



Den Haag

# Inwonersonderzoek 2018

## Ruimte en economie



# Inhoudsopgave



Den Haag

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





Den Haag

# Inwonersonderzoek 2018

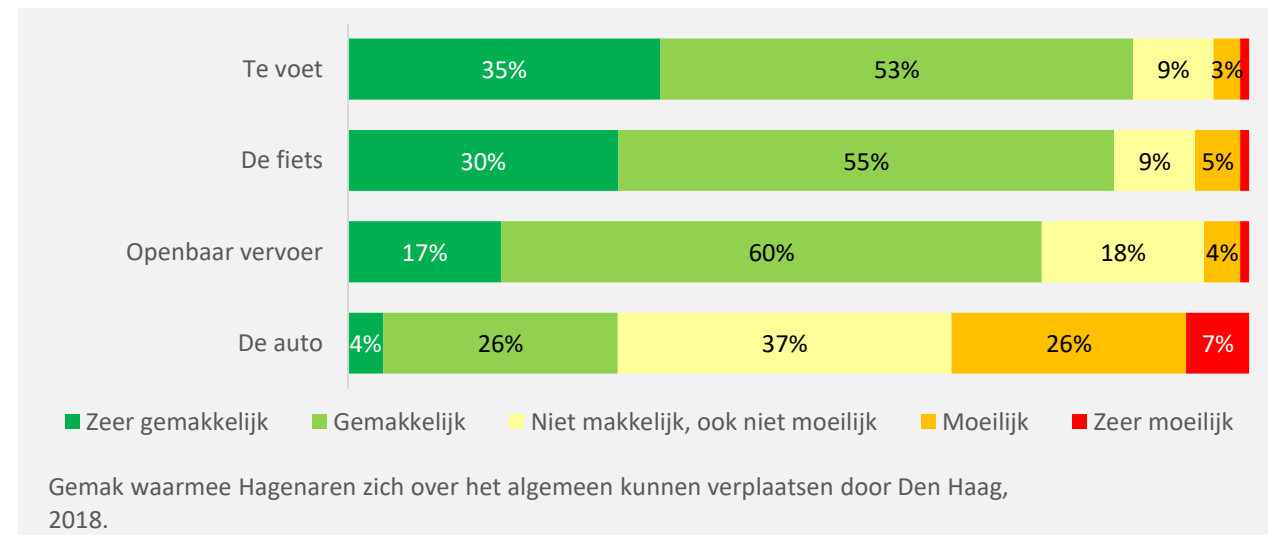
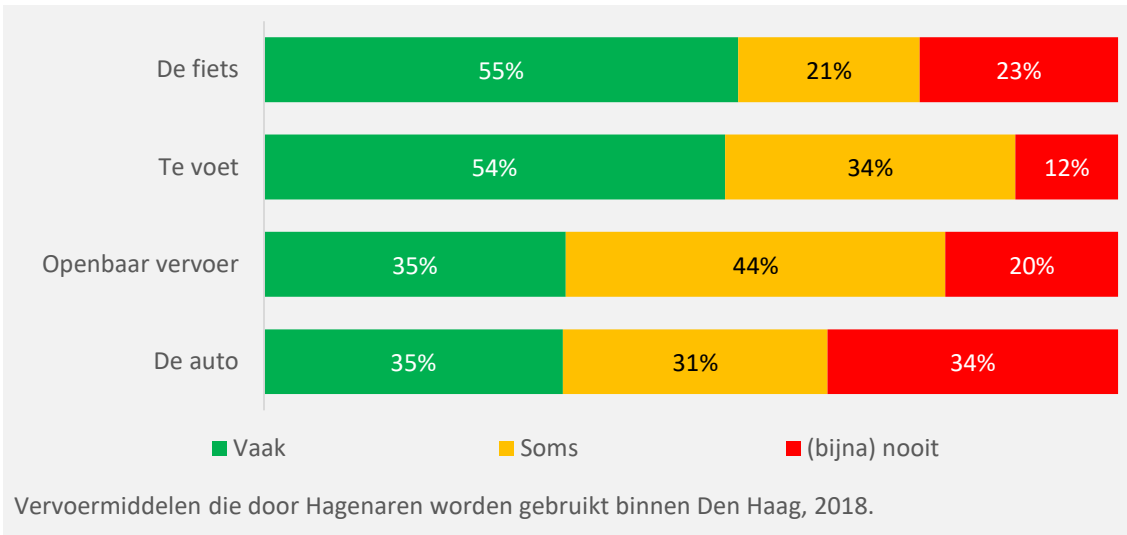
## Bereikbaarheid



Bereikbaarheid is een belangrijk thema in Den Haag. Daarom investeert de gemeente in projecten die de bereikbaarheid van de stad verbeteren. Gemiddeld wordt er per jaar op zo'n 100 plekken in Den Haag aan de weg gewerkt. De inwoners van Den Haag is gevraagd naar de overlast die zij van de wegwerkzaamheden ervaren.

- Van de ondervraagde respondenten vindt een derde het (zeer) moeilijk om zich door Den Haag te verplaatsen met de auto (34%), vooral omdat het druk is, het duur en lastig is om te parkeren en er veel weg-opbrekingen zijn.
- Bijna de helft van de respondenten geeft aan overlast te ervaren door wegwerkzaamheden (45% geeft een 5 of lager). Om verkeershinder te vermijden, maakt één op de zes (17%) gebruik van de fiets en één op de zeven (13%) maakt dan gebruik van het openbaar vervoer.
- Vier op de tien respondenten zoeken informatie over mogelijke omleidingen voordat men met de auto op pad gaat (15% (bijna) altijd en 25% soms).
- Wanneer men met de auto moet omrijden vanwege wegwerkzaamheden, maakt men vooral gebruik van de gele omleidingsborden (58%). Daarnaast maken drie van de tien respondenten gebruik van een navigatiesysteem in de auto (30%) en een kwart (24%) van Apps op de mobiele telefoon. Bijna 60% is (zeer) tevreden over de gele omleidingsborden bij wegwerkzaamheden, 12% is hierover (zeer) ontevreden.
- Respondenten maken vooral gebruik van bouwboarden (57%) en bewonersbrieven (50%) om zich te informeren over wegwerkzaamheden en evenementen. De digitale nieuwsbrief "Werken aan de weg" is bij twee op de drie respondenten (69%) onbekend. Zes op de tien respondenten zijn tevreden over de manier waarop zij geïnformeerd worden over de wegwerkzaamheden in de stad (60%), 11% laat zich negatief hierover uit. Dit komt vooral omdat zij geen informatie zouden hebben gehad (49%), te laat zijn geïnformeerd (36%) en/of omdat de informatie niet klopte of onvolledig was (35%).
- Als vervolgens wordt gevraagd op welke manier men bij voorkeur geïnformeerd wil worden, geven respondenten de voorkeur aan bewonersbrieven (54%) of bouwboarden langs de kant van de weg (43%). Iets meer dan één op de tien respondenten heeft een suggestie ter verbetering aangedragen. Eén derde van hen noemt 'bewoners beter informeren'. Meer bewegwijzering en minder (langdurige) wegwerkzaamheden worden daarnaast ook vaker naar voren gebracht.
- Door afrondingen kunnen minimale verschillen in de totalen optreden.

# Vervoermiddelen binnen Den Haag

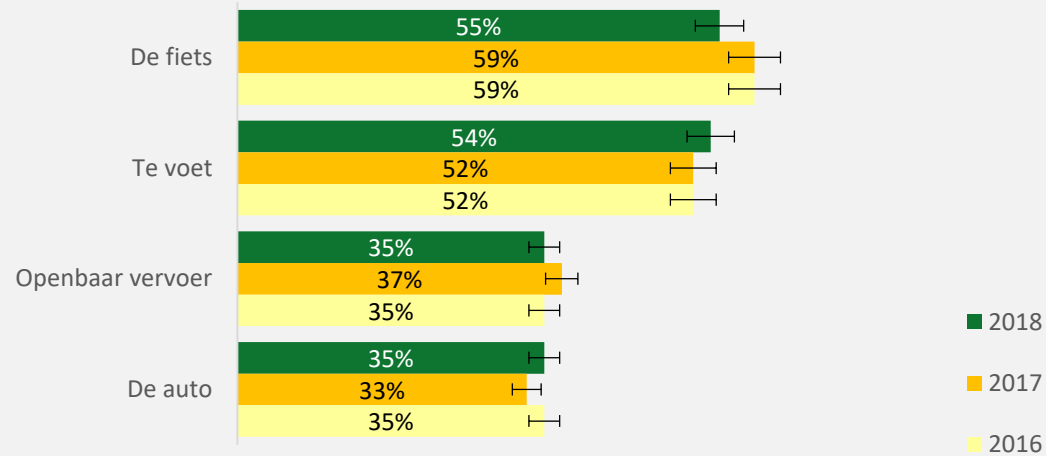


Ruim de helft van de respondenten maakt vaak gebruik van de fiets (55%) of gaat lopen (54%) binnen Den Haag en een derde maakt gebruik van het openbaar vervoer (35%) of van de auto (35%). Een derde van de Hagenaren maakt helemaal geen gebruik van de auto in Den Haag, circa een kwart maakt geen gebruik van de fiets en een vijfde van het openbaar vervoer.

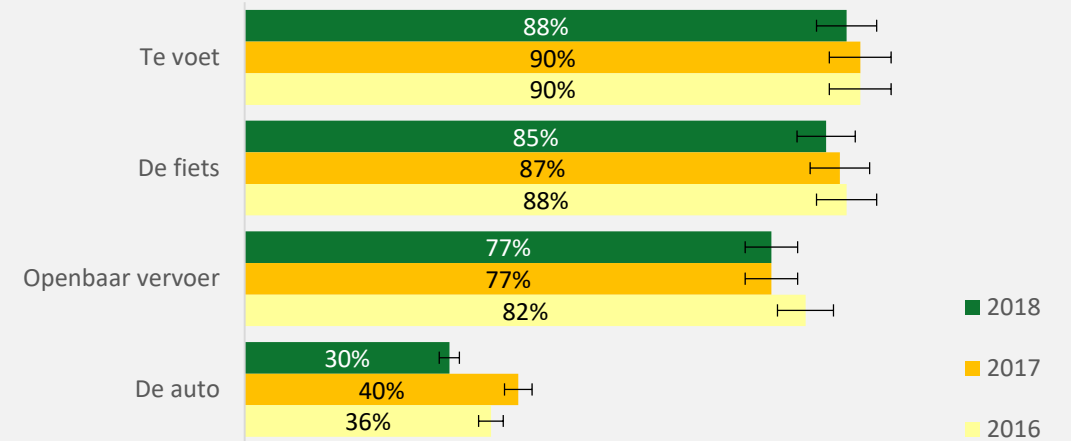
Inwoners van Leidschenveen-Ypenburg (58% vaak) en Escamp (53%) maken meer dan gemiddeld gebruik van de auto. Hoger opgeleiden (69% vaak) en inwoners uit Haagse Hout (67%) gebruiken de fiets meer dan gemiddeld. Zoals mocht worden verwacht, gaan inwoners van het Centrum meer dan gemiddeld te voet (75% 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 (85%) of met het openbaar vervoer (77%) zijn. Met de auto is dit minder gemakkelijk (30% gemakkelijk tegenover 34% die dit moeilijk vindt).

# Vervoermiddelen binnen Den Haag



Vervoermiddelen die door de Hagenaren vaak worden gebruikt binnen Den Haag, 2016-2018.



Mate waarin Hagenaren zich over het algemeen (zeer) makkelijk kunnen verplaatsen door Den Haag naar vervoersmiddel, 2016-2018.

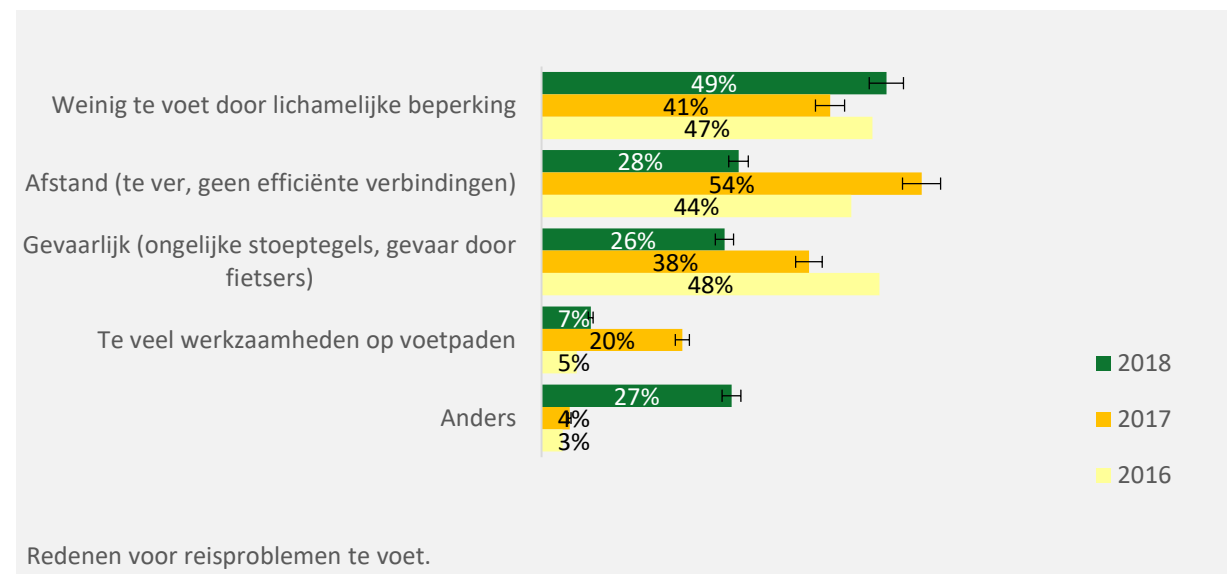
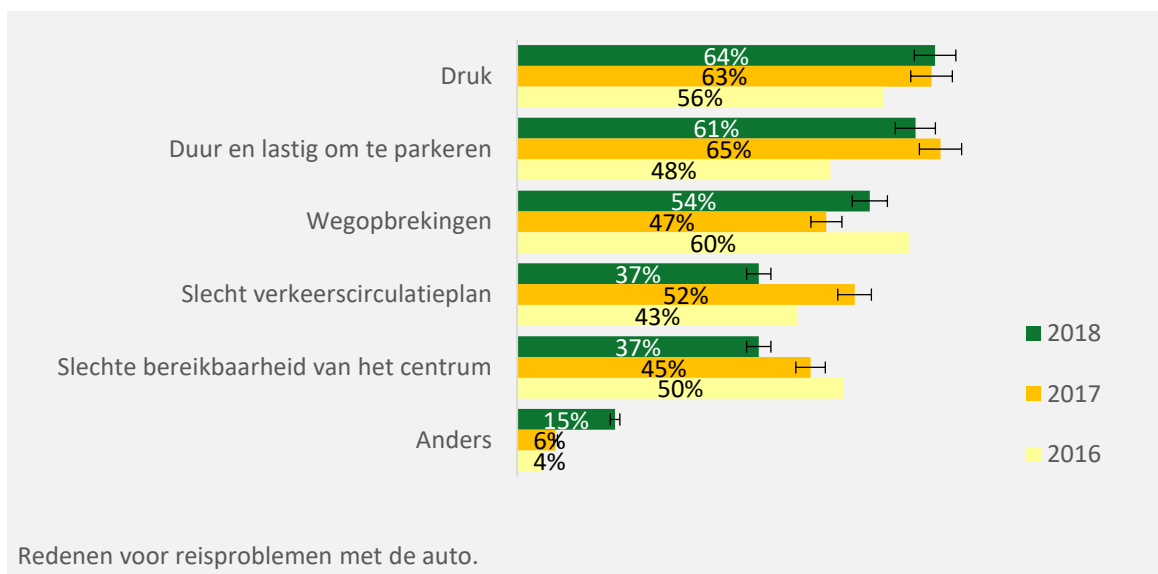
Op hoofdlijnen is er ten opzichte van voorgaande jaren niet veel veranderd wat betreft het gebruik van de verschillende vervoermiddelen in Den Haag. Het aandeel dat met de fiets gaat, is iets gedaald (van 59% naar 55%).

Ook het gemak waarmee men zich over het algemeen kan verplaatsen binnen Den Haag is nauwelijks veranderd voor inwoners die te voet, met de fiets of zich per openbaar vervoer verplaatsen in Den Haag. Alleen inwoners die gebruik maken van de auto zijn van mening dat dit minder gemakkelijk gaat (van 40% naar 30%).

# Redenen voor reisproblemen met de auto en te voet



Den Haag



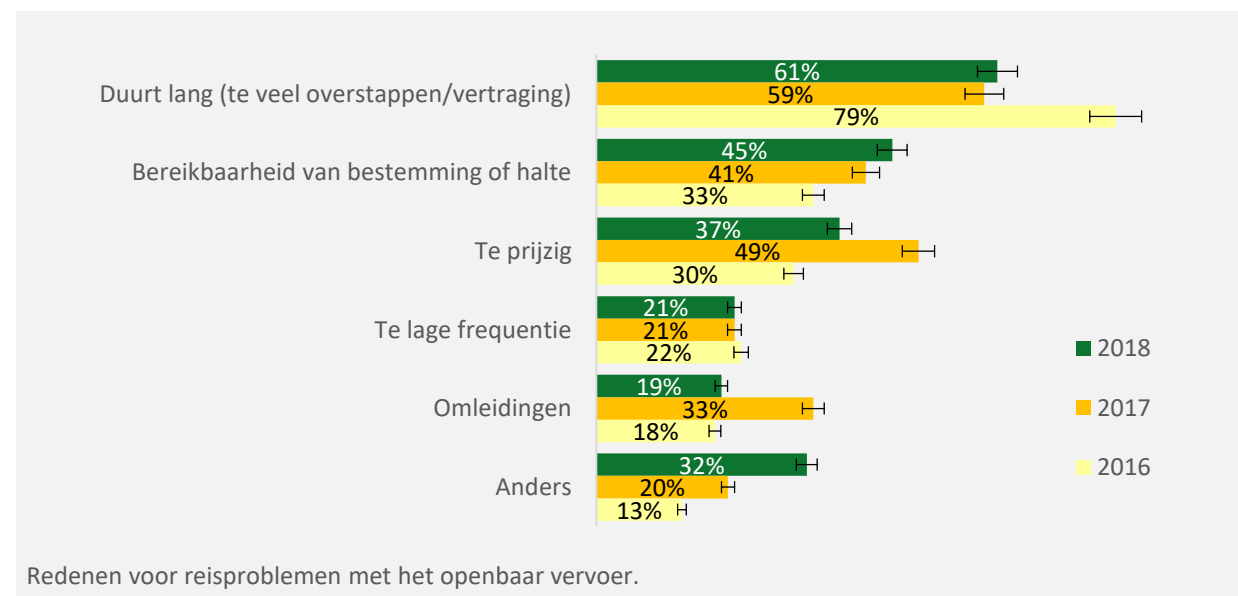
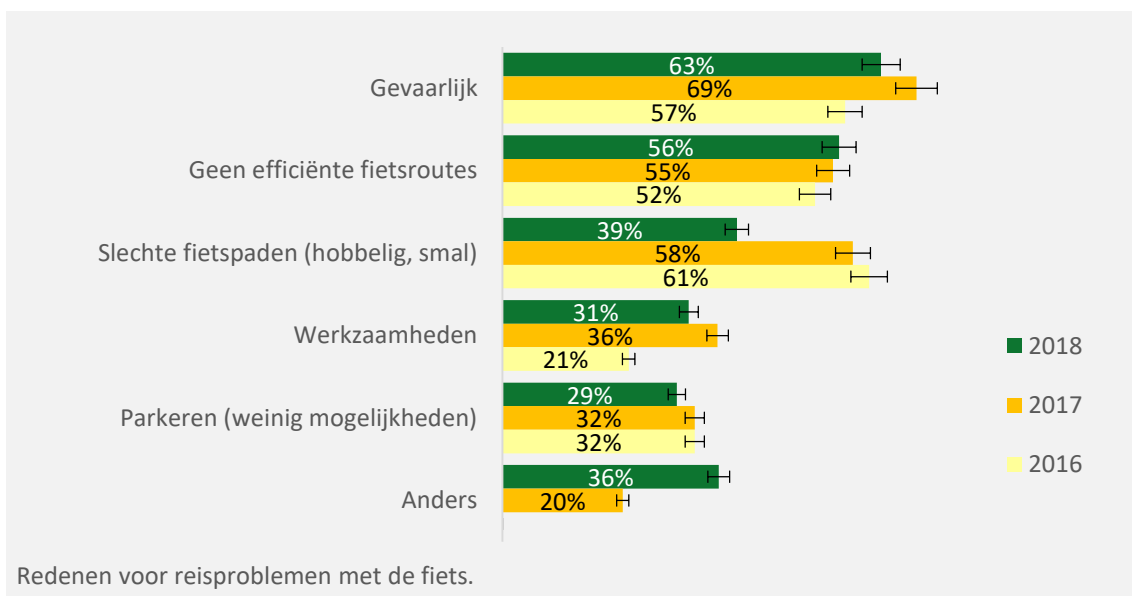
Inwoners die het (zeer) moeilijk vinden om zich met de auto te verplaatsen door Den Haag geven aan dat dit vaak meerdere oorzaken heeft: drukte (64%) en duur en lastig parkeren (61%) worden vaak als reden naar voren gebracht. Daarnaast wijst de helft (54%) op weg-opbrekingen en ruim een derde op een slecht verkeerscirculatieplan (37%) en/of de slechte bereikbaarheid van het centrum (37%). Vergeleken met de voorgaande metingen worden de slechte bereikbaarheid van het centrum en een slecht verkeerscirculatieplan minder vaak naar voren gebracht. Weg-opbrekingen worden daarentegen weer iets vaker genoemd maar minder vaak dan het jaar daarvoor.

De belangrijkste problemen waar voetgangers tegenaan lopen, zijn eigen lichamelijke beperkingen (49%). Een kwart wijst op een te grote afstand en/of op gevaarlijke voetpaden, bijvoorbeeld door ongelijke stoeptegels of door fietsers. Dit laatste speelt duidelijk minder vaak dan bij de vorige metingen. Ook de afstand speelt een minder grote rol. Opvallend is ook dat de vele wegwerkzaamheden op de voetpaden minder vaak worden genoemd. Blijkbaar hebben die het gewenste effect gehad omdat respondenten de gevaarlijke voetpaden minder vaak naar voren brengen als een belangrijk probleem.

# Redenen voor reisproblemen met de fiets en het openbaar vervoer



Den Haag

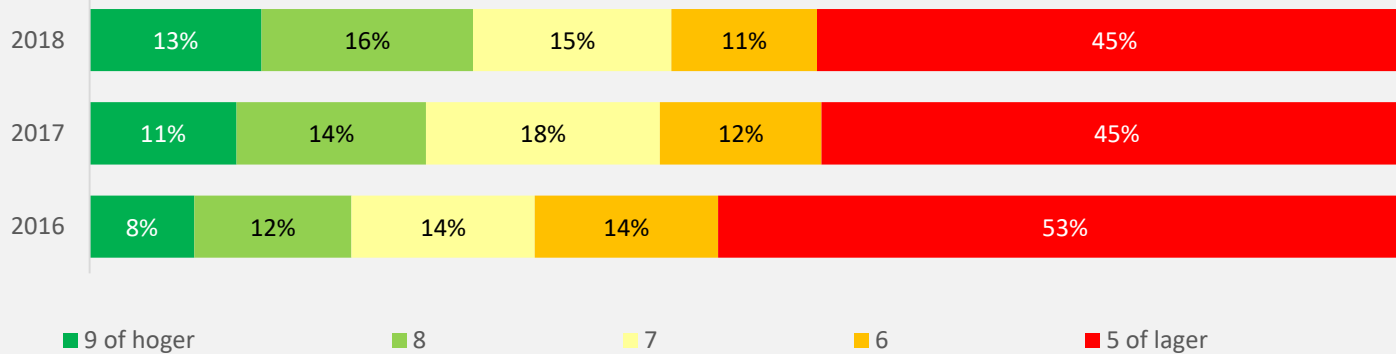


De belangrijkste problemen waar fietsers mee te maken hebben zijn dat men het gevaarlijk vindt (63%) en dat men de fietsroutes niet altijd efficiënt vindt (56%). Circa vier op de tien respondenten wijzen op de slechte fietspaden (39%) en bijna een derde op de werkzaamheden (31%) en de beperkte parkeermogelijkheden voor de fiets (29%). Vergeleken met vorig jaar worden de slechte fietspaden veel minder vaak naar voren gebracht als probleem.

Respondenten die het moeilijk vinden om zich (zeer) per openbaar vervoer door Den Haag te verplaatsen, vinden vaak dat het te lang duurt (61%), hebben problemen met de bereikbaarheid van de halte (45%) of vinden het ov te prijzig (37%). Vergeleken met de vorige meting vinden minder respondenten het te prijzig en ook omleidingen worden minder vaak naar voren gebracht.

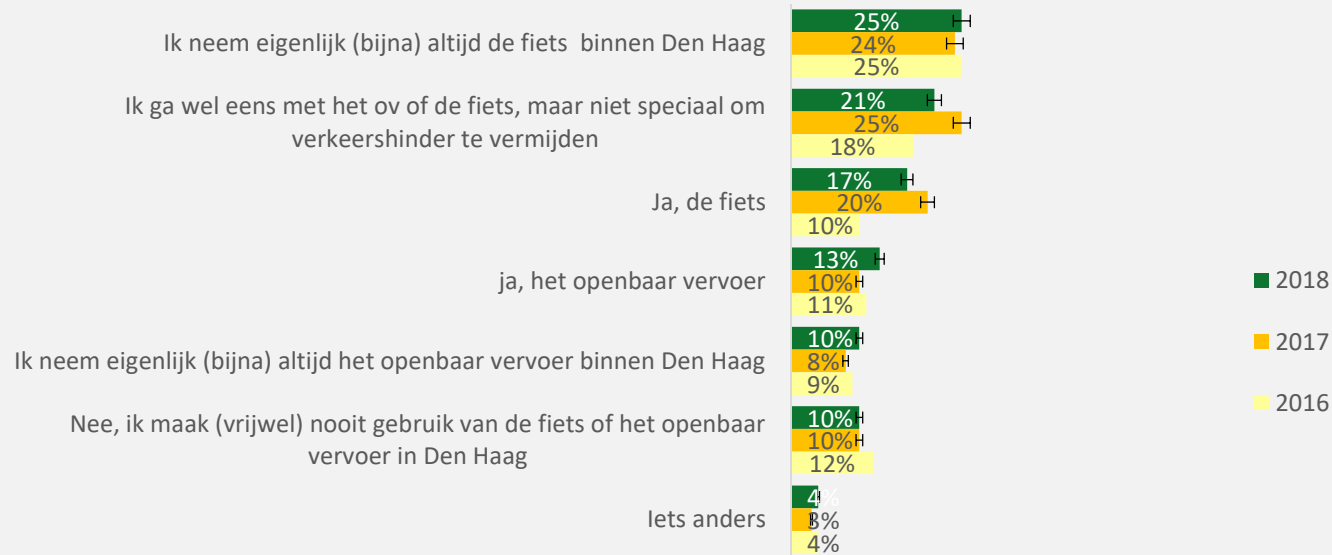


# Overlast van wegwerkzaamheden en vermijden van verkeershinder



Ervaren overlast door wegwerkzaamheden het afgelopen jaar op een schaal van 1 (heel veel overlast) tot 10 (heel weinig overlast), 2016-2018.

Als de respondenten wordt gevraagd een rapportcijfer te geven voor de overlast door wegwerkzaamheden, dan geeft bijna de helft een onvoldoende (45%: 5 of lager). Iets meer dan één op de vier is zeer positief hierover (29%: 8 of hoger). Het gemiddelde cijfer op een schaal van 1 (heel veel overlast) tot 10 (heel weinig overlast) is 5,7.

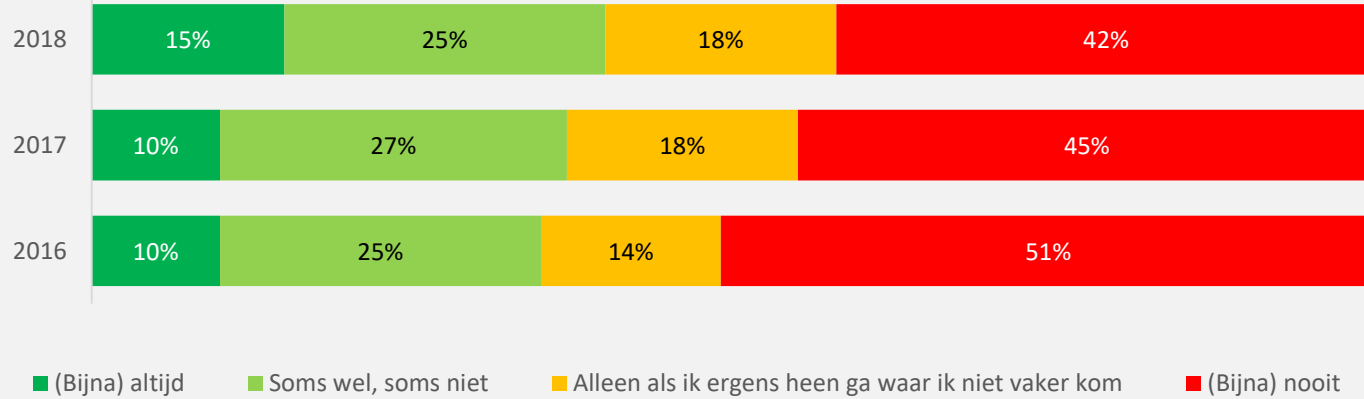


Gebruik van fiets of openbaar vervoer om verkeershinder te vermijden, 2016-2018.

