

Resultaten van een onderzoek onder inwoners over het verbeteren van de luchtkwaliteit in Den Haag

Een onderzoek voor de gemeente Den Haag

November 2025



POPULYTICS

What would you do?

Colofon

Dit onderzoek is uitgevoerd door Populytics in opdracht van de gemeente Den Haag.

Auteurs

Jetske Mulder (jetske@populytics.nl)
Toke van Telgen
Charlotte Tuit
Charlotte Spit

Datum

November 2025

Versie

Definitief (100%)

Contact

Populytics b.v.
Strawinskylaan 339
1077 XX Amsterdam
info@populytics.nl
www.populytics.nl



Inhoudsopgave

1	Samenvatting	Een samenvatting van het onderzoek en de hoofdresultaten.
2	Aanleiding, globale opzet en respons	Hoe zag het onderzoek er globaal uit? Wie hebben er meegedaan?
3	Onderzoek 1: Zorgen, kennis en ervaren last van luchtvervuiling	Maken deelnemers zich zorgen over luchtkwaliteit? Hoeveel weten ze erover? En hebben ze er last van?
4	Onderzoek 1: Maatregelen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit	Welke maatregelen adviseren inwoners aan de gemeente voor het verbeteren van de luchtkwaliteit in Den Haag?
5	Onderzoek 1: Latente Klasse Cluster Analyse	Welke groepen zijn er te onderscheiden die andere maatregelen adviseren?
6	Onderzoek 2: Maatregelen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit	Welke keuzes maken inwoners als ze niet voor maatregelen hoeven te kiezen?
7	Onderzoek 1: Verwachtingen bij het verbeteren van de luchtkwaliteit	Welke verwachtingen hebben deelnemers over het schoner maken van de lucht in Den Haag?
8	Onderzoek 1: Over het onderzoek	Hoe hebben deelnemers het onderzoek ervaren?
9	Methodologie	Hoe is het onderzoek tot stand gekomen? Hoe zijn de data geanalyseerd?



1

Samenvatting

Aanleiding en doel van dit onderzoek

- De gemeente Den Haag heeft de afgelopen jaren verschillende dingen gedaan om de luchtkwaliteit in de gemeente te laten voldoen aan de huidige normen. Maar naar verwachting gaat Den Haag de nieuw vastgestelde Europese grenswaarden voor 2030 op sommige locaties overschrijden. Bovendien is de lucht volgens de WHO-adviesrichtlijn uit 2021 niet gezond genoeg. Daarom wil de gemeente onderzoeken welke maatregelen nog meer genomen kunnen worden. Daarvoor wil de gemeente weten wat inwoners belangrijk vinden als het gaat om het verbeteren van de luchtkwaliteit in de gemeente Den Haag. Daarom heeft de gemeente een inwonersraadpleging laten uitvoeren.
- De inwonersraadpleging is uitgevoerd door Populytics. Dit rapport bevat de resultaten daarvan. De gemeente kan deze resultaten gebruiken bij keuzes over het verbeteren van luchtkwaliteit.
- In dit rapport staan drie vragen centraal:
 1. *Welke maatregelen willen inwoners dat de gemeente neemt voor het verbeteren van de luchtkwaliteit in Den Haag?*
 2. *Wat zijn de zorgen van deelnemers over luchtkwaliteit in Den Haag?*
 3. *Welke verwachtingen hebben deelnemers bij de te nemen maatregelen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit?*
- Deelnemen aan het onderzoek kon van 27 oktober tot en met 16 november 2025 via de link www.denkmeeoverschonelucht.nl. Er zijn twee onderzoeken uitgevoerd waar in totaal **1.455** inwoners aan hebben deelgenomen.
 - **Onderzoek 1.** Voor onderzoek 1 is aan 12.000 huishoudens in de gemeente Den Haag per post een uitnodiging verstuurd, elk met een unieke code waarmee één keer kon worden deelgenomen. Dat hebben **543** inwoners gedaan. Deze gecontroleerde groep van unieke deelnemers uit de gemeente Den Haag noemen we de **gesloten versie** van onderzoek 1. Inwoners konden ook meedoen zonder code. Dat hebben **675** inwoners gedaan. We noemen dit de **open versie** van onderzoek 1. De resultaten uit de open en gesloten versie zijn apart geanalyseerd en gerapporteerd.
 - **Onderzoek 2.** Er is een tweede onderzoek gedaan waarin deelnemers niet verplicht waren om maatregelen te nemen. Zo kunnen we zien of deelnemers andere keuzes maken als er geen verplichting is. Dit onderzoek is uitgevoerd met een panel, op basis waarvan we representatieve uitspraken kunnen doen over de bevolking van Den Haag op de kenmerken gender, leeftijd en opleiding. Er hebben in totaal **237** inwoners meegedaan aan **onderzoek 2**.

Fig. 2.4 (p.12)



Hoe zag de keuzetaak er uit?

- Het inhoudelijke onderdeel van de inwonersraadpleging was de keuzetaak. Deze keuzetaak bootst de situatie van beleidsmakers na die bezig zijn met het vormen en uitvoeren van beleid. Deelnemers zien realistische beleidsopties die de beleidsmakers overwegen en ze zien dat er beperkingen zijn. Wat adviseren ze vervolgens als zij in de schoenen van een beleidsmaker staan?
- Deelnemers kregen acht mogelijke maatregelen te zien die de luchtkwaliteit kunnen verbeteren. Voor elke maatregel konden zij met een schuif aangeven of de gemeente deze moet laten zoals het is, er een beetje op moet inzetten, of er sterk op moet inzetten.
- Het verschuiven van de schuifjes had effect op een metertje dat weergeeft hoe schoon de lucht is in Den Haag. De impact van elke maatregel op dit metertje werd vooraf aangegeven met bolletjes per maatregel.
- Er zijn twee onderzoeken gedaan, die van elkaar verschilden op één punt: of deelnemers door het metertje beperkt werden in hun keuzes.
 - **Onderzoek 1:** Deelnemers moesten minimaal maatregelen kiezen die samen ten minste vier bolletjes opleverden om door te kunnen gaan naar het volgende onderdeel. Ze moesten dus maatregelen kiezen om de luchtkwaliteit in Den Haag tot een bepaald niveau te verbeteren.
 - **Onderzoek 2:** Deelnemers waren niet verplicht maatregelen te kiezen. Hiermee onderzoeken we in welke mate deelnemers de gemeente adviseren om in te zetten op maatregelen als er geen verplichtende normen zouden zijn.

Fig. 4.1 (p.30)

The screenshot shows a survey titled 'Welke maatregelen moet de gemeente volgens u nemen voor schonere lucht in Den Haag?'. Below the title is a subtitle: 'Zet de schuifjes naar rechts als u vindt dat de gemeente meer op een maatregel moet inzetten. Klik op de i-knop voor meer informatie.' There are two buttons: 'Sorteer' and 'Vergelijk'. The survey lists four measures, each with a slider and a set of three dots indicating the impact level:

- 1. Buiten hout stoken in een BBQ of vuurkorf ontmoedigen of verbieden. (Slider at 1, 1 dot)
- 2. Vergroten van de milieuzone. Oudere dieselauto's mogen dan op minder plekken komen. (Slider at 2, 3 dots)
- 3. Strengere regels voor welke brom- en snorfietsen in Den Haag mogen rijden. (Slider at 1, 2 dots)
- 4. Binnen hout stoken in een houtkachel of open haard ontmoedigen of verbieden. (Slider at 2, 3 dots)

On the right, there is a section titled 'Effect van de maatregelen' with a subtitle 'Hoe schoon is de lucht in Den Haag?'. It features a gauge showing 'De lucht is niet schoon' and a note 'Pas uw keuzes aan.'

Fig. 6.1 (p.30)

The screenshot shows a survey titled 'Moet de gemeente volgens u maatregelen nemen voor schonere lucht in Den Haag? En zo ja, welke?'. Below the title is a subtitle: 'Zet de schuifjes naar rechts als u vindt dat de gemeente meer op een maatregel moet inzetten. U hoeft geen maatregelen te kiezen. Klik op de i-knop voor meer informatie.' There are two buttons: 'Sorteer' and 'Vergelijk'. The survey lists four measures, each with a slider and a set of five dots indicating the impact level:

- 1. Vergroten van het gebied waar alleen elektrische bestelbussen en vrachtwagens mogen komen. (Slider at 4, 5 dots)
- 2. Geen nieuwe parkeervergunningen voor oudere dieselauto's. (Slider at 2, 2 dots)
- 3. Dieselaggregaten verbieden als manier om elektriciteit op te wekken. (Slider at 1, 2 dots)
- 4. Buiten hout stoken in een BBQ of vuurkorf ontmoedigen of verbieden. (Slider at 2, 2 dots)

On the right, there is a section titled 'Effect van de maatregelen' with a subtitle 'Hoe schoon is de lucht in Den Haag?'. It features a gauge showing 'De lucht is niet schoon' and a note 'Weet u het zeker?'.



Welke maatregelen adviseren inwoners te nemen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit?

We behandelen hier de uitkomsten van de gesloten versie van onderzoek 1. Deze uitkomsten zijn representatief voor de gemeente Den Haag op gender, leeftijd en opleiding.

- *Welke maatregelen worden geprioriteerd?* De gemiddelde inwoner adviseert dat de gemeente drie maatregelen prioriteert boven de andere maatregelen, namelijk: *geen nieuwe parkeervergunningen voor oudere dieselauto's, vergroten van de milieuzone en strengere regels voor welke brom- en snorfietsen in Den Haag mogen rijden*. Zie hiervoor ook figuur 4.2 (slide 29). Meer dan de helft van de deelnemers adviseert de gemeente om hier sterk op in te zetten. Daar bovenop adviseert ongeveer een derde van de deelnemers een beetje in te zetten op het vergroten van de milieuzone en het maken van strengere regels voor brom- en snorfietsen. Een kwart van de deelnemers adviseert een beetje in te zetten op geen nieuwe parkeervergunningen voor oudere dieselauto's.
- *Door wie worden deze maatregelen geprioriteerd?* Deze drie maatregelen krijgen niet alleen gemiddeld de hoogste prioriteit. Ook als we specifiek kijken naar de voorkeuren van mannen en vrouwen, verschillende leeftijdsgroepen, opleidingsniveaus en of iemand in Den Haag woont, werkt of onderneemt zien we dat deze drie maatregelen de prioriteit krijgen. Zie bijlagen 10.7 – 10.10 voor de uitwerking hiervan.
- *Wat laten verdiepende analyses zien over groepen inwoners met andere voorkeuren?* Verdiepende analyses laten vier groepen zien, die van elkaar verschillen in (1) hoe ambitieus hun adviezen zijn en (2) in de maatregelen die ze prioriteren. Zie figuur 5.1 voor een uitwerking hiervan. De grootste groep adviseert dat de gemeente een beetje inzet op bijna alle maatregelen. De tweede groep adviseert dat de gemeente sterk inzet op alle maatregelen, behalve de maatregelen over houtstook. De derde groep adviseert juist relatief veel prioriteit te geven aan de maatregelen om binnen en buiten hout stoken te ontmoedigen of verbieden. En de laatste en kleinste groep adviseert om sterk in te zetten op alle maatregelen.

Fig. 4.4

Geen nieuwe parkeervergunningen voor oudere dieselauto's.

15% 24% 61%

Fig. 4.2

Vergroten van de milieuzone. Oudere dieselauto's mogen dan op minder plekken komen.

10% 37% 53%

Strengere regels voor welke brom- en snorfietsen in Den Haag mogen rijden.

