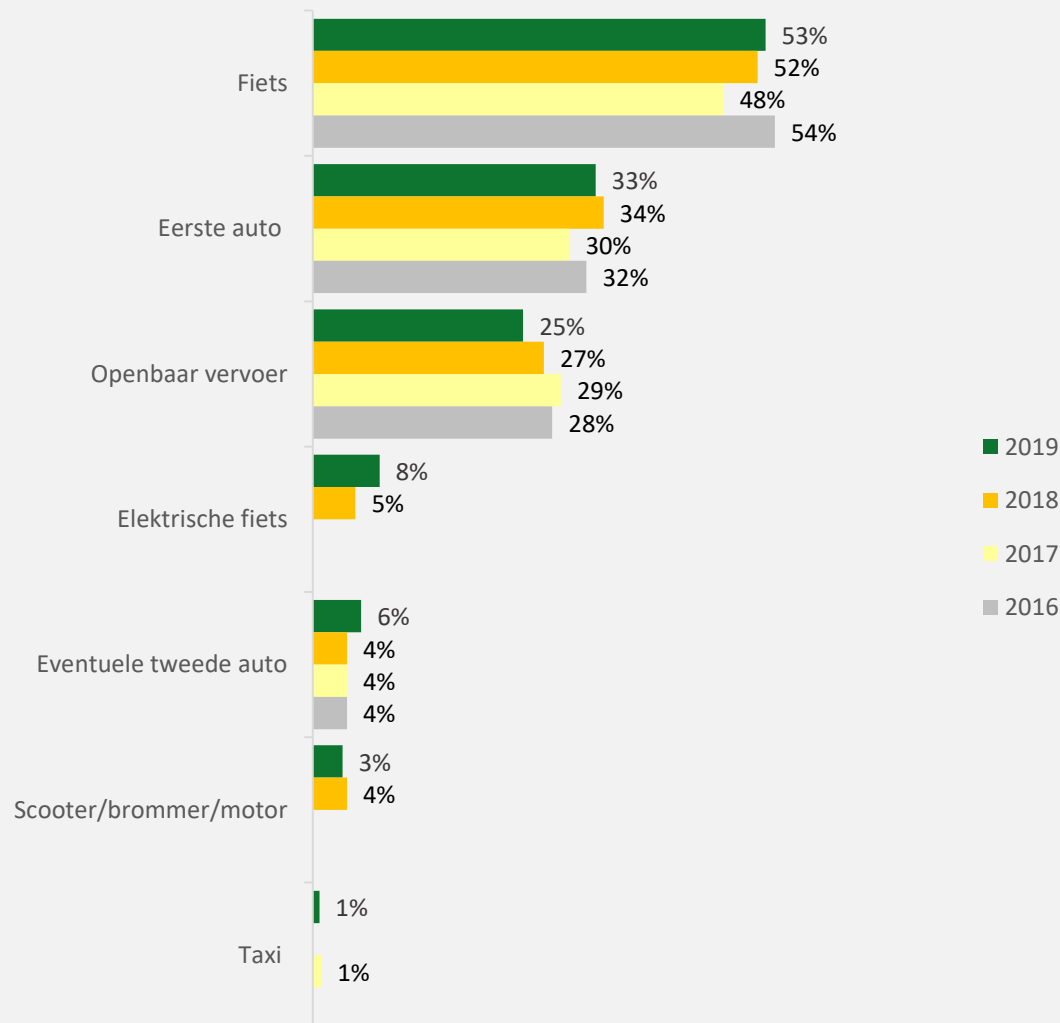
- De meeste inwoners gebruiken in Den Haag de fiets (53% minimaal drie keer per week), maar ook de auto (33%) wordt veel gebruikt. Deze cijfers zijn vergelijkbaar met de voorgaande jaren. Het gebruik van het openbaar vervoer is sinds 2016 iets gedaald van 28% naar 25% in 2019. De elektrische fiets wordt iets regelmatig gebruikt: 5% gebruikt deze in 2018 minimaal drie keer per week en 8% in 2019.
- Ook voor veel (dagelijkse) activiteiten gaan de Hagenaars met de (E-)fiets op pad (vaak meer dan 40%). De dagelijkse boodschappen doet men vaker te voet (42%), evenals de kinderen naar school of de opvang brengen (26%). Daarnaast wordt de auto vaak gebruikt, met name om kinderen te vervoeren naar school of naar een vereniging, om naar het werk te gaan en om op bezoek te gaan bij familie, vrienden of kennissen. Het openbaar vervoer wordt vooral ook gebruikt om te gaan winkelen, om uit te gaan en om naar het strand te gaan. Wanneer men buiten Den Haag moet zijn, wordt vooral de auto (67%) of de trein genomen (20%).
- Ook is er gevraagd naar het gebruik van de deelauto. Ongeveer één op de tien respondenten deelt wel eens een auto met andere personen buiten het eigen huishouden (9%). Dit gebruik blijft op een vergelijkbaar niveau sinds de meting in 2016.
- Over het algemeen staan de fietsers in Den Haag positief of neutraal tegenover de aspecten van de fietsroutes in de gemeente (tussen de 77% en 92%). Vergeleken met 2017 en 2018 is men positiever over de kwaliteit van het wegdek en de directe routes. Ten opzichte van 2016 zijn deze cijfers gelijk gebleven. Men is steeds minder te spreken over de hoeveelheid last van de auto's en trams, over de drukte op het fietspad, de kwaliteit van de stalling, de aantrekkelijkheid van de route en over de veiligheid.
- Ook over de looproute zijn de inwoners van Den Haag in het algemeen goed te spreken. Over de meeste aspecten oordeelt bijna 81% tot 97% neutraal tot zeer tevreden. In de afgelopen jaren is echter de tevredenheid van vrijwel alle aspecten afgenomen. Met name over de aantrekkelijkheid van de route, de veiligheid en de overlast van fietsers en auto's.



Als Hagenaars op pad gaan, maken zij vaak gebruik van de fiets. Meer dan één op de drie maakt (vrijwel) dagelijks gebruik van de fiets (36%) en nog eens een kwart (24%) gebruikt de fiets twee of meer keer per week om zich in de stad te verplaatsen. De elektrische fiets wordt door 4% dagelijks gebruikt en door nog eens 5% minimaal twee keer per week.

Vervolgens wordt de auto in Den Haag het meest frequent gebruikt: één op de drie inwoners gebruikt minstens drie keer per week de auto (33%). Meer dan één op de tien (12%) heeft ook een tweede auto die af en toe wordt gebruikt.

Het grootste deel gaat wel eens met het openbaar vervoer: 86%. Het openbaar vervoer wordt echter minder frequent gebruikt dan de fiets of de auto: een kwart (25%) gebruikt het OV minimaal drie keer per week.



Gebruik verschillende vervoersmiddelen minimaal 3 keer per week 2016-2019.

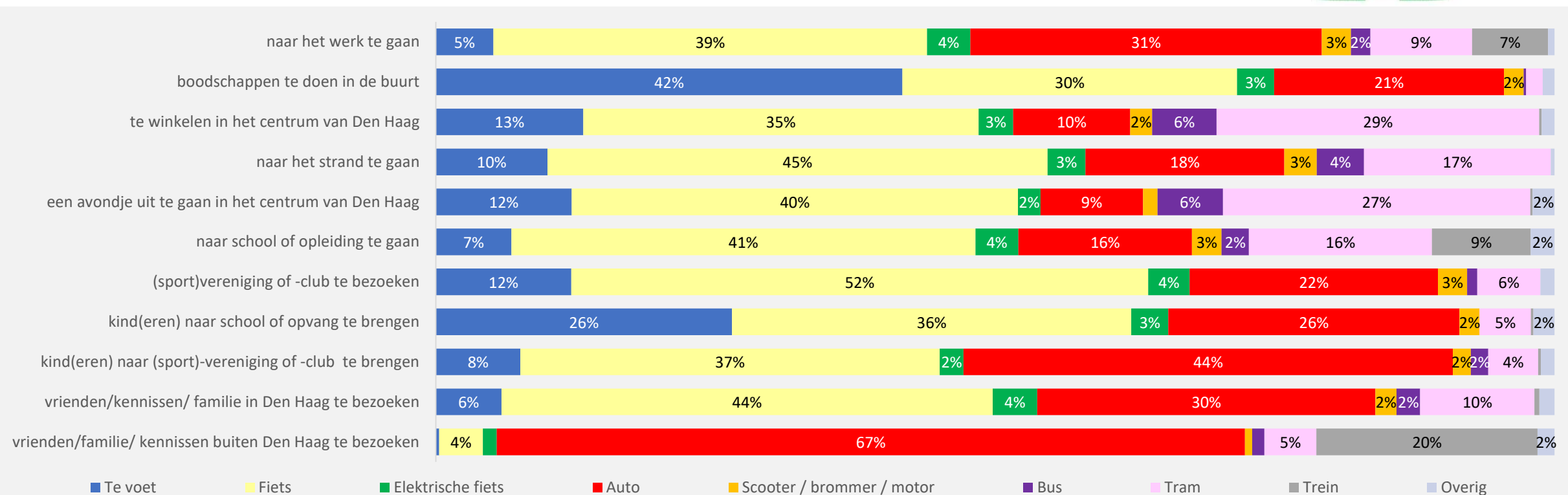
Op hoofdlijnen verandert er niet zo veel in de keuze van het vervoermiddel om door Den Haag te reizen. Het percentage Hagenaars dat tenminste drie keer per week de fiets pakt in Den Haag schommelt de laatste jaren rond de 50%. Ook het gebruik van de auto (ongeveer een derde) en een tweede auto (ongeveer 5%) in de stad laat een vrij constant beeld zien. Dit geldt ook voor de scooter, brommer of motor (3%). Het gebruik van het openbaar vervoer is iets gedaald van 28% in 2016 naar 25% in 2019.

De elektrische fiets wordt steeds meer gebruikt: van 5% in 2018 naar 8% in 2019.

De fiets wordt gemiddeld vaker gebruikt door Hagenaars tot 44 jaar (80%). De elektrische fiets is het meest populair bij 65 tot 75-jarigen (23%). De auto wordt meer dan gemiddeld gebruikt door inwoners van 30 tot 65 jaar (70%).

Hoger opgeleiden verplaatsen zich meer door Den Haag dan middelbaar en lager opgeleiden: het gebruik van alle vervoersmiddelen neemt toe naarmate het opleidingsniveau hoger wordt (met uitzondering van de elektrische fiets en de scooter of motor). De auto wordt meer dan gemiddeld gebruikt door gezinnen met kinderen (75%).

Vervoerswijzekeuze voor verschillende activiteiten

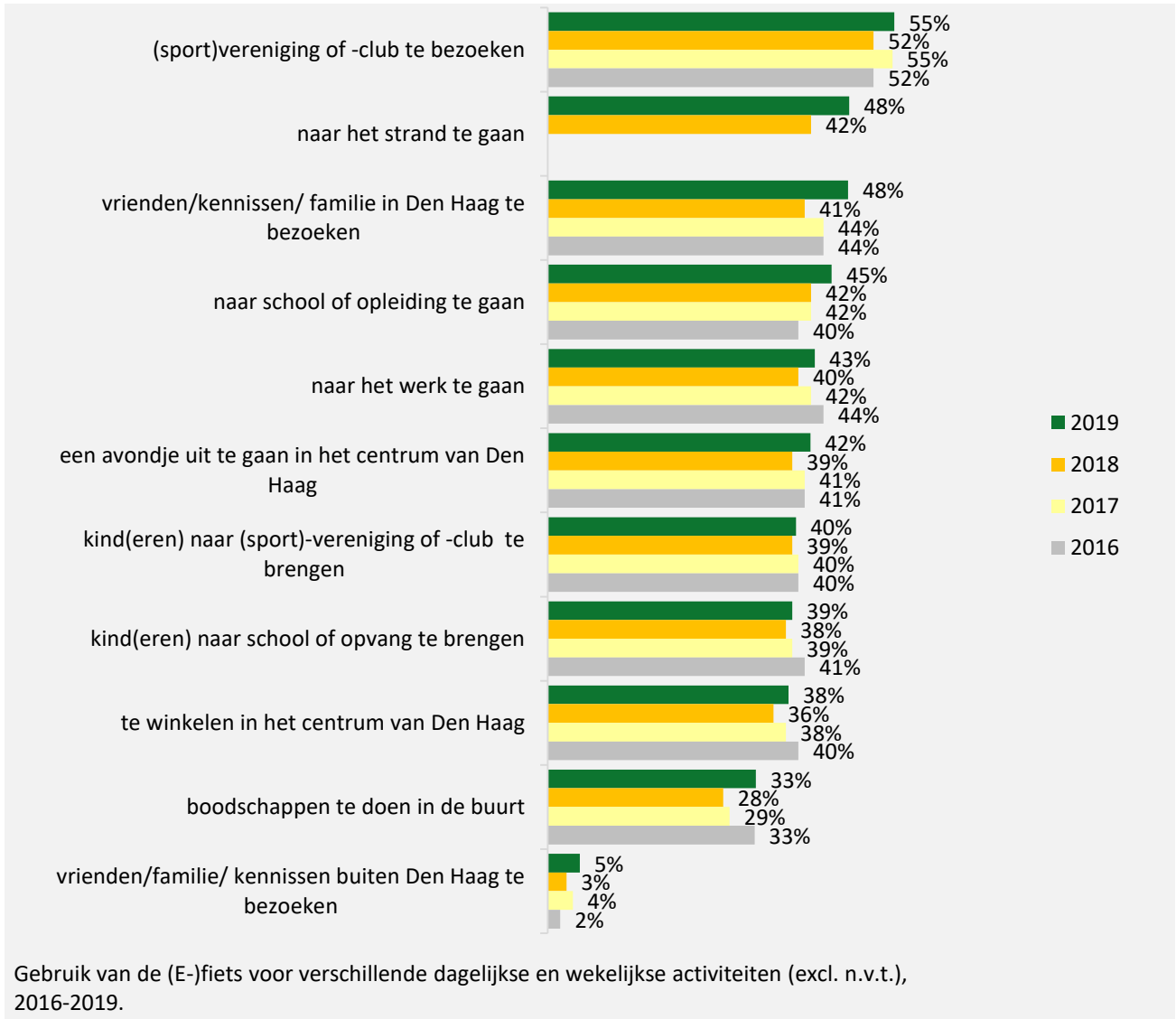


Vervoerswijzekeuze voor verschillende activiteiten (excl. n.v.t.), 2019

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 30% voor het doen van boodschappen in de buurt tot 52% 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 (42%), evenals kinderen naar school of de opvang brengen (26%). De auto is voor veel activiteiten een alternatief voor het lopen of fietsen: vooral voor het halen en brengen van kinderen, naar het werk gaan of het bezoek aan familie, vrienden of kennissen in 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, wordt vooral de auto (67%) of de trein genomen (20%).