Eén op de zes respondenten gebruikt de fiets om verkeershinder te vermijden (17%) en één op de zeven het openbaar vervoer (13%). 75-Plusers maken vaker gebruik van het openbaar vervoer om verkeershinder te vermijden (19%).

Een kwart van de respondenten gebruikt eigenlijk altijd de fiets binnen Den Haag (25%) en één op de tien (10%) het openbaar vervoer. Jongeren tot 30 jaar maken vaker vrijwel altijd gebruik van de fiets (33%) en 75-plussers vaker vrijwel altijd het openbaar vervoer (20%).

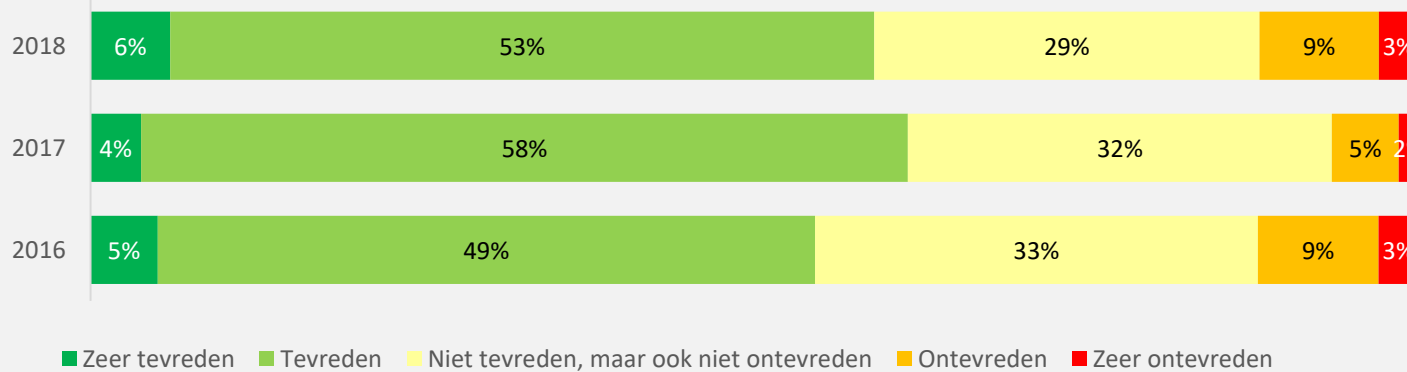
# Informatie over omleidingen



De mate waarin Hagenaren op zoek gaan naar informatie over omleidingen voordat zij zich met de auto door Den Haag gaan verplaatsen, 2017-2018.

Circa 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 een kwart doet dit soms wel en soms niet. Vier op de tien gaan echter nooit op zoek naar dergelijke informatie.

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.



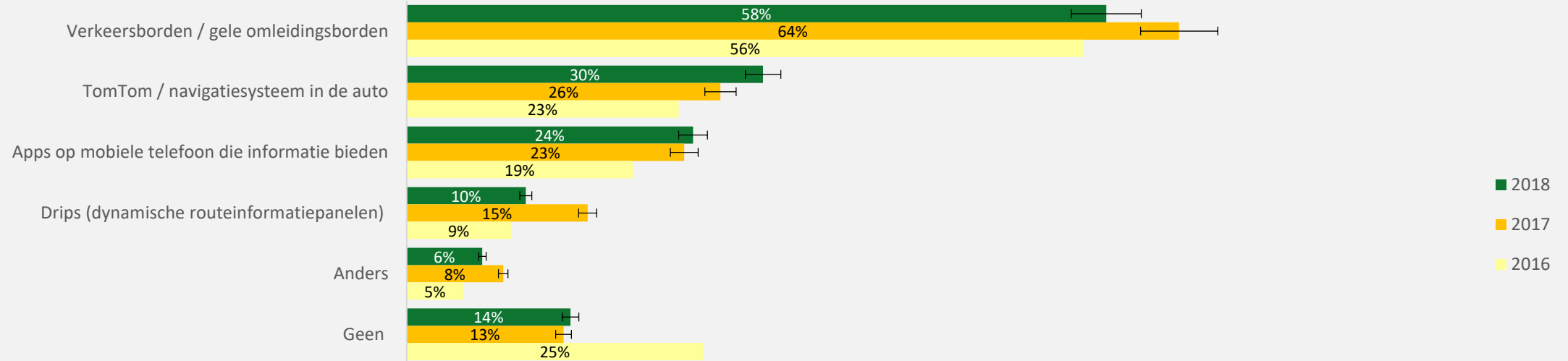
Mate waarin respondenten tevreden zijn over de gele omleidingsborden van de omleidingsroutes bij wegwerkzaamheden of wegafsluitingen in Den Haag, 2017-2018.

Zes op de tien respondenten laten zich positief uit over de gele omleidingsborden die bij wegwerkzaamheden of wegafsluitingen in Den Haag worden gebruikt, circa één op de tien is hierover (zeer) ontevreden (12%). Vergeleken met vorig jaar is de tevredenheid iets afgenomen, maar is deze nog steeds iets hoger dan het jaar daarvoor.

# Informatie over omleidingen



Den Haag



Gebruik van fiets of openbaar vervoer om verkeershinder te vermijden, 2016-2018.

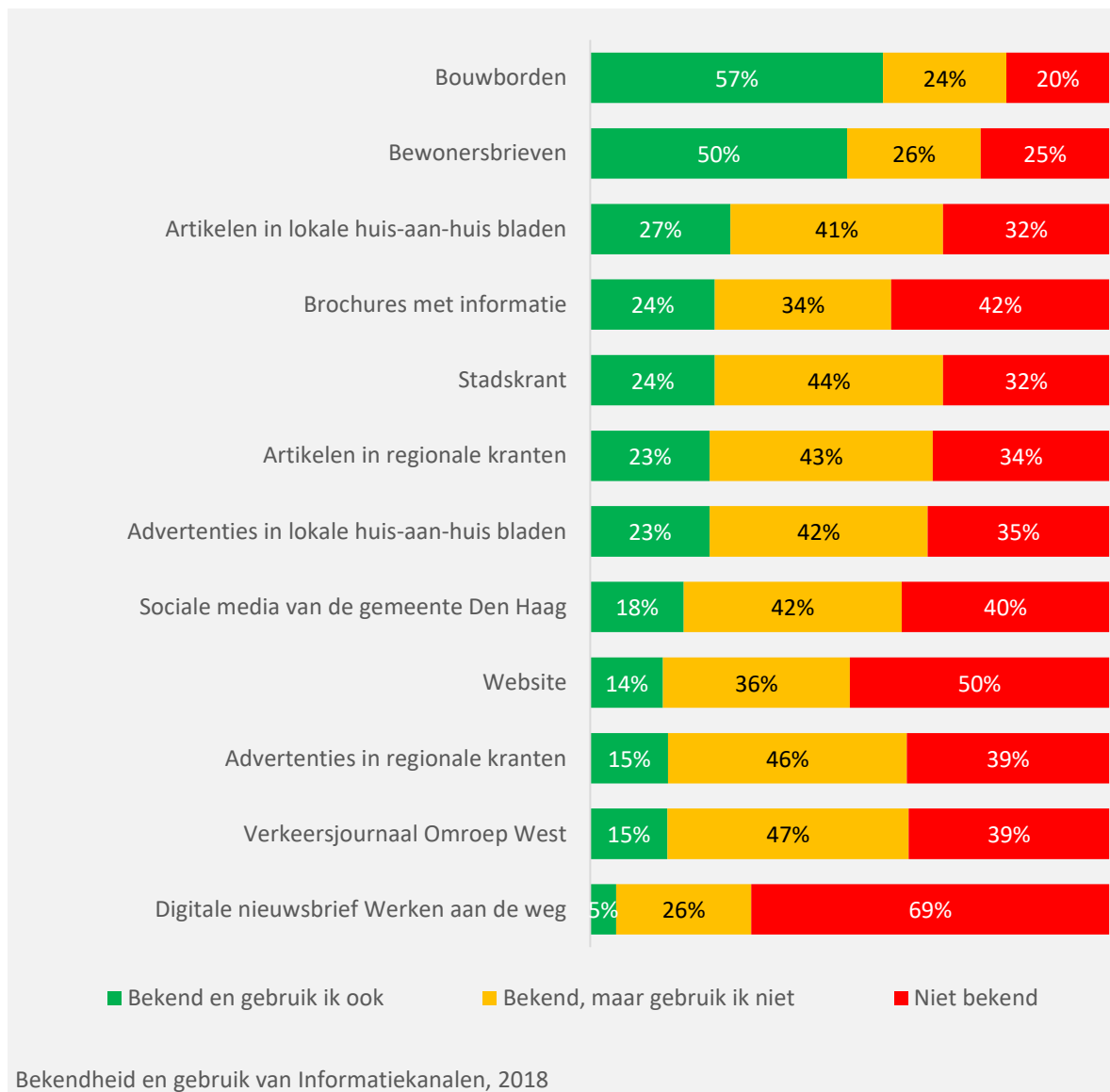
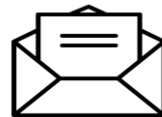
Zes op de tien respondenten gebruiken de verkeersborden of gele omleidingsborden (58%) wanneer zij door de stad om moeten rijden vanwege wegwerkzaamheden, drie op de tien gebruiken het navigatiesysteem in de auto (30%).

Vergeleken met vorig jaar maken respondenten iets minder vaak gebruik van de gele omleidingsborden en van Drips en iets vaker van het navigatiesysteem in de auto.

# Bekendheid van informatiekkanalen

De meest gebruikte informatiekkanalen voor wegwerkzaamheden zijn de bouwboarden (57%) en bewonersbrieven (50%). De digitale nieuwsbrief “Werken aan de weg” is minder bekend (69% onbekend).

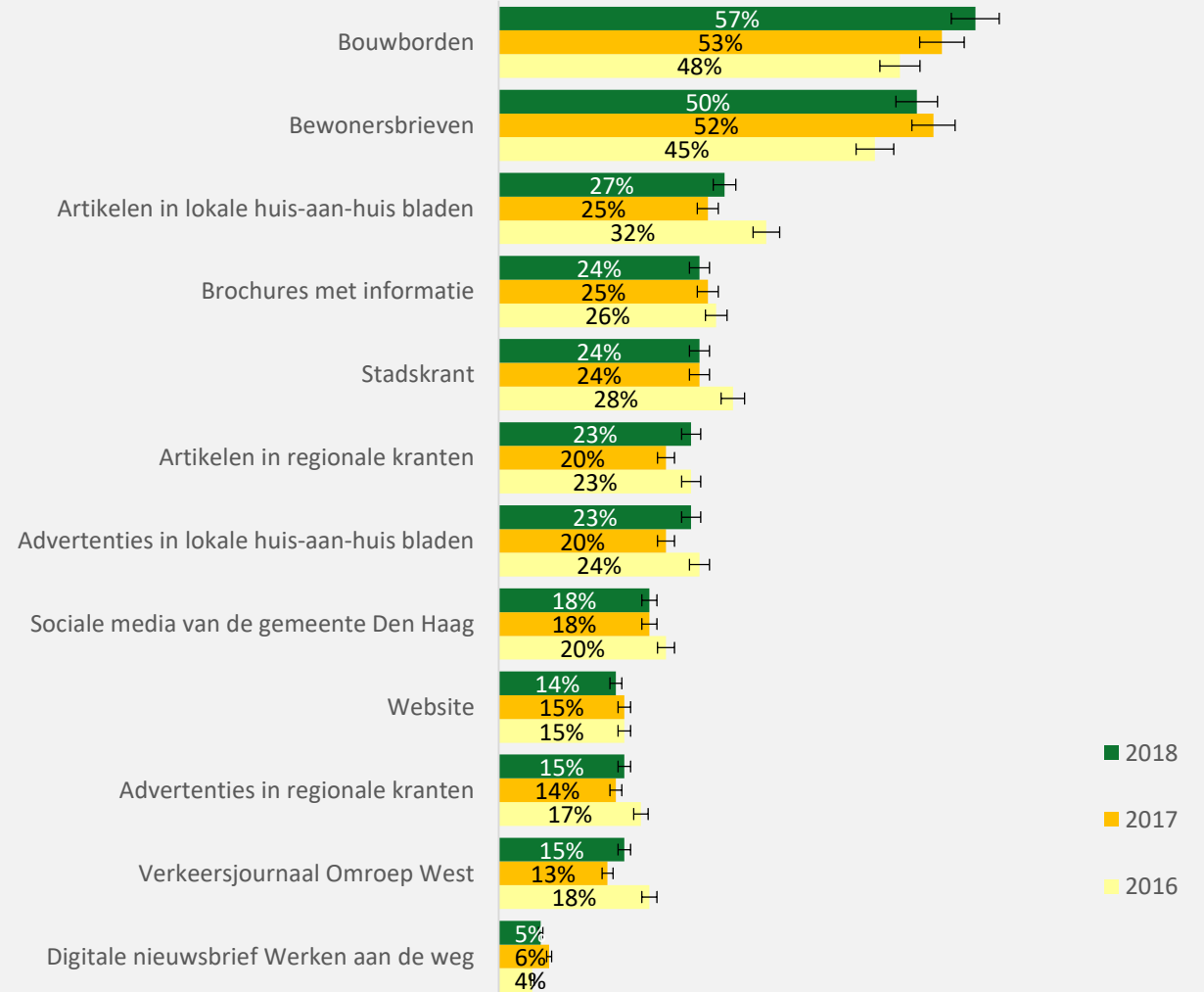
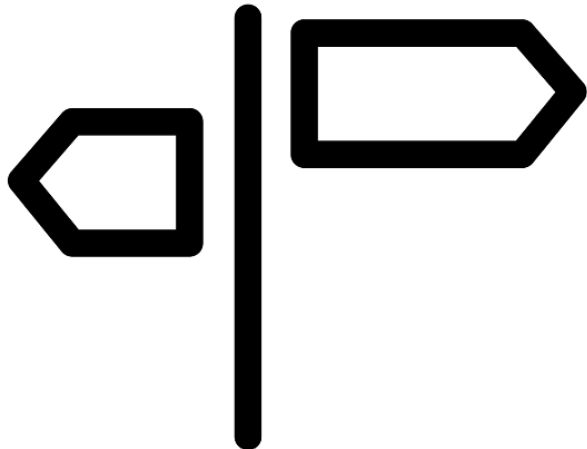
Verkeersjournaal Omroep West wordt vaker door lager opgeleiden (24%) en 45-plussers (19%) gebruikt en minder door hoger opgeleiden (10%) en inwoners tot 45 jaar (10%). Hoger opgeleiden gebruiken meer dan gemiddeld de website (18% tegenover 7% van de lager opgeleiden) evenals bewonersbrieven (56% tegenover 41% van de lager opgeleiden). De Stadskrant wordt juist vaker hiervoor gebruikt door 75-plussers (54%) en door lager opgeleiden (34% tegenover 23% van de hoger opgeleiden) evenals artikelen in lokale huis-aan-huis bladen (53% van de 75-plussers en 35% van de lager opgeleiden tegenover 26% van de hoger opgeleiden) en in regionale kranten (44% van de 75-plussers en 33% van de lager opgeleiden tegenover 21% van de hoger opgeleiden). Ook advertenties in lokale kranten (38% van de 75-plussers) en in regionale kranten bereiken hiervoor meer 75-plussers en lager opgeleiden (27% van de 75-plussers en 21% van de lager opgeleiden tegenover 12% van de hoger opgeleiden). Voor sociale media ligt de grens bij 45 jaar: 23% van de respondenten tot 45 jaar gebruikt social media tegenover 13% van de 45-plussers.



# Bekendheid van informatiekkanalen

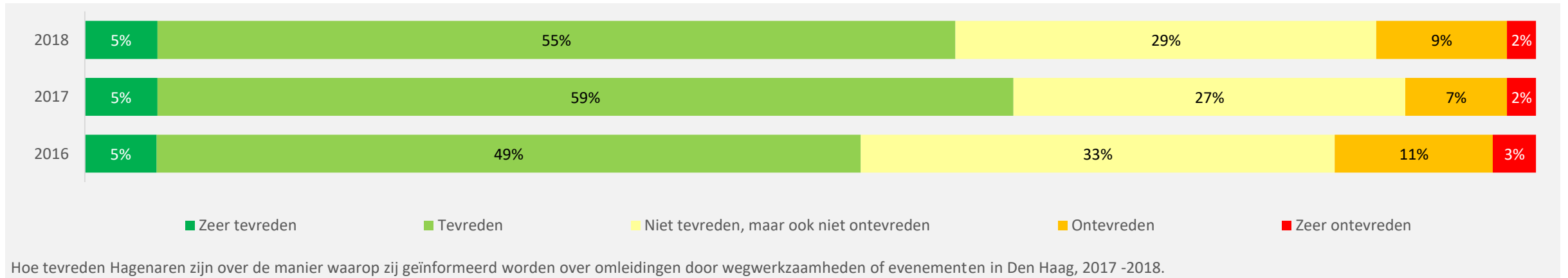


Het gebruik van bouwboarden als informatiebron neemt de laatste jaren ieder jaar iets toe. Bij de overige informatiekkanalen zijn de verschuivingen meestal wisselend en niet heel groot.



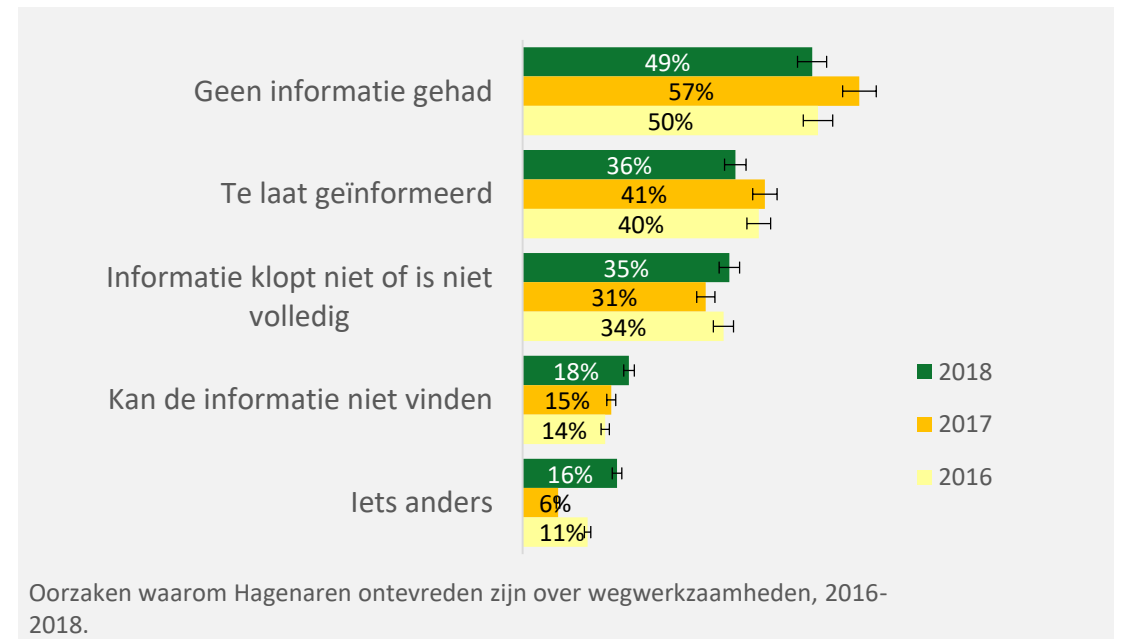
Bekendheid en gebruik van Informatiekkanalen, 2016-2018

# Tevredenheid over informatievoorziening

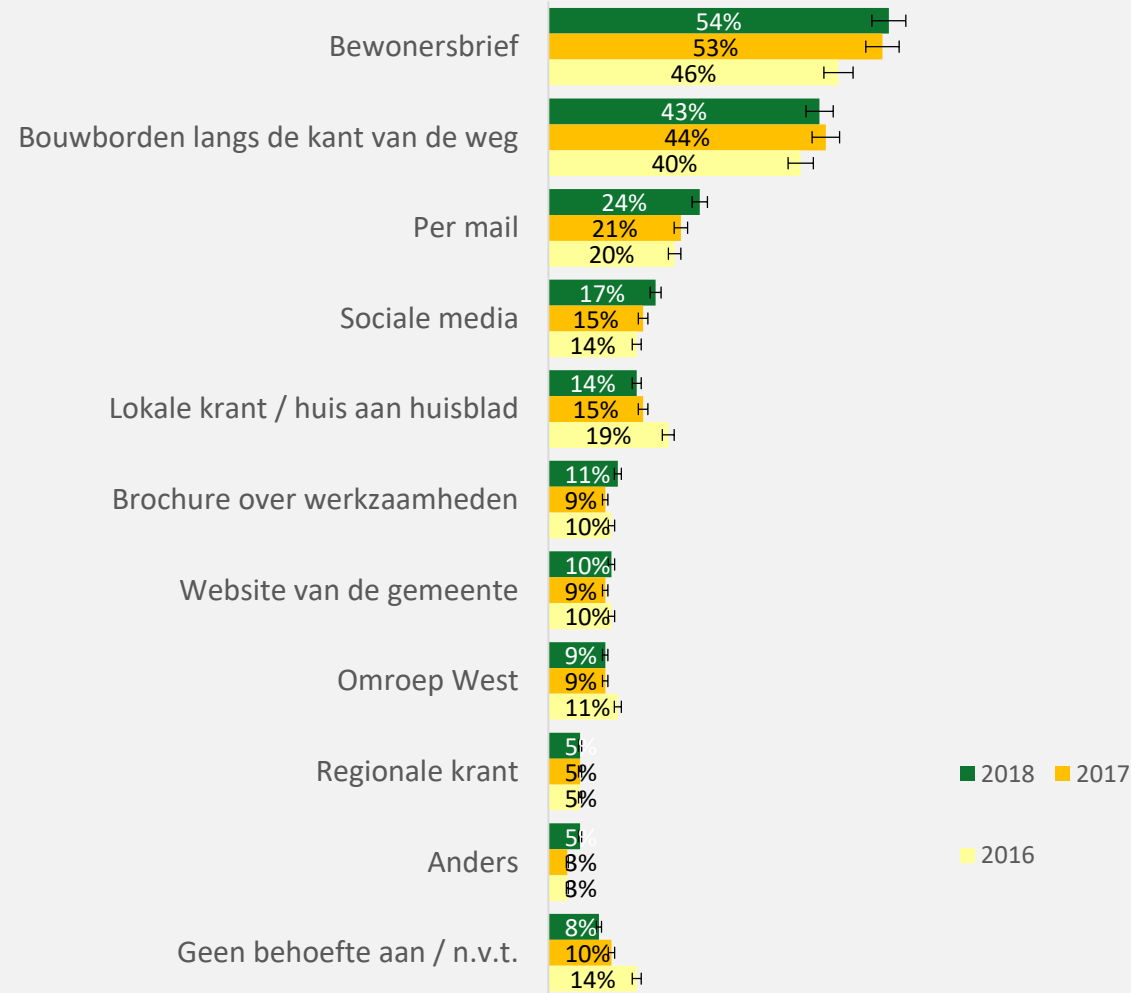


Zes op de tien inwoners zijn (zeer) tevreden over de manier waarop zij worden geïnformeerd over de omleidingen door wegwerkzaamheden of evenementen in Den Haag. Eén op de tien laat zich negatief hierover uit. De tevredenheid is nauwelijks gewijzigd vergeleken met de vorige meting.

Als vervolgens wordt gevraagd waarover men niet tevreden is, dan geeft de helft aan geen informatie te hebben gehad. Een derde is te laat geïnformeerd (36%) of geeft aan dat de informatie niet klopt of niet volledig is (35%). Eén op de zes respondenten kon de informatie niet vinden (16%). Op hoofdlijnen zijn de redenen waarom men ontevreden is niet echt veranderd. De redenen dat men geen of te laat is geïnformeerd, spelen iets minder dan vorig jaar.



# Wijze waarop inwoners geïnformeerd willen worden



Voorkeur voor informatiebronnen over wegwerkzaamheden, 2016-2018. (maximaal drie antwoorden mogelijk)

De inwoners van Den Haag willen het liefst via bewonersbrieven en bouwborden langs de weg op de hoogte gehouden worden over de wegwerkzaamheden. Circa de helft geeft hieraan de voorkeur. Een kwart zegt graag per mail te worden geïnformeerd en een zesde via social media.

75-Plusers hebben meer dan gemiddeld een voorkeur voor huis-aan-huis bladen (25%) en respondenten tot 45 jaar kiezen meer dan gemiddeld voor sociale media (27% tot 30 jaar en 25% 30 tot 45 jaar).

Vergeleken met de vorige metingen is het aandeel dat geen behoefte heeft aan informatie gedaald. De bewonersbrieven en de bouwborden blijven de grootste voorkeur genieten. Het aandeel dat via digitale bronnen als de mail en de social media op de hoogte gehouden wil worden, neemt ieder jaar iets toe.

# Inwonersonderzoek 2018

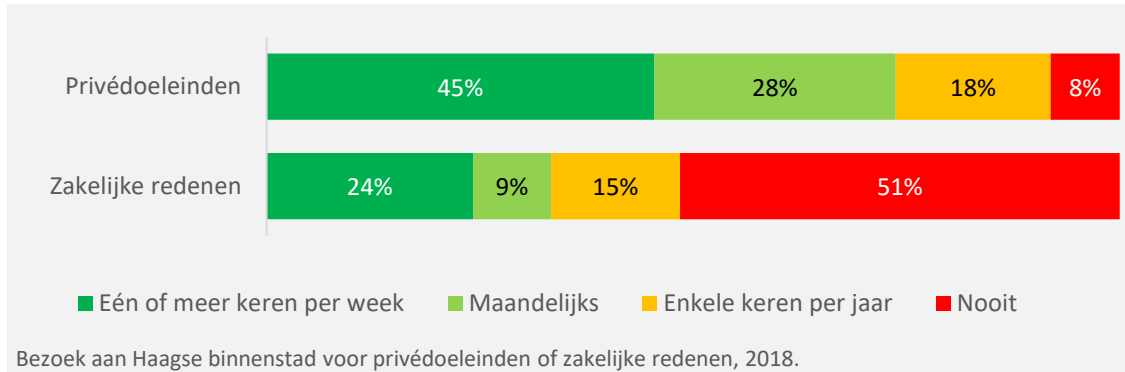
## De Binnenstad



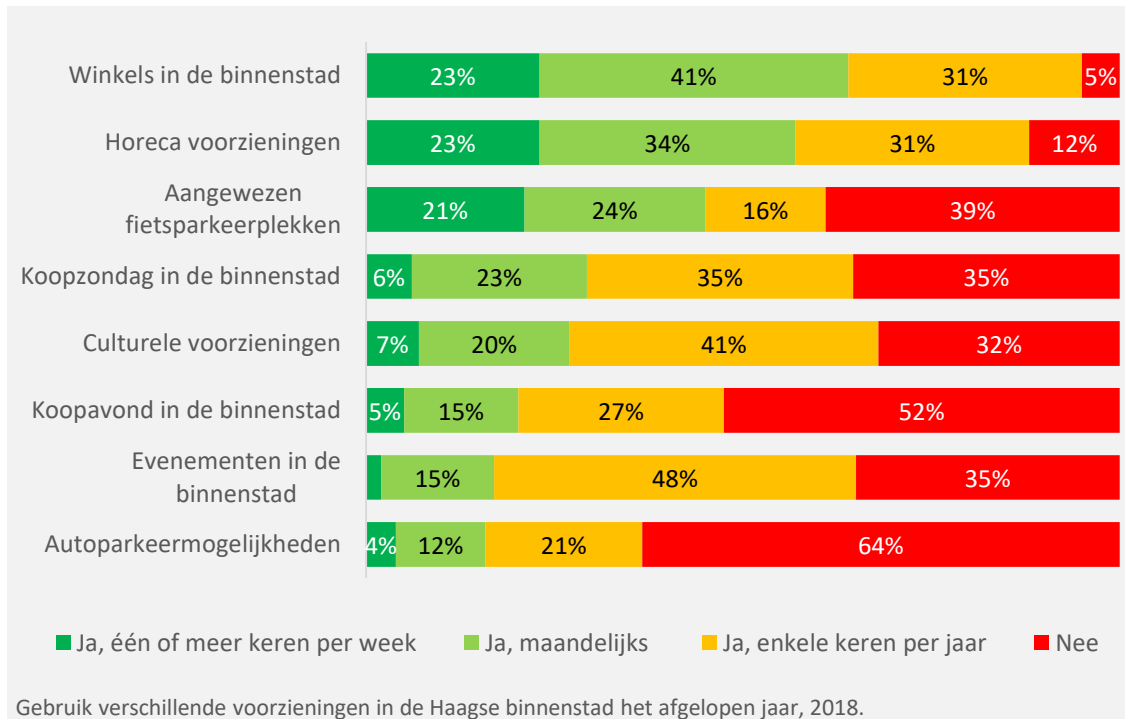


- Het gebruik van voorzieningen in de binnenstad staat centraal in dit hoofdstuk. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de bekendheid met en het bezoek aan verschillende sfeergebieden in Den Haag. Als laatste komt het oordeel van bewoners over de binnenstad als geheel maar ook over verschillende onderdelen van de binnenstad aan de orde.
- Drie kwart van de respondenten komt wekelijks (45%) of maandelijks (28%) voor privédoeleinden in de binnenstad. Eén op de drie (24% wekelijks, 9% maandelijks) komt er voor zakelijke redenen. Winkels, horeca en aangewezen fietsparkeerplekken worden het meest bezocht (resp. 23%, 23% en 21% één of meer keren per week).
- Vergeleken met voorgaande jaren komen respondenten minder vaak naar koopavonden (van 24% naar 20%) en koopzondagen (van 32% naar 29%). Ook heeft men minder gebruik gemaakt van autoparkeermogelijkheden in de binnenstad (van 22% naar 16%).
- Van de sfeergebieden geniet de winkelkern de grootste bekendheid (61% goed), gevolgd door de historische kern (46%) en het Hofkwartier (40%). Het oude centrum is bij circa een derde van de respondenten bekend (36%), evenals China Town (33%). Uilebomen (14%) is het minst bekend. Vergeleken met voorgaande jaren neemt de bekendheid van de Winkel Kern ieder jaar iets verder toe.
- De binnenstad krijgt een 7,2 als rapportcijfer en dat is net iets hoger dan de twee jaren hiervoor (7,1). Het percentage inwoners dat vindt dat de aantrekkelijkheid van de binnenstad in het algemeen is verbeterd (22%) is groter dan het aandeel dat vindt dat deze is verslechterd (12%). De belangrijkste redenen voor verbetering zijn: mooi, aantrekkelijk, netter, opgeknapt en vernieuwing (31%). Dit wordt vaker genoemd dan vorig jaar. Achteruitgang schrijft men vooral toe aan onduidelijke fietspaden en looppaden (21%) en het drukke verkeer (16%). De onduidelijke looppaden worden veel vaker genoemd dan vorig jaar.
- De bereikbaarheid van de binnenstad met het openbaar vervoer krijgt een hoge waardering (8,1). Over de bereikbaarheid per auto (5,1) en de parkeermogelijkheden (5,6) zijn respondenten minder tevreden.
- Woorden die volgens de respondenten het meest bij de binnenstad van Den Haag horen, zijn 'internationaal' (63%, zeker wel), 'divers' (54%) en 'gezellig' (50%). Iets minder enthousiast zijn respondenten over het woord 'vernieuwend': één op de vijf vindt dit niet passen bij Den Haag (21%).
- Eén op de drie respondenten heeft verbeteringsuggesties ten aanzien van de binnenstad van Den Haag gedaan (36%). Bijna de helft van hen (16%) geeft aan dat de verkeerssituatie voor fietsers en wandelaars verbetering behoeft. Voorgaande jaren werd dit ook het meest genoemd.