16% 31% 53%

Dieselaggregaten verbieden als manier om elektriciteit op te wekken.

14% 43% 43%

Vergroten van het gebied waar alleen elektrische bestelbussen en vrachtwagens mogen rijden.

22% 36% 42%

Bijl. 10.7-10.10

Binnen hout stoken in een houtkachel of open haard ontmoedigen of verbieden.

23% 36% 41%

Strengere regels in de milieuzone. Daar mogen dan minder soorten auto's komen.

22% 40% 38%

Fig. 5.1

Buiten hout stoken in een BBQ of vuurkorf ontmoedigen of verbieden.

37% 39% 24%

Zoals het nu is

Een beetje op
inzettenSterk op
inzettenOnderzoek 1
Gesloten

Welke maatregelen adviseren inwoners voor het verbeteren van de luchtkwaliteit zonder verplicht doel?

We behandelen hier de uitkomsten van onderzoek 2, naast de gesloten versie van onderzoek 1. Deze uitkomsten zijn representatief voor de gemeente Den Haag op gender, leeftijd en opleiding.

- Hoe adviseren inwoners de maatregelen te nemen?* In onderzoek 2 waren deelnemers niet verplicht maatregelen te nemen. Alsnog adviseert een ruime meerderheid van de deelnemers om op 7 van de 8 maatregelen (een beetje) in te zetten. *Buiten hout stoken ontmoedigen of verbieden* is de uitzondering. De helft van de deelnemers adviseert de gemeente om deze te laten zoals het nu is. Een belangrijk verschil tussen onderzoek 2 (zonder verplichtend doel) en onderzoek 1 (met verplichtend doel) is dat deelnemers aan onderzoek 1 relatief vaak hebben geadviseerd om sterk in te zetten op de maatregelen. Waar deelnemers in onderzoek 2 vaker adviseren een maatregel te laten zoals het nu is. Ongeveer evenveel deelnemers adviseren een beetje in te zetten op de maatregelen.
- Adviseeren inwoners minder maatregelen te nemen als er geen verplicht doel is?* Ondanks dat er in onderzoek 2 geen verplichting was, adviseert 86% van de deelnemers genoeg maatregelen om het doel te halen. 7% adviseert wel om maatregelen te nemen, maar niet genoeg om het doel te halen. 7% van de deelnemers adviseert om geen enkele maatregelen te nemen. Zie figuur 6.4 voor verdere toelichting.

Fig. 6.3

Geen nieuwe parkeervergunningen voor oudere dieselauto's.

24% 30% 46%

15% 24% 61%

Vergroten van de milieuzone. Oudere dieselauto's mogen dan op minder plekken komen.

23% 34% 43%

10% 37% 53%

Strengere regels voor welke brom- en snorfietsen in Den Haag mogen rijden.

21% 45% 34%

16% 31% 53%

Dieselaggregaten verbieden als manier om elektriciteit op te wekken.

23% 40% 37%

14% 43% 43%

Vergroten van het gebied waar alleen elektrische bestelbussen en vrachtwagens mogen rijden.

30% 36% 34%

22% 36% 42%

Binnen hout stoken in een houtkachel of open haard ontmoedigen of verbieden.

35% 29% 36%

23% 36% 41%

Strengere regels in de milieuzone. Daar mogen dan minder soorten auto's komen.

31% 43% 26%

22% 40% 38%

Buiten hout stoken in een BBQ of vuurkorf ontmoedigen of verbieden.

50% 33% 17%

37% 39% 24%

Fig. 6.4

Zoals het nu is

Een beetje op
inzettenSterk op
inzetten

Waarom adviseren deelnemers maatregelen wel of niet te nemen?

Na het geven van hun advies in de keuzetaak, konden deelnemers motiveren waarom ze keuzes hadden gemaakt. Deze motivaties leveren inzichten op over waarom maatregelen hoog of laag worden geprioriteerd. We behandelen hier de uitkomsten van de open en gesloten versie van onderzoek 1. Zie hoofdstuk 4 voor een uitwerking per maatregel.

- *Waarom worden maatregelen hoog geprioriteerd?* Een vaak terugkerend argument om te adviseren om een maatregel sterk of een beetje te nemen, is omdat deelnemers inschatten dat dit een positief effect heeft op de leefomgeving in Den Haag. Niet alleen omdat deelnemers betere luchtkwaliteit belangrijk vinden, maar ook omdat deze maatregelen positieve bijeffecten zullen hebben. Bijvoorbeeld omdat door het nemen van de maatregel er minder geluids- en stankoverlast zal zijn. Of omdat een maatregel ook verkeersveiligheid zal verbeteren. Deelnemers beargumenteren bijvoorbeeld dat dieselauto's en brom- en snorfietsers geluids- en stankoverlast geven en voor onveilige verkeerssituaties zorgen. Deze vervoersmiddelen weren uit de stad zou dus volgens deelnemers niet alleen winst zijn voor de luchtkwaliteit, maar zou ook deze andere problemen helpen oplossen. Overigens valt hierbij op dat deelnemers zelf een inschatting maken van wat een groot effect heeft op de luchtkwaliteit van de stad, en wat niet. Dit geeft aan hoe belangrijk het is om inwoners goed te informeren over dit thema.
- *Waarom worden maatregelen laag geprioriteerd?* Vaak terugkerende argumenten om de gemeente niet te adviseren in te zetten op een maatregel, zijn dat de maatregel volgens deelnemers weinig effect zal hebben op het verbeteren van de luchtkwaliteit, of voor nieuwe overlast zal zorgen. Een vaak terugkerende argumentatie is dat het lage inkomensgroepen en ondernemers onevenredig zal raken. Bijvoorbeeld door de maatregelen voor strengere regels of uitbreiding van de milieuzone moeten inwoners elektrische auto's kopen. Deelnemers verwachten dat met name lage inkomensgroepen hierdoor benadeeld worden. Ook bij gemiddeld hoog geprioriteerde maatregelen geven deelnemers aan dat ze volgens hen stapsgewijs moeten worden ingevoerd, met extra aandacht voor lagere inkomens die door de maatregelen benadeeld zouden kunnen worden. Bijvoorbeeld omdat ze een elektrische auto niet kunnen betalen.

Uitwerking per maatregel

Dieselauto's maken fietsers ziek met hun uitlaatgassen

We willen zoveel mogelijk plekken waar het veilig is voor kwetsbare groepen om te zijn. Tegelijkertijd willen we ook dat mensen met een oude dieselauto niet per se uitgesloten worden, maar bijvoorbeeld tegemoet gekomen worden door meer fietspaden, fietsenstallingen, goedkoper openbaar vervoer etc.

Ik ben hier een voorstander van. Maar het vergt ook stimulans om meer elektrische voertuigen aan te schaffen. Niet alleen een eenzijdig verbod. Ook subsidie, ruime oplaadmogelijkheden, etc.

Dit raakt vooral werklui en mensen met een kleine of middelgrote beurs die geen elektrische auto aan kunnen schaffen, ook met het gebruik aan ruimte op het energienet zijn we voorlopig nog niet van de verbrandingsmotor af

Zoals het nu is
(Slider 0-33%)

Een beetje op inzetten
(Slider 43-66%)

Sterk op inzetten
(Slider 67-100%)



Wat zijn de zorgen van deelnemers over luchtkwaliteit in Den Haag?

We behandelen hier de uitkomsten van de gesloten versie van onderzoek 1. Deze uitkomsten zijn representatief voor de gemeente Den Haag op gender, leeftijd en opleiding.

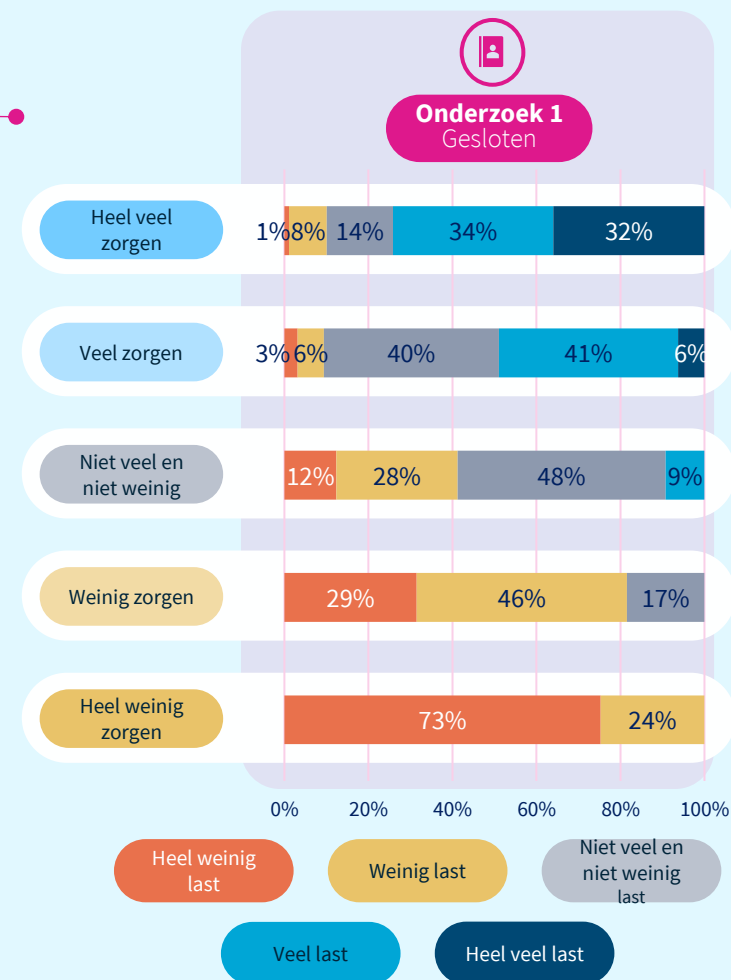
- *Hoeveel zorgen maken deelnemers zich over de luchtkwaliteit?* We onderscheiden vijf groepen deelnemers met verschillende zorgen over luchtkwaliteit: heel weinig-, weinig-, niet veel en niet weinig-, veel- en heel veel zorgen. Meer deelnemers maken zich zorgen over de luchtkwaliteit dan niet. Zie figuur 3.2 voor een verdere uitwerking.
- *Hoe hangen zorgen over luchtkwaliteit samen met antwoorden op andere vragen?* Er is aan deelnemers ook een aantal andere vragen gesteld, zoals hoeveel last ze hebben van luchtvervuiling, en kennis over het onderwerp. Antwoorden op deze vragen hangen samen met antwoorden op de vraag over zorgen. Bijvoorbeeld, deelnemers die zich zorgen maken over hoe schoon de lucht is, geven vaker aan last te hebben van luchtvervuiling. Terwijl deelnemers die zich minder zorgen maken, ook vaker aangeven weinig last te hebben van luchtvervuiling. We kunnen niet zeggen hoe deze causaliteit loopt. We weten dus niet of last van luchtvervuiling zorgt voor meer zorgen erover, of dat zorgen juist last beïnvloeden. We weten alleen dat deze twee zaken samenhangen. Dit zou in vervolgonderzoek verder onderzocht kunnen worden.
- *Hoe hangen zorgen over luchtkwaliteit samen met voorkeuren over maatregelen?* Deelnemers prioriteren de maatregelen tegen luchtvervuiling vergelijkbaar, ongeacht hun zorgen over de luchtkwaliteit (zie figuur 4.3). Wel adviseren deelnemers die zich meer zorgen maken vaker sterk in te zetten op maatregelen, terwijl deelnemers die zich minder zorgen maken vaker adviseren maatregelen te laten zoals ze nu zijn, of er een beetje op in te zetten.