Keuze voor de (E-)fiets



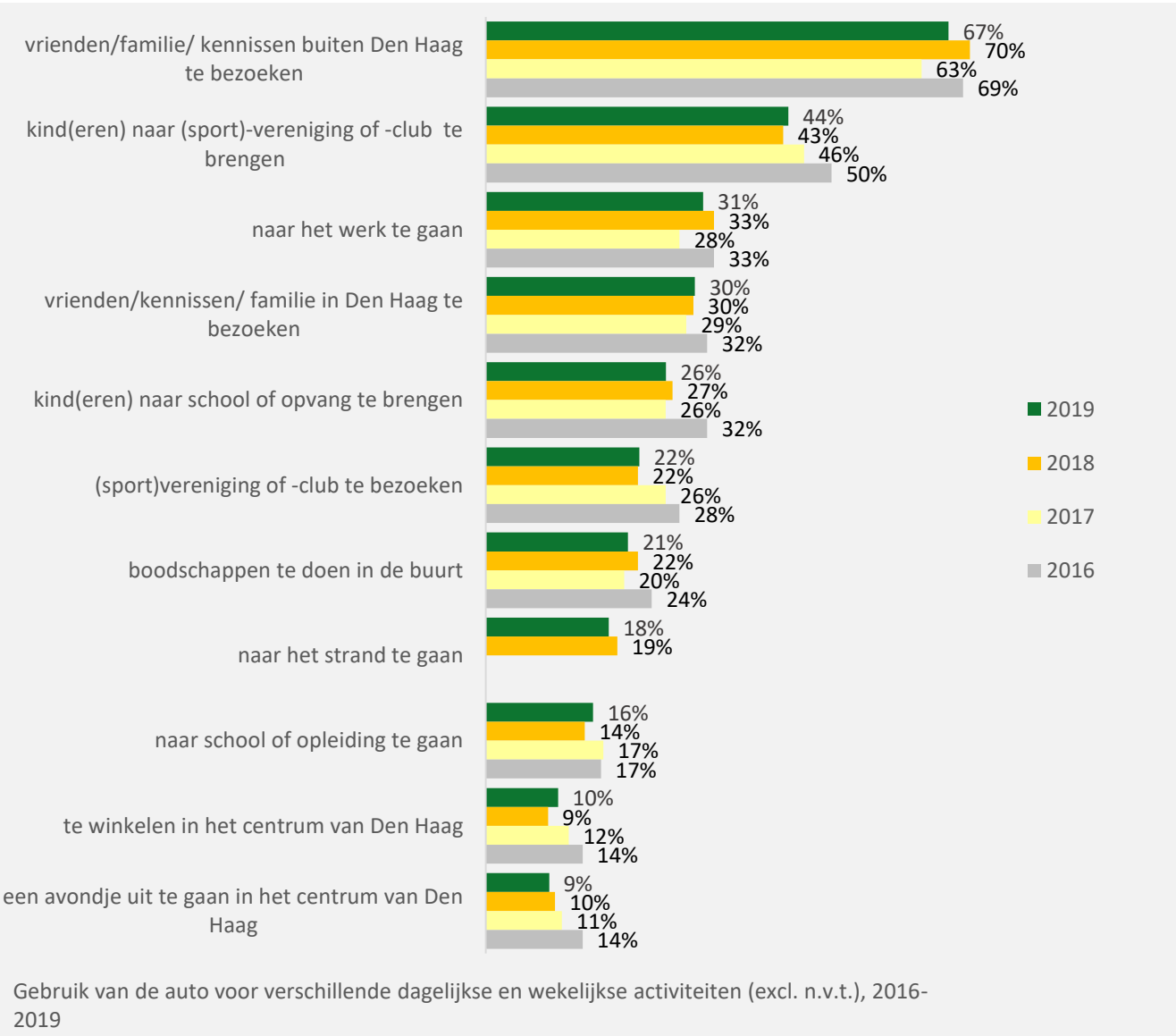
Het gebruik van de fiets of de elektrische fiets in Den Haag voor verschillende activiteiten is sinds 2016 voor de meeste activiteiten toegenomen. Er is echter eerder sprake van een lichte afname dan van een toename van het fietsgebruik bij ongeveer de helft van de activiteiten, maar de verschillen zijn over het algemeen klein. Een kleine toename van het fietsgebruik is te zien bij de Hagenaars die naar het strand gaan.

Het (E-)fietsgebruik loopt uiteen van 33% voor het doen van boodschappen in de buurt tot 55% voor het bezoeken van de (sport)vereniging of –club. Alleen voor het bezoeken van vrienden buiten Den haag wordt de (E-)fiets nauwelijks gebruikt (5%).

Van de huishoudens heeft 51% een of twee fietsen in bezit. Dit zijn vaker dan gemiddeld de één- of tweepersoonshuishoudens onder de 40 jaar. Een kwart heeft drie of vier fietsen (25%) en 13% heeft vijf fietsen of meer. Gezinnen met kinderen hebben vaker dan gemiddeld drie of meer fietsen (30%).



Keuze voor de auto

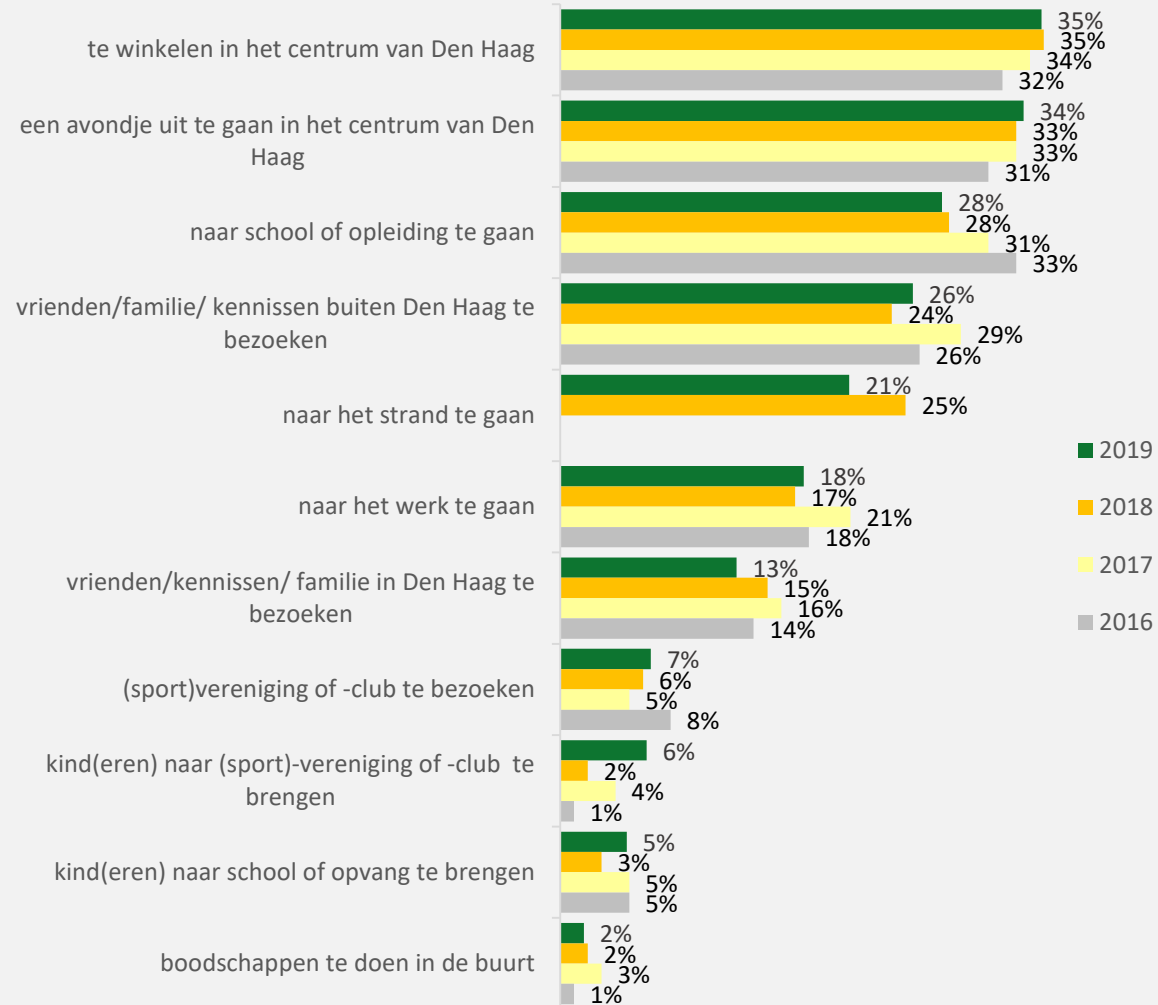


De keuze voor de auto voor de verschillende activiteiten is gevarieerd. De auto wordt vooral gebruikt als men buiten Den Haag familie, vrienden of bekenden gaat bezoeken. Dit percentage schommelt de afgelopen jaren rond de 67%. Ook wordt de auto veel gebruikt om kinderen naar een vereniging of club te vervoeren, maar dit percentage neemt wel geleidelijk af: van 50% in 2016 naar 44% in 2019.

Tevens worden kinderen steeds minder vaak met de auto naar school of de opvang gebracht (2016: 32%, 2019: 26%) en gaat men minder vaak met de auto naar de sportclub (2016: 28%, 2019: 22%). Ook om uit te gaan in Den Haag en te winkelen wordt minder vaak de auto gebruikt.



Keuze voor het openbaar vervoer

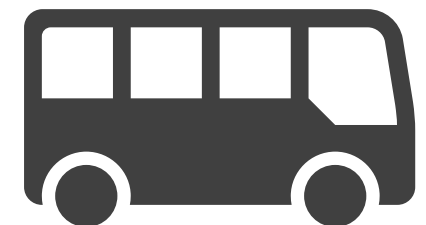


Gebruik van het openbaar vervoer voor verschillende dagelijkse en wekelijkse activiteiten (excl. n.v.t.), 2016-2019.