# Doel en frequentie bezoek aan Haagse binnenstad



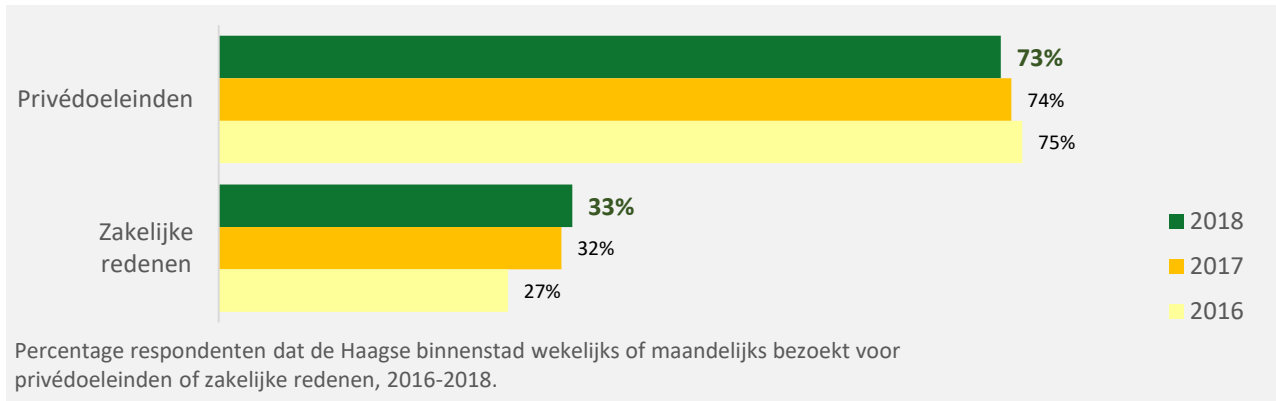
Respondenten komen veel vaker voor privédoeleinden naar de binnenstad (92%) dan voor zakelijke redenen (49%). Drie kwart komt wekelijks (45%) of maandelijks (28%) voor privédoeleinden naar de binnenstad. Inwoners tot 45 jaar komen vaker wekelijks (54%), 75-plussers minder vaak (24%). Een vijfde van de 75-plussers komt er nooit (20%). Vooral gezinnen zonder kinderen tot 40 jaar gaan vaker minimaal wekelijks (67%). Dat geldt ook voor hoger opgeleiden (56%) en voor inwoners uit Haagse Hout (58%). Voor zakelijke doeleinden komt een kwart (24%) wekelijks naar de binnenstad, hoger opgeleiden meer dan gemiddeld (32%).



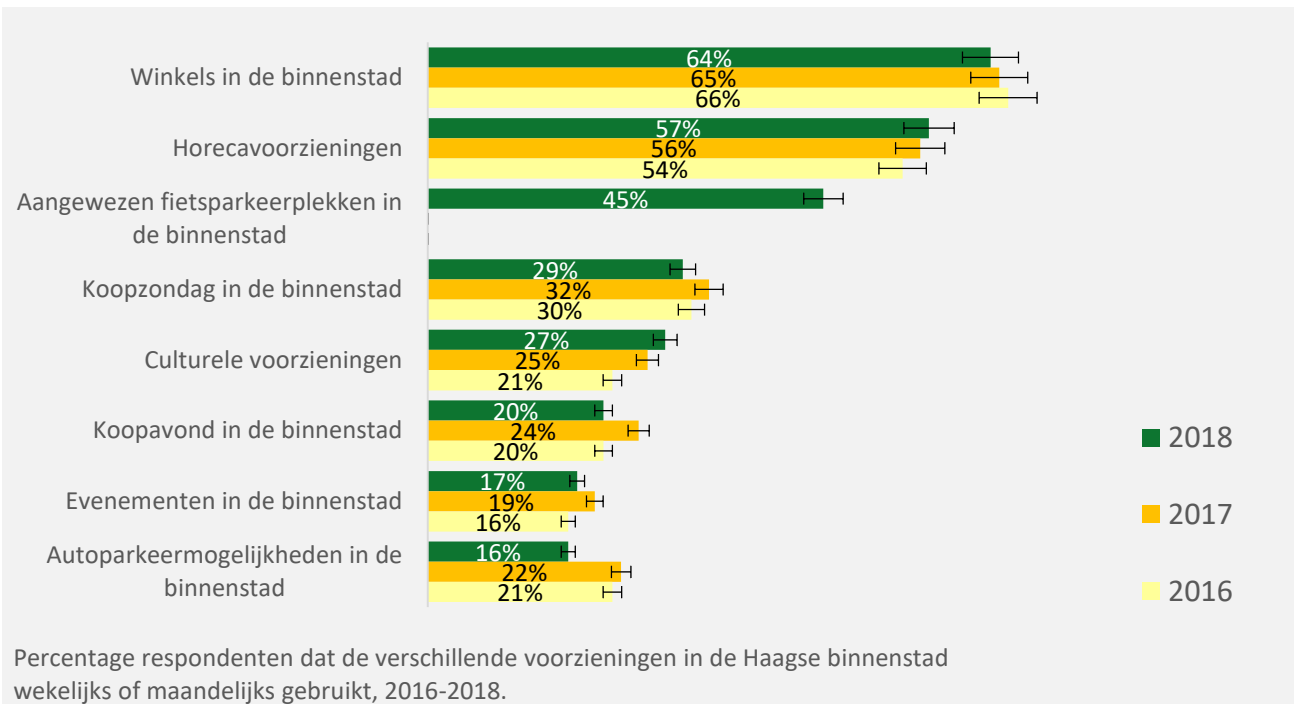
Respondenten gaan vooral naar de binnenstad om winkels te bezoeken (23% één of meer keren per week; 41% maandelijks) en/of de horeca (23% één of meer keren per week; 34% maandelijks). Jongeren tot 30 jaar gaan meer dan gemiddeld minimaal wekelijks naar een horecavoorziening (34%) evenals gezinnen zonder kinderen tot 40 jaar (40%) en hoger opgeleiden (30%). Evenementen (48%) en culturele voorzieningen (41%) worden veelal enkele keren per jaar bezocht. Hoger opgeleiden maken hier meer dan gemiddeld gebruik van culturele voorzieningen (10% wekelijks, 28% maandelijks). Lager opgeleiden en 75-plussers gaan veel minder vaak naar evenementen (resp. 53% en 55% niet).

Van koopzondag of koopavond maakt resp. 6% en 5% wekelijks gebruik. Gezinnen zonder kinderen tot 40 jaar komen hier meer dan gemiddeld. Ruim een derde maakt maandelijks gebruik van koopzondag (35%), wat meer is dan het aandeel dat maandelijks gebruik maakt van de koopavond (23%). Ook dit doen gezinnen zonder kinderen tot 40 jaar meer dan gemiddeld (8% minimaal wekelijks en 23% maandelijks). Van de aangewezen fietsplekken maakt bijna de helft van de bezoekers wekelijks (21%) of maandelijks (24%) gebruik. Een derde (36%) maakt wel eens gebruik van de parkeermogelijkheden in de binnenstad, waarvan 4% wekelijks en 12% maandelijks.

# Doel en frequentie bezoek aan Haagse binnenstad

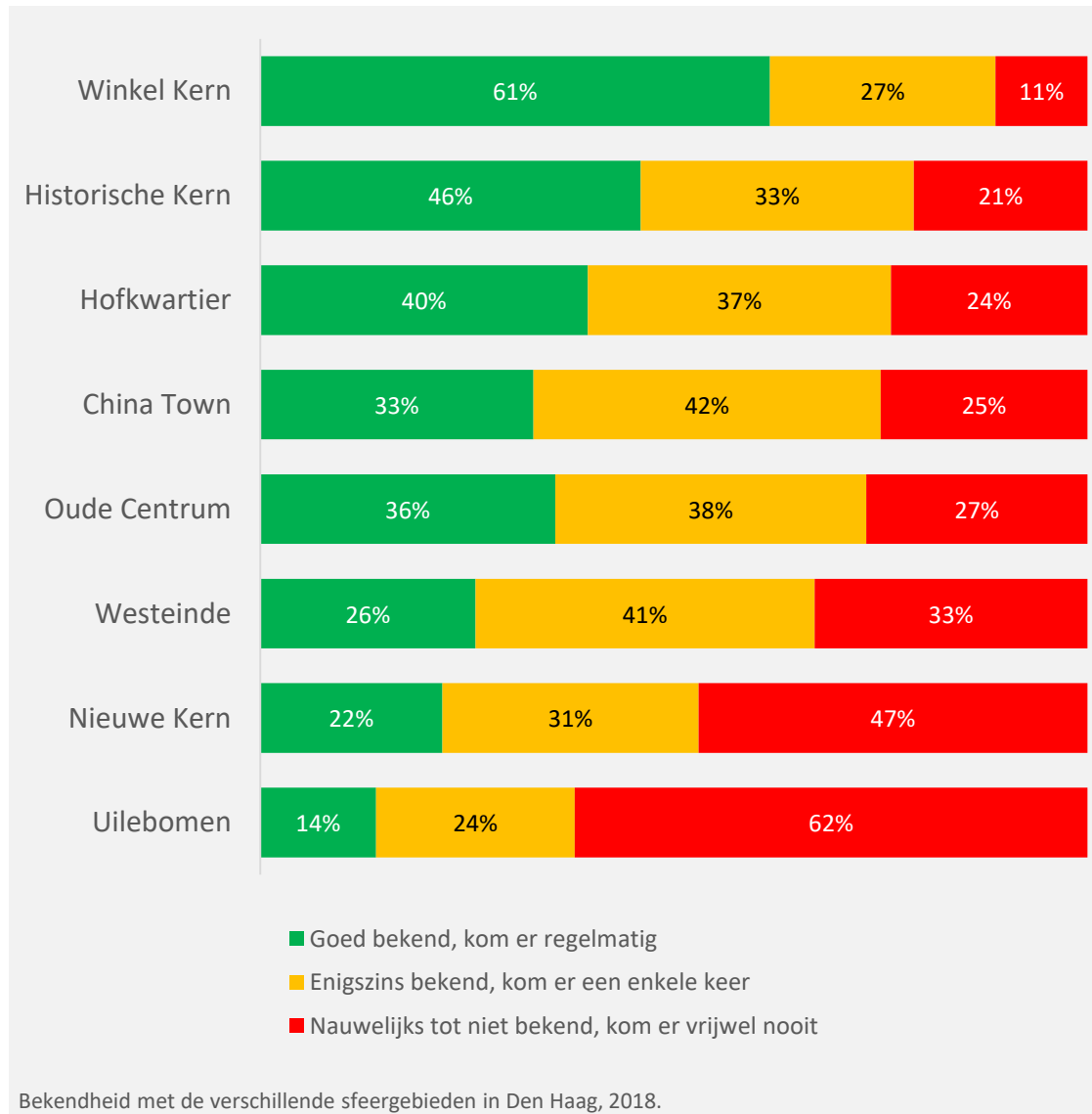


Vergeleken met vorig jaar is er niet veel veranderd als het gaat om de reden, privé of zakelijk, waarom inwoners naar de binnenstad gaan.



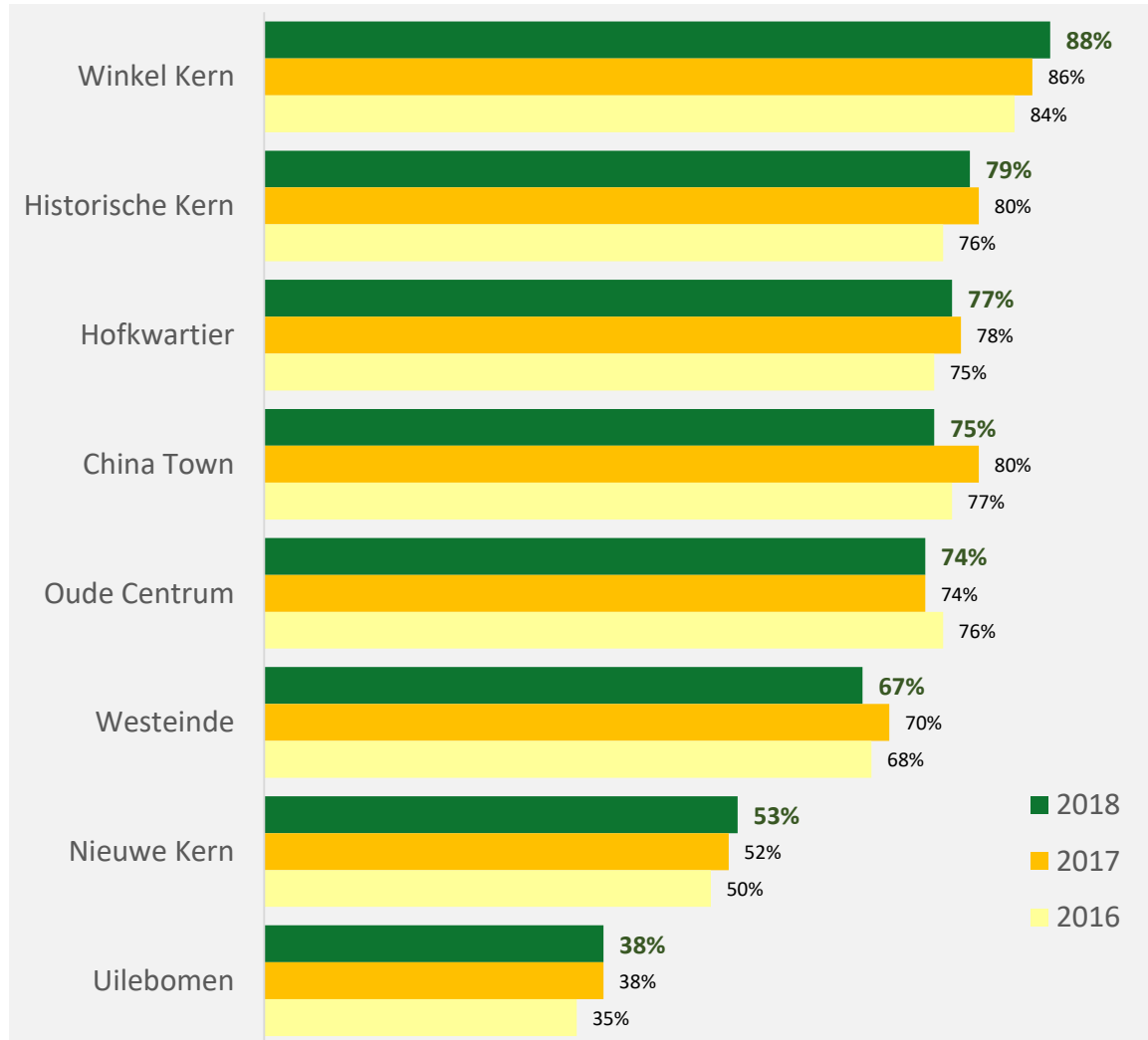
Vergeleken met vorig jaar is er ook niet veel veranderd wat betreft het gebruik dat bezoekers maken van verschillende voorzieningen in de binnenstad. Bezoekers hebben alleen iets minder gebruik gemaakt van de autoparkeermogelijkheden (van 22% wekelijks of maandelijks naar 16%). Ook zijn de koopavond (van 24% naar 20%) en de koopzondag (van 32% naar 29%) iets minder bezocht.

# 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 (61%) kennen dit sfeergebied goed en komen er regelmatig. Vooral gezinnen zonder kinderen tot 40 jaar komen hier meer dan gemiddeld (80%) evenals hoger opgeleiden (71%). Nog eens een kwart (27%) is hier enigszins bekend mee en komt er een enkele keer. Van de inwoners is 74% tot 80% enigszins tot goed bekend met de historische kern (79%), het Hofkwartier (77%) China Town (75%) en/of het oude Centrum (74%). De Uilebomen is minder bekend: 14% kent dit goed, een kwart enigszins, maar circa zes op de tien respondenten kennen het niet tot nauwelijks en komen hier vrijwel niet (62%).

# Sfeergebieden Haagse binnenstad

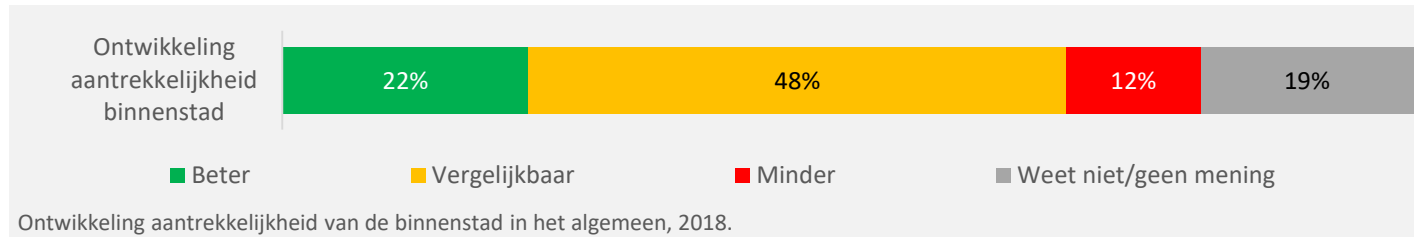
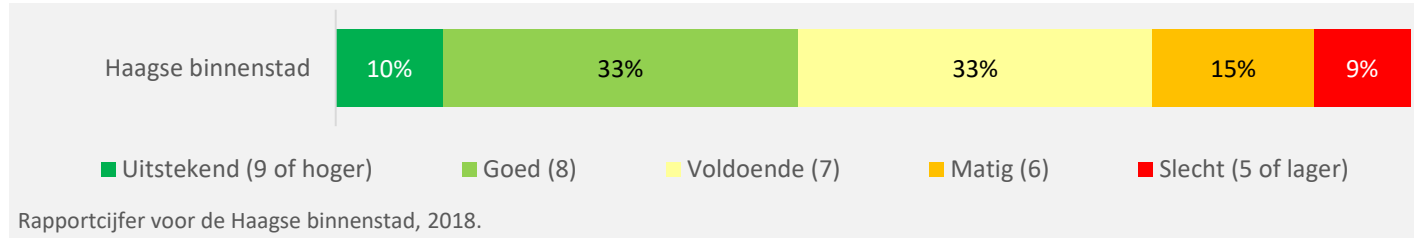


Bekendheid (% goed of enigszins bekend) met sfeergebieden in Den Haag, 2016-2018.



Op hoofdlijnen is de bekendheid van de verschillende sfeergebieden niet veranderd. De bekendheid van de winkel Kern neemt ieder jaar iets toe. Vergeleken met vorig jaar is de bekendheid van China Town iets gedaald (van 80% naar 75%).

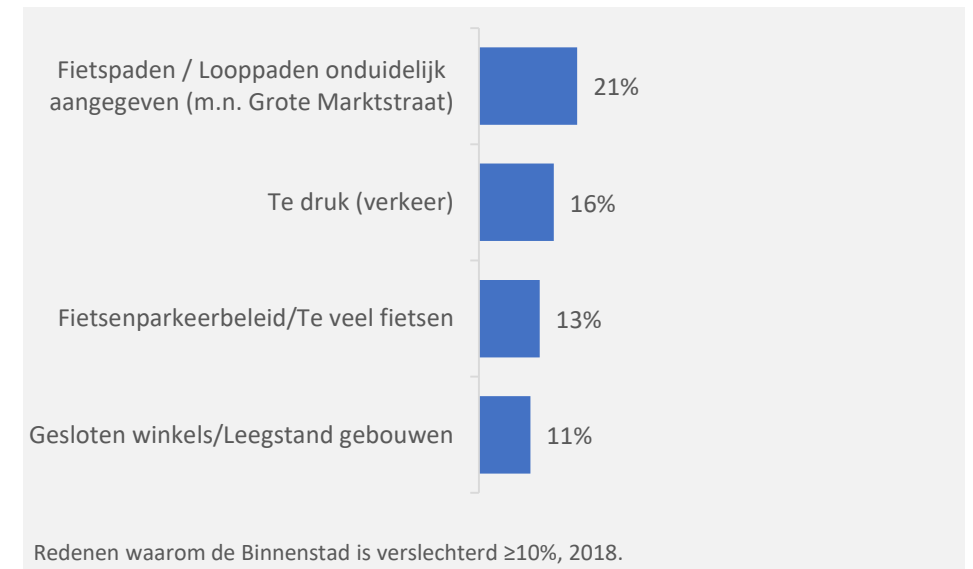
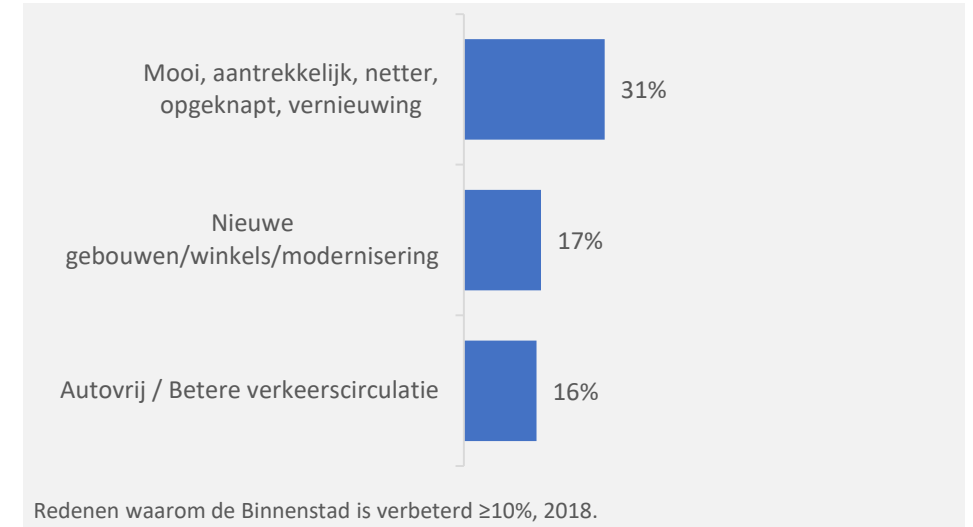
# Beoordeling Haagse binnenstad



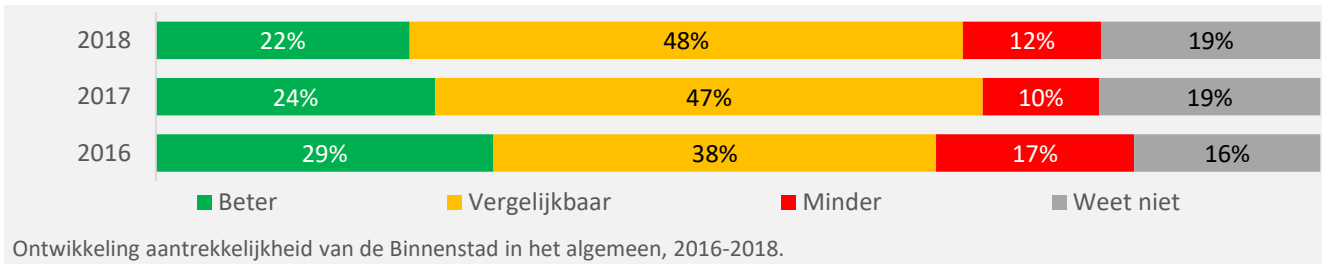
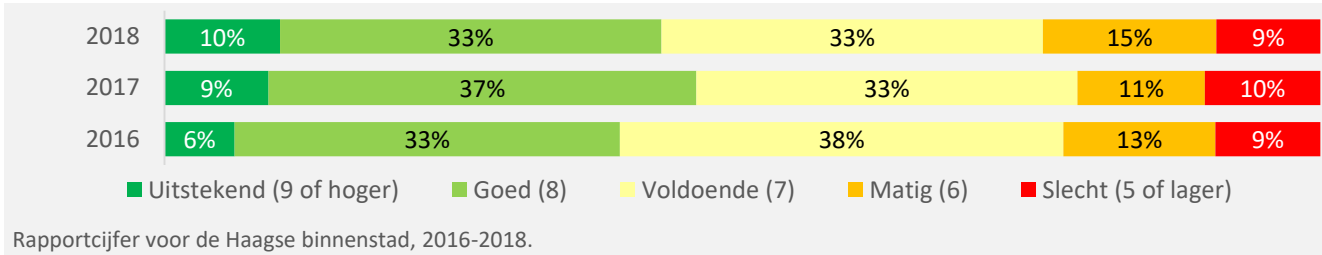
De Haagse binnenstad wordt met een 7,2 gewaardeerd. Iets meer dan vier op de tien (43%) geven een 8 of hoger en één op de tien (9%) geeft een onvoldoende.

Ruim één op de vijf vindt dat de binnenstad ten opzichte van vorig jaar is verbeterd (22%). Hoger opgeleiden zijn hierover iets positiever dan gemiddeld (26% beter) evenals gezinnen zonder kinderen tot 40 jaar (eveneens 26%). De redenen die het meest naar voren worden gebracht hangen samen met een mooiere, aantrekkelijker binnenstad doordat het is opgeknapt en er vernieuwingen hebben plaatsgevonden (31%). Een deel wijst specifiek op de nieuwe gebouwen die er zijn gekomen (17%) of op het autovrij zijn van de binnenstad en de betere verkeerscirculatie (16%).

Een op de tien vindt dat de binnenstad juist achteruit is gegaan (12%) en circa de helft vindt dat er niet echt iets is veranderd (48%). Onduidelijk aangegeven fiets- en looppaden worden het vaakst als reden genoemd (21%), gevolgd door te druk verkeer (16%), het fietsenparkeerbeleid (13%) en de winkelleegstand (11%).