“Maakt u zich zorgen over hoe schoon de lucht is in Den Haag?”
&
“Heeft u er last van dat de lucht in Den Haag niet schoon genoeg is?”

Fig. 3.4

Fig. 3.2

Fig. 4.3



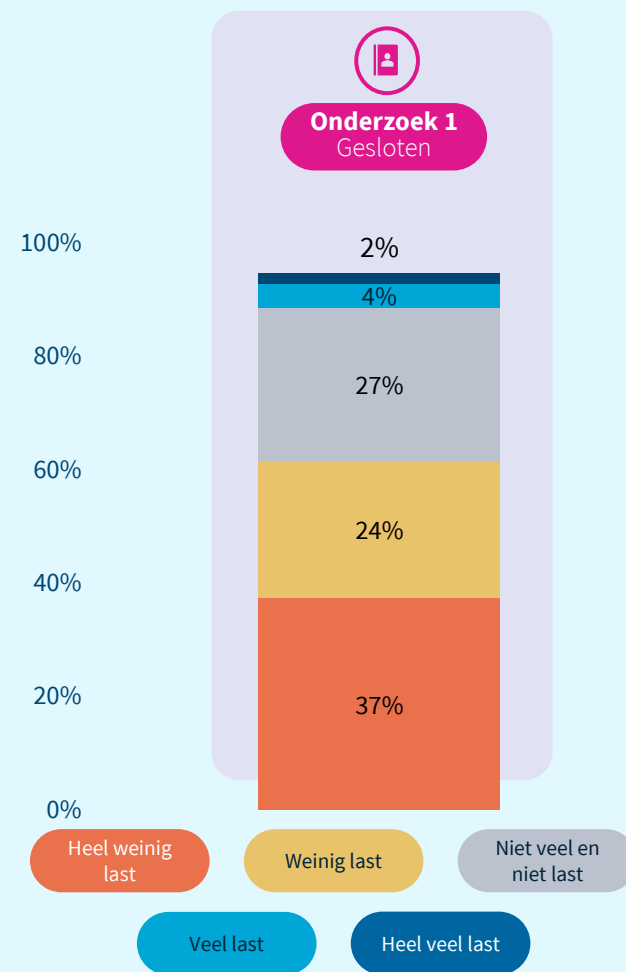
* Percentages tellen niet altijd op tot 100%, resterend betreft 'Zeg ik liever niet / Weet ik niet'



Welke verwachtingen hebben deelnemers bij de te nemen maatregelen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit?

- *Hoeveel last verwachten deelnemers te zullen hebben van de te nemen maatregelen?* De meeste deelnemers verwachten (heel) weinig last te zullen hebben van de maatregelen, als de gemeente ze uitvoert zoals ze in de keuzetaak hebben aangegeven. Dit geldt voor verschillende groepen deelnemers, onafhankelijk van hoeveel zorgen ze zich maken over de luchtkwaliteit in de stad. Vooral deelnemers die zich heel veel zorgen maken over luchtkwaliteit geven aan te verwachten heel weinig last te zullen hebben van de te nemen maatregelen. Fig. 7.2
- *Waar moeten de te nemen maatregelen gaan gelden?* Deelnemers is na de keuzetaak gevraagd waar ze vinden dat de maatregelen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit volgens hen zullen moeten gaan gelden. In de gesloten versie geeft meer dan drie op de vier deelnemers aan te vinden dat de maatregelen moeten gelden in de hele gemeente. Daarnaast geeft ongeveer een op de zes deelnemers aan de voorkeur te geven aan maatregelen alleen nemen in de gebieden met de meest vervuilde lucht. Fig. 7.3
- *Waar moeten de te nemen maatregelen gaan gelden?* Deelnemers is na de keuzetaak gevraagd waar ze vinden dat de maatregelen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit volgens hen zullen moeten gaan gelden. In de gesloten versie geeft meer dan drie op de vier deelnemers aan te vinden dat de maatregelen moeten gelden in de hele gemeente. Daarnaast geeft ongeveer een op de zes deelnemers aan de voorkeur te geven aan maatregelen alleen nemen in de gebieden met de meest vervuilde lucht. Fig. 7.4
- *Bij wie ligt de verantwoordelijkheid voor het verbeteren van de luchtkwaliteit, de overheid, bedrijven of inwoners zelf?* Het grootste deel van de deelnemers geeft aan te vinden dat (heel) veel van de verantwoordelijkheid voor de luchtkwaliteit in Den Haag ligt bij de overheid en bij bedrijven. Inwoners zelf krijgen van de meeste deelnemers ook een belangrijke verantwoordelijkheid, maar minder dan bedrijven en de overheid. Hoe meer zorgen deelnemers zich maken over luchtkwaliteit, hoe meer verantwoordelijkheid zij leggen bij de overheid, bedrijven en inwoners. Fig. 7.5
- *Wat doen deelnemers zelf al voor schonere lucht?* Eén optie wordt door een meerderheid al gedaan: weinig de auto gebruiken. Ook de motor afzetten wordt door bijna de helft van de deelnemers gedaan. Ongeveer een op de drie deelnemers geeft aan buiten minder hout te stoken en binnen minder hout te stoken. Er is één optie waar een op de vijf deelnemers over zegt dat ze het nog niet doen, maar wel zouden willen doen: een auto op brandstof vervangen door een elektrische auto. Tegelijkertijd zegt 18% juist niet de brandstofauto te willen vervangen voor een elektrische auto. Fig. 7.7
- *Hoe willen deelnemers betrokken worden?* Deelnemers geven aan vooral geïnformeerd te willen worden over maatregelen, zowel in de gemeente als in hun buurt. Er is minder animo voor actief betrokken worden. Fig. 7.9

“Stel, de gemeente neemt uw advies helemaal over en gaat de door u gekozen maatregelen uitvoeren. Hoeveel last denkt u daarvan te zullen hebben?”



* Percentages tellen niet altijd op tot 100% door afronding



Acht conclusies uit de twee onderzoeken



Geprioriteerde maatregelen. Inwoners van Den Haag adviseren drie maatregelen prioriteit te geven: geen nieuwe parkeervergunningen voor oudere dieselauto's, vergroten van de milieuzone en strengere regels voor brom- en snorfietsen. Een ruime meerderheid van de deelnemers adviseert om op deze maatregelen in te zetten



Breed draagvlak. Deze drie maatregelen krijgen hoge prioriteit ongeacht geslacht, leeftijd, opleidingsniveau of betrokkenheid bij Den Haag (wonen, werken, ondernemen).



Groepen met andere voorkeuren. Vier groepen onderscheiden zich door ambitie en maatregelvoorkeuren: (1) licht inzet op bijna alle maatregelen, (2) sterke inzet op alle behalve houtstook, (3) focus op houtstook maatregelen, (4) sterke inzet op alle maatregelen.



Ook zonder verplicht doel, adviseren inwoners tot maatregelen. Een ruime meerderheid van de deelnemers adviseert om op 7 van de 8 maatregelen (een beetje) in te zetten. Buiten hout stoken ontmoedigen of is de uitzondering. De helft van de deelnemers adviseert de gemeente om deze te laten zoals het nu is.



Redenen voor hoge prioriteit. Maatregelen worden hoog geprioriteerd vanwege verwachte positieve effecten: verbetering luchtkwaliteit, minder stank- en geluidsoverlast, en meer verkeersveiligheid. Deelnemers maken vaak eigen inschattingen van effecten, wat benadrukt dat goede informatievoorziening belangrijk is om keuzes te ondersteunen.



Redenen voor lage prioriteit. Maatregelen worden laag geprioriteerd als ze volgens deelnemers weinig effect hebben, nieuwe overlast veroorzaken, of lagere inkomens en ondernemers onevenredig treffen. Ook bij hoog geprioriteerde maatregelen pleiten deelnemers soms voor stapsgewijze invoering en compensatie voor lagere inkomens.



Zorgen over luchtkwaliteit. Deelnemers maken zich vaker zorgen dan niet over luchtkwaliteit. Deelnemers die zich veel zorgen maken ervaren meer overlast van de luchtkwaliteit, leggen meer verantwoordelijkheid bij overheid en bedrijven, en adviseren vaker sterke inzet op maatregelen. Verwachte last van maatregelen blijft over het algemeen laag, met name bij bezorgde deelnemers.



Verantwoordelijkheid. De meeste maatregelen moeten volgens deelnemers gemeente-breed gelden, en niet alleen in de gebieden waar het probleem van luchtvervuiling het grootst is. Verantwoordelijkheid ligt vooral bij overheid en bedrijven, minder bij inwoners.



2

Aanleiding, opzet en respons

- Wat was de aanleiding voor dit onderzoek?
- Hoe zag het onderzoek er globaal uit?
- Wie hebben er meegedaan aan het onderzoek?

De gemeente Den Haag wil graag van inwoners weten wat ze belangrijk vinden bij het verbeteren van de luchtkwaliteit in Den Haag