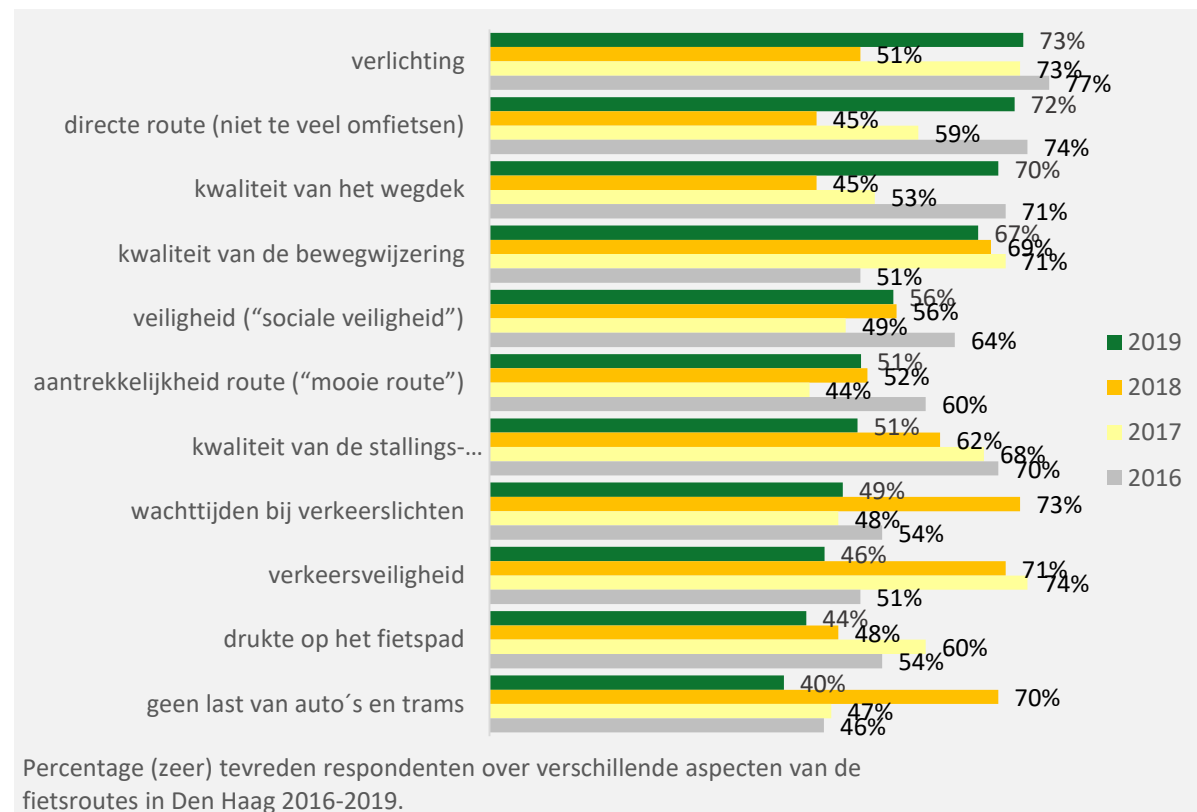
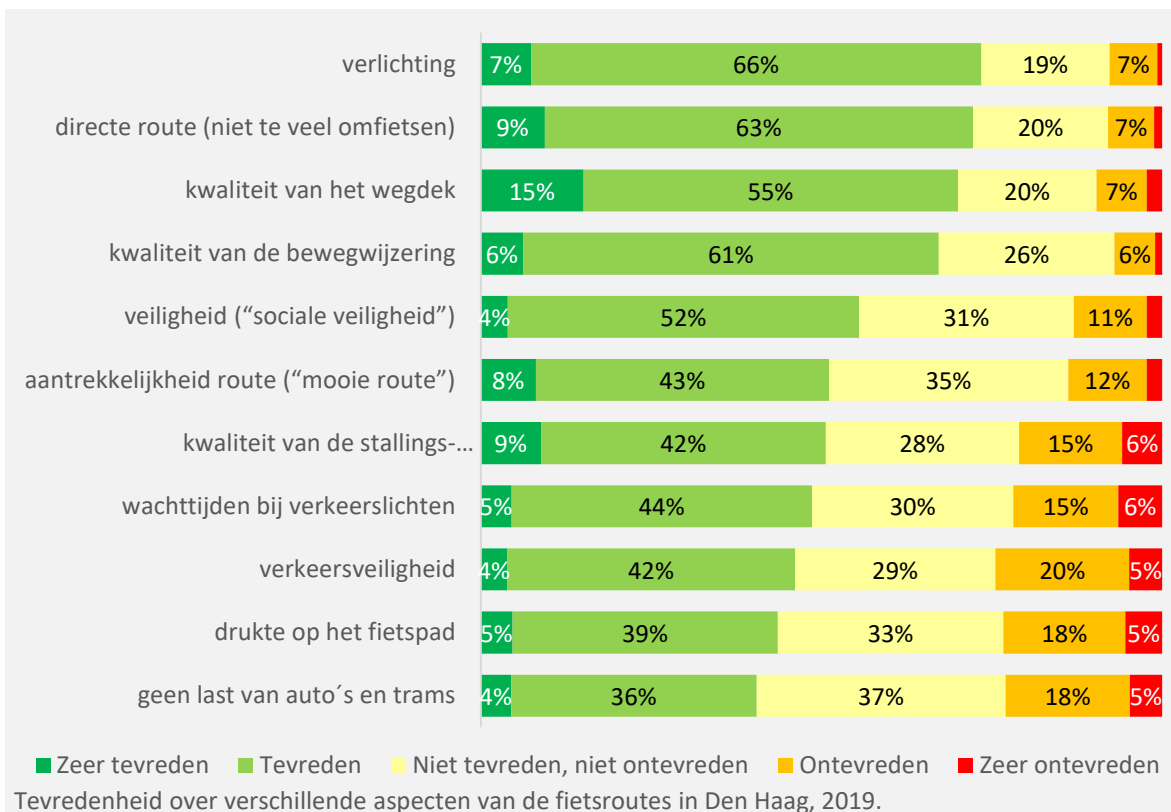
Het openbaar vervoer in Den Haag wordt vooral gebruikt als men gaat winkelen in de Haagse binnenstad en om een avondje uit te gaan. Het OV-gebruik hiervoor is sinds 2016 iets toegenomen.

Daarnaast gaat ongeveer een kwart van de mensen met het OV naar school of een opleiding (28%) en naar familie, vrienden of kennissen in Den Haag (26%) en/of een vijfde naar het strand (21%). Het aandeel Hagenaars dat het OV neemt om naar school of opleiding te gaan is sinds 2016 afgenomen: van 33% in 2016 naar 28% in 2019.

Mensen gebruiken het OV steeds meer om de kinderen naar de sportclub te brengen: van 1% in 2016 naar 6% in 2019.



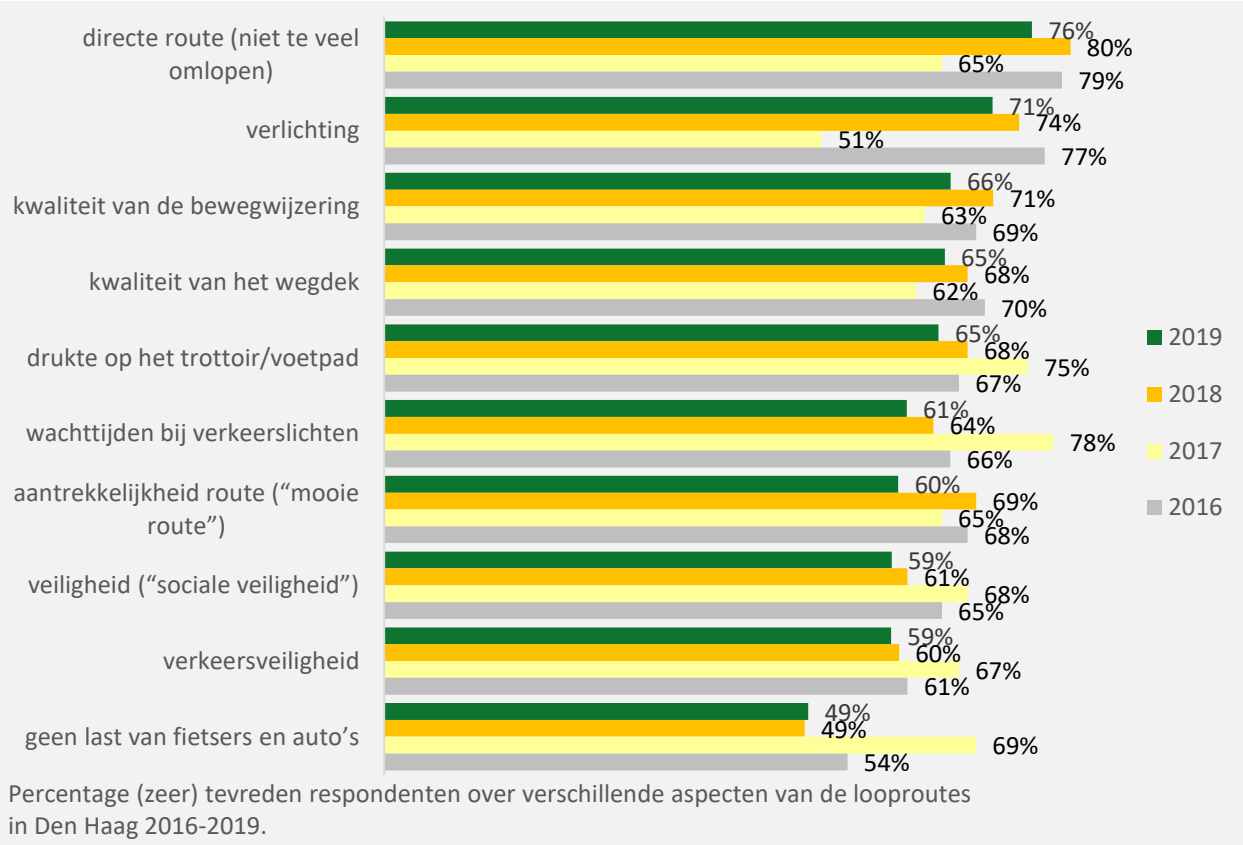
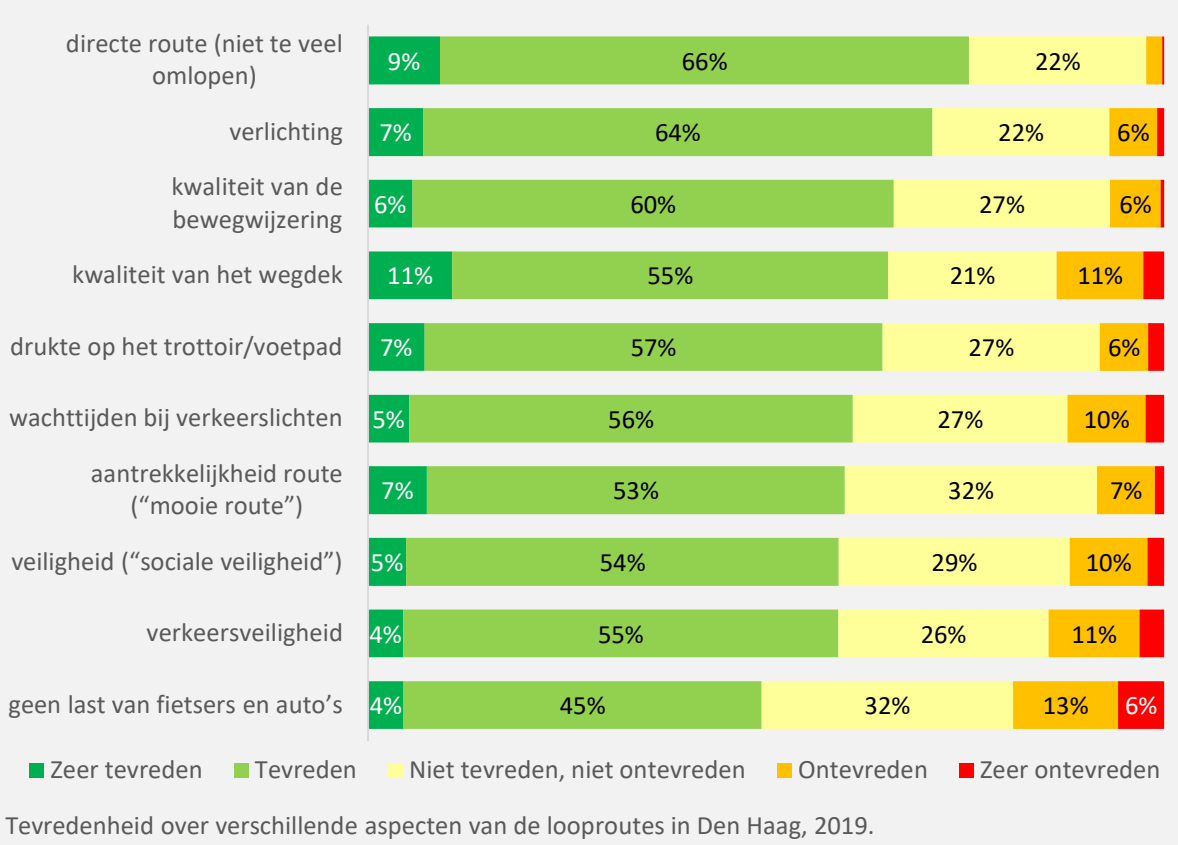
De fietsroutes in Den Haag



Over het algemeen zijn de fietsers in Den Haag tevreden (of neutraal) over de aspecten van de fietsroutes in Den Haag (tussen de 77% en 92%). Toch is ongeveer een vijfde tot een kwart (zeer) ontevreden over de verkeersveiligheid (25%), de last die men ervaart van auto's en trams (23%), de drukte op het fietspad (23%), de wachttijd bij verkeerslichten (21%) en de kwaliteit van de stallingsmogelijkheden (21%).

Vergeleken met voorgaande jaren is men over het algemeen positiever over de kwaliteit van het wegdek, de directe routes en de verlichting. Men is minder te spreken over de verkeersveiligheid, de kwaliteit van de stallingsmogelijkheden, de last die men ervaart van auto's en trams, de drukte op het fietspad en de wachttijden bij verkeerslichten.

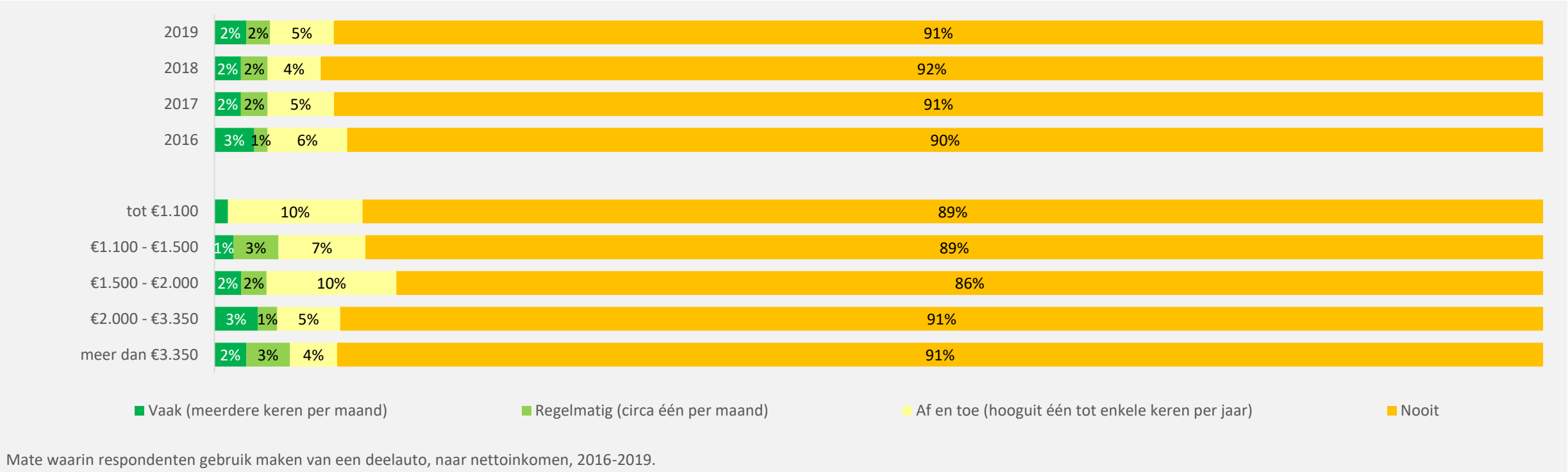
De looproutes in Den Haag



Ook de tevredenheid over de looproutes in Den Haag is in het algemeen groot. De meeste aspecten beoordeelt 81% tot 97% als neutraal tot zeer tevreden. Over de last door fietsers en auto's (19%), de verkeersveiligheid (14%) en de kwaliteit van het wegdek (14%) laat men zich iets vaker negatief uit.