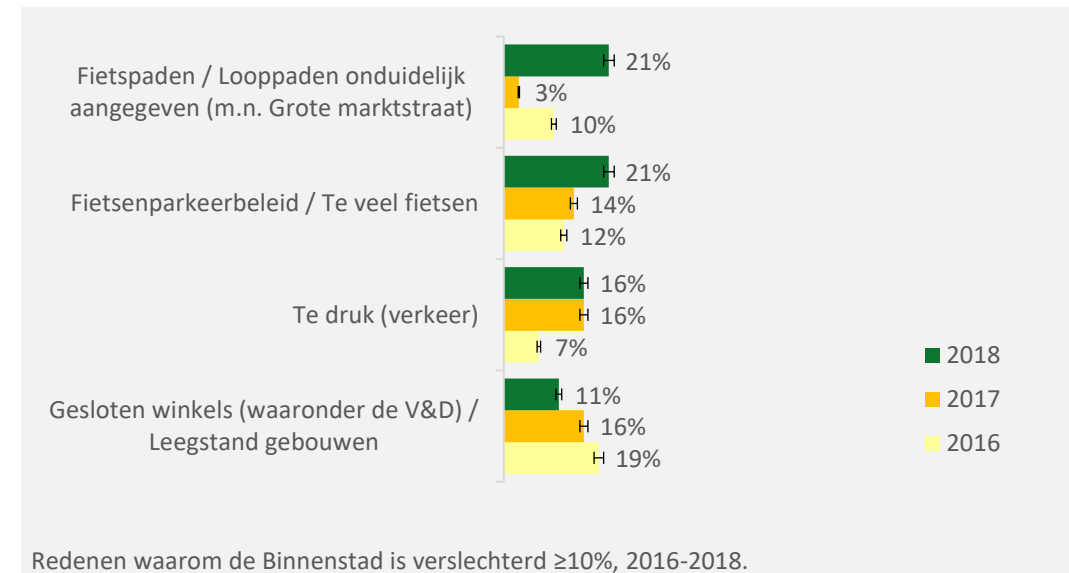
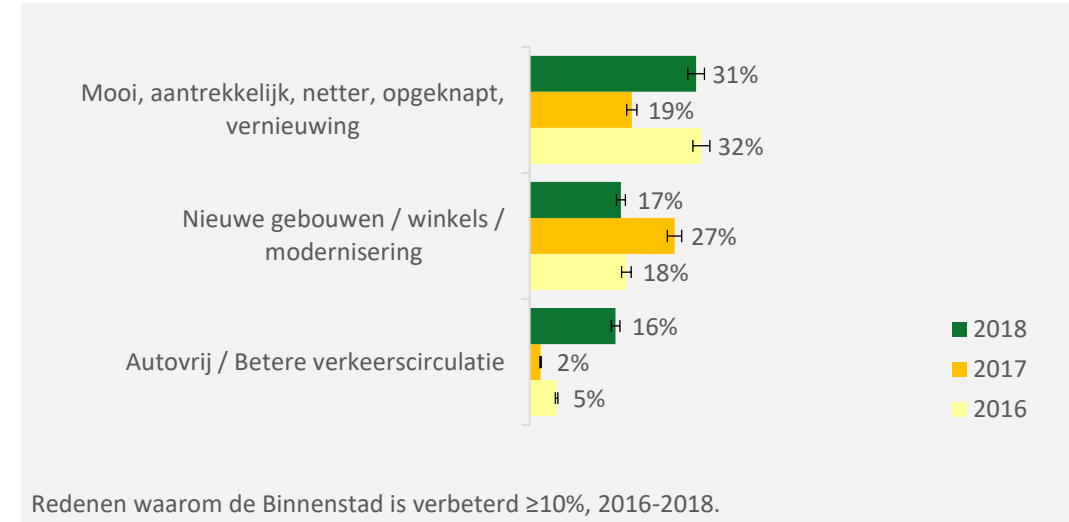


# Beoordeling Haagse binnenstad

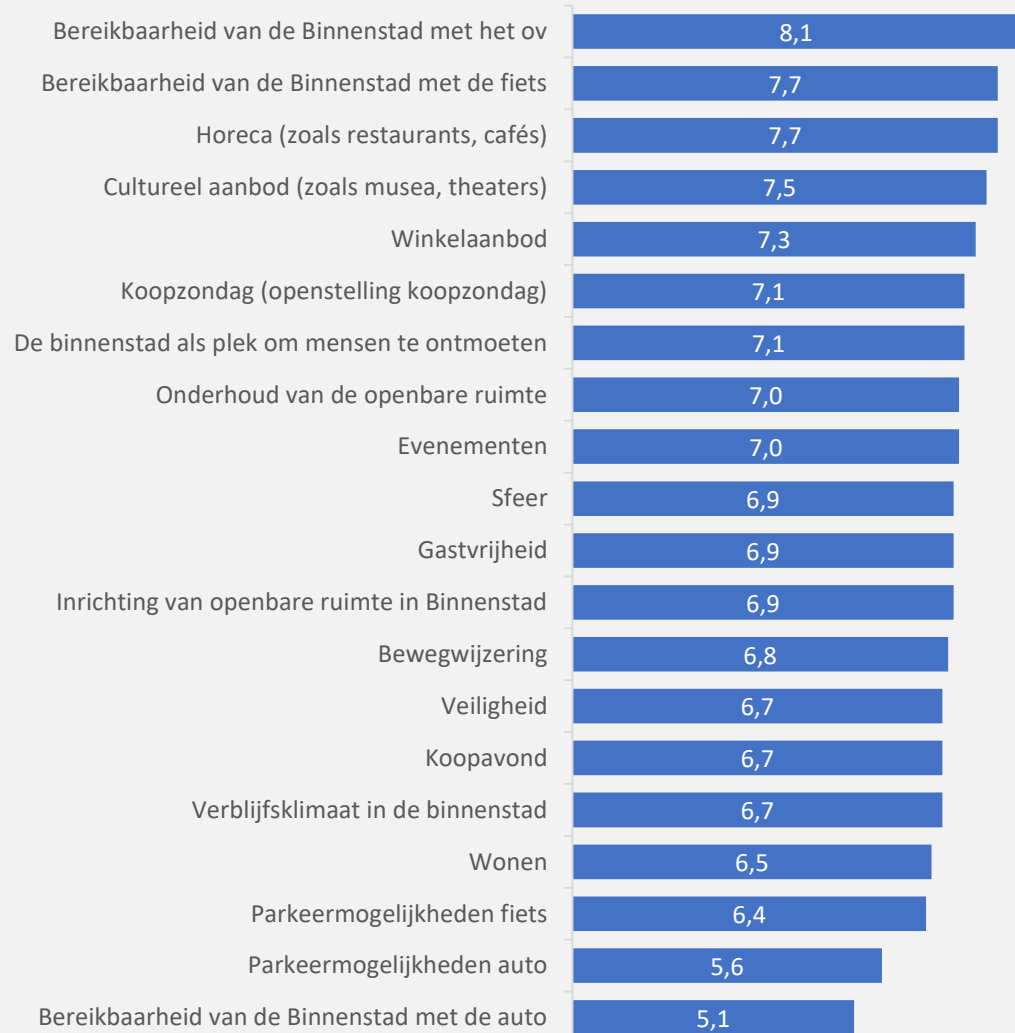


Het gemiddelde rapportcijfer voor de Haagse binnenstad ligt met een 7,2 net iets hoger dan de jaren ervoor toen de inwoners hiervoor een 7,1 gaven. Over de ontwikkeling van de Haagse binnenstad wijkt het oordeel niet echt af van vorig jaar. Vergeleken met 2016 ligt het aandeel dat van mening is dat de binnenstad aantrekkelijker is geworden, lager maar ook het aandeel dat juist van mening is dat dit minder is geworden.

Verbetering associeert men meer dan vorig jaar met een mooie, aantrekkelijke binnenstad die is opgeknapt en vernieuwd. Ook de verbeterde verkeerscirculatie en de autovrije binnenstad worden meer naar voren gebracht en de nieuwe gebouwen en winkels juist iets minder. Onduidelijke fiets- en looppaden worden dit jaar veel vaker genoemd als reden waarom de binnenstad is verslechterd evenals het fietsparkeerbeleid en de gesloten winkels juist minder vaak als reden voor een ervaren achteruitgang.



# Beoordeling van aspecten van de Binnenstad



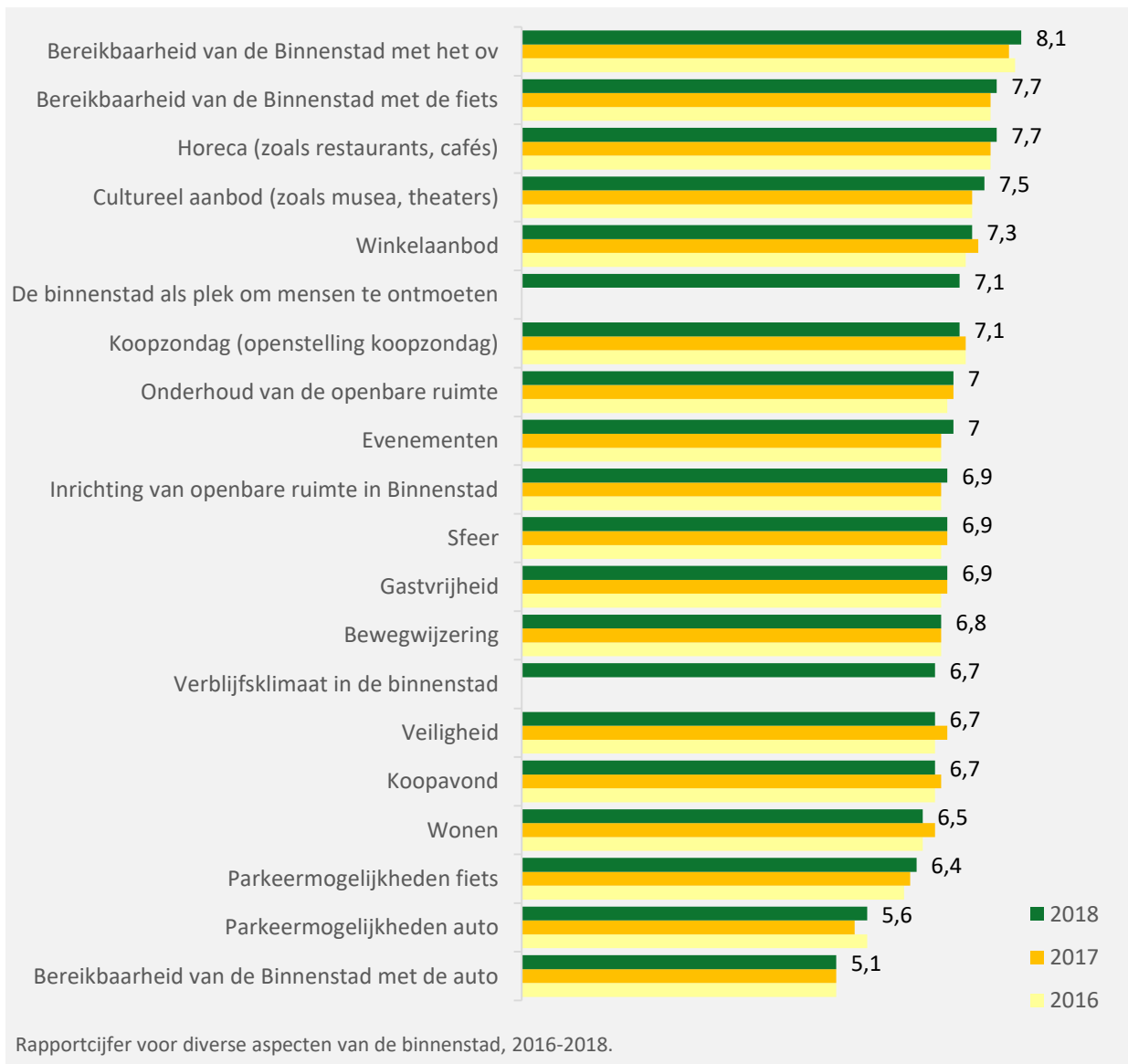
Rapportcijfer voor diverse aspecten van de binnenstad, 2018.

De bereikbaarheid van de binnenstad met het openbaar vervoer wordt door respondenten het hoogst beoordeeld (8,1). Daarnaast worden de bereikbaarheid met de fiets (7,7) en de horeca (7,7) goed gewaardeerd. De bereikbaarheid van de binnenstad met de auto (5,1) en de parkeermogelijkheden (5,6) krijgen een onvoldoende en worden duidelijk het minst gewaardeerd.

Koopavond en koopzondag worden positiever gewaardeerd door respondenten tot 45 jaar en negatiever door respondenten van 45 tot 75 jaar. 75-Plussers zijn negatiever over de parkeermogelijkheden voor de fiets, de bereikbaarheid van de binnenstad met de fiets en met de auto. 65 tot 75-Jarigen zijn ook negatiever over de bereikbaarheid van de binnenstad met de auto en de parkeermogelijkheden voor de auto.



# Beoordeling van aspecten van de Binnenstad

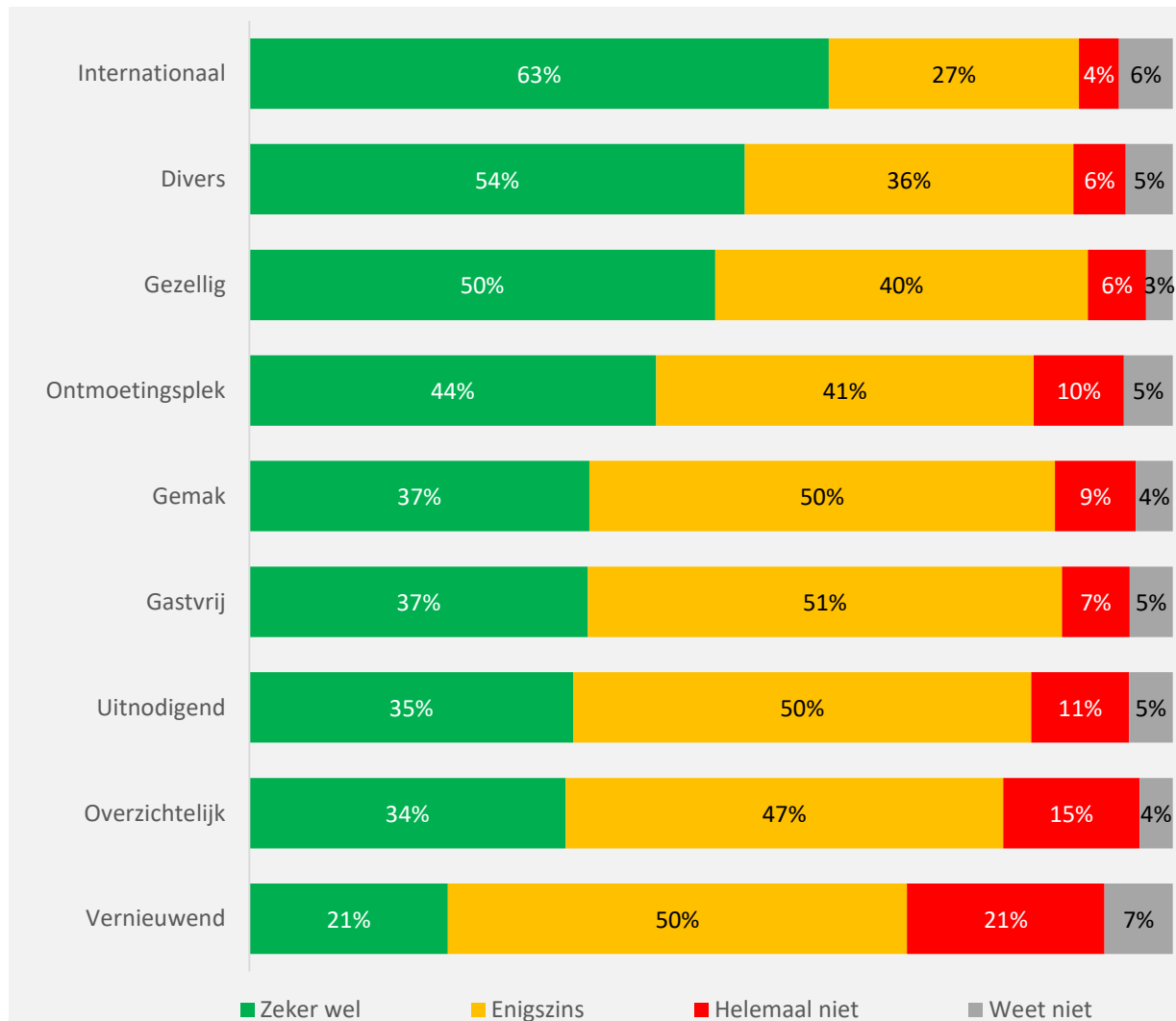


Rapportcijfer voor diverse aspecten van de binnenstad, 2016-2018.

De rapportcijfers voor de aspecten van de binnenstad lijken sterk op die van vorig jaar. Respondenten zijn iets meer te spreken over de evenementen, het cultureel aanbod, de bereikbaarheid van de binnenstad met het ov en de parkeermogelijkheden voor de auto. Over het wonen en de veiligheid laten de inwoners zich dit jaar juist iets minder positief uit. De parkeermogelijkheden voor de fiets scoren de afgelopen drie jaar ieder jaar iets beter.



# Termen die passen bij de Binnenstad en verbeterpunten

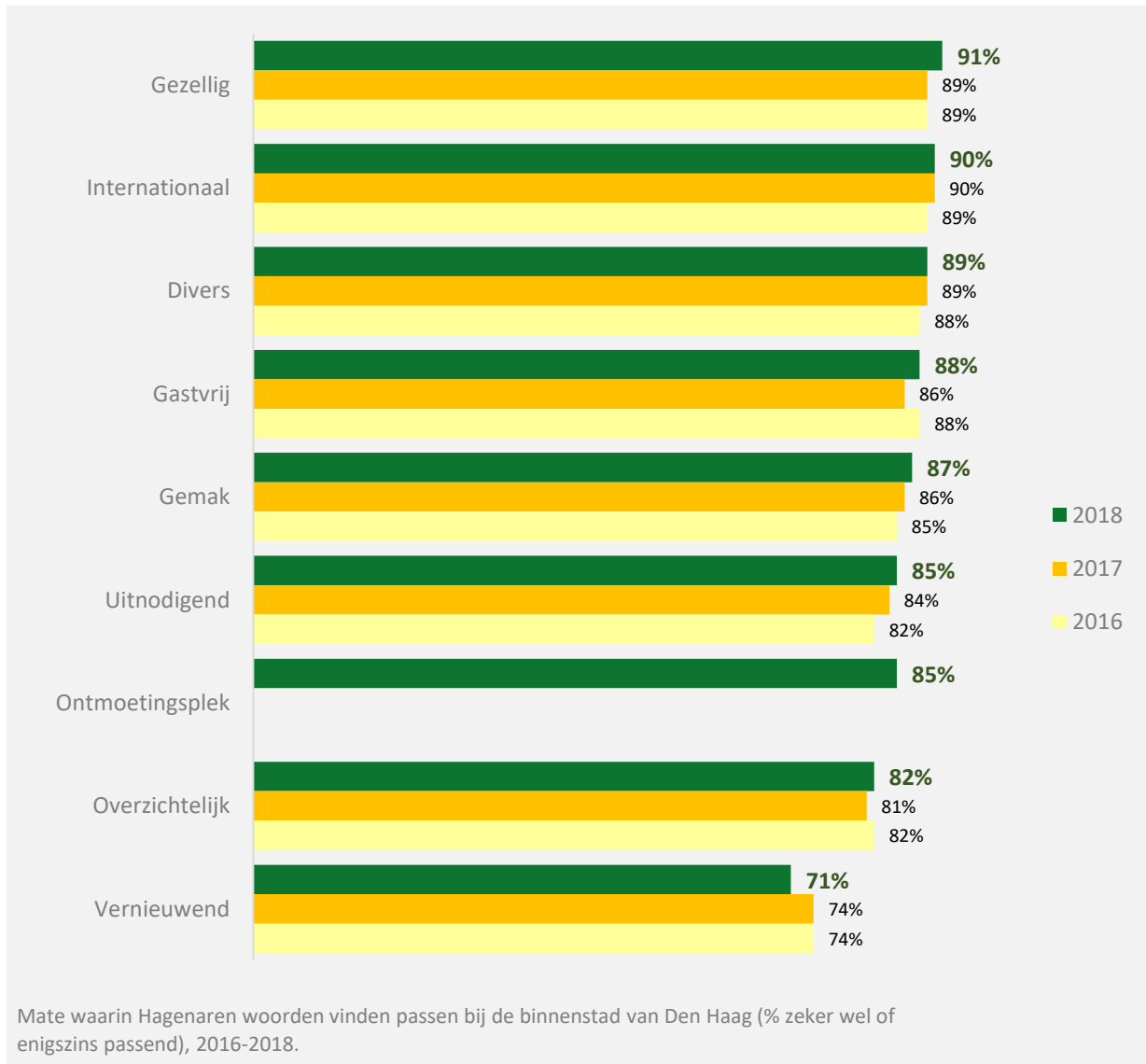


Mate waarin Hagenaars woorden vinden passen bij de binnenstad van Den Haag, 2018.

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' (63%, zeker wel) wordt het meest passend gevonden. Ook vindt circa de helft van de respondenten 'divers' (54%) en 'gezellig' (50%) bij de Haagse binnenstad horen. Daarnaast vindt 44% de binnenstad zeker een ontmoetingsplek. Andere woorden worden vaker "enigszins" passend gevonden dan "zeker wel", zoals 'gastvrij' (51%), 'gemak' (50%), 'uitnodigend' (50%), 'vernieuwend' (50%) en 'overzichtelijk' (47%). Eén op de vijf respondenten (21%) vindt de binnenstad helemaal niet 'vernieuwend'.

Circa één op de drie respondenten heeft verbeterpunten gedaan ten aanzien van de binnenstad van Den Haag. Het verbeteren van de verkeerssituatie voor fietsers en wandelaars wordt het vaakst genoemd (16% van alle respondenten). Andere zaken zoals meer groen (5%), betere/goedkopere parkeergelegenheid voor de auto (4%), verkeersveiligheid verbeteren of minder verkeer (5%), een meer divers winkelaanbod (4%), meer fietsenstallingen (4%), betere/meer voorzieningen, evenementen en horeca (3%), verbeteren sfeer/uitstraling (3%), betere veiligheid, handhaving en toezicht (2%) en onderhouden, schoner en mooier maken binnenstad (2%) worden veel minder vaak vermeld. Op hoofdlijnen komt dit overeen met de suggesties die ook de voorgaande jaren zijn gedaan.

## Termen die passen bij de Binnenstad en verbeterpunten



Vergeleken met vorig jaar zijn de verschuivingen niet heel groot. Men vindt 'gezellig' en 'gastvrij' iets vaker passen bij de binnenstad en 'vernieuwend' iets minder vaak.

Het aandeel respondenten dat 'gemak' en 'uitnodigend' vinden passen bij de binnenstad neemt de laatste jaren steeds iets verder toe.



# Inwonersonderzoek 2018

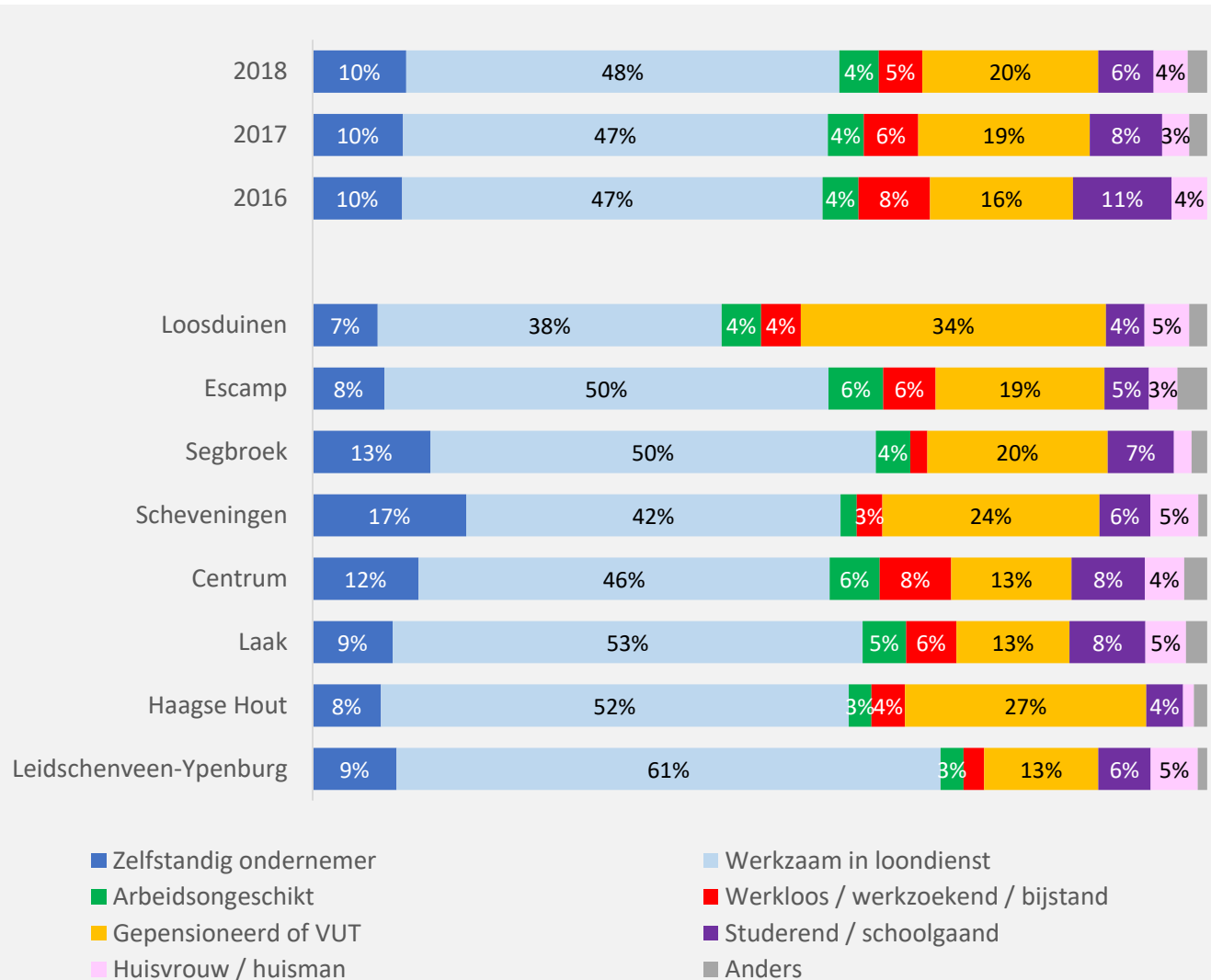
## Economie



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.

- Bijna de helft van de respondenten is in loondienst (48%), één op de tien werkt als zelfstandig ondernemer (10%). Deze cijfers verschillen nauwelijks van die van 2016 en 2017.
- Het percentage werklozen is in de afgelopen jaren afgenomen: van 8% in 2016 naar 5% in 2018. Het aandeel gepensioneerden is toegenomen: dit was 16% in 2016 en in 2018 is dit 20%.
- Ruim één op de vijf werkenden werkt in de zakelijke dienstverlening (22%). Een iets kleiner aandeel (19%) is werkzaam bij de overheid. Deze percentages zijn vergeleken met de voorgaande jaren nauwelijks veranderd.
- Net als in de voorgaande jaren werken de meeste respondenten vier of vijf dagen (33-40 uur) per week (59%). Het percentage respondenten dat meer dan 40 uur per week werkt is iets gedaald, van 10% in 2016 naar 8% in 2018. Mannen werken gemiddeld vaker tussen 33 en 40 uur (67%) en vrouwen vaker tussen 12 en 24 uur (17%) of tussen 25 en 32 uur (28%).
- Zes op de tien respondenten met een baan werken in Den Haag (61%). Daarnaast werkt een kleiner deel in onder andere Rotterdam (6%) en Amsterdam (4%). Één op de tien werkt op meerdere locaties (10%). Ook deze percentages zijn vergelijkbaar met 2016 en 2017.

# Dagelijkse bezigheden



Belangrijkste dagelijkse activiteit, 2016-2018 en naar stadsdeel.