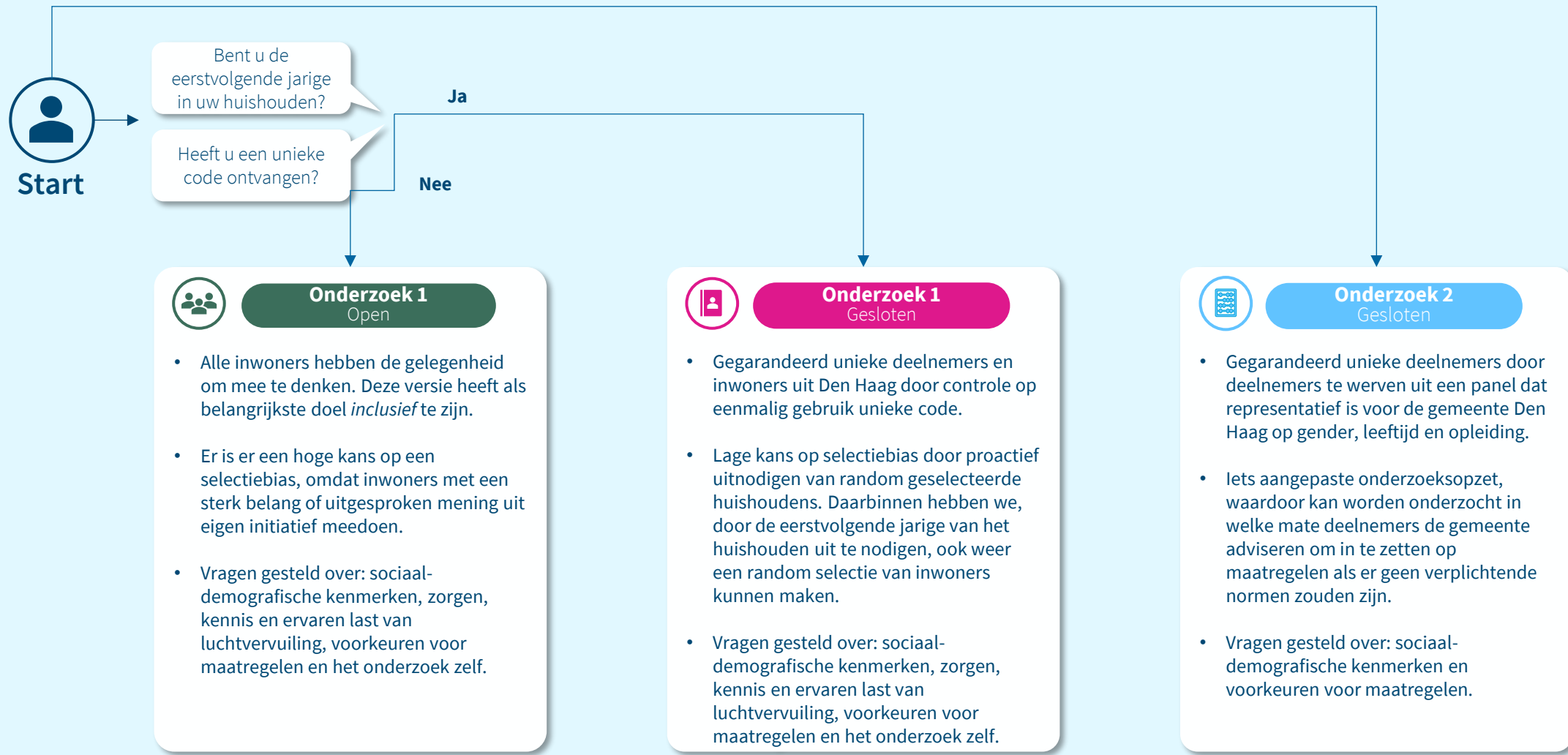
- De gemeente Den Haag heeft de afgelopen jaren verschillende dingen gedaan om de luchtkwaliteit in de gemeente te laten voldoen aan de huidige normen. Maar naar verwachting gaat Den Haag de nieuw vastgestelde Europese grenswaarden voor 2030 op sommige locaties overschrijden. Bovendien is de lucht volgens de WHO-adviesrichtlijn uit 2021 niet gezond genoeg. Daarom wil de gemeente onderzoeken welke maatregelen nog meer genomen kunnen worden. Hierbij wil de gemeente het perspectief van inwoners meenemen. Wat is voor hen belangrijk als het gaat om het verbeteren van de luchtkwaliteit in de gemeente Den Haag? Welke maatregelen adviseren inwoners te nemen, en op welke maatregelen zit meer weerstand?
- Om het perspectief van inwoners te betrekken heeft Populytics in samenwerking met de gemeente twee onderzoeken uitgevoerd op basis van de PWE-methodologie (zie Figuur 2.1). De resultaten van dit onderzoek kunnen de gemeente ondersteunen bij toekomstige keuzes over het verbeteren van de luchtkwaliteit.
- In dit rapport staan drie vragen centraal:
 1. *Welke maatregelen willen inwoners dat de gemeente neemt voor het verbeteren van de luchtkwaliteit in Den Haag?*
 2. *Wat zijn de zorgen van deelnemers over luchtkwaliteit in Den Haag?*
 3. *Welke verwachtingen hebben deelnemers bij de te nemen maatregelen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit?*
- Deelnemen aan het onderzoek kon van 27 oktober tot en met 16 november 2025 via de link www.denkmeeoverschonelucht.nl. Er zijn twee onderzoeken uitgevoerd waar in totaal 1.455 inwoners aan hebben deelgenomen. Zie figuur 2.2 voor een schematisch overzicht van de twee onderzoeken.
 - **Onderzoek 1.** Voor onderzoek 1 is aan 12.000 huishoudens in de gemeente Den Haag per post een uitnodiging verstuurd, elk met een unieke code waarmee één keer kon worden deelgenomen. Dat hebben 543 inwoners gedaan. Deze gecontroleerde groep van unieke deelnemers uit de gemeente Den Haag noemen we de **gesloten versie** van onderzoek 1. Inwoners konden ook meedoen zonder code. Dat hebben 675 inwoners gedaan. We noemen dit de **open versie** van onderzoek 1. De resultaten uit de open en gesloten versie zijn apart geanalyseerd en gerapporteerd.
 - **Onderzoek 2.** Er is een tweede onderzoek gedaan waarin deelnemers niet verplicht waren om maatregelen te nemen. Zo kunnen we zien of deelnemers andere keuzes maken als er geen verplichting is. Dit onderzoek is uitgevoerd met een panel, op basis waarvan we representatieve uitspraken kunnen doen. Er hebben 237 inwoners meegedaan aan **onderzoek 2**.

Figuur 2.1. Over de methode PWE

- *Wetenschappelijk gevalideerd.* De Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) is een participatiemethode die Populytics inzet om inwoners te betrekken bij beslissingen die hen gaan raken. De methode is ontwikkeld en gevalideerd door wetenschappers, onder andere van de TU Delft.
- *Op de stoel van.* De essentie van een PWE-onderzoek is om deelnemers in een online omgeving 10-15 minuten op de stoel van een beleidsmaker of politicus te zetten. Deelnemers krijgen een zogeheten keuzetaak te zien. Deze keuzetaak modelleert de situatie van beleidsmakers die bezig zijn met het vormen en uitvoeren van beleid. Deelnemers zien realistische beleidsopties die de beleidsmakers overwegen en ze zien dat er beperkingen zijn. Zij ervaren zodoende dezelfde keuze. Wat adviseren ze vervolgens als zij in de schoenen van een beleidsmaker staan? Deelnemers kunnen hun advies motiveren.
- *Begrip voor complexiteit.* Door mee te doen aan een PWE-onderzoek begrijpen deelnemers beter de complexiteit van de beleidskeuze. En de resultaten stellen beleidsmakers in staat om hun keuzes beter aan te laten sluiten op voorkeuren, waarden en zorgen van deelnemers.



Figuur 2.2. In dit rapport laten we verschillende uitkomsten zien



In totaal hebben 1.218 inwoners deelgenomen aan onderzoek 1

De tabel hiernaast laat de verdeling van de deelnemers in onderzoek 1 zien, naar een aantal sociaal-demografische kenmerken.

- Verschillende groepen inwoners hebben meegedaan, al zijn sommige groepen (licht) onder- en oververtegenwoordigd. In beide versies van het onderzoek zijn vrouwen, 16- tot 34-jaren en praktisch en toegepast geschoolden ondervertegenwoordigd.
- De resultaten van de gesloten versie zijn herwogen, zodat de uitkomsten representatief zijn voor de gehele gemeente Den Haag op de kenmerken gender, leeftijd en opleiding. Zie het hoofdstuk [Methodologie](#) voor een verdere toelichting van deze gebruikelijke statistische werkwijze.
- Door de routing in het onderzoek hebben niet alle deelnemers alle vragen beantwoord. Ook waren niet alle vragen verplicht. Daardoor kunnen de deelnemersaantallen per vraag verschillen.

Figuur 2.3. Samenstelling van de deelnemers onderzoek 1

Gesloten (n=543) & open (n=675)

	Gemeente Den Haag*	Gesloten **	Open **		Gemeente Den Haag*	Gesloten **	Open **
Gender				Stadsdeel			
Vrouw	50,2%	45,3%	48,2%	Centrum	19,4%	16,6%	18,0%
Man	49,8%	52,7%	48,9%	Escamp	23,3%	14,2%	12,6%
				Haagse Hout	8,9%	16,9%	11,0%
Leeftijd				Laak	8,5%	4,9%	5,4%
16 t/m 34 jaar	32,9%	19,0%	11,1%	Leidschenveen- Ypenburg	8,4%	6,9%	8,6%
35 t/m 64 jaar	48,6%	52,7%	55,6%	Loosduinen	9,6%	11,8%	10,2%
65 jaar en ouder	18,5%	28,2%	32,0%	Scheveningen	10,8%	12,2%	14,2%
				Segbroek	11,1%	14,9%	18,2%
Opleiding							
Praktisch	29,5%	4,8%	4,3%				
Toegepast	34,1%	16,8%	14,1%				
Theoretisch	36,4%	73,9%	77,0%				

* Bron: CBS

** Aantallen tellen niet altijd op tot 100%. Het resterende deel betreft 'zeg ik liever niet'



Verdere samenstelling van deelnemers

De tabel hiernaast laat de verdeling van de deelnemers zien naar financiële situatie en welke vervoersmiddelen deelnemers dagelijks of wekelijks gebruiken.

- In onderzoek 1 zien we veel overeenkomsten tussen de deelnemers van de open en de gesloten versie. We zien een vrijwel gelijke verdeling voor de open en de gesloten versie als het gaat om welke vervoersmiddelen vaak worden gebruikt, in wat voor auto zij rijden en hoe makkelijk ze kunnen rondkomen.
- Twee vervoersmiddelen worden in zowel de open- als de gesloten versie het vaakst gebruikt: de auto en het openbaar vervoer.
- Van de autorijders rijden de meeste mensen in een benzineauto. Maar ook de elektrische of hybride auto komt vaker voor dan de alternatieven.
- Wat betreft financiële situatie zien we dat de meeste deelnemers (heel) makkelijk kunnen rondkomen iedere maand.

Figuur 2.4. Samenstelling van de deelnemers onderzoek 1

Gesloten (n=543) & open (n=675)

	Gesloten **	Open **
Dagelijks en wekelijks gebruikte vervoersmiddelen	(n=512)	(n=594)
Auto	50,7%	50,9%
Elektrische motor, motorfiets of scooter	6,8%	6,7%
Motor, motorfiets of scooter op brandstof	3,3%	3,2%
Openbaar vervoer	49,8%	51,5%
Financiële situatie	(n=476)	(n=529)
Heel makkelijk rondkomen	24,6%	23,6%
Makkelijk rondkomen	37,0%	38,6%
Niet makkelijk en niet moeilijk rondkomen	26,7%	26,2%
Moeilijk rondkomen	5,0%	4,7%
Heel moeilijk rondkomen	1,5%	1,5%

	Gesloten **	Open **
Wat voor auto rijden deelnemers het meest?	(n=328)	(n=360)
Elektrisch of hybride	32,0%	34,4%
Benzine	61,6%	58,9%
Diesel, van vóór 2005	0,3%	0,8%
Diesel, van tussen 2005 en 2009	2,1%	1,1%
Andere brandstoffen	2,1%	3,3%

* Bron: CBS

** Aantallen tellen niet altijd op tot 100%. Het resterende deel betreft 'zeg ik liever niet'





3

**Zorgen, kennis en ervaren last van
luchtvervuiling**

- Maken deelnemers zich zorgen over hoe schoon de lucht is in Den Haag?
- Hoeveel weten deelnemers over hoe schoon de lucht is in Den Haag?
- Hebben deelnemers er last van dat de lucht in Den Haag niet schoon genoeg is?

Introductie: zorgen, kennis en ervaren last van luchtvervuiling

- In dit hoofdstuk wordt behandeld in hoeverre deelnemers zich maken zorgen over de luchtkwaliteit in Den Haag, hoeveel ze ervan weten en de last die ze hebben van luchtvervuiling. Hiervoor gebruiken we de antwoorden van deelnemers op een aantal stellingen en meerkeuzevragen.

In dit hoofdstuk

- *Figuur 3.2 – Zorgen over luchtkwaliteit – Gemiddeld*
- *Figuur 3.3 – Last van luchtvervuiling – Gemiddeld*
- *Figuur 3.4 – Last van luchtvervuiling – Naar zorgen*
- *Figuur 3.5. Open vraag over van welke zaken deelnemers last hebben*
- *Figuur 3.6 – Kennis van luchtkwaliteit in Den Haag – Gemiddeld*
- *Figuur 3.7 – Kennis van luchtkwaliteit in Den Haag – Naar zorgen*

Figuur 3.1. Een vraag uit dit deel van het onderzoek

Maakt u zich zorgen over hoe schoon de lucht is in Den Haag? (2/7)

☐ Heel veel

☐ Veel

☐ Niet veel en niet weinig

☐ Weinig

☐ Heel weinig of niet

☐ Weet ik niet / Zeg ik liever niet

Het antwoord van deelnemers op deze vraag ('Maakt u zich zorgen over hoe schoon de lucht is in Den Haag?') blijkt een belangrijke voorspeller van verschillende voorkeuren van deelnemers. We laten in de rest van de rapportage daarom steeds antwoorden zien van vijf groepen op deze zorgen-vraag (van 'heel weinig zorgen' tot 'heel veel zorgen'). We tonen daarbij steeds de representatieve uitkomsten voor de gehele gemeente op de kenmerken gender, leeftijd en opleiding.