In de afgelopen jaren is de tevredenheid over vrijwel alle aspecten afgenomen. Met name over wachttijden bij verkeerslichten, de aantrekkelijkheid van de route en last van fietsers en auto's.

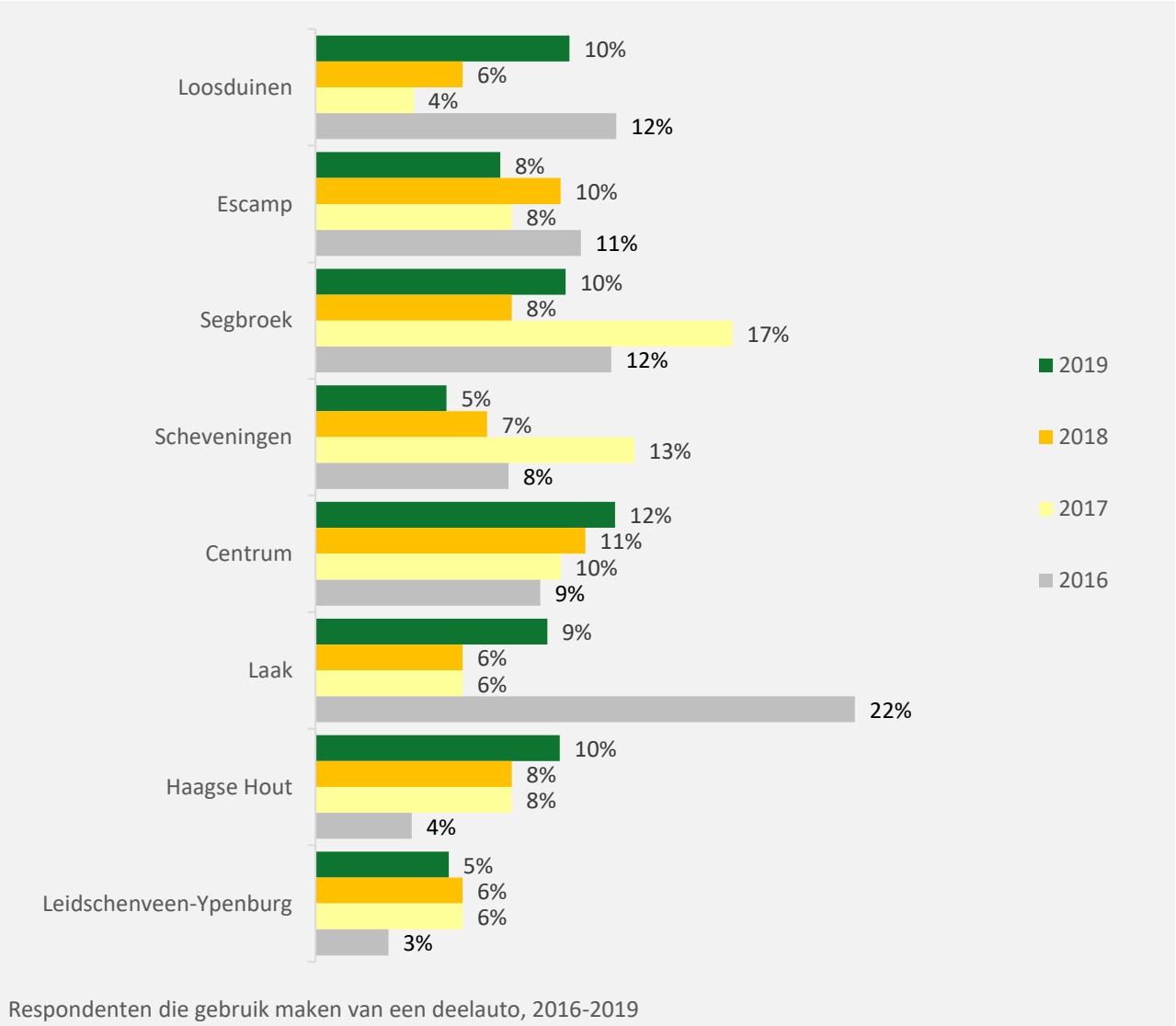
Gebruik van een deelauto



Iets minder dan één op de tien respondenten deelt wel eens een auto met andere personen buiten het eigen huishouden (9%). Circa 2% doet dit vaak en nog eens 2% regelmatig. Het deelauto-gebruik blijft op een vergelijkbaar niveau sinds 2016.

In de inkomenscategorie € 1.500 tot € 2.000 wordt het meest gebruik gemaakt van een deelauto. In de hoogste twee inkomenscategorieën is het deelauto-gebruik het laagst. Daarnaast is het gebruik van een deelauto iets hoger dan gemiddeld onder hoger opgeleiden (12%).

Gebruik van een deelauto



In Centrum (12%), Loosduinen (10%) en Haagse Hout (10%) is het percentage respondenten dat wel eens gebruik maakt van een deelauto iets hoger dan gemiddeld. Tevens neemt het gebruik van de deelauto in deze stadsdelen de afgelopen jaren enigszins toe.

In de afgelopen jaren zijn de verschillen tussen de stadsdelen minder groot geworden.



Inwonersonderzoek 2019

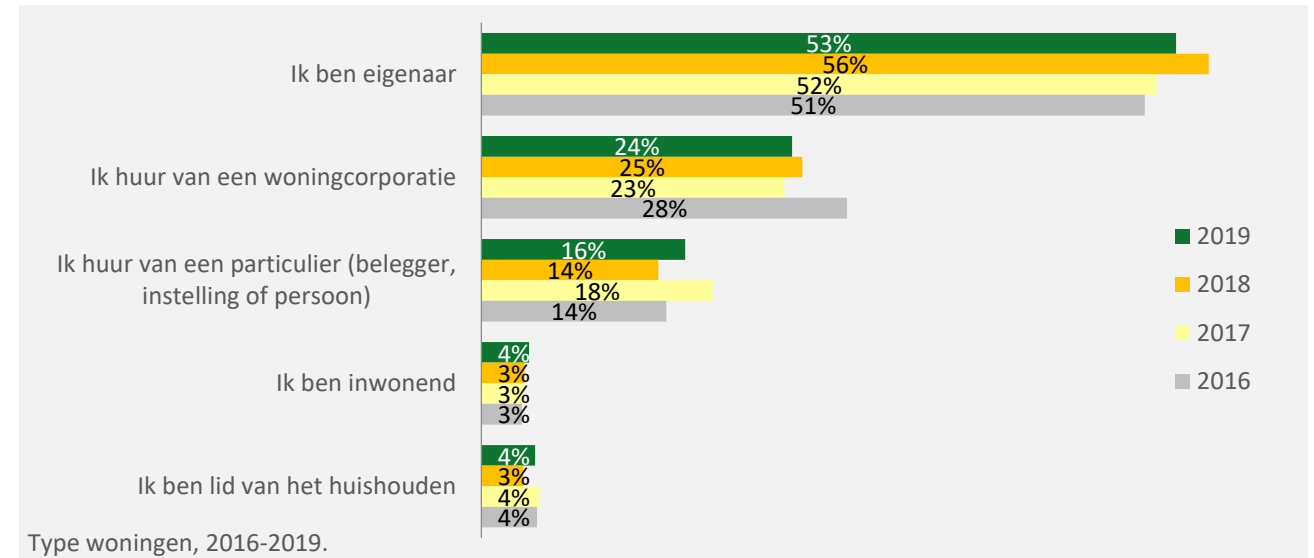
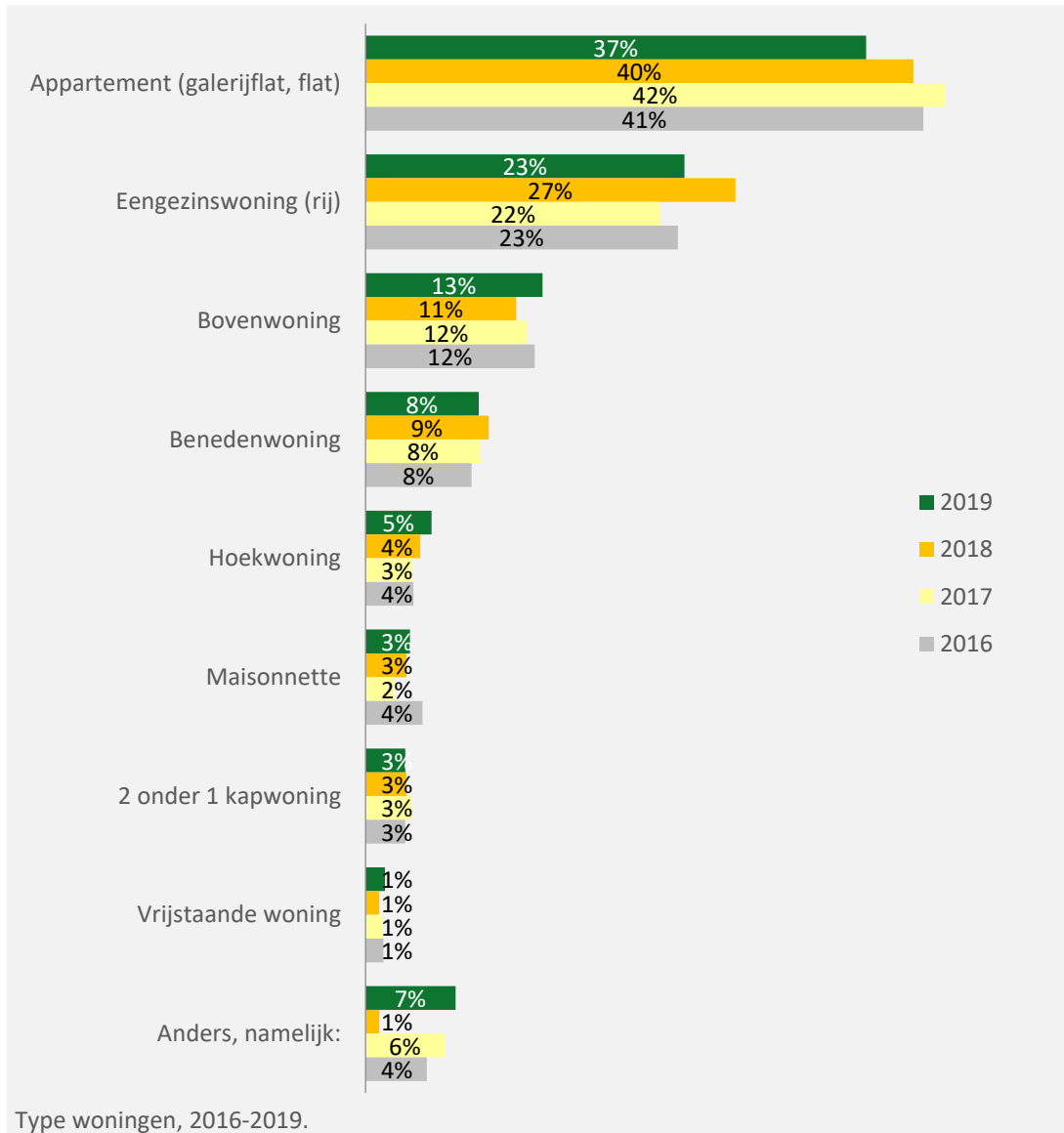
Wonen



Het inwonersonderzoek geeft op hoofdlijnen actueel inzicht in de verandering in woonvoorkeuren. Het bewonersoordeel over de staat van onderhoud van de woningvoorraad, de maandelijkse kosten, de onderhoudsinspanningen en de aanwezigheid van een rook-en/of koolmonoxidemelder in huis.