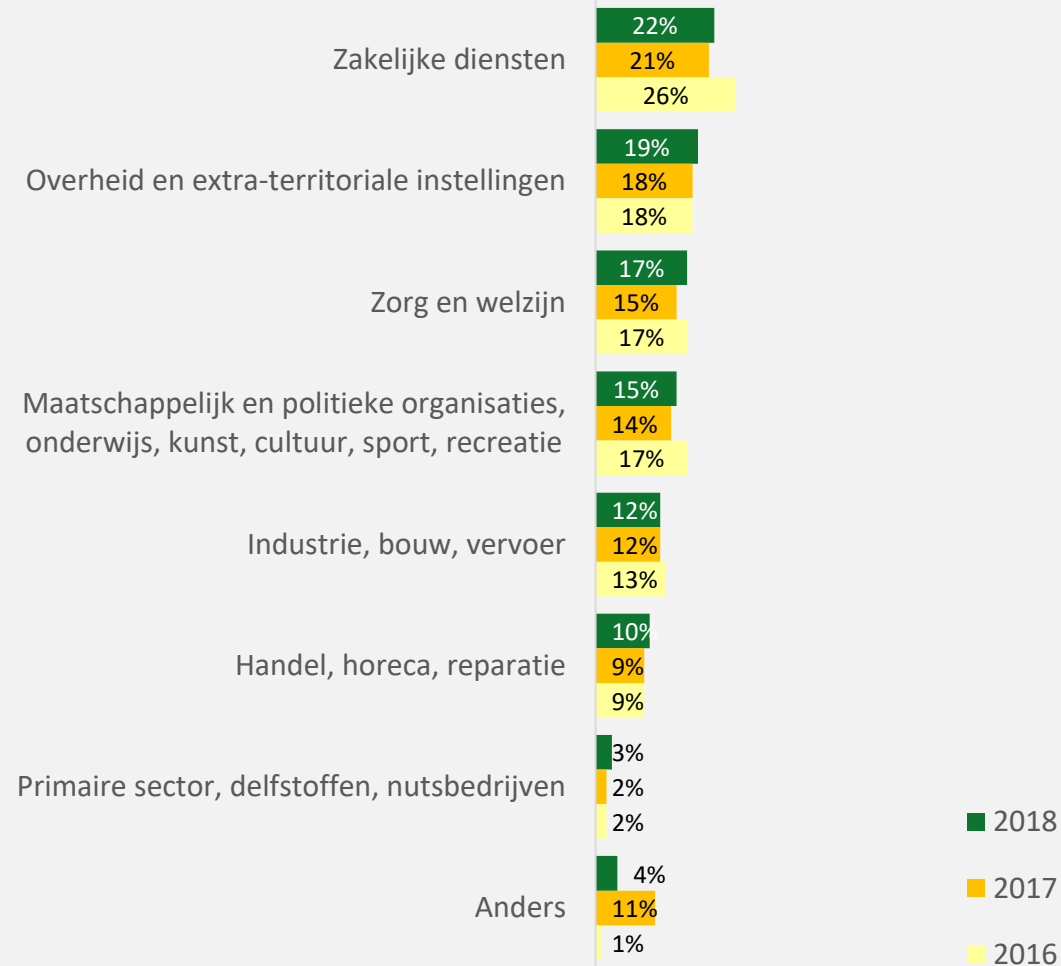
Ruim de helft (58%) van de respondenten heeft betaald werk, als zelfstandige (10%) of in loondienst (48%). Deze cijfers verschillen maar weinig met die van 2016 en 2017.

Het aandeel werkzoekende werkloze respondenten is de afgelopen jaren iets afgenomen: van 8% in 2016 naar 5% in 2018. Het percentage gepensioneerd is juist toegenomen, van 16% in 2016 naar 20% in 2018.

Mannen werken meer dan gemiddeld als zelfstandig ondernemer (13%), net als leden van een gezin met kinderen (13%), hoger opgeleiden (14%) en inwoners van Scheveningen (17%).

In Leidschenveen-Ypenburg wonen meer respondenten die in loondienst zijn (61%). Het aandeel werklozen is iets groter dan gemiddeld in Centrum en Laak (beide 8%). In Loosduinen (34%) en in mindere mate Haagse Hout (27%) wonen verhoudings-gewijs meer respondenten die met pensioen zijn.

# Sectoren



Sectoren waarin men werkzaam is (meer antwoorden mogelijk), 2016-2018.  
(2018 n=2380; 2017 n=2889; 2016 n=2743)

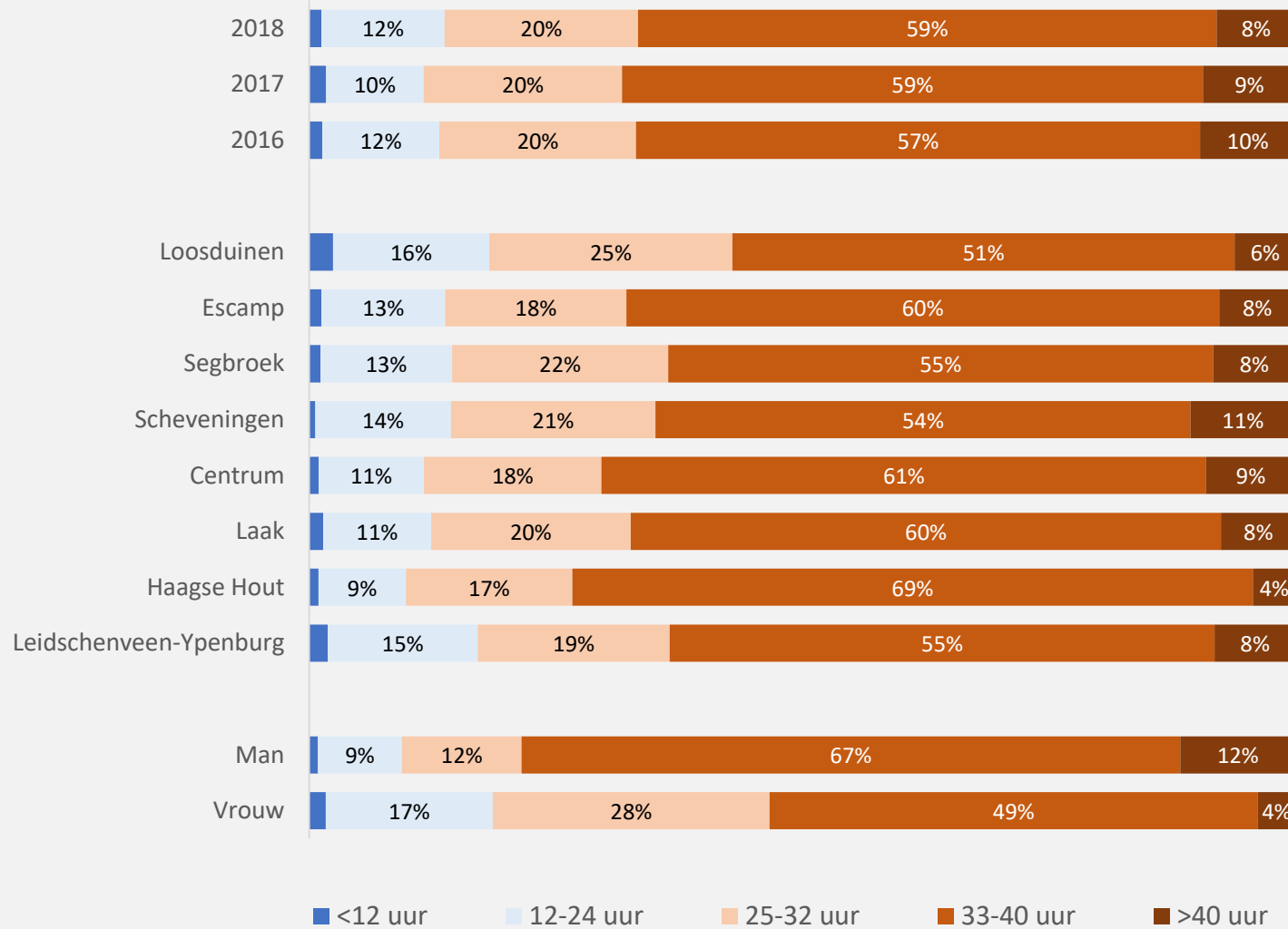
Aan de mensen die hebben aangegeven dat ze betaald werk verrichten, is gevraagd in welke sector zij werkzaam zijn.

De meeste werkende respondenten zijn werkzaam in de zakelijke dienstverlening (22%) of bij de overheid (19%). Het percentage werkenden in de sector zorg en welzijn (17%) en/of bij maatschappelijke of politieke organisaties (15%) is iets kleiner. Circa één op de tien werkt in de industrie, bouw of vervoer (12%) of in de handel, horeca en reparatie (10%). Deze percentages lijken sterk op die van de voorgaande jaren.

Mannen zijn iets vaker dan gemiddeld werkzaam in de industrie, bouw en vervoer (17%) en de zakelijke dienstverlening (26%). Vrouwen werken vaker dan gemiddeld in de sector zorg en welzijn (25%).



# Aantal uren



Aantal uren dat respondenten werkzaam zijn, 2016-2018, naar stadsdeel en geslacht. (2018 n=2274; 2017 n=2881; 2016 n=2688.)

Net als in de voorgaande jaren werken de meeste respondenten vier tot vijf dagen (33 tot 40 uur) per week (59%). Dat was de vorige jaren ook zo. Een kleine 10% werkt meer dan 40 uur per week en dit percentage daalde iets: van 10% in 2016 naar 8% in 2018.

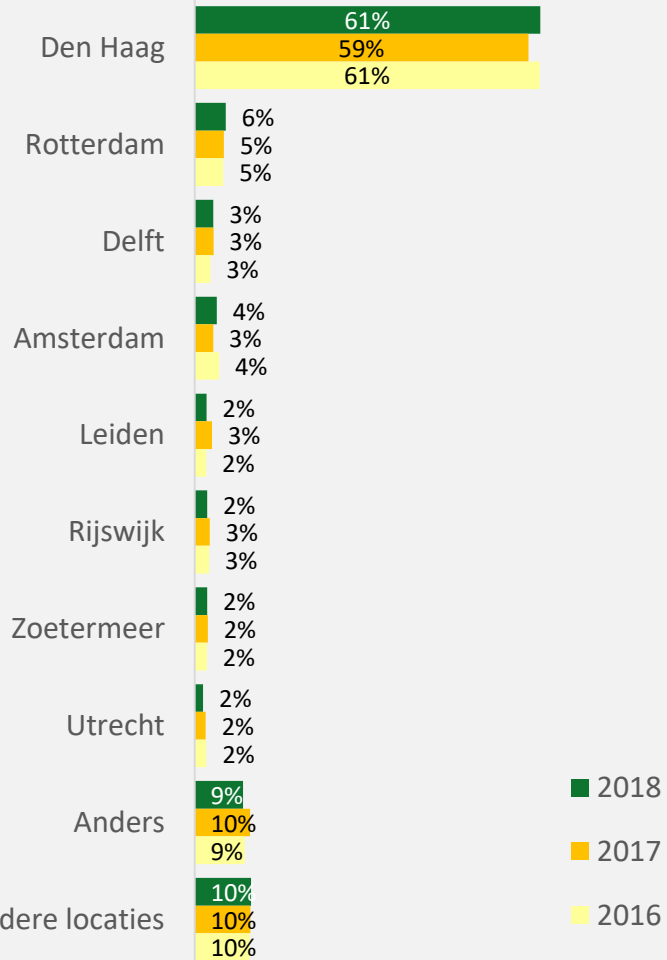
Mannen werken gemiddeld vaker tussen 33 en 40 uur (67%) en vrouwen vaker tussen 12 en 24 uur (17%) of tussen 25 en 32 uur (28%).

In Haagse Hout zijn de respondenten vaker dan gemiddeld tussen de 25 tot 40 uur werkzaam per week (86%).

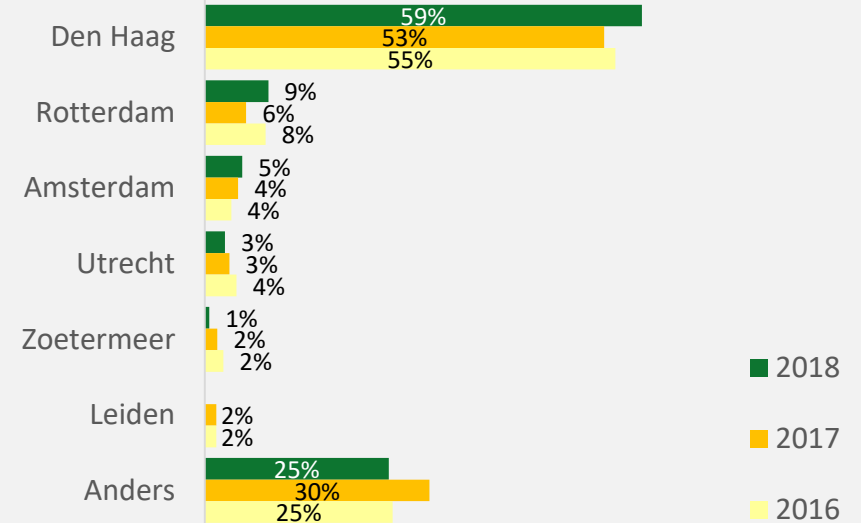




# Waar werken Hagenaars



In welke gemeente respondenten werkzaam zijn, 2016-2018. (2018 n=2396; 2017 n=2881; 2016 n=2743)



In welke gemeente het bedrijf / organisatie gevestigd is, indien men op meerdere locaties werkt, 2016-2018. (2018 n=236; 2017 n=276; 2016 n=262)

Zes op de tien werkende respondenten werken in Den Haag (61%). Het percentage werkenden in Rotterdam (6%), Amsterdam (4%) of Utrecht (2%) is beperkt. Circa 9% werkt in een stad in de omgeving van Den Haag (Delft, Zoetermeer, Rijswijk of Leiden). De percentages zijn vergelijkbaar met die van de voorgaande jaren.

Één op de tien werkt op meerdere locaties (10%). Het bedrijf of de organisatie is dan vaak gevestigd in de gemeente Den Haag (59%). Dit is in de afgelopen jaren steeds meer het geval (55% in 2016, 53% in 2017).

# Inwonersonderzoek 2018

## Vervoerswijzekeuze



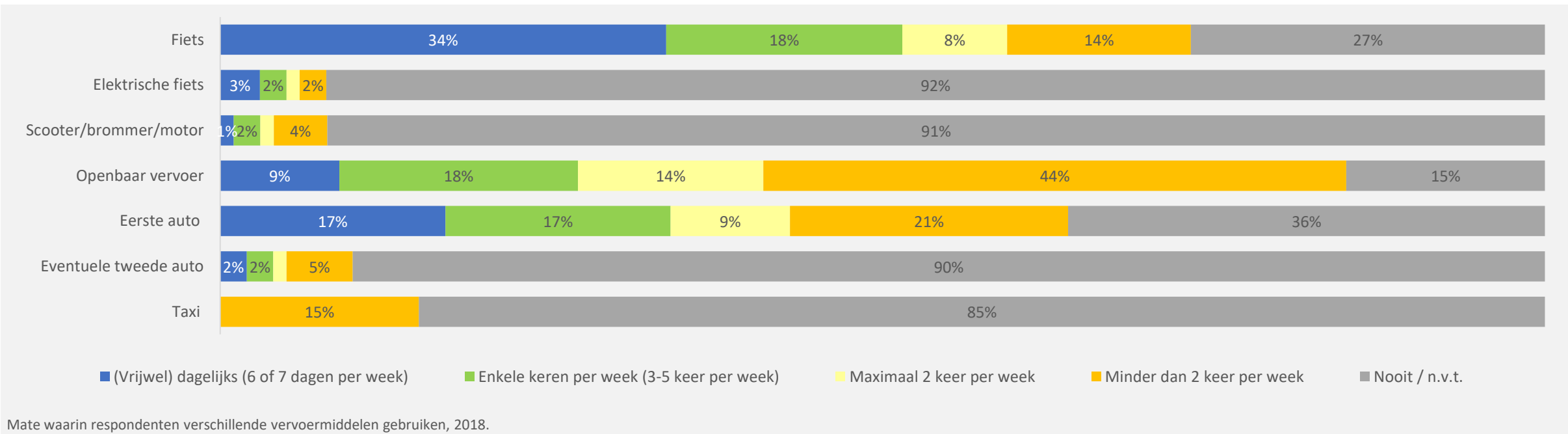
De Hagenaars is een aantal vragen voorgelegd over de keuzes die men maakt voor de wijze van vervoer voor verschillende activiteiten in en buiten Den Haag. Daarnaast is ingezoomd op de tevredenheid over de fietsroutes en de looproutes in Den Haag.

- De meeste inwoners bewegen zich per fiets (52% minimaal 3 keer per week) door Den Haag, maar ook de auto (34%) en het openbaar vervoer (27%) worden veel gebruikt. Het gebruik van de elektrische fiets (5% minimaal 3 keer per week), de scooter (4%), een tweede auto (4%) en de taxi (1%) door de respondenten in Den Haag is in verhouding beperkt. Op hoofdlijnen verandert er over de laatste drie jaar niet zo veel in de keuze van het vervoermiddel.
- Voor veel (dagelijkse) activiteiten gaan Hagenaars met de fiets op pad. Gemiddeld gebruikt ruim een derde tot de helft de fiets. Voor de dagelijkse boodschappen wordt de fiets iets minder gebruikt (28%). Boodschappen doen in de buurt wordt vaak te voet gedaan (44%). 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. Om te winkelen, uit te gaan, naar het strand te gaan of naar school te gaan wordt de tram of de bus veel gebruikt. Voor bezoek buiten Den Haag neemt men veelal de auto (70%) of het openbaar vervoer (24%). Het beeld komt op hoofdlijnen overeen met dat van 2016 en 2017.
- Over de meeste aspecten van de fietsroutes in Den Haag zijn de gebruikers tevreden. Fietsers zijn het meest tevreden over de wachttijden bij verkeerslichten en de verkeersveiligheid en het minst over de verlichting, de drukte op het fietspad, de (directe) routes en de kwaliteit van het wegdek. Deze aspecten worden ook minder gewaardeerd dan bij de vorige metingen.
- Ook over de looproutes zijn de inwoners van Den Haag in het algemeen goed te spreken. Zo zijn de meeste respondenten (zeer) positief over de routes en de verlichting. De tevredenheid hierover is ook toegenomen. Over de wachttijden bij verkeerslichten, de sociale veiligheid, de verkeersveiligheid en de overlast van auto's en fietsen zijn de gebruikers van de looproutes minder tevreden. Op deze punten is de tevredenheid ook lager dan in 2016 en 2017.

# Vervoerswijzekeuze



Den Haag



Als de inwoners wordt gevraagd hoe vaak men gebruik maakt van verschillende vervoermiddelen binnen Den Haag, dan wordt de fiets het meest gebruikt. Eén op de drie gebruikt de fiets (vrijwel) dagelijks (34%) en nog eens een kwart (26%) twee of meer keer per week. Circa 8% gebruikt tenminste wekelijks een elektrische fiets, waarvan 3% (bijna) dagelijks.

Buiten de fiets wordt de auto binnen Den Haag het meest frequent gebruikt: één op de drie inwoners neemt minstens drie keer per week de auto in de stad (34%). De meeste inwoners zitten ook wel eens in het openbaar vervoer in Den Haag (85%), maar het OV wordt minder frequent gebruikt dan de auto of de fiets: ruim een kwart (27%) gebruikt minstens drie keer per week het openbaar vervoer en 14% één of twee keer. Eén op de tien (9%) heeft een tweede auto die af en toe wordt gebruikt. Eén op de zeven inwoners (14%) maakt ook wel eens gebruik van de taxi.

# Vervoerswijzekeuze



Den Haag



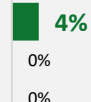
Fiets



Elektrische fiets



Scooter/brommer/motor



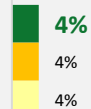
Openbaar vervoer



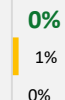
Eerste auto



Eventuele tweede auto



Taxi



■ 2018

■ 2017

■ 2016

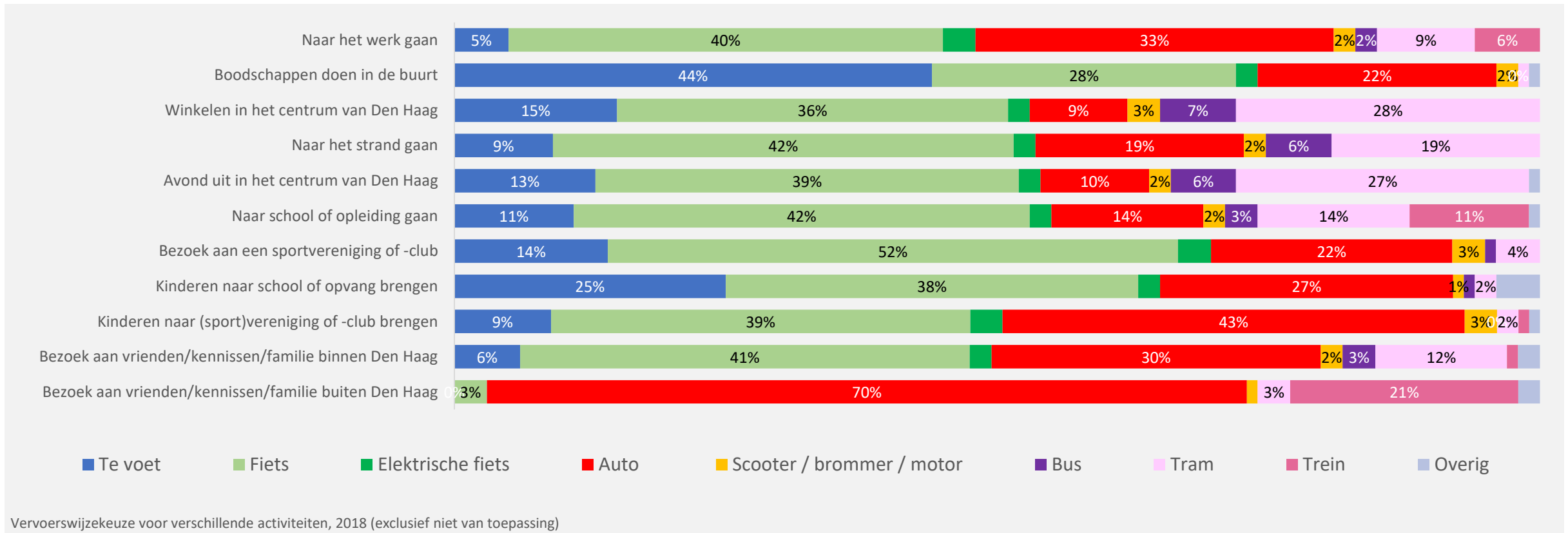
Gebruik verschillende vervoersmiddelen minimaal 3 keer per week 2016-2018.

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 regelmatig gebruik van de auto (ongeveer een derde) en het openbaar vervoer (ruim een kwart) in de stad laat een vrij constant beeld zien. Voor de elektrische fiets en de scooter, brommer of motor zijn geen vergelijkingscijfers beschikbaar omdat deze categorieën dit jaar voor het eerst zijn meegenomen.

Jongeren (tot 30 jaar) nemen iets vaker dan gemiddeld de fiets in Den Haag (79%) en gaan ook vaker met het openbaar vervoer (88%). De elektrische fiets is het meest populair bij 65- tot 75-jarigen (16%). De auto wordt meer dan gemiddeld gebruikt door inwoners van 30 tot 65 jaar (70%).

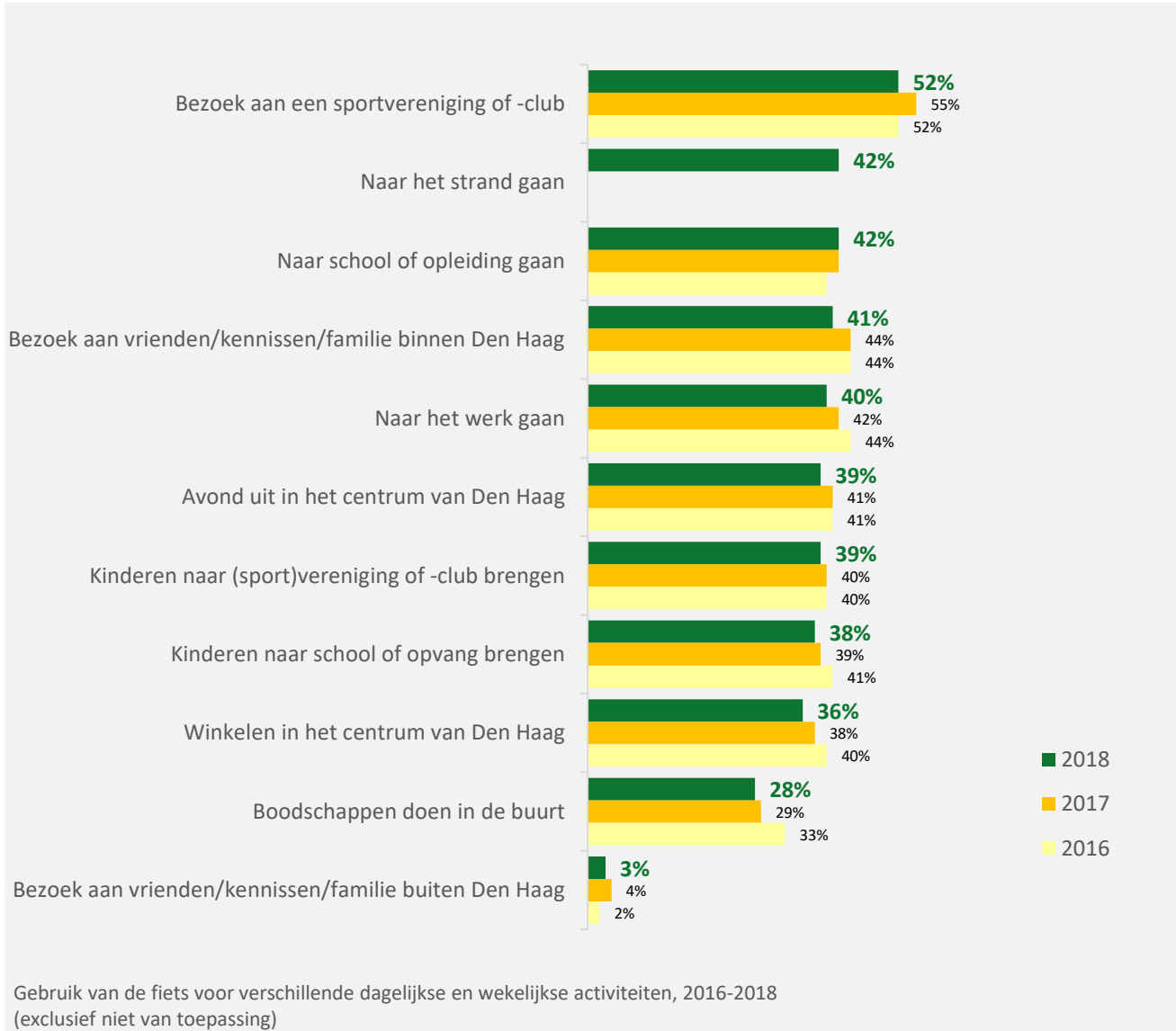
Hoger opgeleiden verplaatsen zich meer door Den Haag dan middelbaar en lager opgeleiden: het gebruik van (vrijwel) alle vervoermiddelen neemt toe naarmate het opleidingsniveau hoger wordt.

# Vervoerswijzekeuze voor verschillende activiteiten



De inwoners is gevraagd welk vervoersmiddel men gebruikt voor verschillende (dagelijkse) activiteiten. Voor veel activiteiten binnen Den Haag neemt men de fiets. De dagelijkse boodschappen doet men ook vaak te voet (44%), evenals kinderen naar school of de opvang brengen (25%). De auto is voor veel activiteiten toch nog wel een alternatief, vooral voor het halen en brengen van kinderen, naar het werk gaan of het bezoek aan 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 vrienden, kennissen of familie buiten Den Haag bezoekt, wordt vooral gebruik gemaakt van de auto (70%) of de trein (21%).

# Keuze voor de fiets

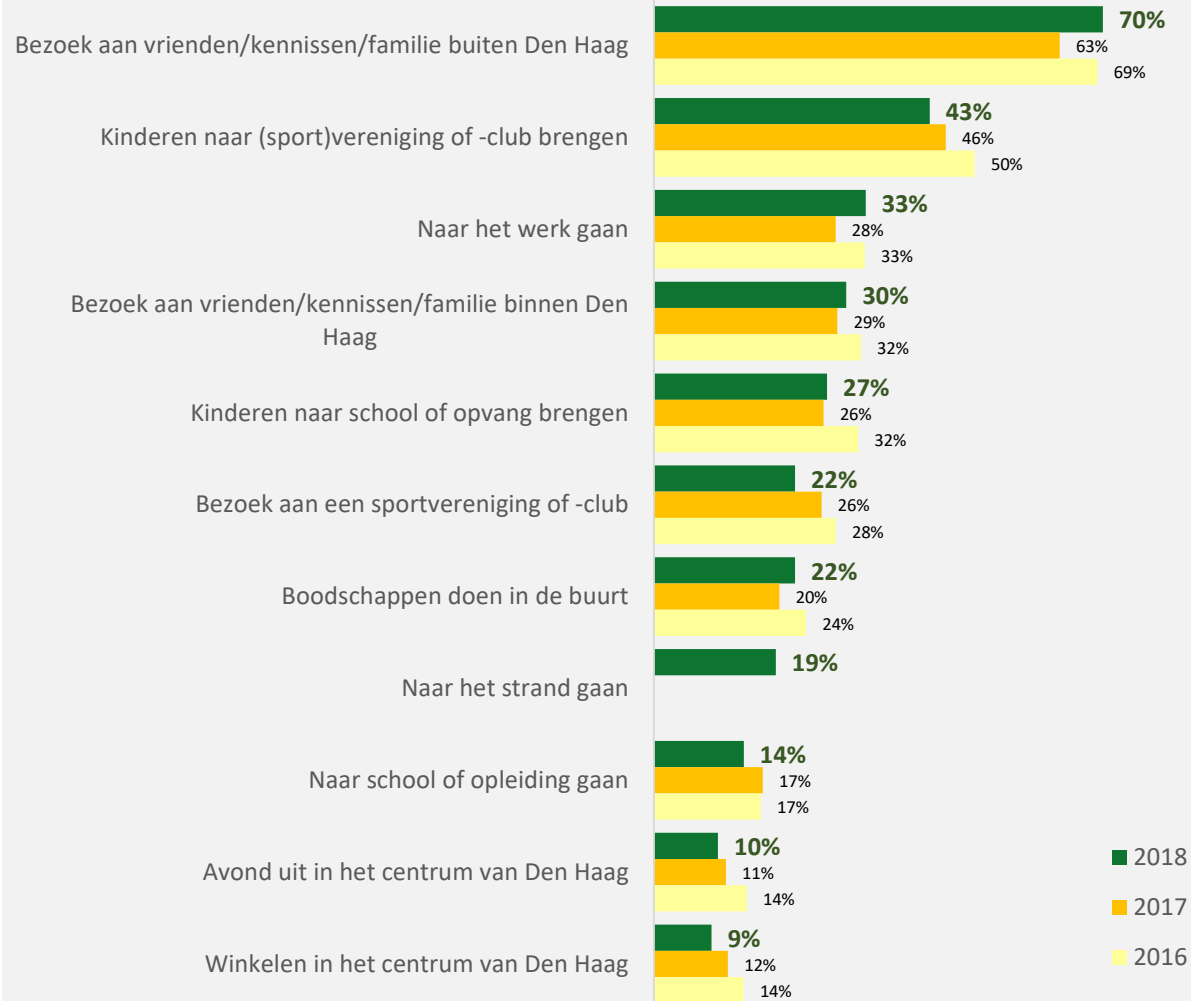


Het gebruik van de fiets in Den Haag voor verschillende activiteiten is sinds 2016 niet heel veel veranderd. Er is wel eerder sprake van een lichte afname dan van een toename van het fietsgebruik, maar de verschillen zijn over het algemeen klein.