De zorgen van deelnemers over luchtkwaliteit verschillen

- We hebben deelnemers aan het onderzoek de vraag gesteld: ‘Maakt u zich zorgen over hoe schoon de lucht is in Den Haag?’. Zij konden aangeven dat ze zich in verschillende mate zorgen maakten: van heel weinig of weinig, tot niet veel en niet weinig en veel of heel veel.
- Een substantieel deel van de deelnemers maakt zich zorgen over de luchtkwaliteit in de gemeente. In de gesloten versie geeft bijna de helft (42%) aan zich *(heel)* veel zorgen te maken over hoe schoon de lucht is. Daartegenover staat een ongeveer even grote groep (39%) die zich *niet veel en niet weinig* zorgen maakt. Eén op de vijf deelnemers (17%) maakt zich *(heel)* weinig zorgen over de luchtkwaliteit.
- In de open versie maakt een grotere groep zich *(heel)* veel zorgen: 61%. Er is een kleinere groep die zich *niet veel en niet weinig* zorgen maakt: één op de vier deelnemers (25%). 13% van deze deelnemers maakt zich *(heel)* weinig zorgen. Een mogelijke oorzaak voor het verschil tussen de open en gesloten versie is dat mensen die zich zorgen maken over de luchtkwaliteit, de raadpleging eerder uit eigen beweging invullen.
- In de bijlagen staan de uitkomsten op deze vraag uitgesplitst naar gender, leeftijd en opleiding. In de representatieve, gesloten versie zien we dat deelnemers met een praktische opleiding zich vaker zorgen maken over de luchtkwaliteit dan deelnemers met een theoretische of toegepaste opleiding. Ook 65-plussers maken zich vaker zorgen. Tussen mannen en vrouwen zijn de verschillen in zorgen klein.

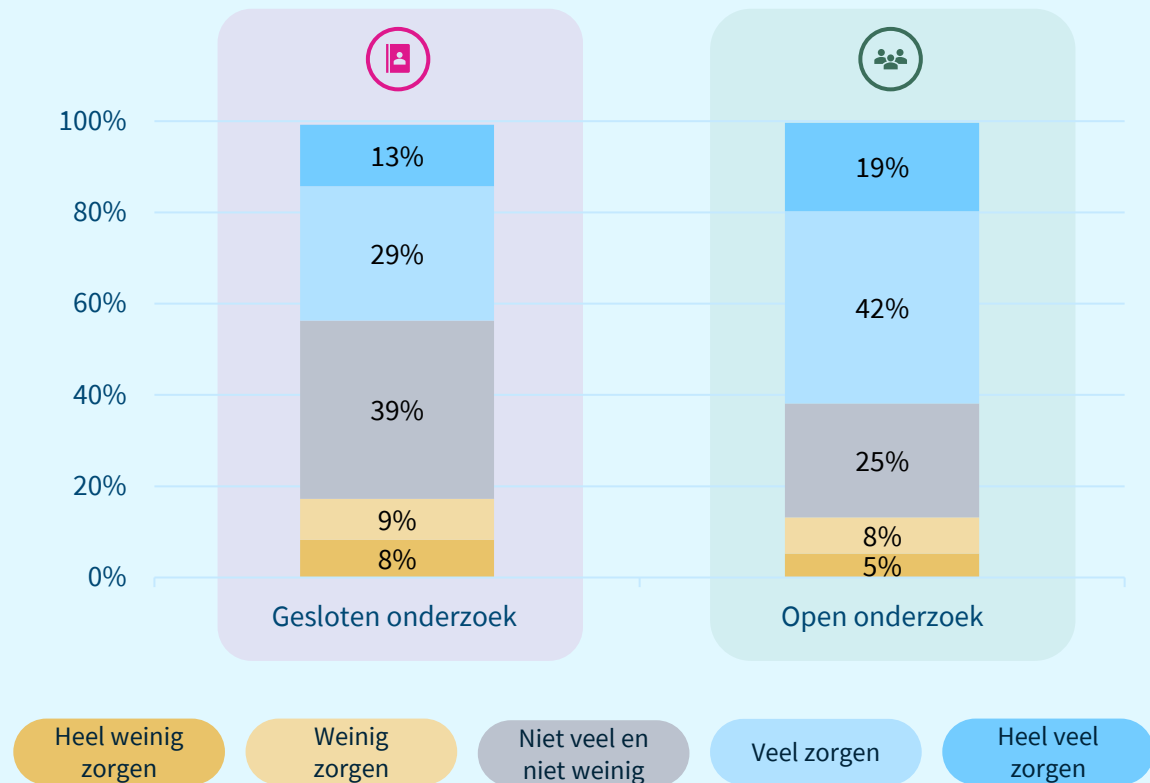
In de bijlagen

→ Zorgen over luchtkwaliteit naar gender, leeftijd, opleiding en stadsdeel.

Figuur 3.2. Zorgen over luchtkwaliteit – Gemiddeld

Gesloten (n=489) & open (n=553)*

“Maakt u zich zorgen over hoe schoon de lucht is in Den Haag?”



* Percentages tellen niet altijd op tot 100%, resterend betreft 'Zeg ik liever niet / Weet ik niet'



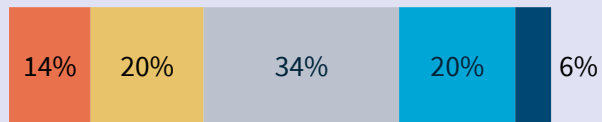
Figuur 3.3. Last van de luchtkwaliteit – Gemiddeld

Gesloten (n=486) & open (n=550)*

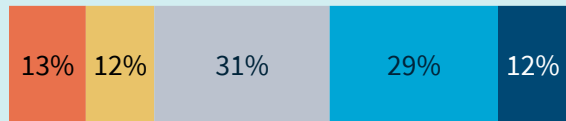
“Heeft u er last van dat de lucht in Den Haag niet schoon genoeg is?”



Onderzoek 1 Gesloten



Onderzoek 1 Open



0% 20% 40% 60% 80% 100%

Heel weinig last

Weinig last

Niet veel en niet
weinig last

Veel last

Heel veel last

* Percentages tellen niet altijd op tot 100%, resterend betreft 'Zeg ik liever niet / Weet ik niet'

Last van de luchtkwaliteit (gemiddeld)

- We hebben deelnemers de vraag gesteld: “Heeft u er last van dat de lucht in Den Haag niet schoon genoeg is?”. Deelnemers konden aangeven dat ze in verschillende mate last hadden van de luchtkwaliteit in Den Haag: van heel weinig of weinig, tot niet veel en niet weinig, en veel of heel veel.
- In de gesloten versie van onderzoek 1 geven de meeste deelnemers aan *(heel) weinig of niet veel en niet weinig* last te hebben van de luchtkwaliteit in de stad. Beide groepen zijn 34%. Ongeveer één op de vier deelnemers geeft aan *(heel) veel* last te hebben van de luchtkwaliteit in Den Haag (26%).
- In de open versie is de groep deelnemers die aangeeft *(heel) veel* last te hebben van de luchtkwaliteit groter dan in de gesloten versie: ongeveer twee op de vijf deelnemers (41%). De deelnemers die *(heel) weinig* en *niet veel en niet weinig* last hebben zijn kleiner dan in de gesloten versie. 25% van de deelnemers heeft *(heel) weinig* last en 31% *niet veel en niet weinig*.

Op de volgende pagina

- Uitkomsten voor deze vraag uitgesplitst naar zorgen over luchtkwaliteit voor de gesloten versie.
- Van welke dingen hebben deelnemers last?



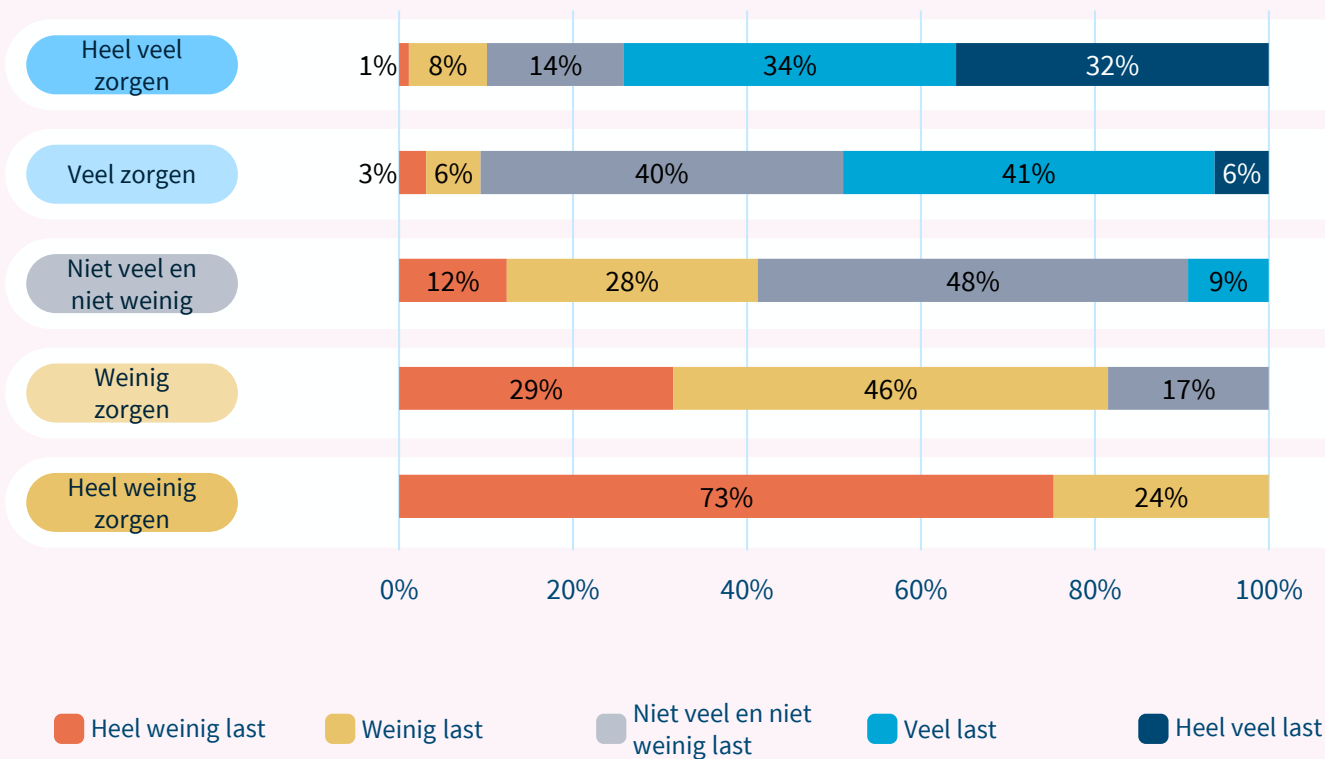
Figuur 3.4. Last van de luchtkwaliteit – Naar zorgen

Gesloten (n=481)



Onderzoek 1
Gesloten

“Heeft u er last van dat de lucht in Den Haag niet schoon genoeg is?”