- De meeste respondenten wonen in een appartement (37%) of een eengezinswoning (23%). Iets meer dan de helft is eigenaar van de woning (53%).
- Zes op de tien huurders betalen een huurprijs van maximaal € 720, 14% betaalt € 950 of meer. Twee derde van de eigenaren woont in een koopwoning van € 258.000 of meer. Bij één op de vijf eigenaren gaat het om een woning van € 517.000. Het aandeel koopwoningen tot € 139.000 is beperkt (6%).
- Gemiddeld geven inwoners een 7,7 voor hun woning en een 7,6 voor de buurt waar men woont. De hoogste scores krijgen vrijstaande woningen (8,7) en woningen van € 517.000 of meer (eveneens 8,7). De laagste scores krijgen particuliere huurwoningen (6,9), gevolgd door woningen van een woningcorporatie (7,1). Scheveningen scoort met een 8,3 het hoogste cijfer voor de buurt en Laak met een 6,5 het laagste.
- Circa zes op de tien woningen in Den Haag zijn zonder trap of treden te bereiken (59%). Bij een net iets lager aandeel liggen de woonkamer, keuken, toilet, badkamer en tenminste één slaapkamer op dezelfde verdieping (56%). Bijna één op de tien inwoners heeft moeite met traplopen (8%), daarnaast heeft 12% hier een beetje moeite mee. Eén op de tien woningen heeft speciale voorzieningen voor mensen met een lichamelijke beperking (10%). De toegankelijkheid van de woning zou voor 7% een reden zijn om te verhuizen, voor 14% zou dit misschien het geval zijn. Bij acht op de tien speelt dit niet.
- Over de onderhoudsstaat van de woning is bijna drie kwart heel positief, 2% vindt deze slecht en nog eens 5% matig. Hierin is niet veel veranderd de afgelopen jaren. Eigenaren zijn het meest positief (84% (zeer) goed). Huurders van een particuliere huurwoning zijn meer dan gemiddeld negatief gestemd (6% slecht en 15% matig). Bijna zes op de tien woningen kennen geen tocht- of vochtproblemen, één op de vijf kent één probleem en een kwart meerdere problemen (23%). Tocht komt het meest voor (25%), lekkages wat minder vaak (16%). De meeste woningen zijn 's winters gemakkelijker warm (75% wel) dan 's zomers koel te houden (31% niet). Bijna de helft van de inwoners (44%) maakt zich zorgen om de energierekening.
- Zes op de tien inwoners hebben het afgelopen jaar werkzaamheden uitgevoerd aan de woning (59%). Eigenaren hebben dit meer dan gemiddeld gedaan. Bij verhuurders die werkzaamheden hebben laten uitvoeren, bedroegen de kosten volgens de huurders vaak maximaal € 1.000 (70%). Eigenaren die werkzaamheden (volledig of deels) hebben laten uitvoeren, waren meer kwijt (circa 40% € 5.000 of meer).
- Een derde van de inwoners heeft behoefte aan informatie over duurzaamheidsmaatregelen. Vier op de tien hebben al maatregelen getroffen, een derde is dit de komende vijf jaar van plan en nog eens 5% later. Een kwart heeft geen plannen hiertoe, veelal omdat men de woning huurt (50%) of de kosten te hoog vindt (17%). Inwoners die wel plannen hebben denken vooral aan investeringen in zonnepanelen (47%) en het isoleren van de woning (45%).

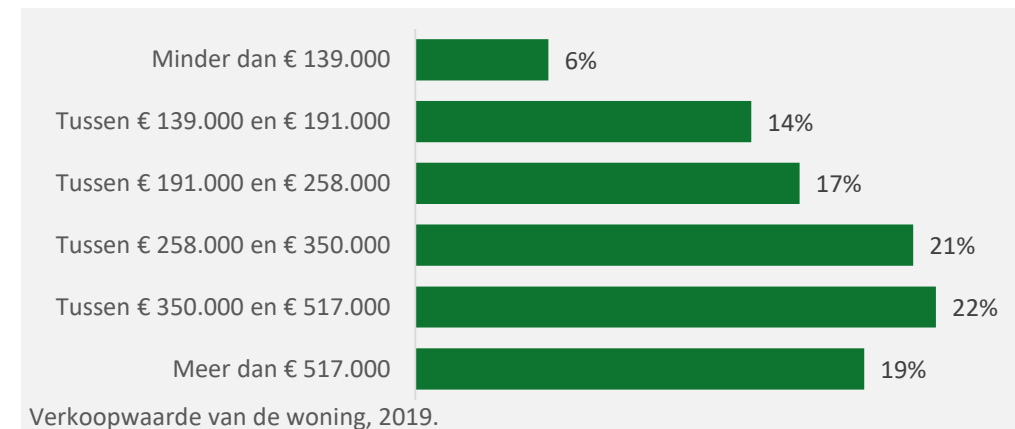
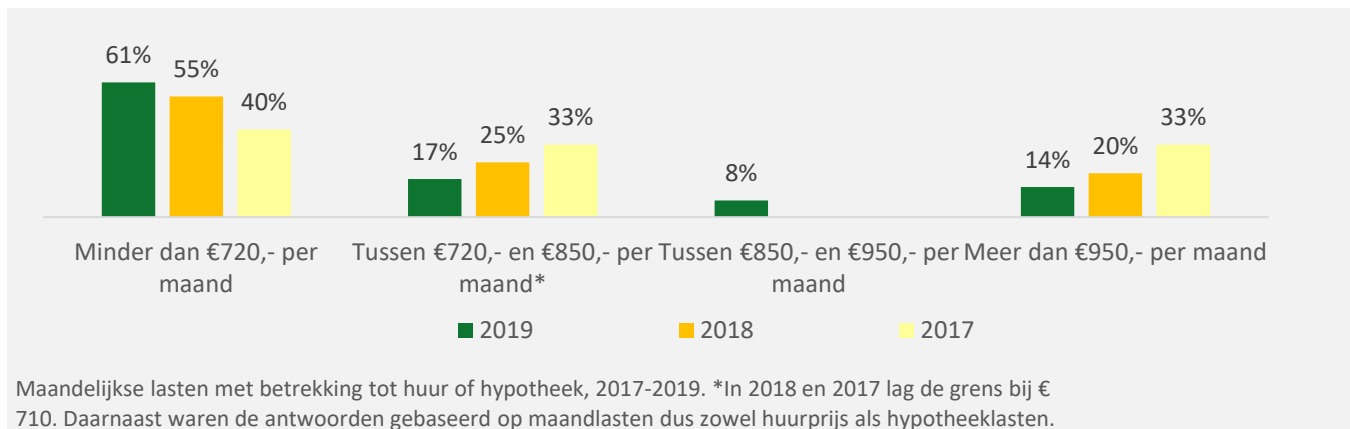
Type woningen en eigendom



De meeste respondenten wonen in een appartement (37%) of in een eengezinswoning (23%). Meer dan de helft (53%) van de respondenten is eigenaar van de woning. Een kwart huurt van een woningcorporatie (24%) en één op de zes woont in een particuliere huurwoning (16%). Hierin hebben de laatste jaren geen grote verschuivingen opgetreden.

Het is van belang op te merken dat het hierbij gaat over de respondenten en niet over alle huishoudens of woningen in Den Haag. Bij het aandeel woningtypen en de eigendoms categorieën gaat het bijvoorbeeld om het aandeel respondenten dat in een bepaalde woning woont en niet om de woningvoorraad van de gemeente.

Wonen en woonlasten



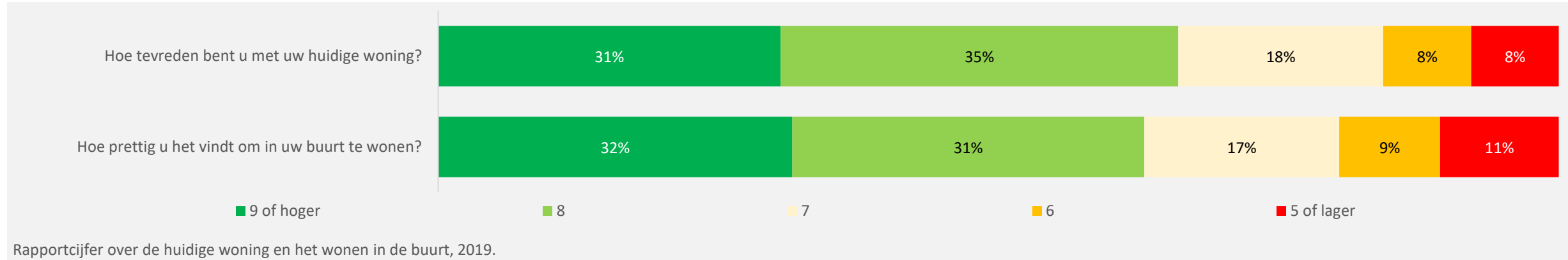
De respondenten is gevraagd wat de maandelijkse lasten zijn als het gaat om huur of hypotheek. Zes op de tien huurders (61%) betalen een huur tot € 720,-, één op de zes betaalt per maand tussen de € 720 en € 850 en één op de zeven betaalt meer dan € 950,-.

65-Plussers wonen vaker in een huurwoning tot € 720 (73%), 16 tot 30-jarigen vaker in een woning tussen de € 720 en € 950 (23%) en 30 tot 45-jarigen juist meer dan gemiddeld in een woning boven de € 950 (20%). Lager en middelbaar opgeleiden wonen vaker goedkoper (74% in een woning tot € 720), hoger opgeleiden betalen juist vaker meer dan € 950 (23%). In Haagse Hout worden vaker hogere huurprijzen betaald (28% meer dan € 950), in Escamp (69%), Centrum (67%) en Laak (65%) gaat het vaker om huurprijzen tot € 720.

Een goede vergelijking in de tijd is niet mogelijk omdat voorgaande jaren werd gevraagd naar de maandlasten, dus zowel huurprijs als hypotheeklasten. Door het vervallen van de hypotheeklasten is in ieder geval te zien dat de prijzen die alleen huurders betalen, lager liggen. Vooral het aandeel dat meer dan € 950 betaalt is gedaald (van 33% naar 14%).

Wanneer eigenaren de verkoopwaarde van hun woning moeten inschatten dan gaat één op de vijf uit van een prijs van € 517.000 of meer (19%), een iets groter aandeel van een prijs tussen de € 350.000 en € 517.000 of van een prijs tussen de € 258.000 en € 350.000 (resp. 22% en 21%). Er zijn nauwelijks woningen die minder waard zijn dan € 139.000 (6%). Scheveningen kent het grootste aandeel woningen van meer dan € 517.000 (41%). In Leidschenveen-Ypenburg zijn in verhouding veel woningen te vinden in de prijsklasse tussen de € 350.000 en € 517.000 (38%) en tussen de € 258.000 en € 350.000 (32%). Goedkopere woningen zijn daar nauwelijks te vinden. In Laak staan de goedkoopste woningen: 26% tot € 139.000 en 37% tussen de € 139.00 en € 191.000. Ook Escamp kent relatief meer goedkopere woningen (40% tot € 191.000). Hoger opgeleiden wonen meer dan gemiddeld in de duurste koopwoningen (26%), lager opgeleiden meer dan gemiddeld in koopwoningen tot € 191.000 (42%).

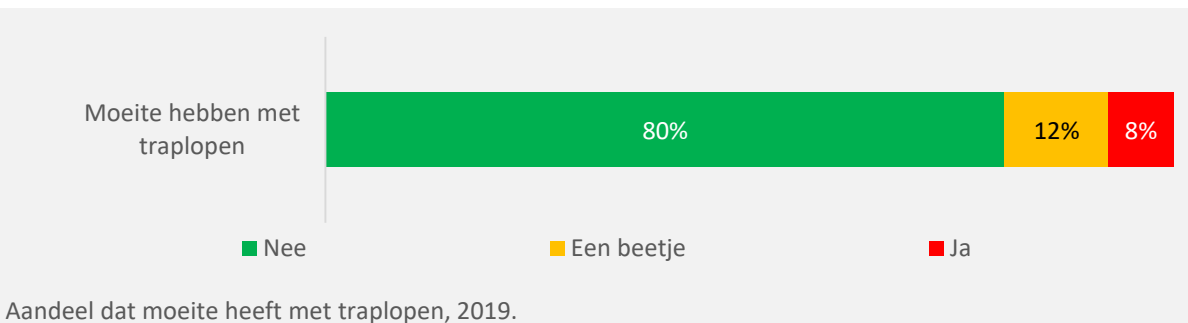
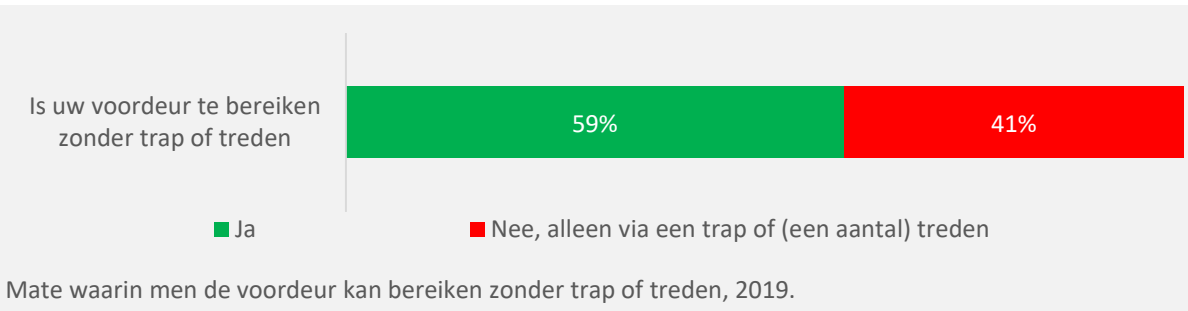
Tevredenheid van de woning en de buurt



Als inwoners een oordeel moeten geven over de eigen woning dan geeft circa een derde een 9 of hoger en eveneens een derde een 8. Bijna één op de tien geeft een onvoldoende. Gemiddeld komt dit neer op een 7,7. Inwoners van vrijstaande woningen geven met een 8,7 het hoogste cijfer, appartementen in een galerijflat krijgen een 7,5 en bovenwoningen scoren met een 7,3 het laagste cijfer. Eigenaren van een woning geven een 8,2, huurders van een woning van de woningcorporatie een 7,1 en inwoners die van een particulier huren geven een 6,9. Huurwoningen tot € 950 krijgen een 7,0 en huurwoningen van € 950 of meer een 7,3. De goedkoopste koopwoningen tot € 139.000 worden met een 7,2 gewaardeerd en de duurste koopwoningen van € 517.000 of meer met een 8,7. Inwoners van Leidschenveen-Ypenburg geven met een 8,3 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 (11%). Gemiddeld komt dit uit op een 7,6. Scheveningen scoort met een 8,4 het hoogste cijfer en ook Haagse Hout (8,2), Segbroek (8,1) en Loosduinen krijgen een 8 of hoger. Laak krijgt met een 6,5 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).