Van de Hagenaars die gaan sporten of naar een vereniging gaan neemt ruim de helft de fiets. Voor veel andere activiteiten wordt de fiets door 35% tot 42% gebruikt. Dat was bij de vorige metingen ook zo.



# Keuze voor de auto



Gebruik van de auto voor verschillende dagelijkse en wekelijkse activiteiten, 2016-2018

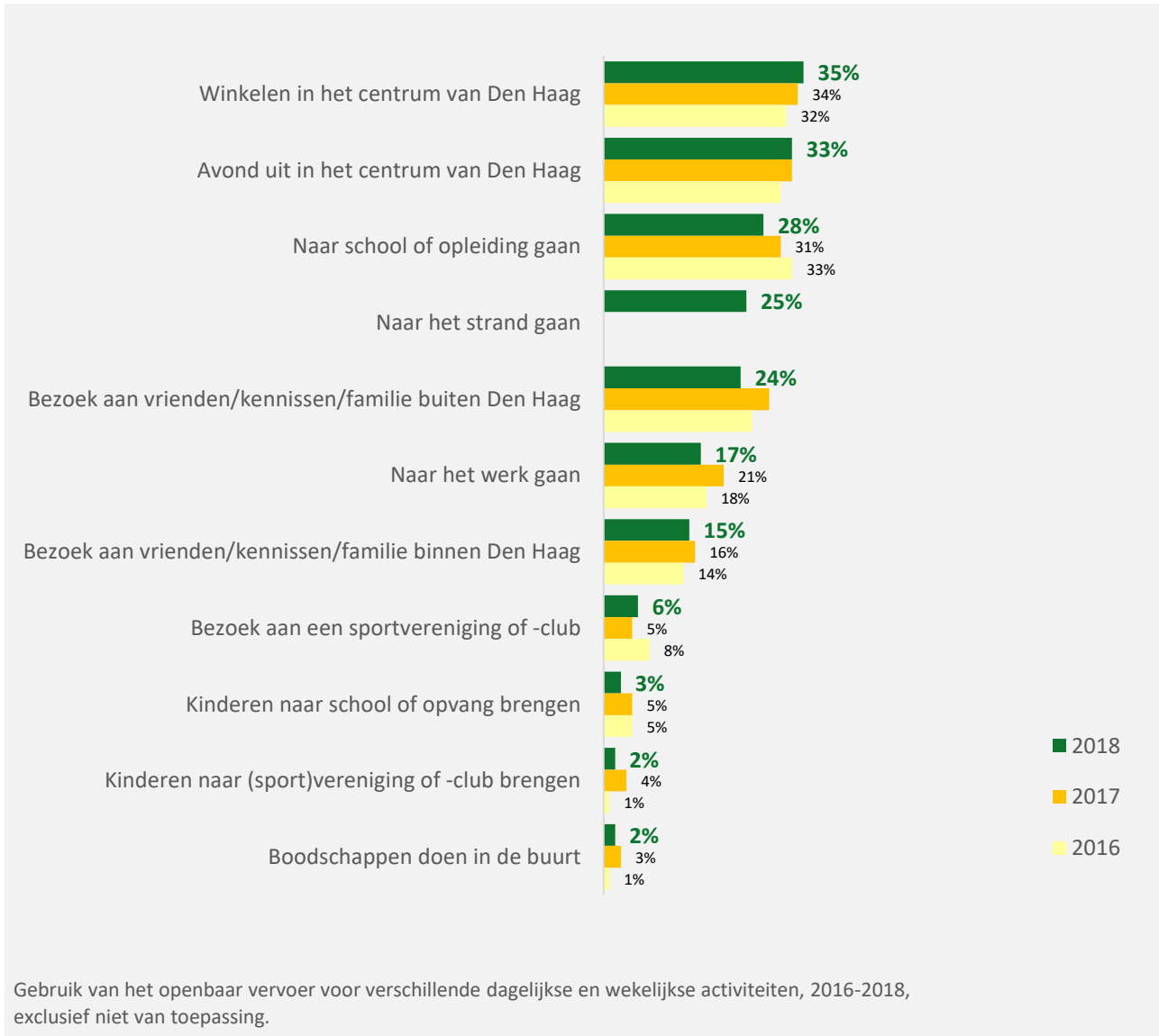
De keuze voor de auto voor de verschillende activiteiten is gevarieerd. De auto wordt vooral gebruikt als men buiten Den Haag moet zijn om familie, vrienden of bekenden op te zoeken (70%). Ook wordt de auto veel gebruikt om kinderen naar een vereniging of club te vervoeren, maar dit percentage neemt wel geleidelijk af.

Voor het bezoek aan een sportvereniging of –club, het uitgaan in Den Haag en het winkelen daalt het gebruik van de auto eveneens. Voor andere activiteiten kiest men minder voor de auto dan in 2016, maar wel meer dan in 2017.

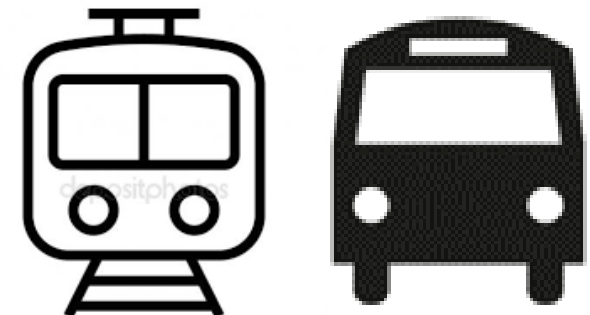




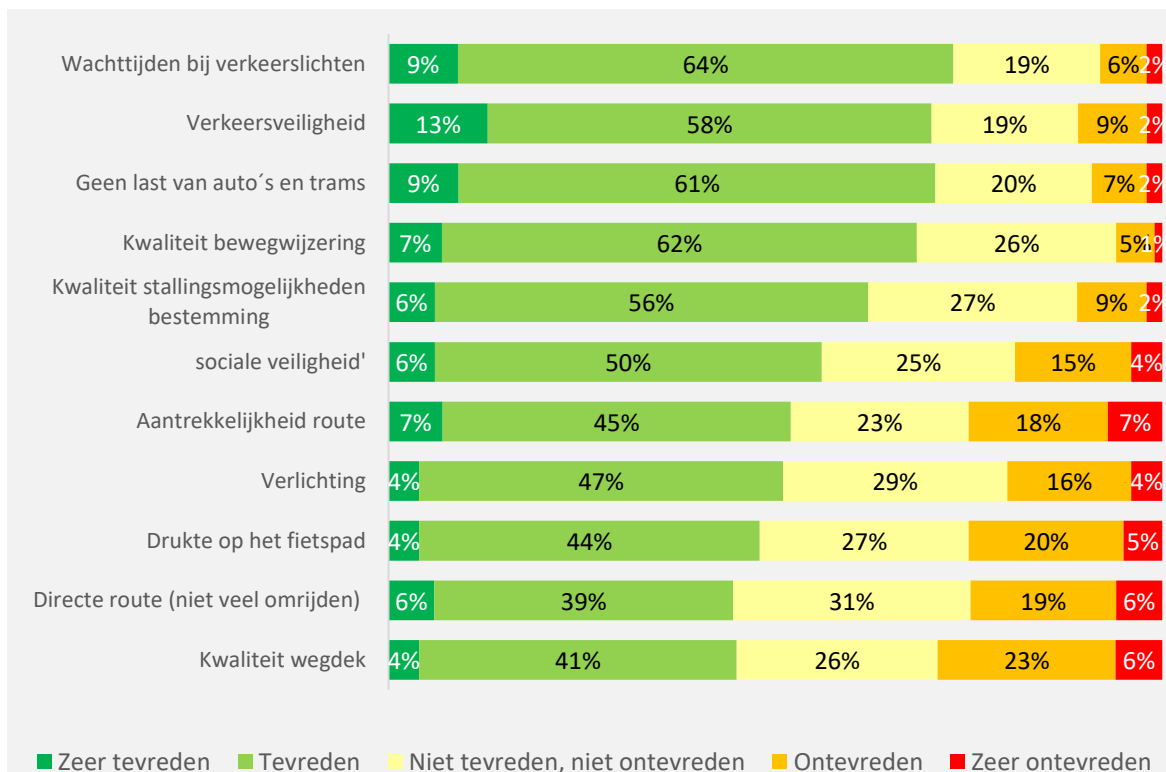
# Keuze voor het openbaar vervoer



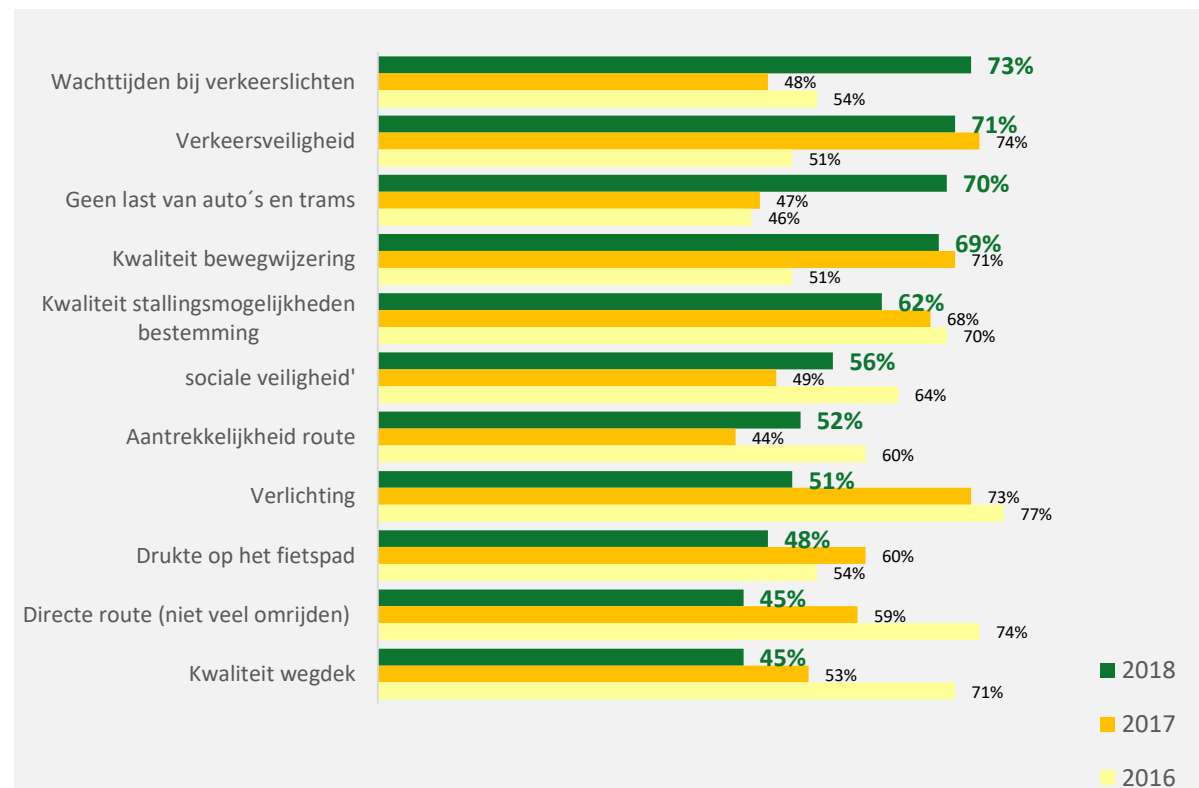
Het openbaar vervoer in Den Haag wordt vooral gebruikt als men gaat winkelen in de Haagse binnenstad en om een avondje uit te gaan. Het OV-gebruik hiervoor is sinds 2016 niet noemenswaardig veranderd. Daarnaast gaat een kwart van de mensen met het OV naar school of een opleiding, en/of naar familie, vrienden of kennissen in Den Haag. Voor deze activiteiten daalt het OV-gebruik iets. Dat geldt ook voor het OV-gebruik om naar het werk te gaan. De keuze voor het vervoermiddel voor een bezoek aan het strand is pas sinds dit jaar toegevoegd. Voor een bezoek aan een sportvereniging of club, om kinderen te vervoeren en om boodschappen in de buurt te doen wordt maar weinig gebruik gemaakt van het openbaar vervoer. Dat was bij de vorige metingen ook zo.



# De fietsroutes in Den Haag



Tevredenheid over verschillende aspecten van de fietsroutes in Den Haag, 2018.

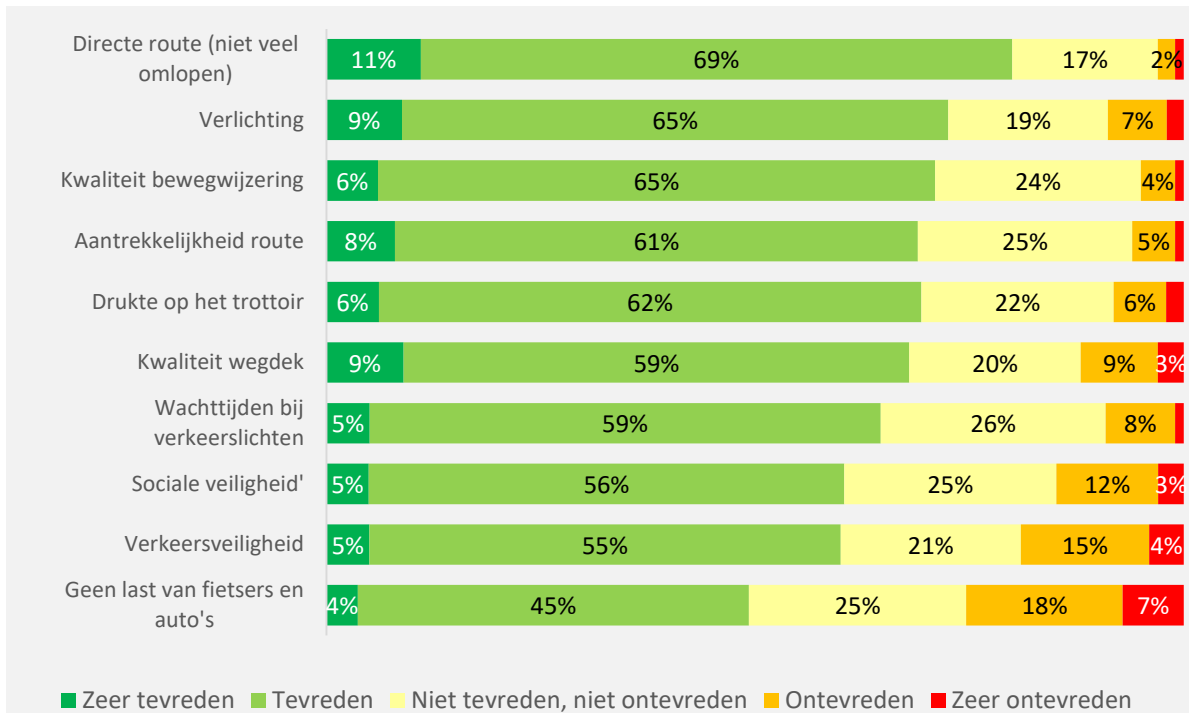


Percentage (zeer) tevreden respondenten over de fietsroutes in Den Haag 2016-2018.

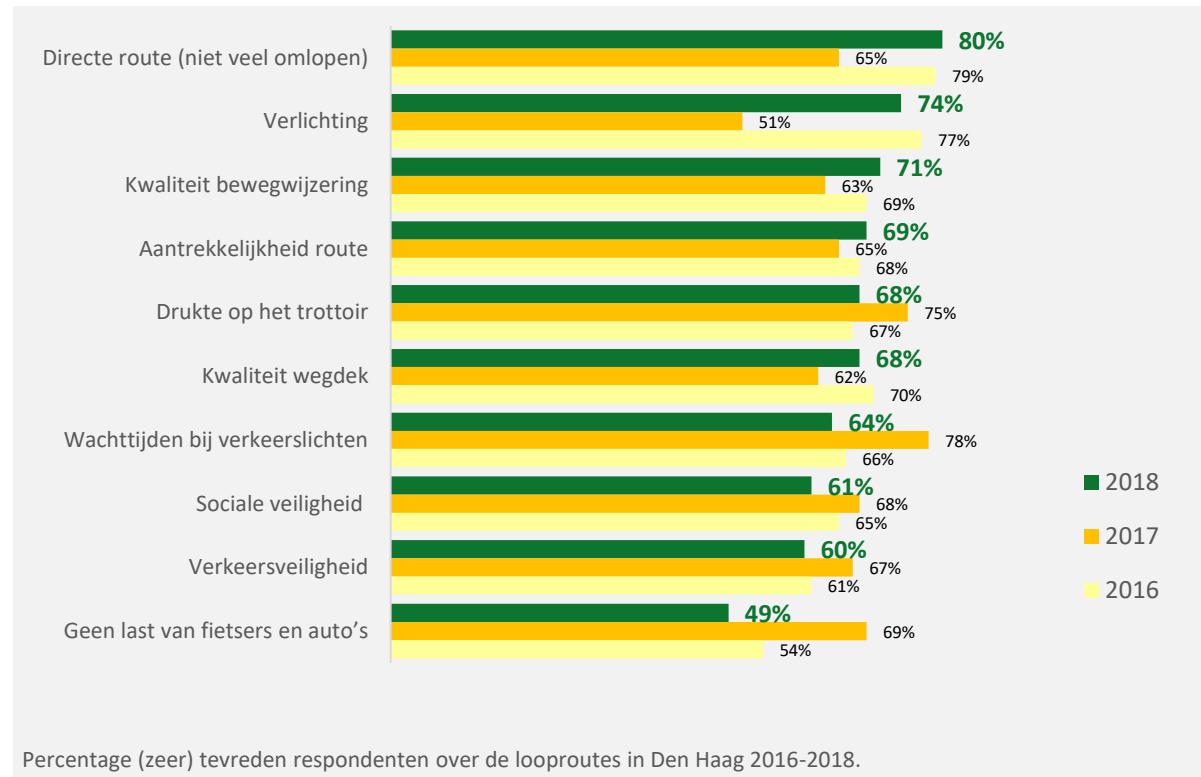
Over het algemeen zijn de fietsers in Den Haag tevreden (of neutraal) over de aspecten van de fietsroutes in Den Haag. Dat neemt niet weg dat 20% tot 30% helemaal niet tevreden is over de sociale veiligheid (19%), de verlichting (20%), de drukte op het fietspad (25%), de aantrekkelijkheid (25%) en directheid (25%) van de route en de kwaliteit van het wegdek (29%).

Vergeleken met de vorige jaren is men (veel) positiever over de wachttijd bij verkeerslichten en de overlast door auto's en trams en is men minder tevreden geworden over de verlichting, de drukte op het fietspad, de directe route en de kwaliteit van het wegdek en de stallingsmogelijkheden.

# De looproutes in Den Haag



Tevredenheid over aspecten van de looproutes in Den Haag, 2018.

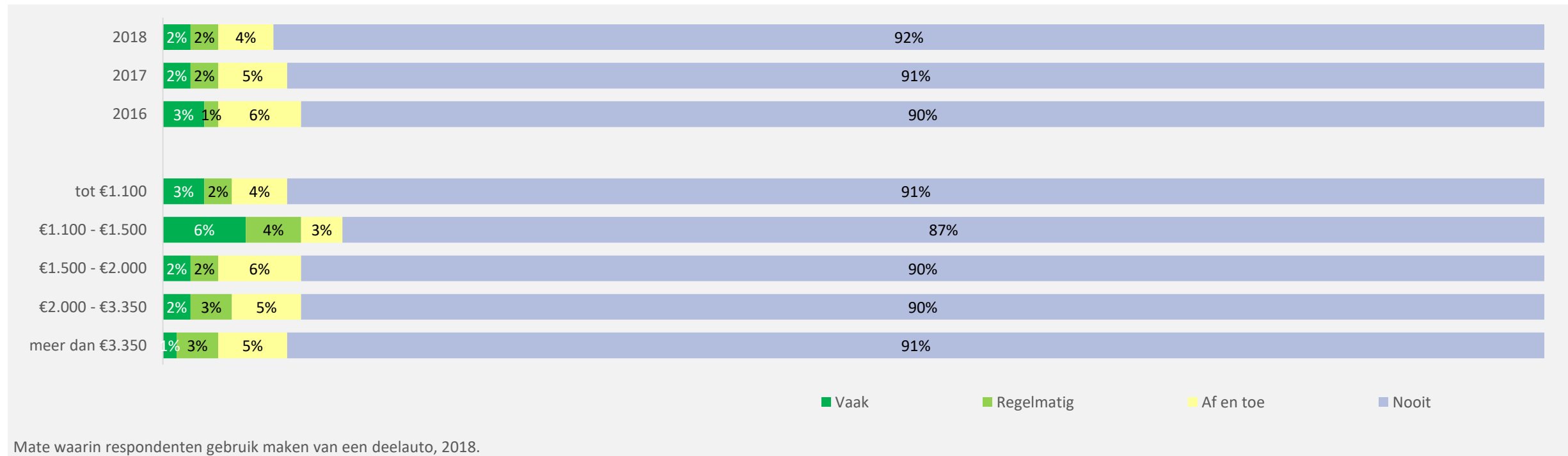


Percentage (zeer) tevreden respondenten over de looproutes in Den Haag 2016-2018.

Ook de tevredenheid over de looproutes in Den Haag is in het algemeen groot. Over de meeste aspecten oordeelt bijna 90% neutraal tot zeer tevreden. Over de sociale veiligheid (15%), de verkeersveiligheid (19%) en de overlast door fietsers en auto's (25%) is men vaker ontevreden.

Vergeleken met de vorige metingen is de tevredenheid over de routes en vooral over de verlichting toegenomen, terwijl de tevredenheid over de overlast door fietsers en auto's, de sociale veiligheid en verkeersveiligheid en ook de wachttijd bij de verkeerslichten en de drukte op de trottoirs en voetpaden is afgenomen.

# Gebruik van een deelauto



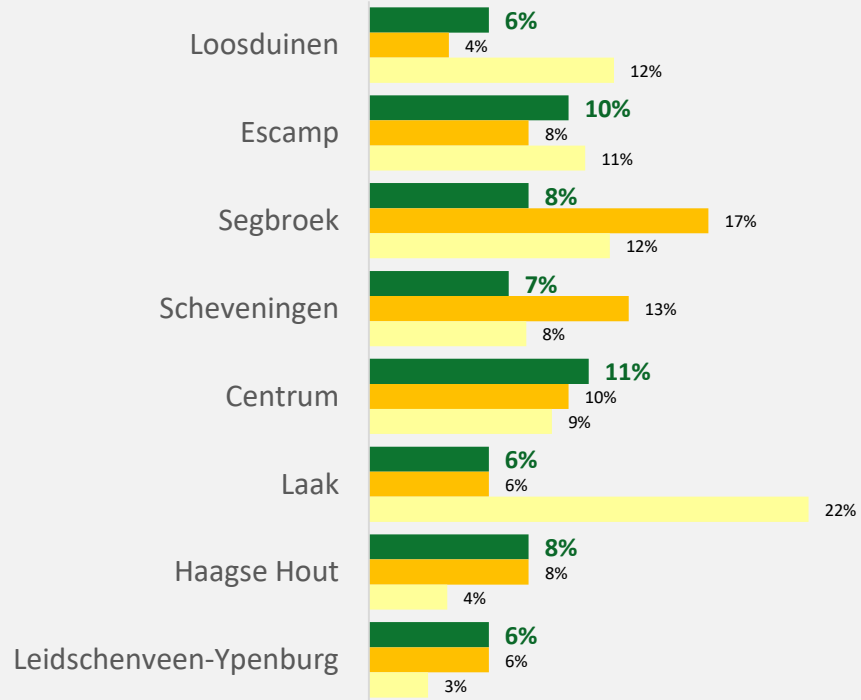
Minder dan één op de tien respondenten deelt wel eens een auto met andere personen buiten het eigen huishouden (8%). Circa 2% deelt vaak een auto en nog eens 2% regelmatig. Het deelauto-gebruik blijft op een vergelijkbaar niveau sinds 2016, neemt eerder iets af dan toe.

In de inkomenscategorie € 1.100 tot € 1.500 wordt het meest gebruik gemaakt van de deelauto. In de laagste en de hoogste inkomenscategorie is het deelauto-gebruik het laagst. Daarnaast is het gebruik van een deelauto iets hoger dan gemiddeld onder hoger opgeleiden (89%) en in de leeftijdsgroep 30 tot 44 jaar (87%) en dan met name bij de huishoudens zonder kinderen (88%). De verschillen zijn echter heel klein en niet-significant.

# Gebruik van een deelauto



Den Haag



■ 2018  
■ 2017  
■ 2016

Respondenten die gebruik maken van een deelauto, naar stadsdeel, 2016-2018

In het Centrum (11%) en in Escamp (10%) is het percentage respondenten dat wel eens gebruik maakt van een deelauto iets groter dan gemiddeld. In 2017 en 2016 waren de verschillen tussen de stadsdelen groter. Vooral in Segbroek en in mindere mate in Scheveningen, Loosduinen en Laak ligt het percentage nu lager dan in de voorgaande jaren.