* Percentages tellen niet altijd op tot 100%, resterend betreft 'Zeg ik liever niet / Weet ik niet'

Last van de luchtkwaliteit (naar zorgen)

- Figuur 3.4 toont hoeveel last deelnemers hebben van de luchtkwaliteit in Den Haag, uitgesplitst naar zorgen over de luchtkwaliteit. Dit zijn de resultaten van de representatieve, gesloten versie.
- Er is een verband tussen last van de luchtkwaliteit en de zorgen daarover. Deelnemers die zich *(heel) veel zorgen* maken over de luchtkwaliteit, geven ook vaker aan dat ze er *(heel) veel last* van hebben. Zo heeft 32% van de deelnemers die zich heel veel zorgen maken, ook heel veel last van hoe schoon de lucht is in Den Haag. Aan de andere kant geven deelnemers die zich *(heel) weinig zorgen* maken, juist vaker aan dat ze *(heel) weinig last* ervaren. Van de deelnemers die zich heel weinig zorgen maken over de luchtkwaliteit, zegt 73% dat ze er ook heel weinig last van hebben. Deelnemers die zich *niet veel en niet weinig* zorgen maken, hebben meestal ook *niet veel en niet weinig last*, of *(heel) weinig last*, van hoe schoon de lucht is.
- We kunnen niet zeggen of last van luchtvervuiling zorgt voor meer zorgen over de luchtkwaliteit, of andersom. We weten alleen dat deze twee zaken met elkaar correleren.



Figuur 3.5. Open vraag over van welke zaken deelnemers last hebben

Gesloten & open (n=1.218)



Onderzoek 1
Open



Onderzoek 1
Gesloten

Mensen die aangaven (heel) veel last te hebben van de luchtkwaliteit kregen de vraag:
"Van wat voor dingen heeft u dan last?"

Veel last

(21%)

- 80% van de deelnemers die veel last zegt te hebben van luchtvervuiling, gaf aan waar ze dan last van hebben.
- Mensen die veel last hebben van de luchtvervuiling in Den Haag geven vaak aan last te hebben van houtstook: BBQ's van burens of parken in de buurt, houtstook van open haarden en kachels. Ook last van sigarettenrook, (diesel)auto's en scooters worden genoemd. Vooral stankoverlast die dit veroorzaakt wordt vaak genoemd, naast een aantal fysieke klachten als gevolg van luchtvervuiling: (verergering van) astma, benauwdheid, hoesten en hoofdpijn. Deelnemers geven ook aan last te hebben van roetaanslag.

"Het stinkt naar autouitlaatgassen als ik in de stad fietst. Het maakt fietsen soms onnodig moeilijk."

"Kortademigheid. Merk dat vooral na een vakantie in een schoner deel van Nederland, in het bijzonder de Waddeneilanden."

"Ik heb last van vuurkorven waarbij de rook zich over de tuinen verspreid... Last van de vele bbq sets die in openbaar park worden gebruikt."

"Astmaklachten"

"Ademhaling problemen door stookhout in de buurt."

"Vieze lucht op balkon, vuil balkonmeubilair, smerig houtwerk bij ramen"

"Benauwdheid door vuurkorven en houtkachels."

"Stankoverlast van houtkachels"

Heel veel last

(8%)

- 93% van de deelnemers die heel veel last zegt te hebben van luchtvervuiling, gaf aan waar ze dan last van hebben.
- Deelnemers die heel veel last hebben noemen vooral last te hebben van houtstook, zoals van BBQ, open haarden en kachels. Ook last van sigarettenrook, vuurwerk en uitlaatgassen van auto's en ander verkeer worden genoemd. Deelnemers die heel veel last ervaren geven aan stankoverlast te ervaren. Ook zeggen deelnemers longproblemen te hebben, veroorzaakt of verergerd door de luchtvervuiling. Bijvoorbeeld COPD, astma of astma-gerelateerde klachten zoals hoesten en benauwdheid. Ook hoofdpijn, neusklachten en slaapproblemen worden genoemd. Deze fysieke klachten worden door deelnemers met heel veel last van luchtvervuiling vaker genoemd dan door deelnemers met veel last.

"Vnl van uitlaatgassen en uitstoot van houtkachel van de buurman 2 deuren verder"

"als astma patiënt heel gevoelig en daardoor hoestbuien"

"Last van luchtwegen door houtstook in de buurt en burens die roken."

"Kortademig"

"BBQ lucht van burens blijft hangen bij onze tuin. Sons stinkt onze slaapkamer naar bbq lucht. We kunnen nooit in tuin zitten in avond hierdoor. Ook open haard lucht in de wijk is heel erg."

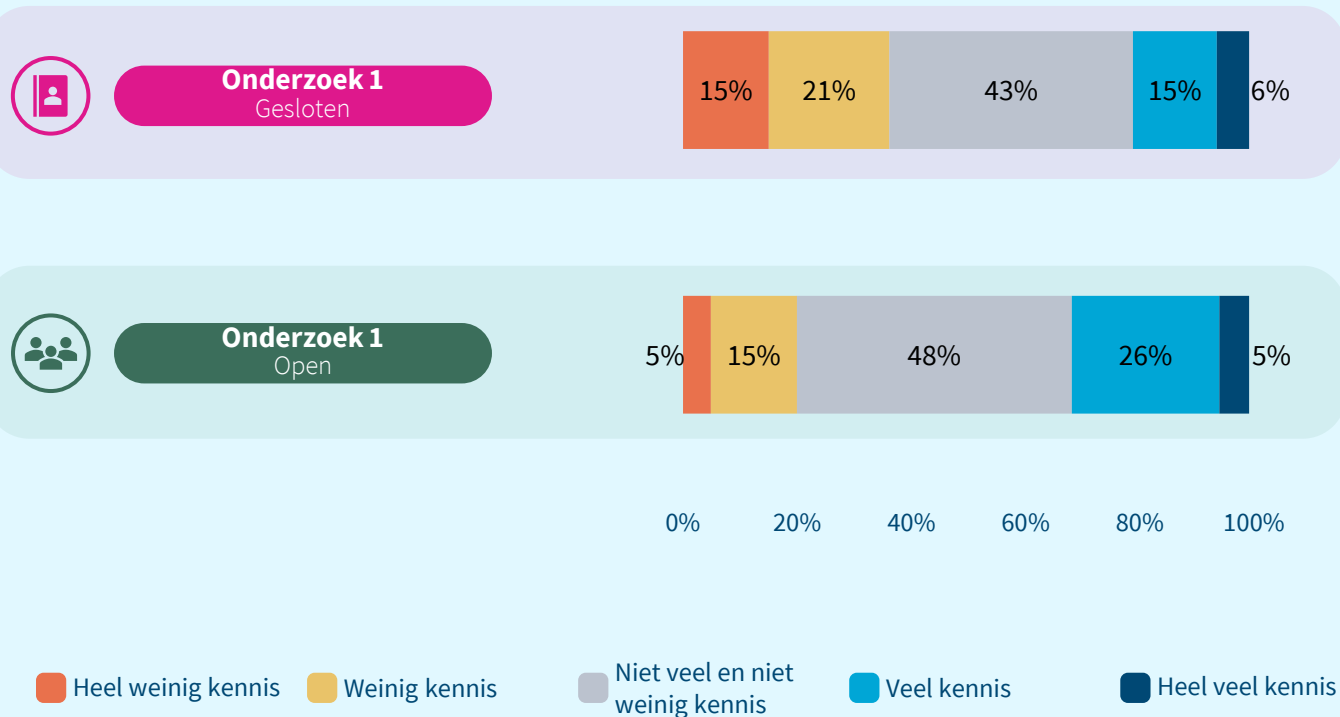
"Ben astmatisch en heb last van de vuile lucht. Zeker in mijn wijk waar veel open haarden en zomers hout wordt gestookt in vuurkorf en BBQ en geen rekening wordt gehouden met de stookwijzer"



Figuur 3.6. Kennis van luchtkwaliteit in Den Haag– Gemiddeld

Gesloten (n=507) & open (n=592)*

“Hoeveel weet u van hoe schoon de lucht is in Den Haag?”



* Percentages tellen niet altijd op tot 100%, resterend betreft 'Zeg ik liever niet / Weet ik niet'

Kennis van luchtkwaliteit in Den Haag(gemiddeld)

- We hebben deelnemers aan het onderzoek de vraag gesteld: ‘Hoeveel weet u van hoe schoon de lucht is in Den Haag?’. Zij konden aangeven dat ze in verschillende mate kennis hadden, naar eigen inzicht: van heel weinig of weinig, tot niet veel en niet weinig en veel of heel veel.
- In de representatieve, gesloten versie is de groep deelnemers die aangeeft *niet veel en niet weinig kennis* te hebben van de luchtkwaliteit het grootst (43%). Daarnaast geeft iets meer dan één op de drie deelnemers (36%) aan (*heel*) *weinig kennis* te hebben. Eén op de vijf deelnemers (21%) heeft (*heel*) *veel kennis* van de luchtkwaliteit in Den Haag.
- In de open versie is de groep deelnemers die aangeeft *niet veel en niet weinig kennis* te hebben iets groter dan in het representatieve onderzoek: 48%. Ook de groep deelnemers die aangeeft (*heel*) *veel kennis* te hebben is groter dan in de gesloten versie: ongeveer één op de drie deelnemers (31%) geeft dit aan. De groep deelnemers die (*heel*) *weinig kennis* heeft van luchtkwaliteit in Den Haag is juist kleiner (20%).

Op de volgende pagina

→ Uitkomsten voor deze vraag uitgesplitst naar zorgen over luchtkwaliteit voor de gesloten versie.



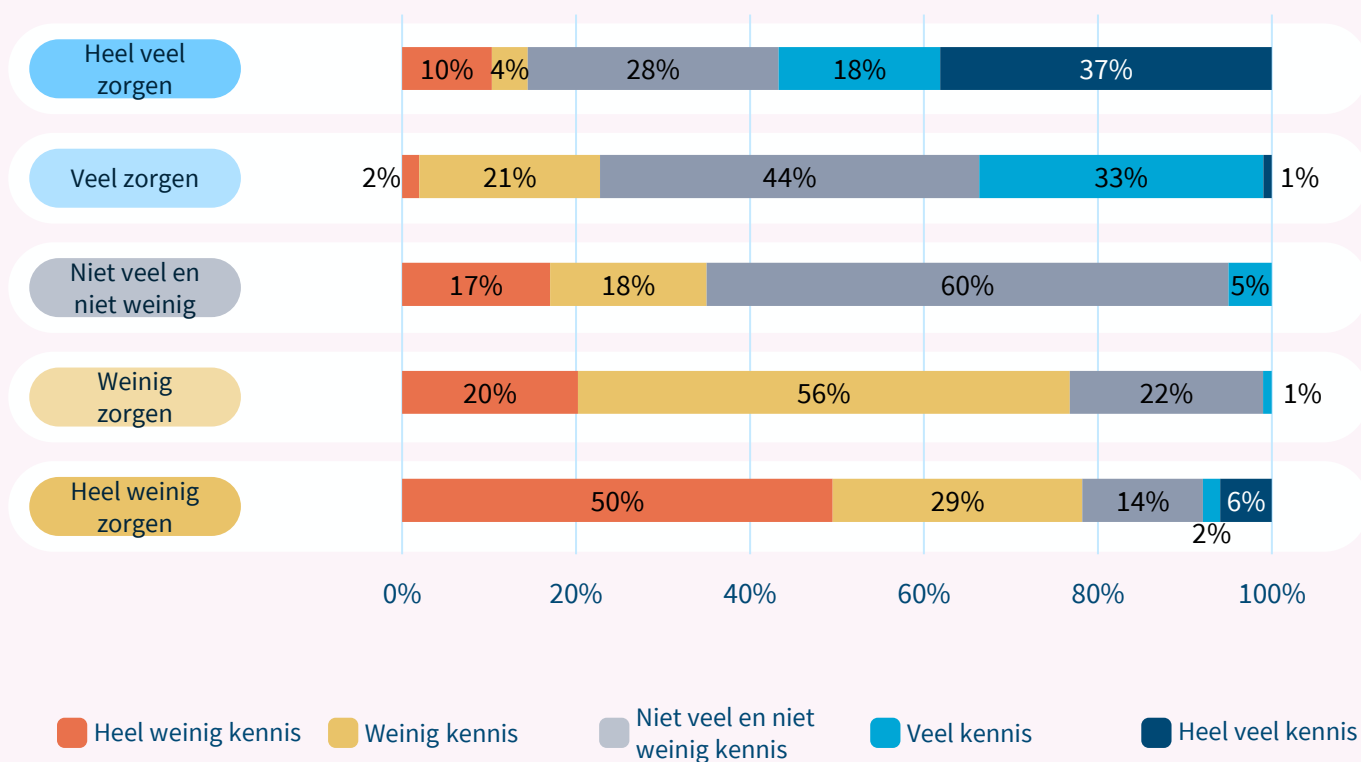
Figuur 3.7. Kennis over luchtkwaliteit in Den Haag- Naar zorgen

Gesloten (n=485)



Onderzoek 1
Gesloten

“Hoeveel weet u van hoe schoon de lucht is in Den Haag?”