Toegankelijkheid eigen woning

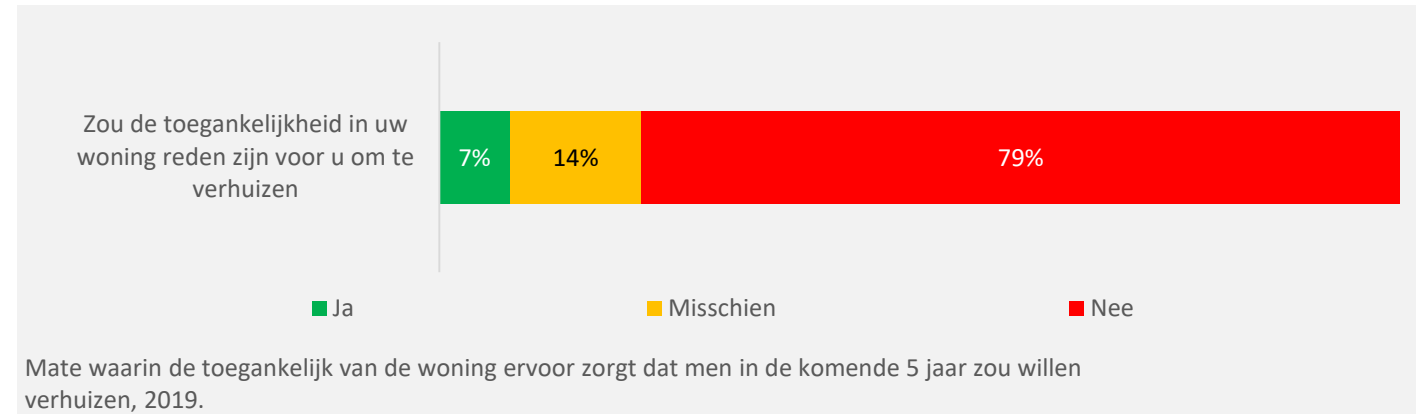
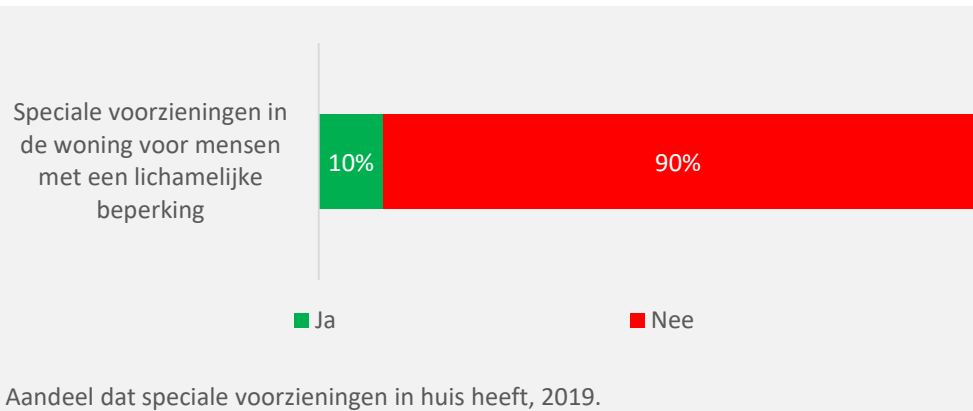


In Den Haag zijn zes van de tien woningen bereikbaar zonder trappen te lopen. Naar stadsdeel varieert dit nogal. In Leidschenveen-Ypenburg zijn negen op de tien woningen zonder traplopen te bereiken. In de andere stadsdelen varieert dit van 52% in Haagse Hout tot 63% in Loosduinen.

Voor maar een iets kleiner aandeel van de woningen geldt dat de woonkamer, de keuken, het toilet, de badkamer en tenminste een slaapkamer zonder traptreden zijn te bereiken (56%). Voor iets meer dan vier op de tien woningen is dit niet het geval (44%). Naar stadsdeel zien we dan dat hoewel in Leidschenveen-Ypenburg het overgrote deel van de woningen zonder trappen is te bereiken, het aandeel waarbij de woonkamer, de keuken, het toilet, de badkamer en tenminste een slaapkamer zonder traplopen te bereiken is, het laagst is, namelijk iets meer dan een kwart (28%). In de andere stadsdelen varieert dit van 50% in Scheveningen tot 69% in Laak.

Acht op de tien respondenten hebben geen moeite met traplopen, iets meer dan één op de tien heeft dit een beetje (12%) en een iets kleiner aandeel geeft aan dat dit wel het geval is (8%). Het zijn vooral inwoners van 65 jaar en ouder die moeite hebben met traplopen: 13% van de 65-74 jarigen en 21% van de 75-plussers. Het is niet zo dat inwoners die moeite hebben met traplopen vaker in een gelijkvloerse woning wonen.

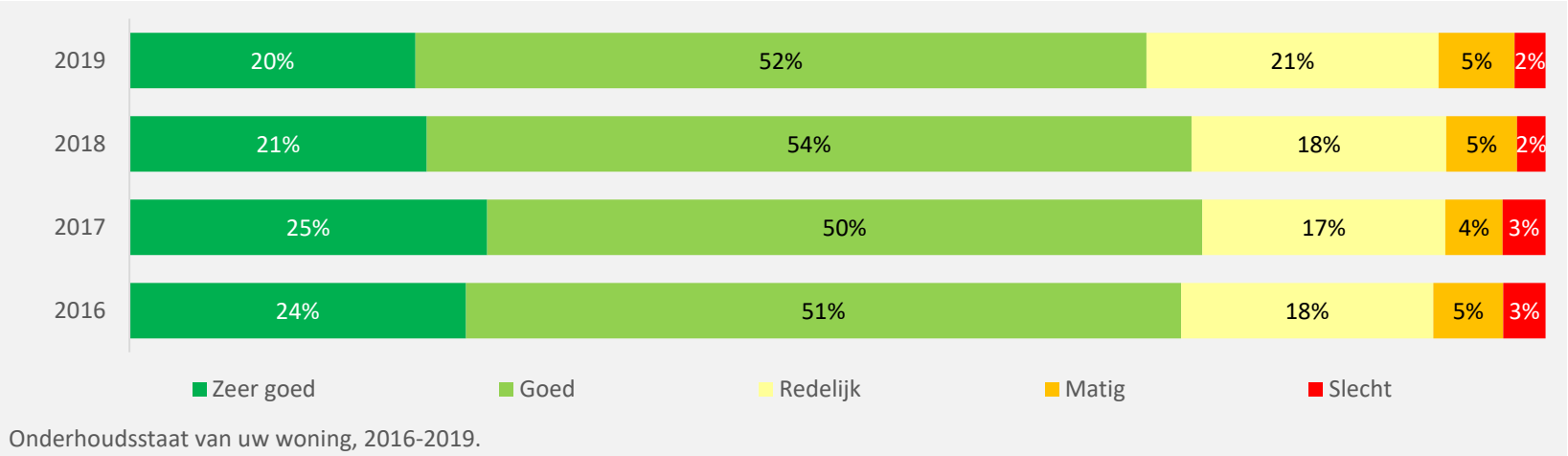
Toegankelijkheid eigen woning (2)



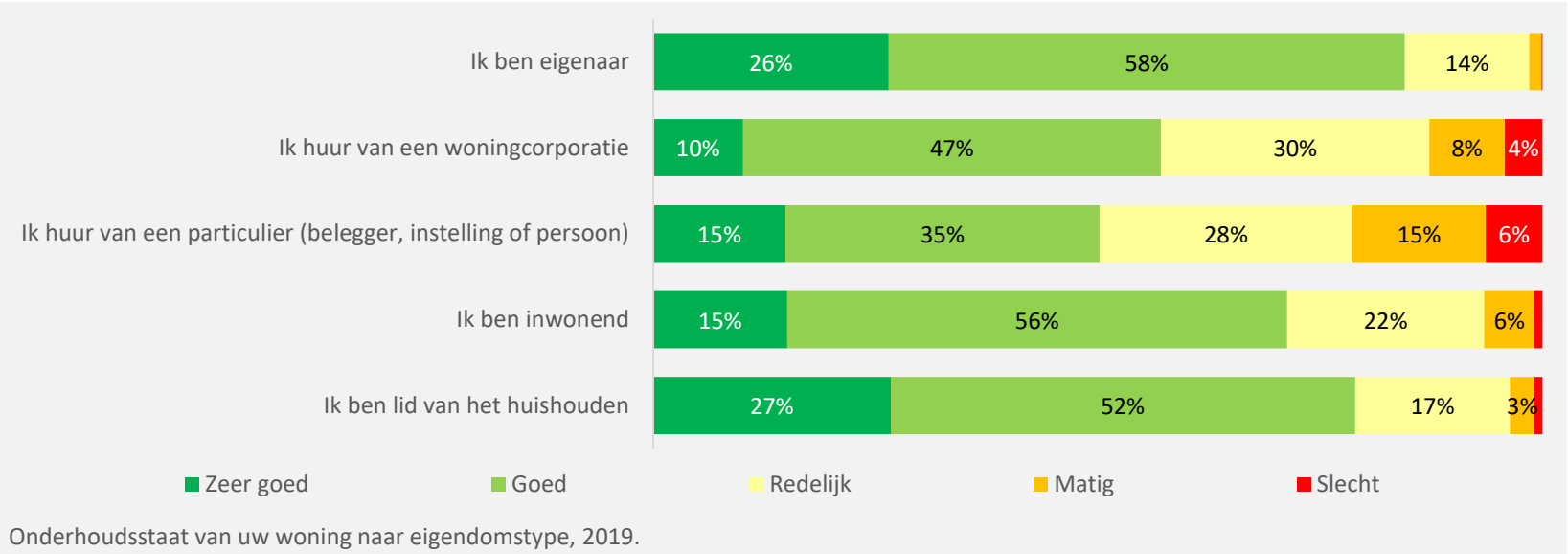
Eén op de tien woningen beschikt over speciale voorzieningen voor mensen met een lichamelijke beperking. Bij negen op de tien is dit niet het geval. Inwoners van 65 jaar of ouder wonen vaker in een woning waarin dergelijke voorzieningen zijn aangebracht. Zo geldt dit voor bijna een vijfde van de woningen waarin 65-74 jarigen wonen en voor ruim een kwart van de woningen van 75-plussers (28%). Ook gaat het vaker om inwoners die moeite hebben met traplopen (24%). In Loosduinen is het aandeel woningen met speciale voorzieningen het hoogst (14%), op de voet gevolgd door Escamp (12%). In Segbroek is dit het laagst (5%) en ook in Scheveningen (7%) en Leidschenveen-Ypenburg (7%) komt dit minder dan gemiddeld voor.

De toegankelijkheid van de woning of de aanwezigheid van traptreden in de woning zou voor twee op de tien Hagenaars een reden kunnen zijn om de komende vijf jaar te verhuizen: voor 7% zou dit zeker spelen en voor 14% misschien. Voor inwoners tot 45 jaar speelt dit iets minder vaak (16-29 jaar 84% niet en 30-44 jaar 82%).