Den Haag

# Inwonersonderzoek 2018

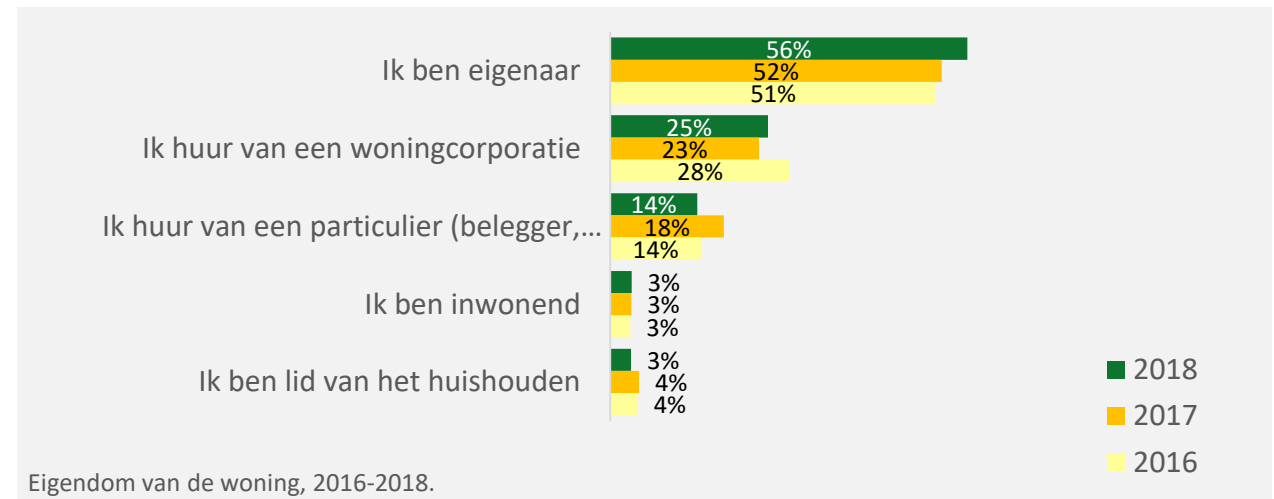
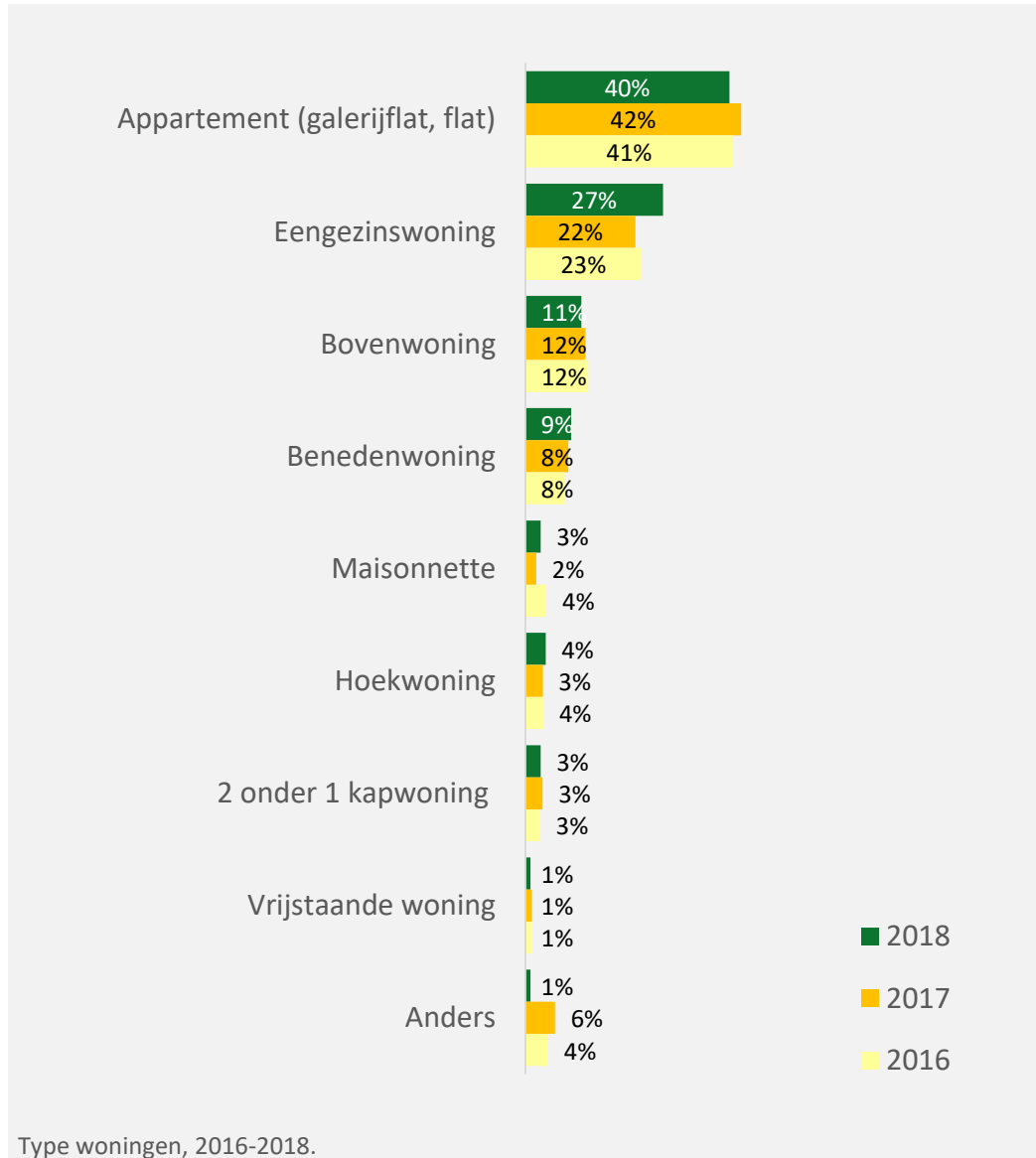
## Wonen



De Stadsenquête 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 (40%) of een eengezinswoning (27%). Ruim de helft van de respondenten is eigenaar van de woning (56%).
- Het merendeel (55%) betaalt minder dan € 710,- aan maandelijkse lasten met betrekking tot huur of hypotheek. Hagenaars tussen 30 en 44 jaar geven het vaakst aan boven de € 950,- aan lasten te betalen (31%).
- Ruim een derde (36%) van de inwoners heeft een rookmelder in huis en ook ruim een derde heeft een koolmonoxidemelder (5%) of beide (30%).
- Vergeleken met 2016 en 2017 zijn minder mensen van plan om binnen twee jaar te verhuizen (2016: 16% en 2018: 13%). Het merendeel (60%) is niet van plan om binnen dit tijdsbestek te verhuizen. Het aandeel inwoners dat zeker (34%) of misschien (31%) wil verhuizen is aanzienlijk hoger onder bewoners van particuliere huurwoningen. Bij meer dan de helft gaat de voorkeur uit naar een koopwoning (53%). Met name bij respondenten tussen 30 en 44 jaar (69%) en gezinnen met kinderen (58%) opteren voor een koopwoning.
- Drie kwart van de respondenten vindt de staat van de eigen woning (zeer) goed (75%). Inwoners met een koopwoning zijn het meest te spreken over de onderhoudsstaat ervan (87% (zeer) goed). Bij de huur via een woningcorporatie (61%) of particuliere huur (51%) is dit minder vaak het geval.
- Ruim een derde heeft onderhoudswerk aan het huis uitgevoerd (39%), dit is minder vergeleken met de voorgaande jaren (2016: 41%, 2017: 45%). Een kwart heeft bouwtechnische gebreken hersteld (26%), dit gebeurt ook iets minder dan in 2016 (23%) en 2017 (26%). Eigenaren hebben sinds 2016 vaker werkzaamheden uit laten voeren (2016: 19% en 2018: 24%). De kosten hiervoor zijn ongeveer gelijk gebleven.

# Type woningen en eigendom

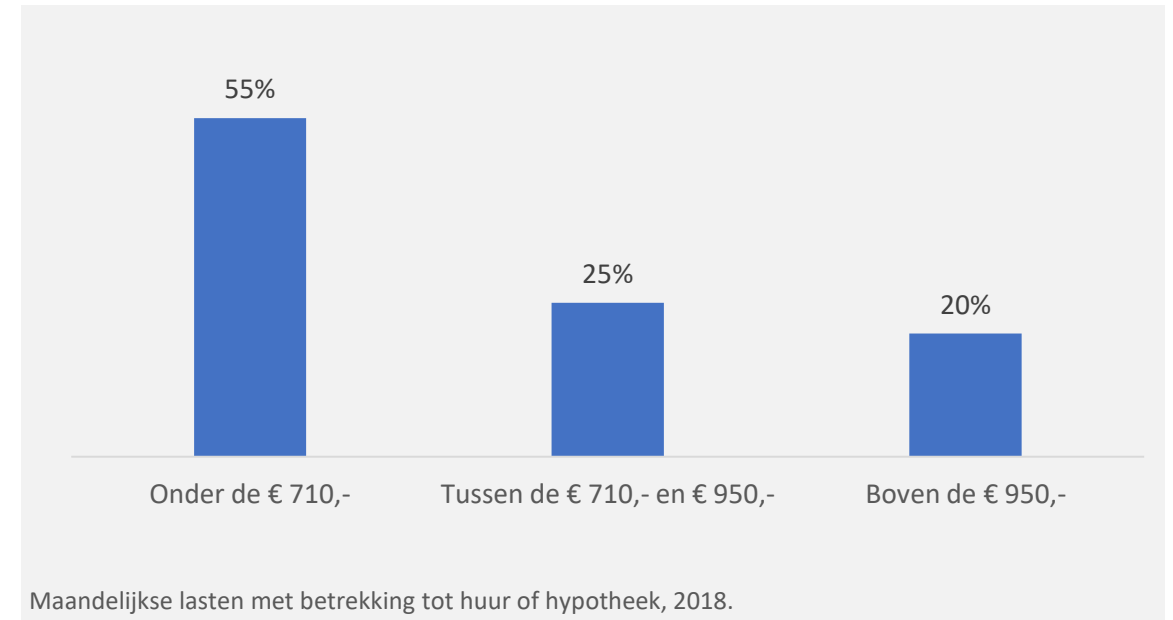
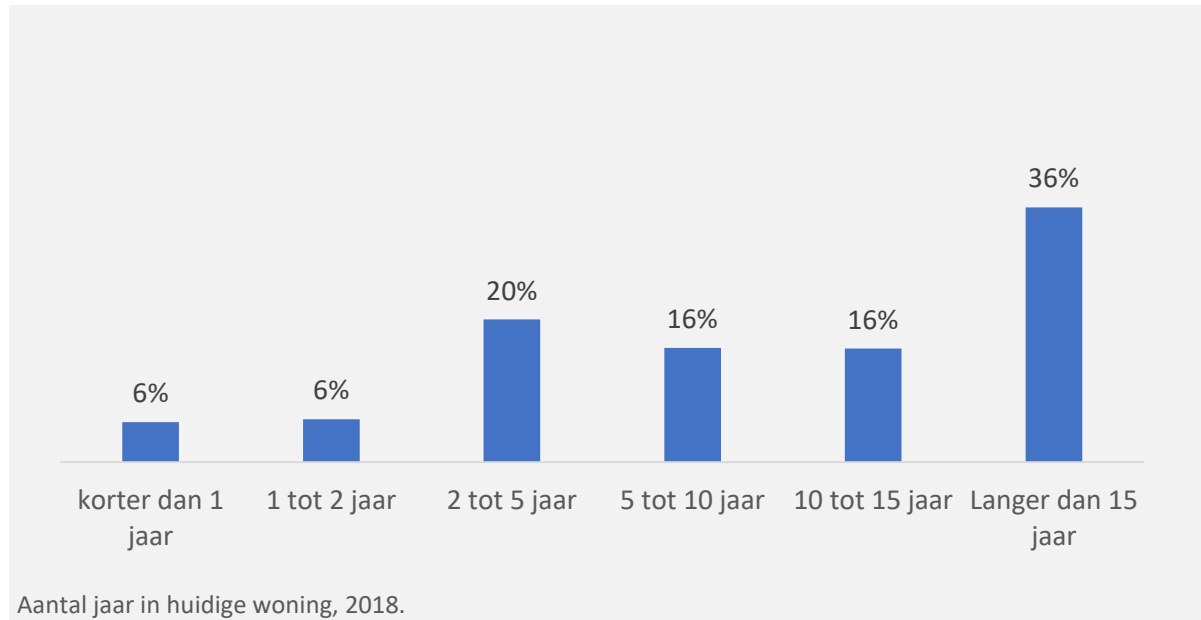


De meeste respondenten wonen in een appartement (40%) of in een eengezinswoning (27%). Meer dan de helft (56%) van de respondenten is eigenaar van de woning. Een kwart huurt van een woningcorporatie (25%). De verhoudingen zijn de laatste jaren sterk vergelijkbaar.

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.



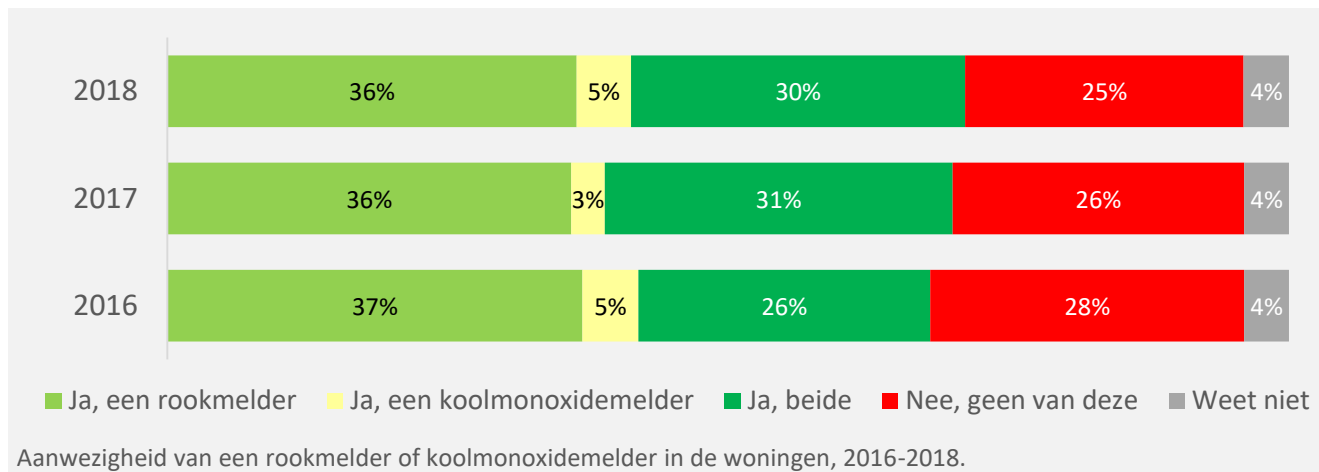
## Wonen en woonlasten



Gemiddeld blijven Hagenaars 13 jaar in hetzelfde huis wonen. Meer dan de helft (52%) van de respondenten woont al minstens 10 jaar in hetzelfde huis, 36% zelfs langer dan 15 jaar. Logischerwijs wonen de jongere leeftijdsgroepen gemiddeld minder lang in de woning dan de oudere leeftijdsgroepen (16-29 jaar gemiddeld 8 jaar, 75+ gemiddeld 26 jaar). Ook lager opgeleiden zijn meer honkvast dan gemiddeld, hoger opgeleiden verhuizen vaker.

De respondenten is gevraagd wat de maandelijkse lasten zijn als het gaat om huur of hypotheek. Voor het merendeel (55%) van de respondenten blijven de maandelijkse lasten onder de € 710,-, één op de vijf betaalt per maand meer dan € 950,-. Dat zijn meer dan gemiddeld Hagenaars tussen 30 en 44 jaar (31%), hoger opgeleiden (28%) en inwoners van Leidschenveen-Ypenburg (37%), Scheveningen (28%) en Haagse Hout (25%). In Laak (65%) en Escamp (64%) is het aandeel respondenten met woonlasten tot € 710,- per maand hoger dan gemiddeld (55%).

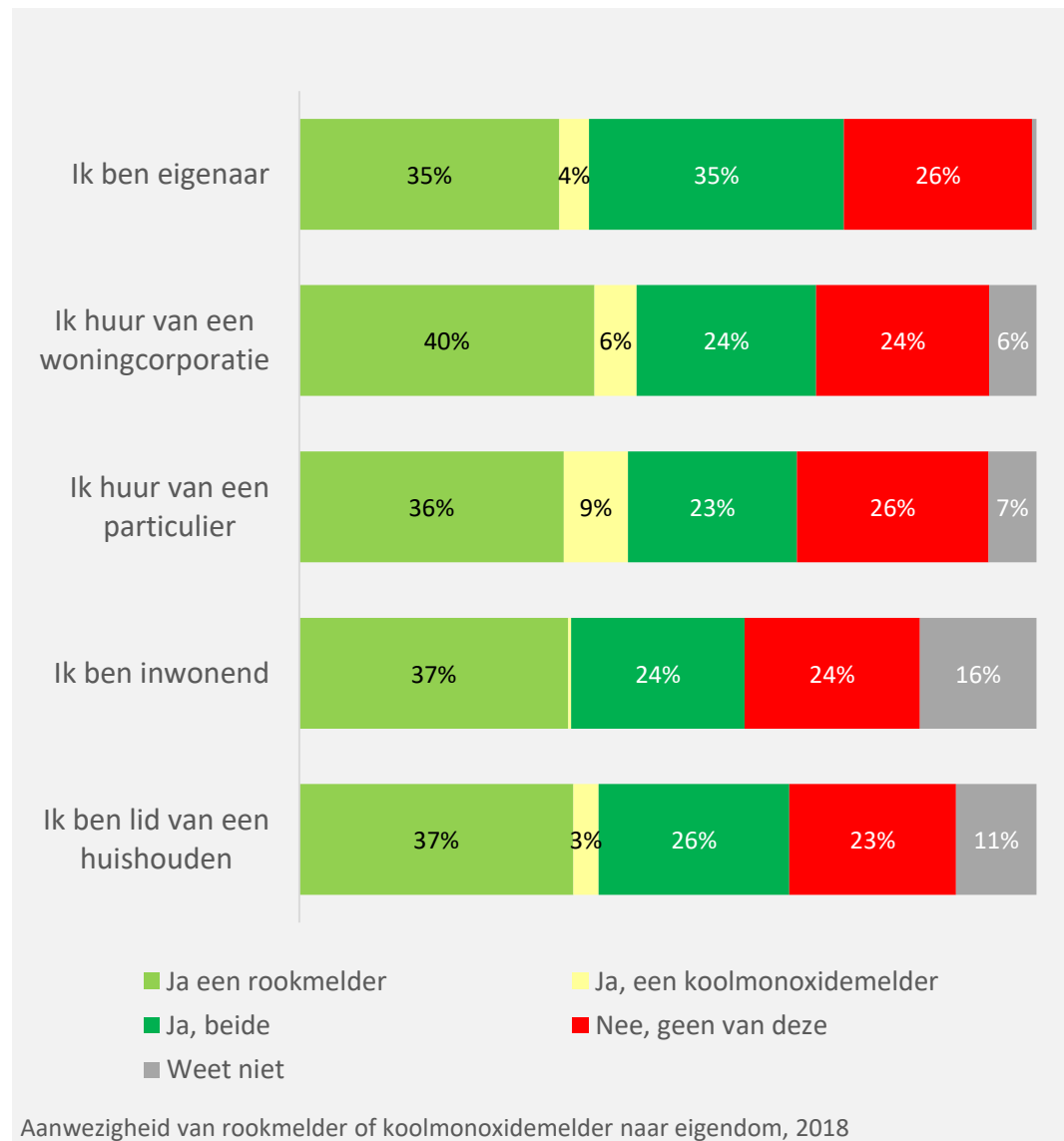
# Rook- en koolmonoxide melder



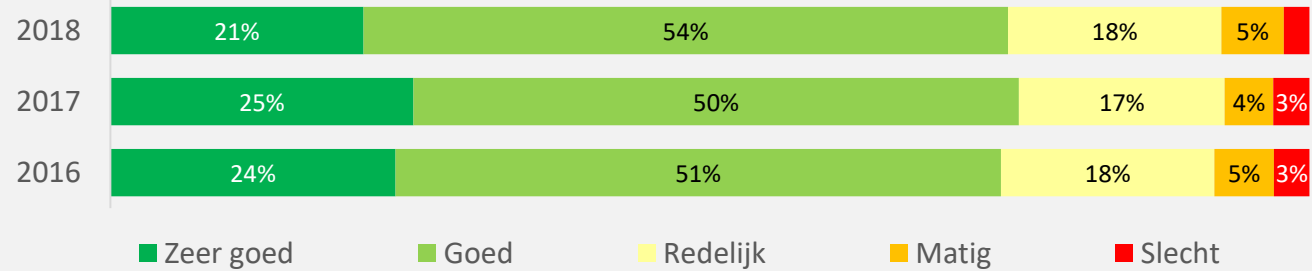
Bij twee op de drie (66%) inwoners zijn rookmelders in huis en ruim een derde (35%) heeft een koolmonoxidemelder. Bij 30% zijn beide voorzieningen in de woning aanwezig. Een kwart heeft geen van beide in huis (25%). Dit percentage is in de afgelopen jaren licht gedaald (van 28% in 2016 naar 25% in 2018).

Het verschil tussen eigen woningen en huurwoningen is niet heel groot. Zowel van de eigenaren als van de huurders heeft ongeveer een kwart geen rookmelder of koolmonoxidemelder. Rookmelders zijn in de meeste woningen wel aanwezig, zowel bij eigen woningen (70%) als bij corporatiewoningen (64%) en in mindere mate ook bij particuliere huurwoningen (59%).

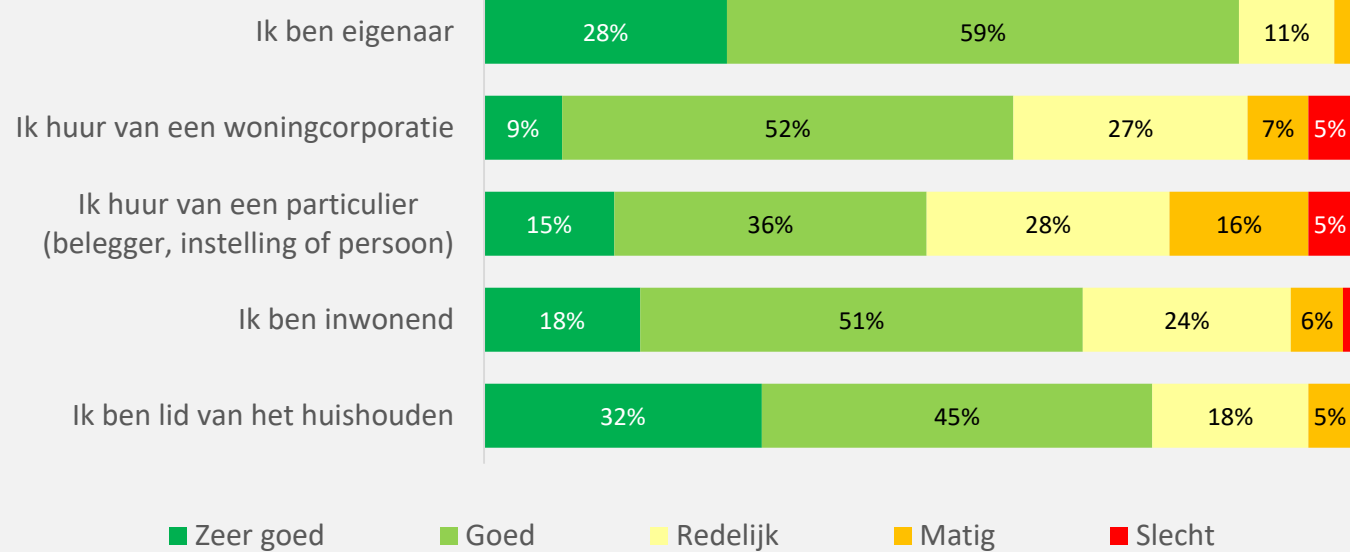
Bewoners in Leidschenveen-Ypenburg hebben vaker dan gemiddeld een rookmelder (53%), bewoners in Haagse Hout juist minder (31%).



# Staat van de woning



Onderhoudsstaat van uw woning, 2016-2018.



Onderhoudsstaat van uw woning naar eigendomstype, 2018.

Drie kwart van de respondenten vindt de staat van de eigen woning (zeer) goed (75%), één op de zes vindt deze redelijk (18%) en 7% matig tot slecht. Deze cijfers zijn de afgelopen jaren vrijwel gelijk gebleven.

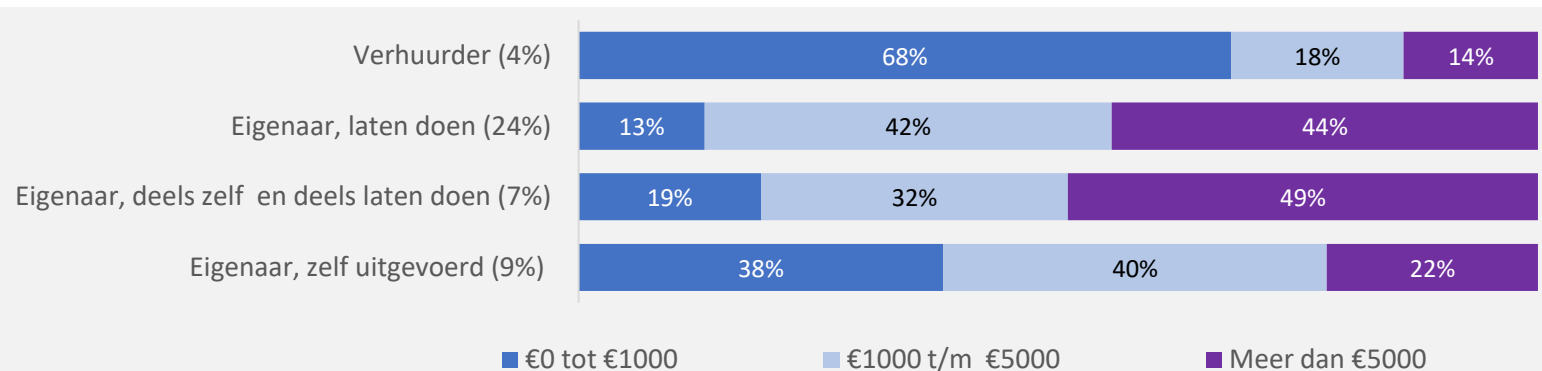
Inwoners met een koopwoning zijn het meest te spreken over de onderhoudsstaat ervan (87% goed of zeer goed). Bewoners van een corporatiewoning (61%) of een particuliere huurwoning (51%) zijn minder tevreden en vinden de staat van onderhoud van de woning vaker dan gemiddeld redelijk (27-28%) en ook vaker dan gemiddeld matig of slecht (wooncorporatie 12%, particulier 21%). Ook wat betreft de staat van de woningen naar eigendomstype zijn de cijfers sinds 2016 nauwelijks veranderd.

# Woningonderhoud

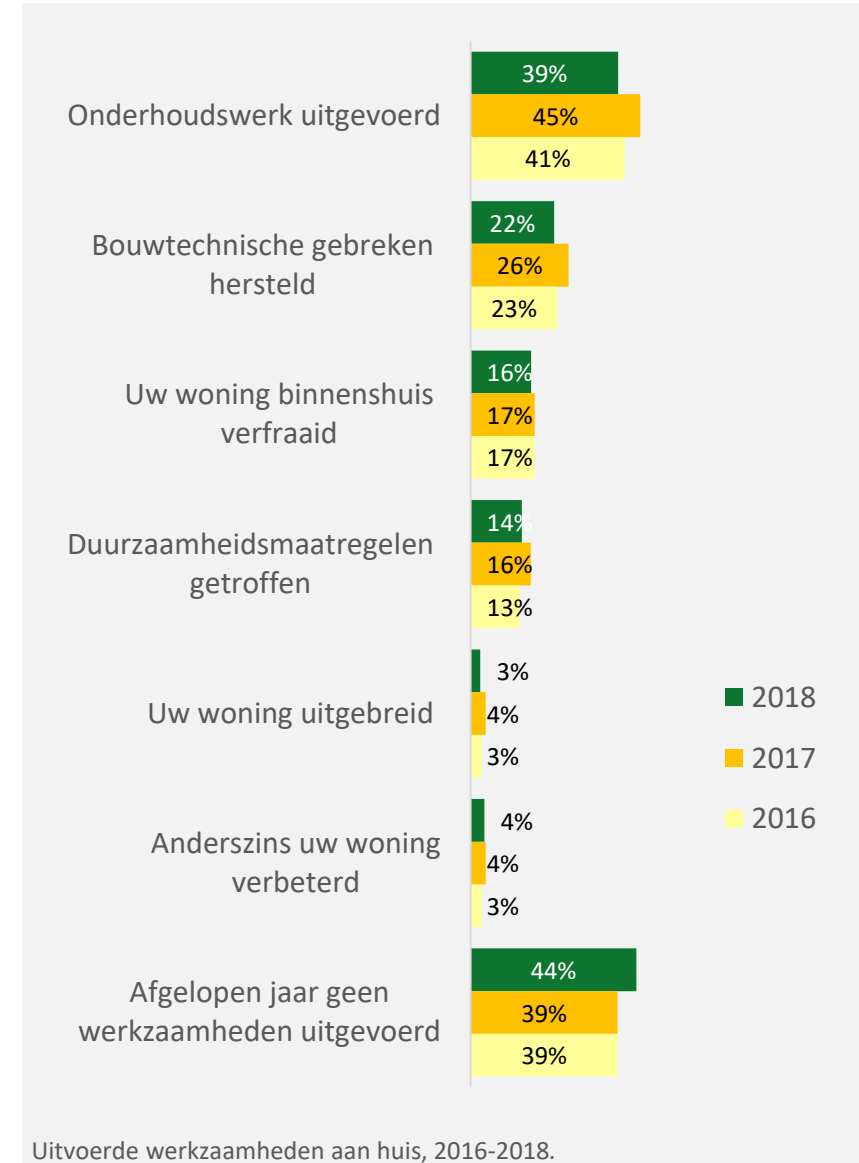


Meer dan de helft (56%) van de respondenten heeft het afgelopen jaar werkzaamheden uitgevoerd aan de woning. Zo heeft een kleine 40% onderhoudswerk uitgevoerd (39%), bijna een kwart (22%) heeft (ook) bouwtechnische gebreken hersteld en 16% heeft de woning aan de binnenkant opgeknapt. Eén op de zeven inwoners heeft duurzaamheidsmaatregelen getroffen. Vier op de tien respondenten hebben geen werkzaamheden uitgevoerd (44%). Eigenaren hebben vaker werkzaamheden uitgevoerd of laten uitvoeren dan huurders.

De kosten voor deze werkzaamheden zijn de afgelopen jaren ongeveer gelijk gebleven: in 2016 gaf 46% hier meer dan € 5000,- aan uit, in 2018 is dit 44%. Ruim de helft weet niet wat de werkzaamheden hebben gekost (60%). Voor zover men wel weet wat de werkzaamheden hebben gekost geeft twee derde van de huurders aan dat de werkzaamheden binnen de € 1000 zijn gebleven. Eigenaren zijn vaak meer kwijt geweest, vooral als men het werk geheel of gedeeltelijk heeft laten uitvoeren.