* Percentages tellen niet altijd op tot 100%, resterend betreft ‘Zeg ik liever niet / Weet ik niet’

Kennis over luchtkwaliteit in Den Haag (naar zorgen)

- Figuur 3.6 toont hoeveel kennis deelnemers hebben over luchtkwaliteit in Den Haag, uitgesplitst naar zorgen erover. Dit zijn de resultaten van de representatieve, gesloten versie.
- Er is een verband tussen kennis over luchtkwaliteit en de zorgen daarover. Deelnemers die zich *(heel)* veel zorgen maken over de luchtkwaliteit, geven vaker aan dat ze er *(heel)* veel kennis over hebben. Zo zegt 37% van de deelnemers die zich heel veel zorgen maken dat ze ook heel veel kennis hebben van hoe schoon de lucht is in Den Haag. Deelnemers die zich *(heel)* weinig zorgen maken, geven juist vaker aan dat ze *(heel)* weinig kennis hebben over de luchtkwaliteit. Van de deelnemers die zich heel weinig zorgen maken, heeft 50% heel weinig kennis van het onderwerp. Mensen die zich *niet veel en niet weinig* zorgen maken, hebben meestal ook *niet veel en niet weinig* kennis over de luchtkwaliteit.
- We kunnen niet zeggen of kennis over luchtkwaliteit ervoor zorgt dat inwoners zich meer zorgen maken over de luchtkwaliteit, of dat het juist andersom is. We kunnen wel zeggen dat deze twee factoren met elkaar correleren.





4

**Maatregelen voor het verbeteren
van de luchtkwaliteit**

- Welke maatregelen adviseren inwoners dat de gemeente neemt voor het verbeteren van de luchtkwaliteit in Den Haag? En waarom?
- Zijn er, los van de genoemde maatregelen, nog andere dingen waar de gemeente rekening mee moet houden bij het verbeteren van de luchtkwaliteit?

Introductie: maatregelen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit in Den Haag in onderzoek 1

- Deelnemers kregen acht mogelijke maatregelen te zien die de luchtkwaliteit kunnen verbeteren. Voor elke maatregel konden zij met een schuif aangeven of de gemeente deze moet laten zoals het is, er een beetje op moet inzetten, of er juist sterk op moet inzetten.
- Het verschuiven van de schuifjes had effect op een metertje dat weergeeft hoe schoon de lucht is in Den Haag. De impact van elke maatregel op dit metertje werd vooraf aangegeven met bolletjes. Deelnemers moesten minimaal maatregelen kiezen die samen ten minste vier bolletjes opleverden om door te kunnen gaan naar het volgende onderdeel. Er is ook [een tweede onderzoek](#) uitgevoerd waar deelnemers niet verplicht waren maatregelen te nemen.
- De volgende acht maatregelen zijn uitgevraagd, die deelnemers in willekeurige volgorde kregen te zien:
 - *Geen nieuwe parkeervergunningen voor oudere dieselauto's*
 - *Strengere regels in de milieuzone. Daar mogen dan minder soorten dieselauto's komen*
 - *Vergroten van de milieuzone. Oudere dieselauto's mogen dan op minder plekken komen*
 - *Strengere regels voor welke brom- en snorfietsen in Den Haag mogen rijden*
 - *Vergroten van het gebied waar alleen elektrische bestelbussen en vrachtwagens mogen komen*
 - *Binnen hout stoken in een houtkachel of open haard ontmoedigen of verbieden*
 - *Buiten hout stoken in een BBQ of vuurkorf ontmoedigen of verbieden*
 - *Dieselaggregaten verbieden als manier om elektriciteit op te wekken*
- Onder de roze informatieknoppen konden deelnemers aanvullende informatie lezen over ieder maatregel.

In dit hoofdstuk

- Figuur 4.2 – Onderzoek 1, prioritering maatregelen – Gemiddeld
- Figuur 4.3 – Prioritering maatregelen – Naar zorgen over luchtkwaliteit
- Figuur 4.4 en 4.5 – Per maatregel het percentage deelnemers dat een antwoordoptie kiest
- Uitwerking van motivaties van deelnemers voor de acht maatregelen
- Figuur 4.6 - Open vraag na de keuzetaak over aanvullende dingen om rekening mee te houden

Figuur 4.1. De PWE-keuzetaak in onderzoek 1 over mogelijke maatregelen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit in Den Haag

The screenshot shows a web interface for a choice task. The main heading is "Welke maatregelen moet de gemeente volgens u nemen voor schonere lucht in Den Haag?". Below this is a subtext: "Zet de schuifjes naar rechts als u vindt dat de gemeente meer op een maatregel moet inzetten. Klik op de i-knop voor meer informatie." There are two buttons: "Sorteer" and "Vergelijk".

The interface lists eight measures, each with an information icon (i), a slider, and a set of dots indicating the impact on air quality:

- 1. Buiten hout stoken in een BBQ of vuurkorf ontmoedigen of verbieden. (Slider at 0, 2 dots)
- 2. Vergroten van de milieuzone. Oudere dieselauto's mogen dan op minder plekken komen. (Slider at 0, 3 dots)
- 3. Strengere regels voor welke brom- en snorfietsen in Den Haag mogen rijden. (Slider at 0, 2 dots)
- 4. Binnen hout stoken in een houtkachel of open haard ontmoedigen of verbieden. (Slider at 0, 3 dots)
- 5. Dieselaggregaten verbieden als manier om elektriciteit op te wekken. (Slider at 0, 2 dots)
- 6. Strengere regels in de milieuzone. Daar mogen dan minder soorten auto's komen. (Slider at 0, 2 dots)
- 7. Vergroten van het gebied waar alleen elektrische bestelbussen en vrachtwagens mogen komen. (Slider at 0, 4 dots)
- 8. (Partially visible) Strengere regels voor welke brom- en snorfietsen in Den Haag mogen rijden. (Slider at 0, 2 dots)

Each slider has a label "Zoals het nu is" at the start. To the right, there is a section titled "Effect van de maatregelen" with a gauge showing "Hoe schoon is de lucht in Den Haag?" and a note "De lucht is niet schoon". Below the gauge is a button "Pas uw keuzes aan."



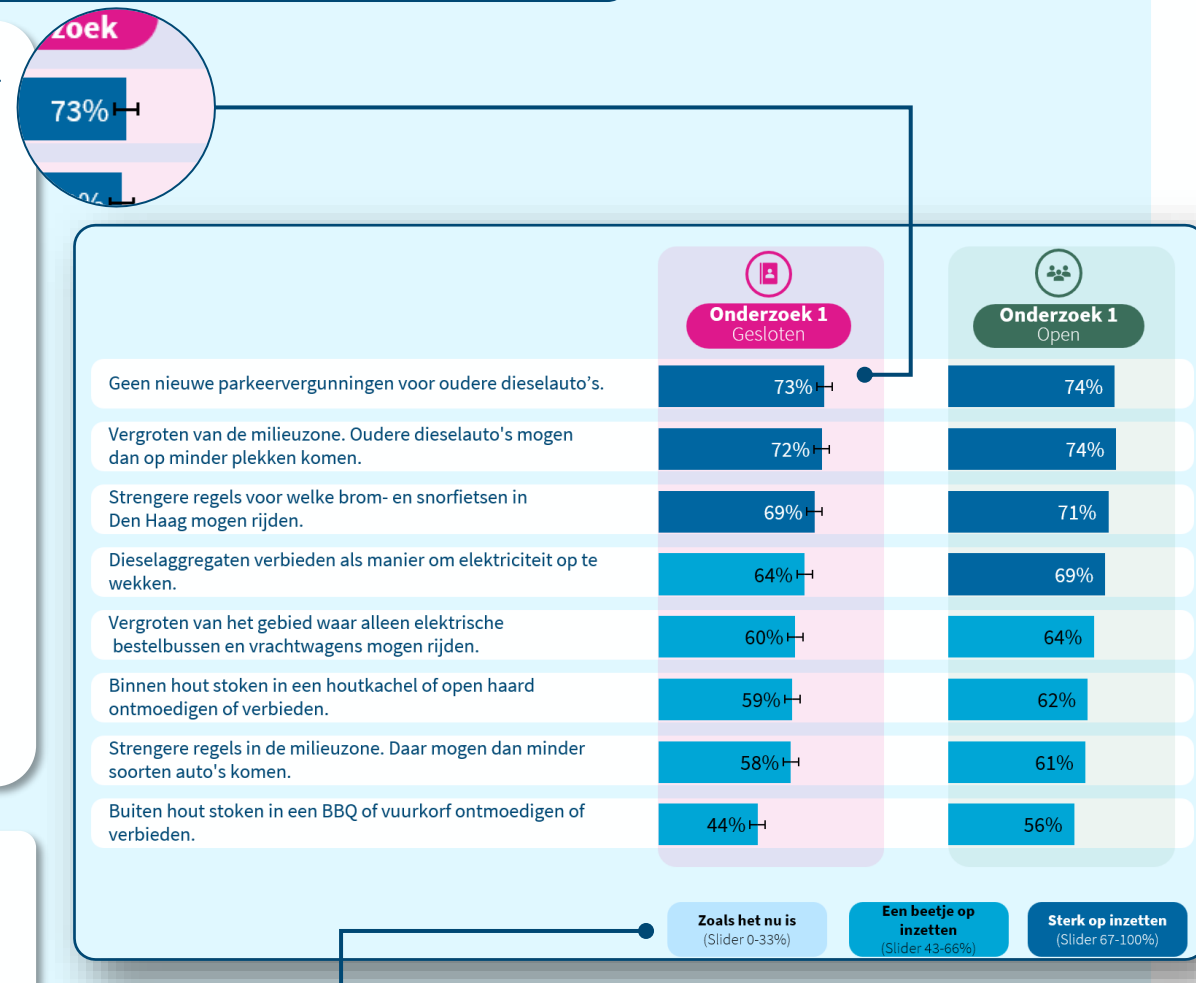
Vooraf: hoe zien de uitkomsten in dit hoofdstuk eruit?