Staat van de woning

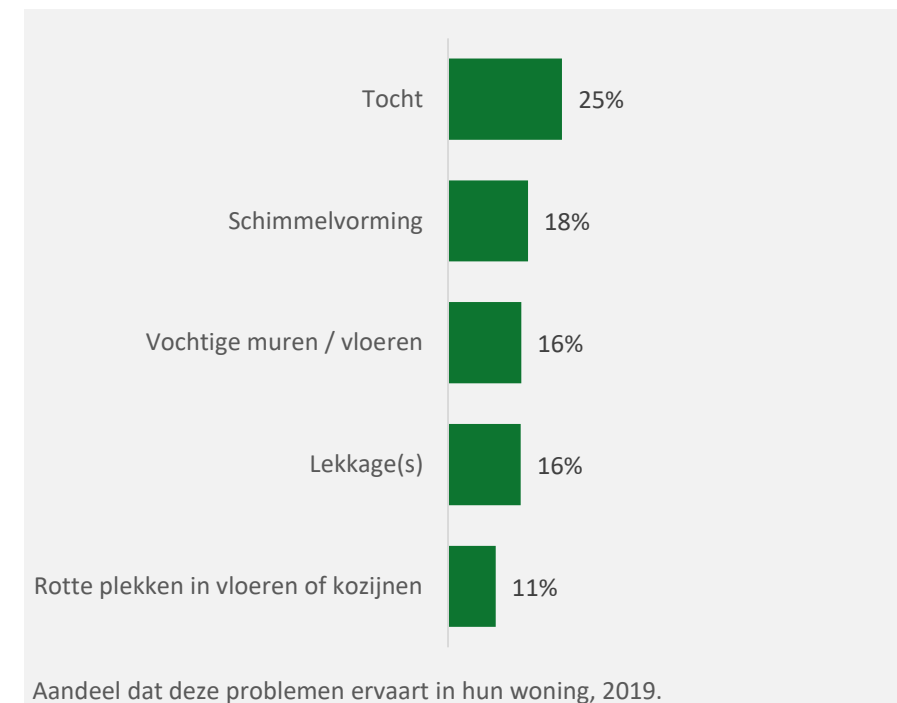
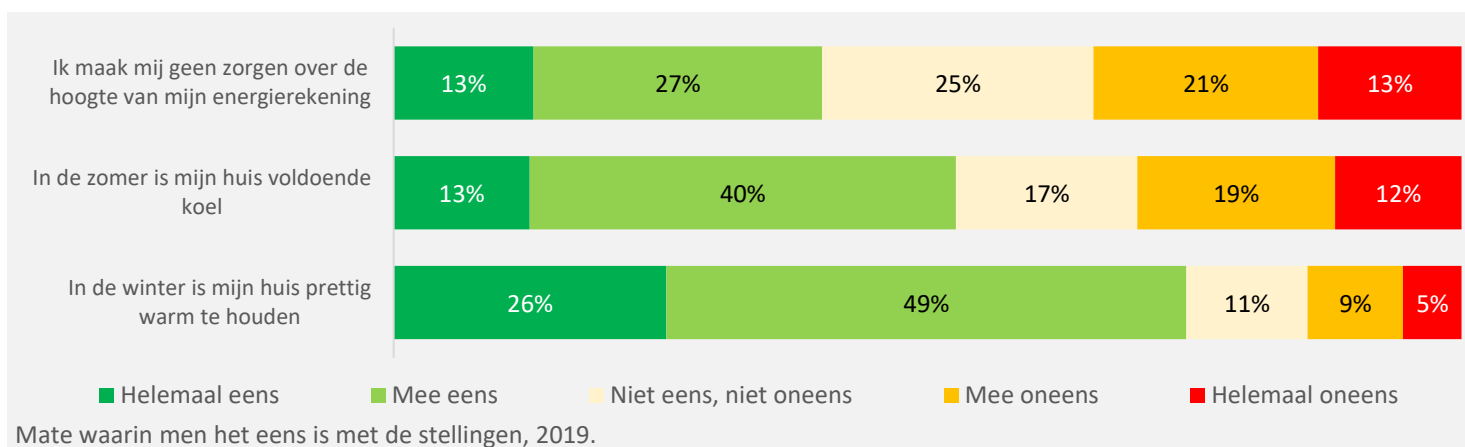
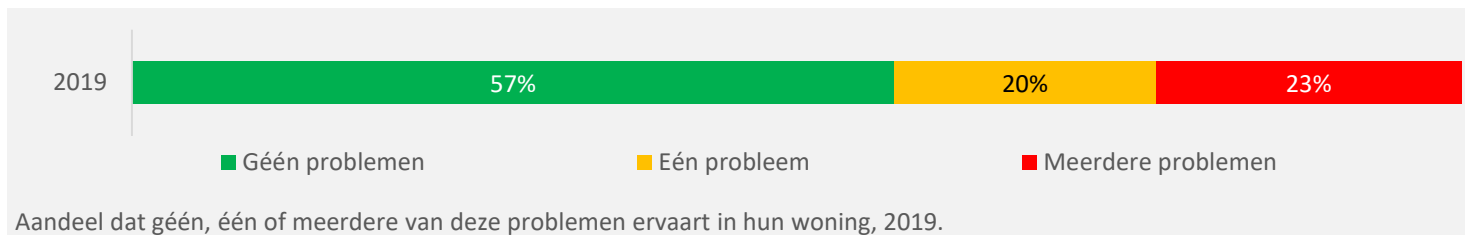


Bijna drie kwart van de respondenten vindt de staat van de eigen woning (zeer) goed (72%), één op de vijf vindt deze redelijk (21%) en 7% matig tot slecht. Op hoofdlijnen is hierin de laatste jaren niet veel veranderd.



Eigenaren zijn het meest te spreken over de onderhoudsstaat (84% goed of zeer goed). Bewoners van een corporatiewoning (57%) of een particuliere huurwoning (50%) zijn iets minder tevreden en vinden de staat van het onderhoud van de woning vaker redelijk (28% tot 30%) tot matig of slecht (wooncorporatie 12%, particulier 21%). Ook hierin is niet veel veranderd de laatste jaren.

Mogelijke problemen in de woning



Wanneer inwoners de vraag krijgen of er in de woning sprake is van lekkages, vochtige muren of vloeren, rotte plekken in vloeren of kozijnen, tocht en/of schimmelvorming, dan ervaren bijna zes op de tien bewoners geen van deze problemen. Bij twee op de tien is sprake van één probleem en bij een kwart meerdere problemen (23%). De problemen zijn zeer divers. Zo heeft een kwart last van tocht, bijna één op de vijf van schimmelvorming (18%), één op de zes van vochtige muren of vloeren (16%) of lekkages (16%) en één op de tien van rotte plekken in vloeren of kozijnen (11%).

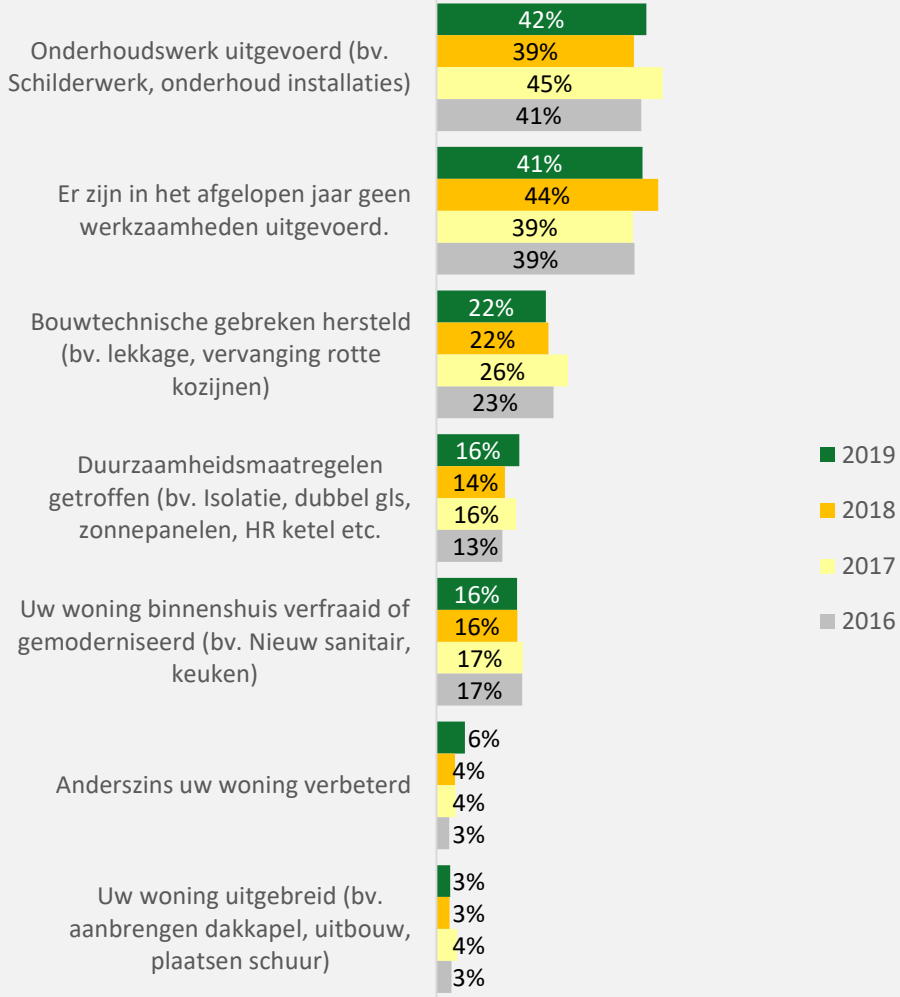
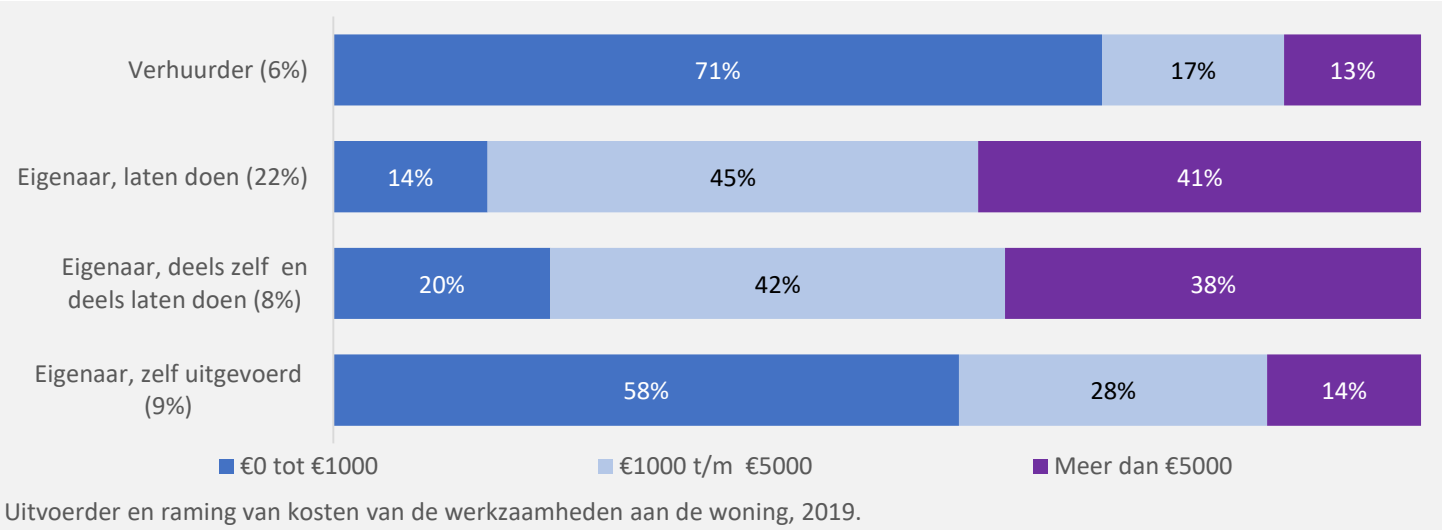
Drie kwart van de inwoners kan het huis in de winter prettig warm houden, één op de zeven kan dit niet (14%). De helft geeft aan dat de eigen woning in de zomer voldoende koel is (53%), bij bijna één derde van de bewoners is dit niet het geval (31%). Vier op de tien bewoners maken zich geen zorgen over de hoogte van de energierekening, een derde doet dit wel (34%).

Woningonderhoud



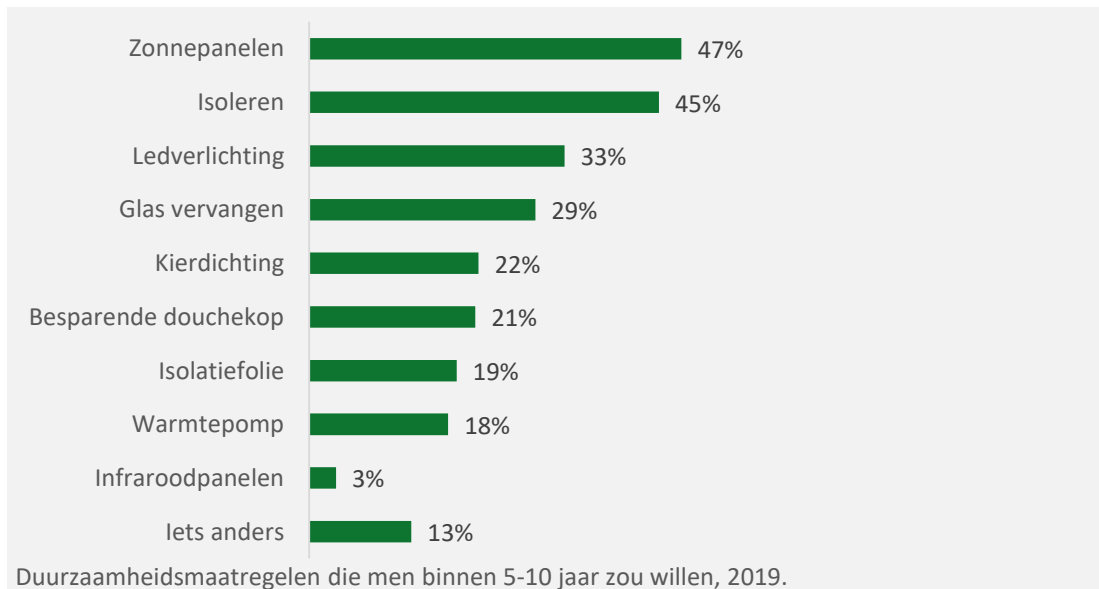
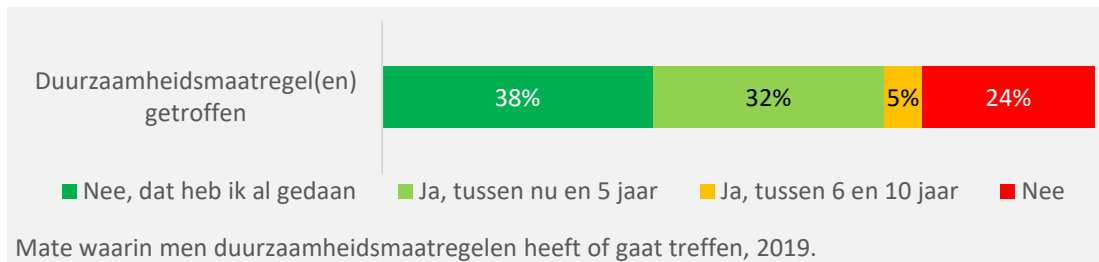
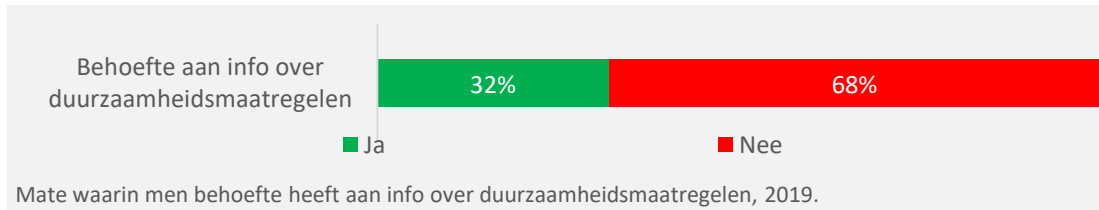
Zes op de tien respondenten (59%) hebben het afgelopen jaar werkzaamheden uitgevoerd aan de woning. Zo heeft 42% onderhoud uitgevoerd, iets meer dan een vijfde (22%) heeft (ook) bouwtechnische gebreken hersteld en 16% heeft de woning aan de binnenkant opgeknapt of duurzaamheidsmaatregelen getroffen (eveneens 16%). Vier op de tien respondenten hebben geen werkzaamheden uitgevoerd (41%). Eigenaren hebben vaker werkzaamheden uitgevoerd (66%) of laten uitvoeren dan huurders (circa 50%).