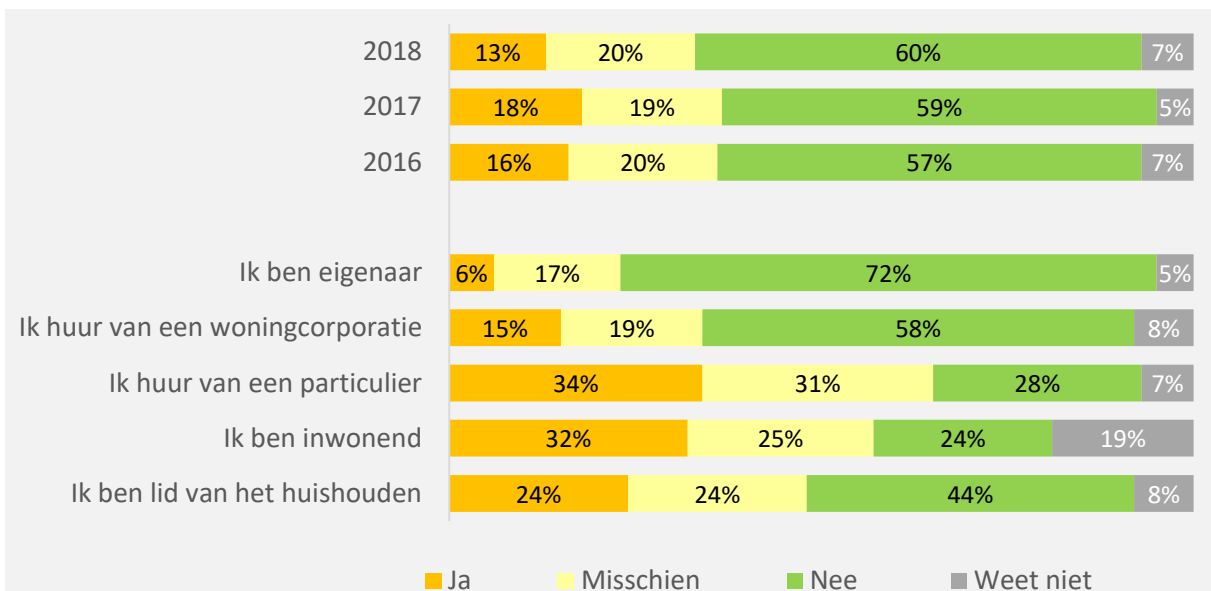


Uitvoerder en raming van kosten van de werkzaamheden aan de woning (werkzaamheden n=2201; kosten n=819)

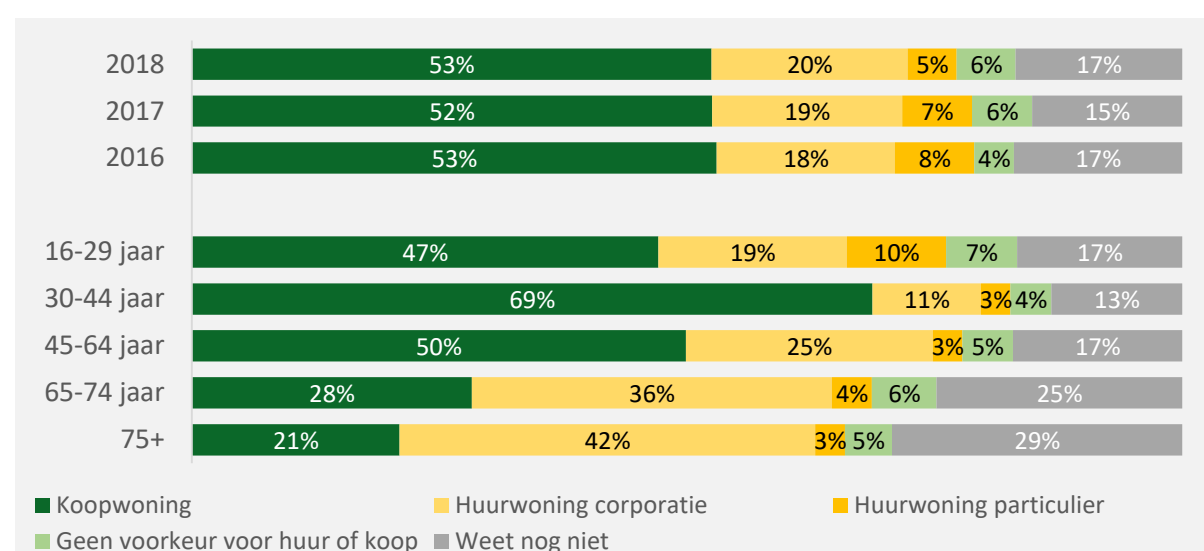


Uitvoerde werkzaamheden aan huis, 2016-2018.

# Verhuiscwensen en woningvoorkeur



Bent u van plan binnen twee jaar te verhuizen, naar eigendomstype, 2018.

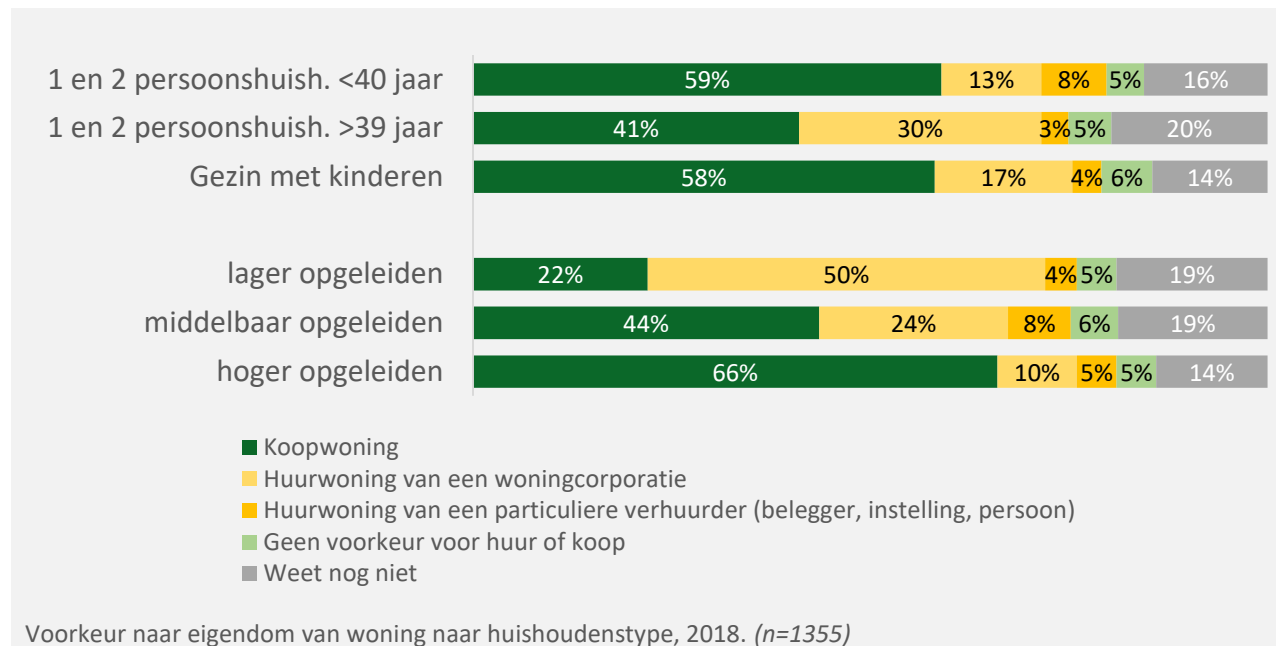
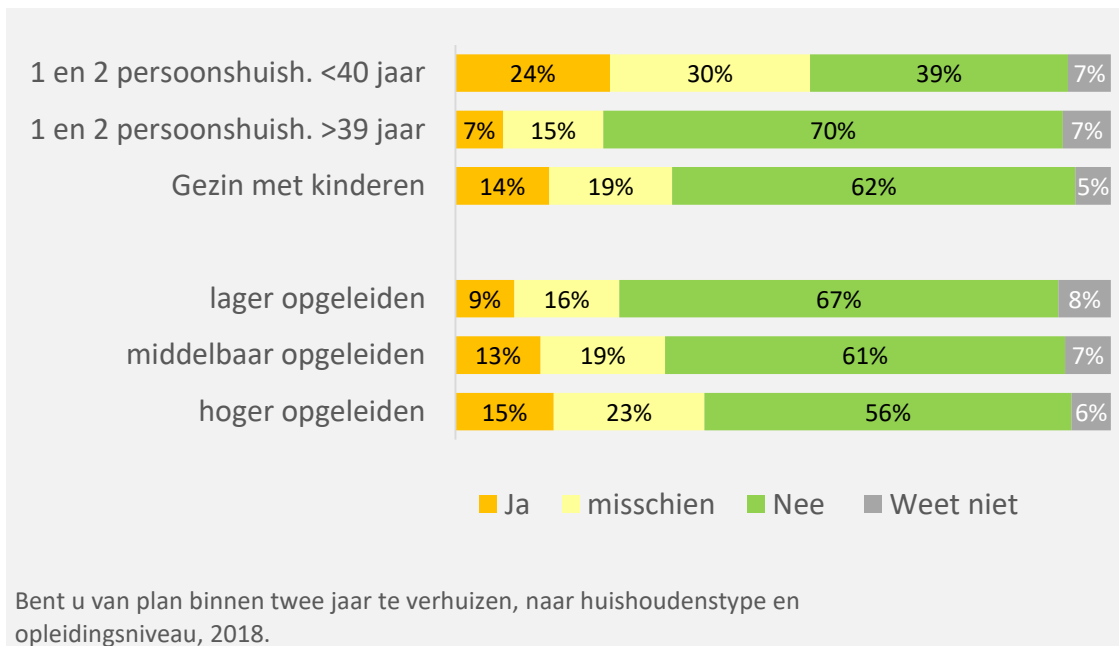


Voorkeur naar eigendom van woning per leeftijdscategorie, in % van de verhuiscandidategen (n=1.355)

Eén op de drie respondenten is beslist (13%) of misschien (20%) van plan binnen nu en twee jaar te verhuizen. Dat is iets minder dan in 2016 en 2017 (2016: 36% en 2017: 37%). Het merendeel (60%) heeft geen plannen om te verhuizen. Dit geldt meer dan gemiddeld voor de huiseigenaren (72%). De verhuiscandidategenheid is het grootst onder huurders van een particuliere huurwoning en inwonenden en leden van het huishouden (veelal kinderen) die uit huis willen. Respondenten die in het Centrum wonen zijn meer verhuiscandidategen (41% zeker of misschien) dan gemiddeld en dat geldt in mindere mate ook voor inwoners van Laak (38) en Escamp (36). In Loosduinen (25%), Leidschenveen-Ypenburg (26%) en Scheveningen (27%) is het percentage inwoners met verhuiscandidategen plannen het kleinst.

Van de inwoners die zeker of misschien van plan zijn te verhuizen, gaat bij meer dan de helft de voorkeur uit naar een koopwoning (53%). Dat was de afgelopen jaren niet anders. Dat geldt meer dan gemiddeld voor 30 tot 44 jarigen (69%). Ouderen geven veelal de voorkeur aan een huurwoning van een woningcorporatie (65-74: 36%; 75+:42%).

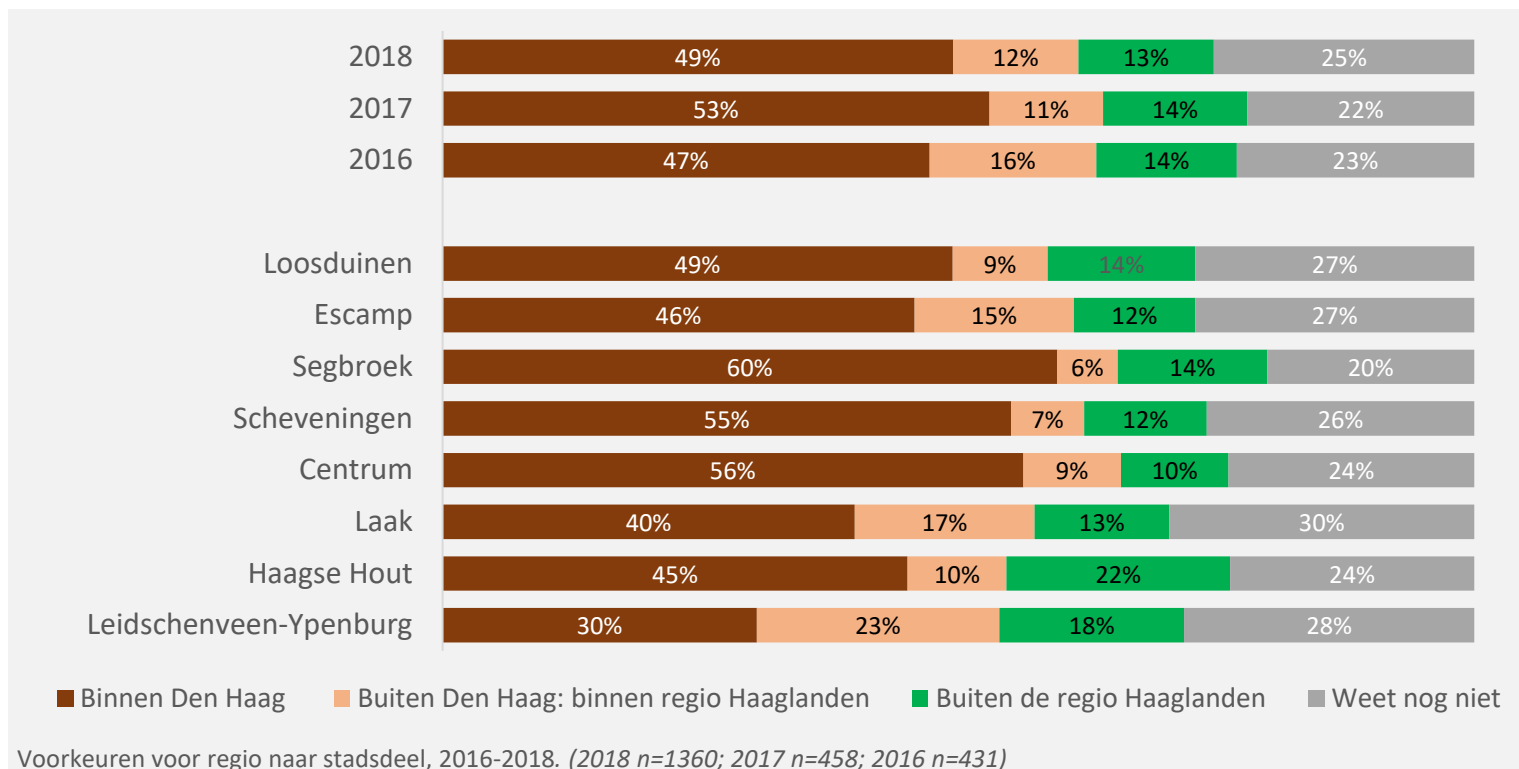
# Verhuiscansen naar huishoudenstype en opleidingsniveau



Eén- en tweepersoonshuishoudens jonger dan 40 jaar zijn vaker dan gemiddeld van plan om binnen twee jaar te verhuizen (24% zeker en 30% misschien). Voor oudere één- en tweepersoonshuishoudens geldt dit juist veel minder (7% zeker en 15% misschien). Het percentage respondenten met verhuisplannen neemt toe naarmate het opleidingsniveau hoger wordt.

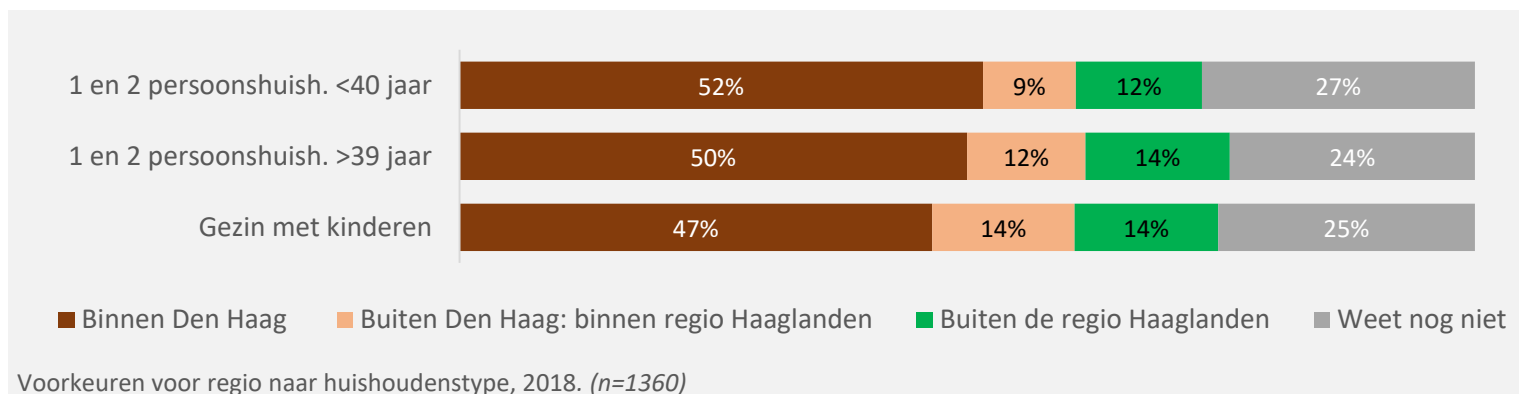
Eén- en tweepersoonshuishoudens tot 40 jaar en gezinnen met kinderen die aangeven zeker of misschien binnen twee jaar te willen verhuizen geven vooral de voorkeur aan een koopwoning (resp. 59% en 58%). Nog meer geldt dit voor hoger opgeleiden (66%). Voor één en tweepersoonshuishoudens boven de 40 jaar is een corporatiewoning vaak een alternatief (30%) naast een koopwoning (41%). Lager opgeleiden opteren het meest voor een huurwoning van een corporatie (50%).

# Verhuishwensen en regio



De meeste respondenten met verhuisplannen willen in Den Haag blijven (49%) of zoeken een nieuwe woning in de regio Haaglanden (12%). Circa 13% verhuist uit de regio. Deze cijfers zijn vergelijkbaar met de afgelopen jaren.

Inwoners van Segbroek (60%), Centrum (56%) en Scheveningen (55%) met verhuisplannen willen meer dan gemiddeld bij voorkeur in Den Haag blijven. Vooral inwoners van Leidschenveen-Ypenburg met een verhuishwens geven de voorkeur aan een andere plek in de regio Haaglanden (23%).



Naar huishoudentype verschilt de voorkeur niet heel veel. Jongere één en tweepersoons-huishoudens geven iets vaker de voorkeur aan Den Haag en gezinnen met kinderen zoeken iets vaker dan gemiddeld naar een andere woning buiten Den Haag. Ook naar opleidingsniveau zijn de verschillen beperkt.

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 in het onderdeel Publiekszaken.

## Onderzoeksmethode

Voor elk deelonderzoek is uit de Basisregistratie Personen (BRP) een willekeurige steekproef getrokken onder Hagenaars van 16 tot en met 85 jaar. Omwille van een optimale respons hebben de inwoners op verschillende manieren (online, schriftelijk (opvragen enquête 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 gehanteerde werkwijze is dezelfde als in 2016 en 2017, waardoor een vergelijking in de tijd mogelijk is tussen deze twee meetjaren, mits de vragen hetzelfde zijn gehouden. In de rapportage en de tabellen wordt waar mogelijk en relevant een vergelijking in de tijd gegeven met 2016 en 2017. Het jaar 2016 is gekozen als nieuw startpunt, vanwege de aangepaste methodiek voor de dataverzameling.



## 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 7.500 Hagenaars van 16 tot en met 85 jaar, 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.

De bruto steekproef kan worden verminderd met de (15) brieven die bij de gemeente als onbezorgbaar retour zijn gekomen. De netto steekproef is dan 7.485. Uiteindelijk hebben 1.236 inwoners aan het onderzoek meegewerkt, een respons van 17% ten opzichte van de netto steekproef. 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 (71%), 1% heeft een schriftelijke vragenlijst ingevuld en ruim een kwart van de enquêtes (28%) 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	1212	1217	1155	1152	1130	1130	1236	1236
Loosduinen	116	136	137	110	139	108	139	118
Escamp	276	161	143	260	182	257	174	281
Segbroek	144	159	148	137	122	134	153	147
Scheveningen	132	157	146	126	144	123	147	134
Centrum	243	159	152	230	134	225	170	246
Laak	99	181	167	94	141	92	173	100
Haagse Hout	100	124	143	100	140	98	144	107
Leidschenveen-Ypenburg	101	140	119	96	128	94	136	103

Vraagblokken in de onderzoeken:

\* Sociaal Domein: Buurthuizen; Gezondheid en beperkingen (GGD); Cultuurparticipatie; Huiselijk geweld; Integratie; Jeugd/CJG; Kwaliteit van leven; Mantelzorg; Sportdeelname; Vrijwilligerswerk; Zwembaden en sporthallen

\* Publiekszaken: (Online) dienstverlening; Graffitibeleid; Contact met Stadsdeelorganisatie; Stadskrant; Speelvoorzieningen en Betrokkenheid bij bestuur en Financiële situatie;

\* Fysiek Domein: Archeologie, Dienstverlening op straat; Hondenbeleid; Handhaving; Openbaar Groen; Openbare verlichting; Beleving water; Schone Straat

\* Ruimtelijk-Economisch Domein: Bereikbaarheid; Binnenstad; Vervoerswijzekeuze; Wonen en Economie

In de bovenstaande tabel is de respons (absolute aantallen) per stadsdeel weergegeven voor de vier verschillende domeinen, ongewogen en na correctie door weging. Het vraagblok "economie" is 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.

# 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

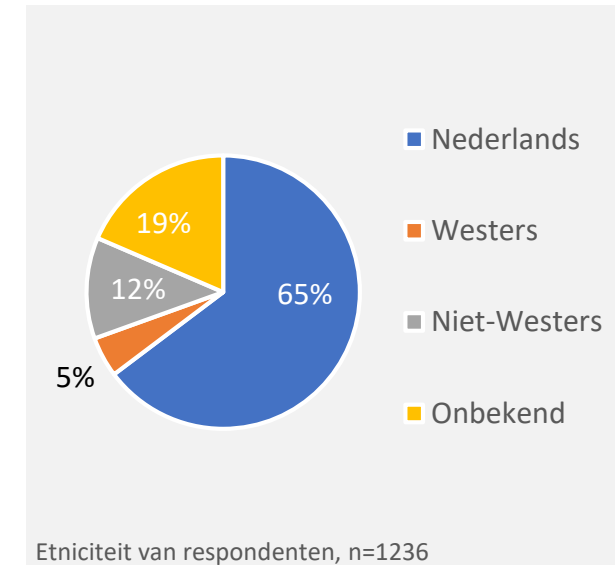
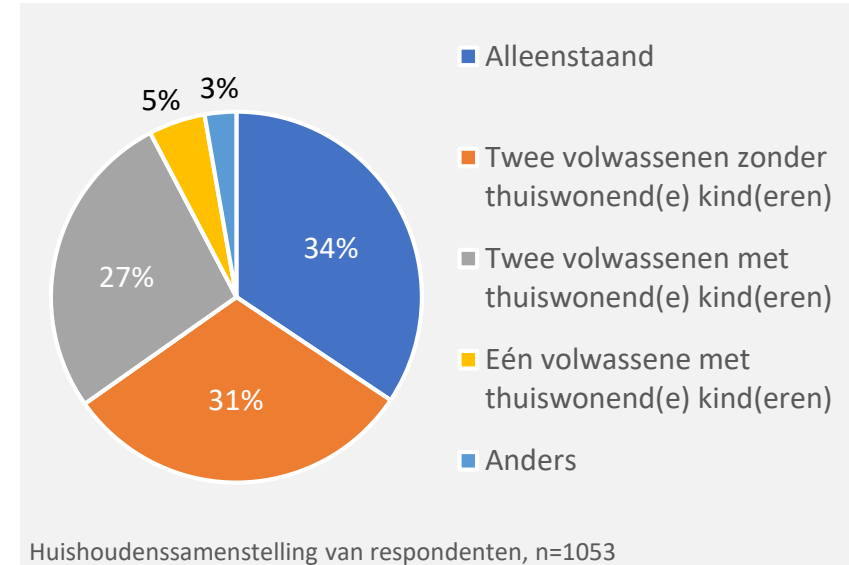
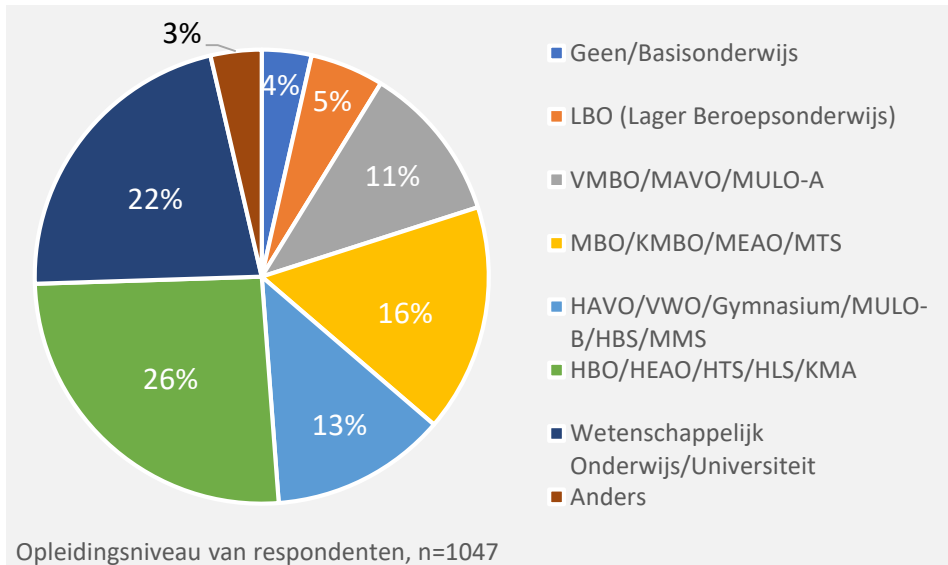
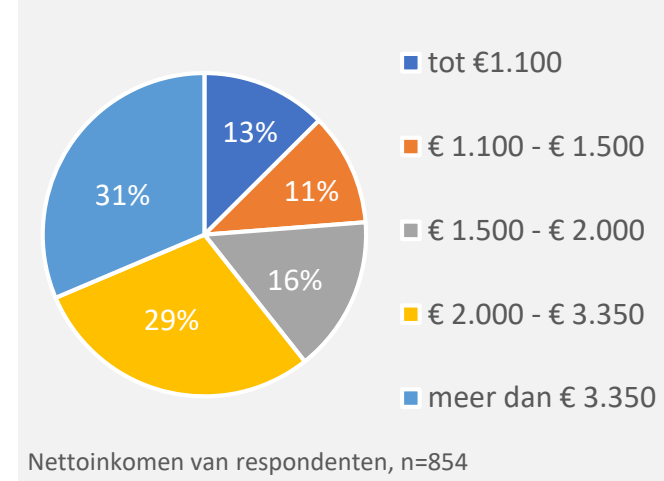
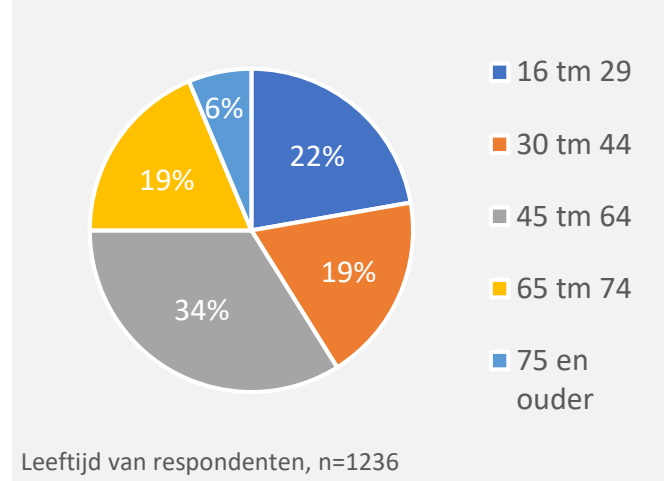
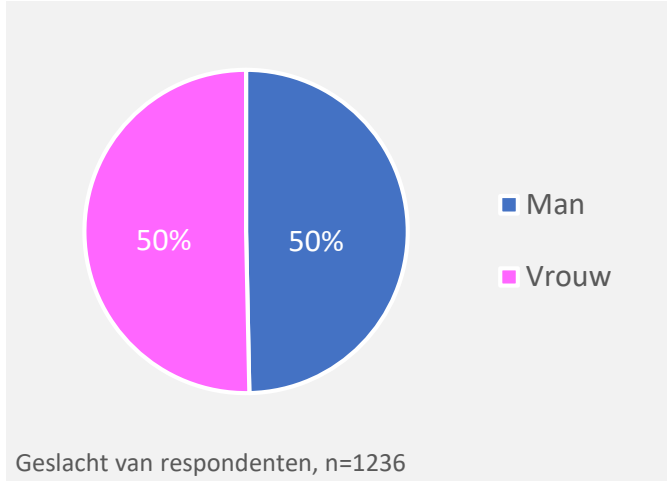
De mate van nauwkeurigheid neemt af naarmate het aantal respondenten kleiner is. Een en ander is vooral van belang als de vraag slechts door een beperkt aantal respondenten is beantwoord of als de resultaten worden uitgesplitst naar een aantal variabelen, waardoor er per onderverdeling een gering aantal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