Wanneer de verhuurders de werkzaamheden hebben uitgevoerd dan bedroeg bij 70% de kosten maximaal € 1.000. Ook eigenaren die zelf maatregelen hebben uitgevoerd waren hiervoor vaker maximaal € 1.000 kwijt (58%). Eigenaren die (deels) iets hebben laten doen zijn vaker tussen de € 1.000 en € 5.000 kwijt (circa 44%) of meer dan € 5.000 (circa 40%).



Heeft u als eigenaar of als huurder het afgelopen jaar werkzaamheden of onderhoud uitgevoerd/ laten uitvoeren, 2016-2019.

Duurzaamheidsmaatregelen treffen



Een derde van de Hagenaars heeft behoefte aan informatie over duurzaamheidsmaatregelen. 65-Plusers hebben hier minder behoefte aan (24% van de 65-74 jaar en 18% van de 75-plussers) en inwoners tot 45 jaar juist iets meer (36%). Ook blijkt dat de behoefte onder hoger opgeleiden (39%) hoger is dan onder lager opgeleiden (21%). In de stadsdelen Segbroek (39%) en Haagse Hout (36%) is meer behoefte hieraan, in Loosduinen (25%), Leidschenveen-Ypenburg (27%) en Laak (28%) juist minder.

Drie kwart van de inwoners wil één of meer maatregelen nemen om de woning energiezuiniger en duurzamer te maken. Vier op de tien hebben dit al gedaan en een derde wil dit binnen nu en 5 jaar doen. Een klein deel wil dit pas later gaan uitvoeren. Een kwart heeft daarnaast aangegeven het niet te weten. De bereidheid hiertoe is het laagst onder 75-plussers (52% nee). Ook lager opgeleiden zijn hier veel minder toe bereid (53%), terwijl hoger opgeleiden dit meer dan gemiddeld de komende 5 jaar van plan zijn (39%). Vooral in Segbroek (42%) en Haagse Hout (39%), maar ook in Scheveningen (36%) is de bereidheid om dit de komende vijf jaar op te pakken groter dan gemiddeld. Inwoners van Escamp (45%), Laak (eveneens 45%) en Centrum (43%) geven vaker aan dit niet van plan te zijn.

Inwoners die binnen nu en 10 jaar duurzaamheidsmaatregelen willen nemen, denken vooral aan het aanbrengen van zonnepanelen (47%) en het isoleren van de woning (45%). Een derde denkt aan ledverlichting (33%) en ruim een kwart aan het vervangen van glas (29%). Eén op de vijf inwoners wil de kieren dichten (22%), een besparende douchekop aanschaffen (21%), isolatiefolie aanbrengen (19%) of een warmtepomp installeren (18%).

Duurzaamheidsmaatregelen treffen (2)



Redenen waarom men geen duurzaamheidsmaatregel(en) wilt treffen, 2019.

Inwoners die niet van plan zijn maatregelen te nemen om de woning duurzamer of energiezuiniger te maken brengen hiervoor verschillende redenen naar voren. De helft geeft aan huurder te zijn waardoor men niet van plan is om maatregelen te nemen. Voor één op de zes zijn de kosten de belangrijkste reden (17%). Eén op de zeven heeft al maatregelen genomen (14%) en één op de tien vindt dit teveel gedoe (12%). Inwoners van 16 tot 30 jaar brengen meer dan gemiddeld naar voren dat ze de woonruimte huren (70%). De prijs is vaker een reden voor inwoners van Segbroek (24%), Escamp (23%) en Laak (22%). Dit geldt ook iets meer voor gezinnen met kinderen (21%). Inwoners van 45-65 jaar (18%) en van 64-75 jaar (20%) hebben al iets vaker maatregelen genomen.

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 deel-onderzoeken 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 enquêteermethoden 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 2019 worden vergeleken met de uitkomsten van 2016, 2017 en 2018. 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.

Dimensus

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

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 dit jaar opgehoogd van 7.500 naar 9.000 per deelenquête.

Uiteindelijk hebben 1.514 inwoners aan dit onderzoek meegewerkt, een respons van 17% 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 deel-enquêtes meegenomen. De respons op deze vraagblokken is 4.095 respondenten (14%). De meeste respondenten hebben de enquête online ingevuld (80%), 2% heeft een schriftelijke vragenlijst ingevuld en 18% 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.

	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	1612	1612	1567	1567	1503	1503	1538	1514
Loosduinen	180	149	177	145	183	139	193	138
Escamp	227	366	216	356	192	341	202	337
Segbroek	211	189	213	184	199	176	191	181
Scheveningen	197	174	189	169	177	162	179	165
Centrum	212	323	205	314	188	302	204	298
Laak	204	137	208	133	190	127	209	131
Haagse Hout	217	138	186	134	193	128	182	135
Leidschenveen-Ypenburg	163	137	173	133	181	127	178	131

Vraagblokken in de deel-onderzoeken:

- * 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

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.

Dimensus

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

Representativiteit en betrouwbaarheid

aantal respondenten = n	gevonden percentage in de steekproef					
	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

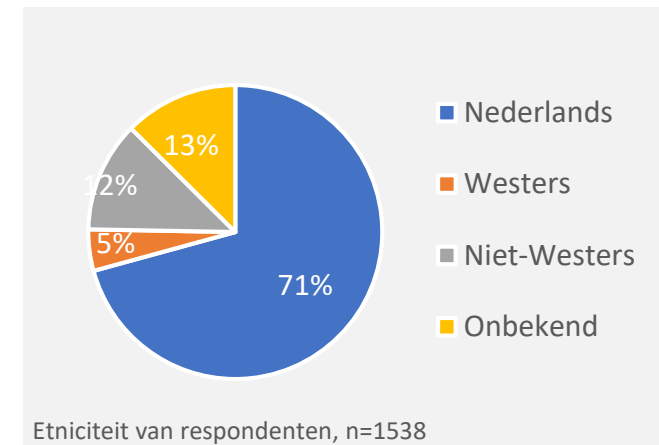
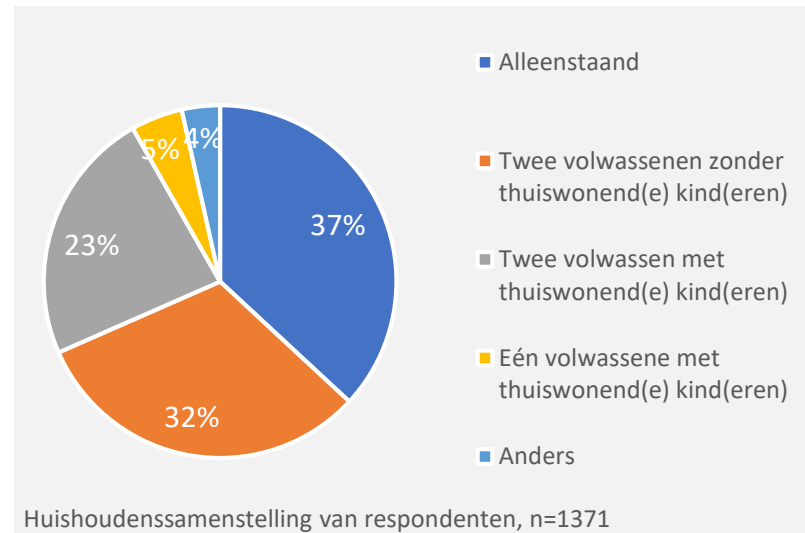
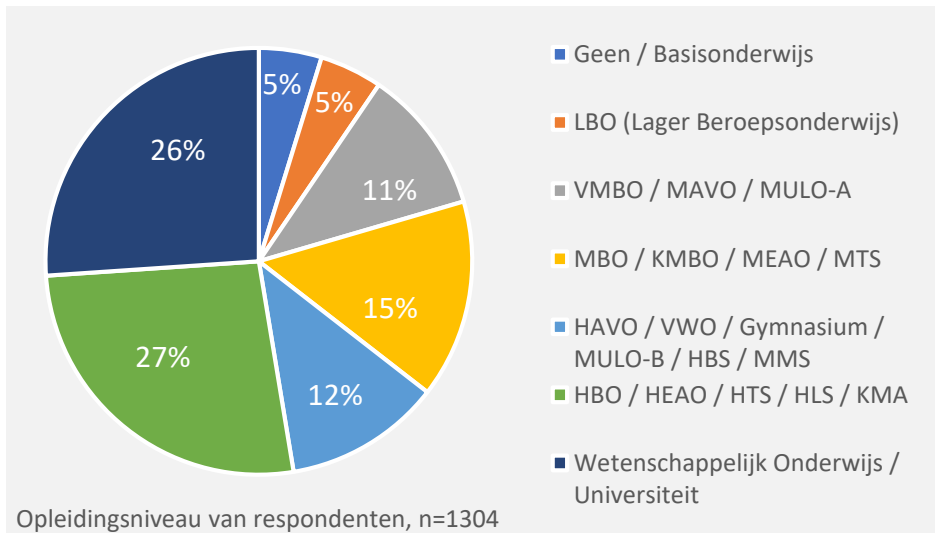
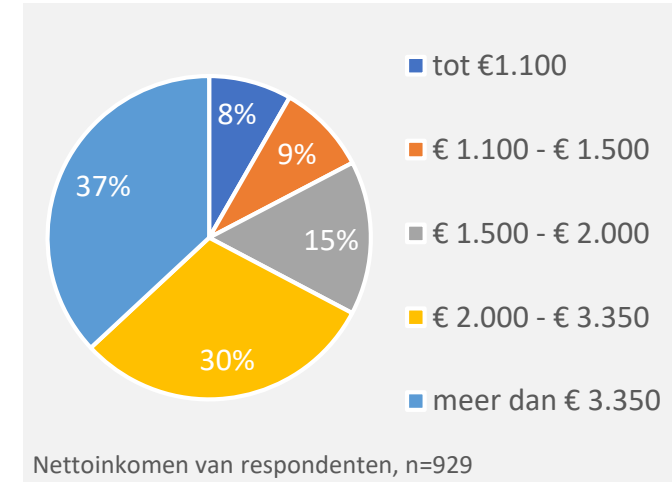
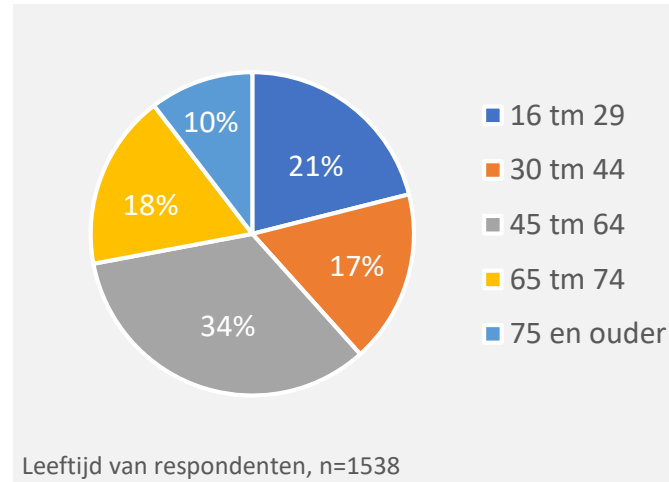
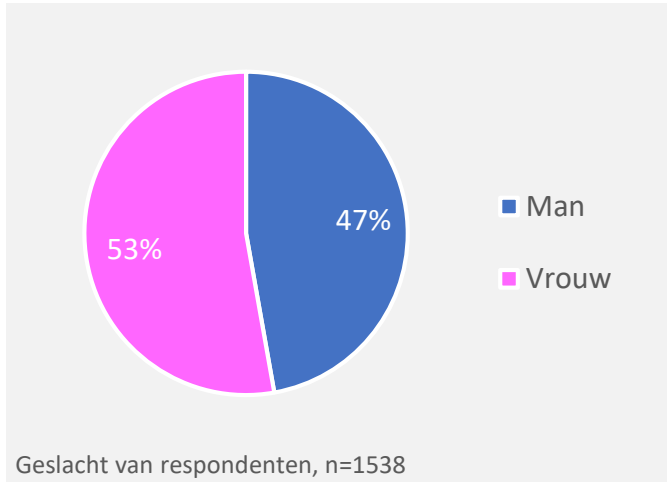
De mate van nauwkeurigheid neemt af naarmate het aantal respondenten kleiner is. Een en ander is vooral van belang als de vraag slechts door een beperkt aantal respondenten is beantwoord of als de resultaten worden uitgesplitst naar een aantal variabelen, waardoor er per onderverdeling een gering aantal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

Dimensus

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

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



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 werkteerrein. 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