De betrouwbaarheidsinterval

- Elke steekproef heeft een bepaalde mate van onzekerheid. De hekjes geven deze onzekerheid aan: waar zou het schuifje staan als alle inwoners in Den Haag mee zouden doen? We kunnen dit met 95% zekerheid zeggen. Dit noemen we het betrouwbaarheidsinterval.
- Bijvoorbeeld: de gemiddelde deelnemer aan de gesloten versie van onderzoek 1 zet het schuifje van de maatregel *geen nieuwe parkeervergunningen voor oudere dieselauto's* op 73%. Als alle inwoners in Den Haag mee zouden doen is de kans 95% dat het schuifje tussen de 70% en de 76% staat.
- Deze betrouwbaarheidsintervallen zijn klein, wat betekent dat de resultaten van de gemiddelde deelnemer weinig verschillen van de resultaten die we zouden krijgen als iedereen zou deelnemen.
- Als er geen overlap zit in het betrouwbaarheidsinterval van twee maatregelen, dan is het verschil tussen deze maatregelen significant. Bijvoorbeeld: de hekjes van de bovenste drie maatregelen overlappen (*geen nieuwe parkeervergunningen voor oudere dieselauto's*, *vergroten van de milieuzone* en *strengere regels voor snor- en bromfietsen*). We weten dus niet welke van deze drie maatregelen hoger zou worden geprioriteerd als alle inwoners meedoen. Maar we kunnen wel met 95% betrouwbaarheid zeggen dat deze maatregelen prioriteit krijgen boven de andere maatregelen.*
- Het hekje van de onderste maatregel (*buiten hout stoken in een BBQ of vuurkorf ontmoedigen of verbieden*) overlapt niet met de hekjes van de andere maatregelen. We kunnen daarom met 95% betrouwbaarheid zeggen dat deze maatregel gemiddeld lager wordt geprioriteerd dan de andere maatregelen.*

Hoeveel zetten deelnemers in op een maatregel?

- De procenten geven aan hoe ver de gemiddelde deelnemer het schuifje heeft verplaatst. Bijvoorbeeld 73% betekent dat de gemiddelde deelnemer het schuifje op 73% van het schuifje heeft gezet. Dit zijn gemiddelden. In werkelijkheid konden deelnemers het schuifje op drie plekken zetten: 0% (zoals het nu is), 50% (een beetje op inzetten) en 100% (sterk op inzetten).
- We hanteren hierbij drie antwoordcategorieën: het schuifje op 0-33% van het totaal zetten betekent de maatregel te laten zoals deze nu is. Het schuifje op 34-66% zetten betekent een beetje op de maatregel inzetten. En het schuifje op 67-100% zetten betekent er sterk op inzetten.



* Dit is extra getoetst in een significantietest (t-test). Ook daaruit blijken deze significanties.



Inwoners geven prioriteit aan drie maatregelen, ongeacht hun zorgen over luchtkwaliteit

- Figuur 4.2 laat de keuzes zien van de gemiddelde deelnemer in de open versie en de gesloten versie van onderzoek 1.
- De gemiddelde deelnemer geeft drie maatregelen prioriteit boven de rest: *geen nieuwe parkeervergunningen voor oudere dieselauto's, vergroten van de milieuzone en strengere regels voor welke brom- en snorfietsen in Den Haag mogen rijden*. Een maatregel krijgt duidelijk minder prioriteit: *buiten hout stoken in een BBQ of vuurkorf ontmoedigen of verbieden*. Deelnemers in de open en gesloten versie maken vergelijkbare keuzes.
- Op de volgende pagina staan de uitkomsten uitgesplitst naar zorgen over luchtkwaliteit. Hierin zien we een samenhang; inwoners die zich meer zorgen maken, adviseren om sterker in te zetten op maatregelen dan inwoners die zich geen zorgen maken. De volgorde waarin deelnemers de maatregelen prioriteren is wel grotendeels vergelijkbaar tussen groepen die zich wel of geen zorgen maken.

Op de volgende pagina's

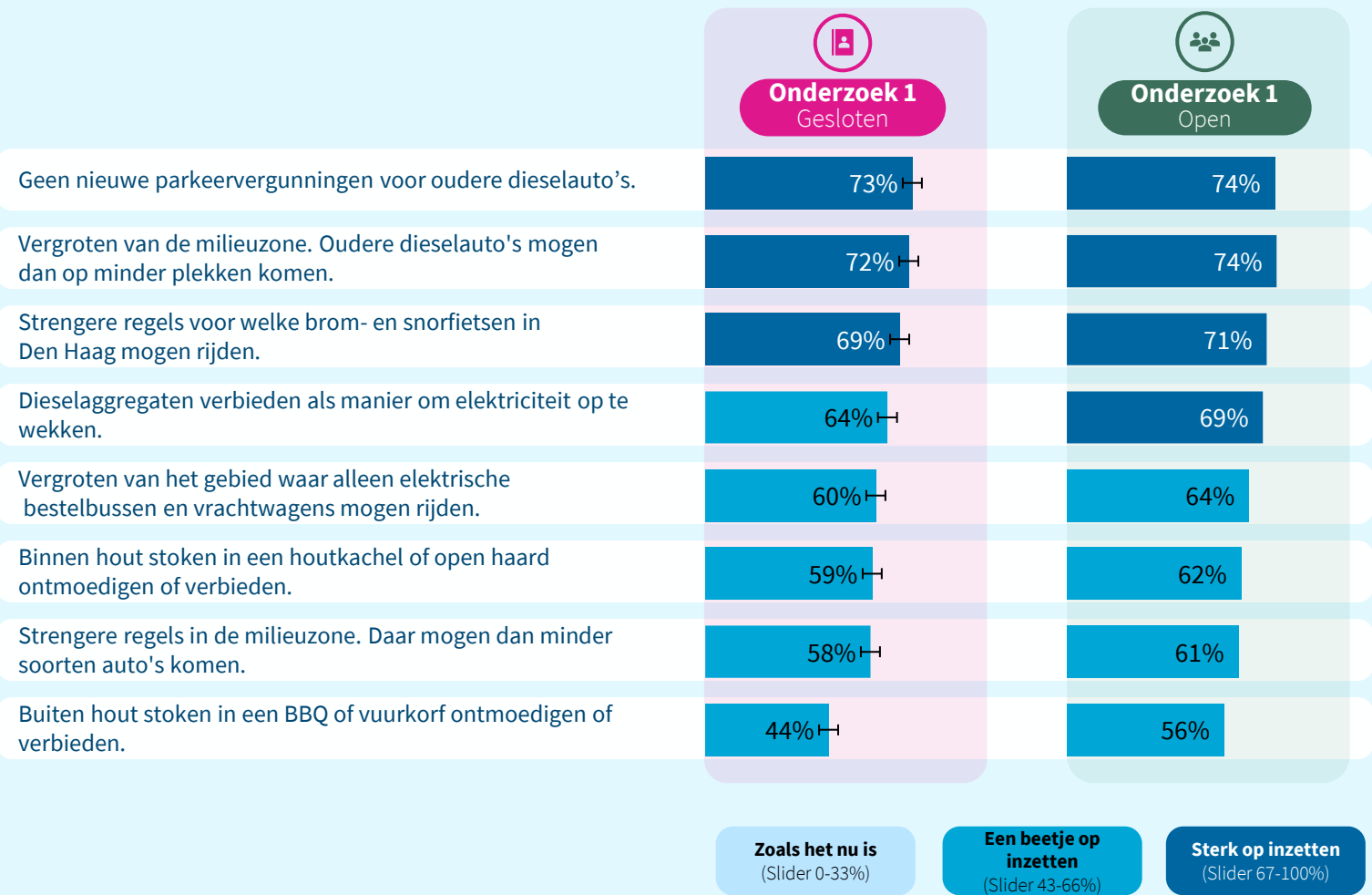
- Uitkomsten voor de keuzetaak naar zorgen (gesloten versie).
- Uitwerking van motivaties van deelnemers, per maatregel.

In de bijlage

- Uitkomsten voor de keuzetaak uitgesplitst naar gender, leeftijd, opleiding, en of deelnemers in de gemeente werken, wonen of ondernemen, voor de gesloten versie.

Figuur 4.2. Onderzoek 1, prioritering maatregelen – Gemiddeld

Gesloten (n=543) & open (n=675)

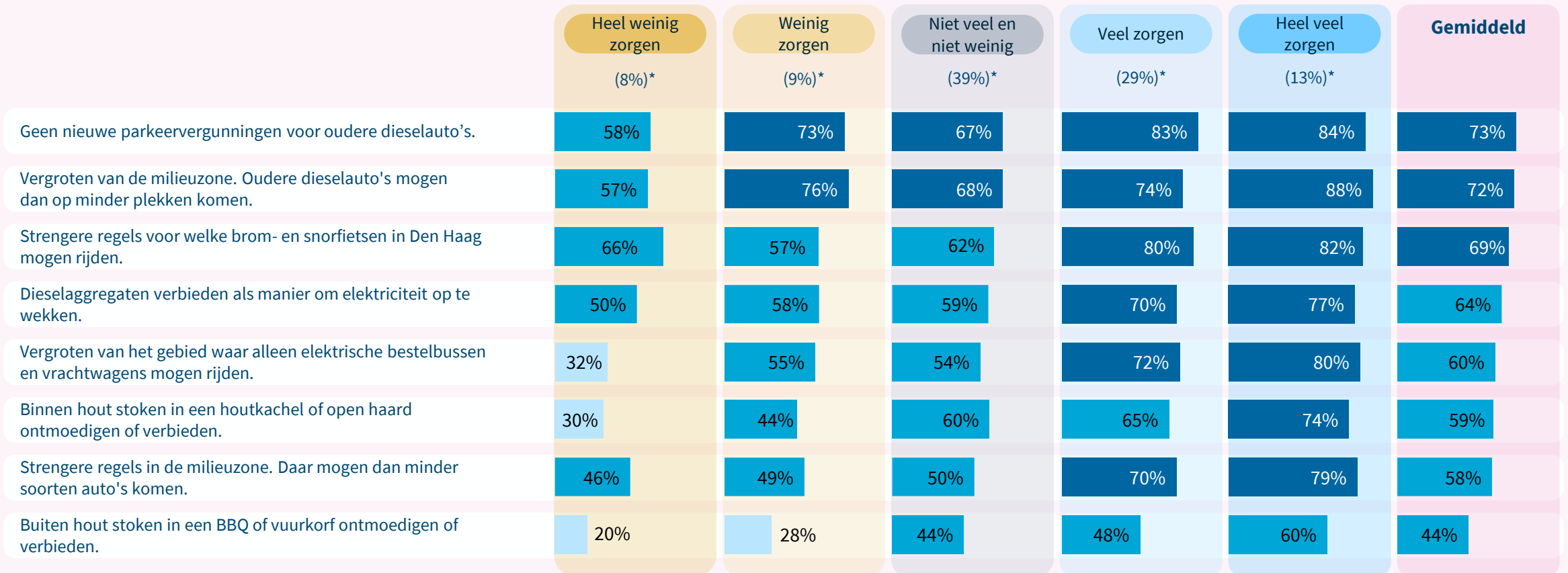


Figuur 4.3. Prioritering maatregelen – Naar zorgen

Gesloten (n=489)



Onderzoek 1
Gesloten



* Percentages tellen niet altijd op tot 100% door afronding

Zoals het nu is
(Slider 0-33%)

**Een beetje op
inzetten**
(Slider 43-66%)

Sterk op inzetten
(Slider 67-100%)

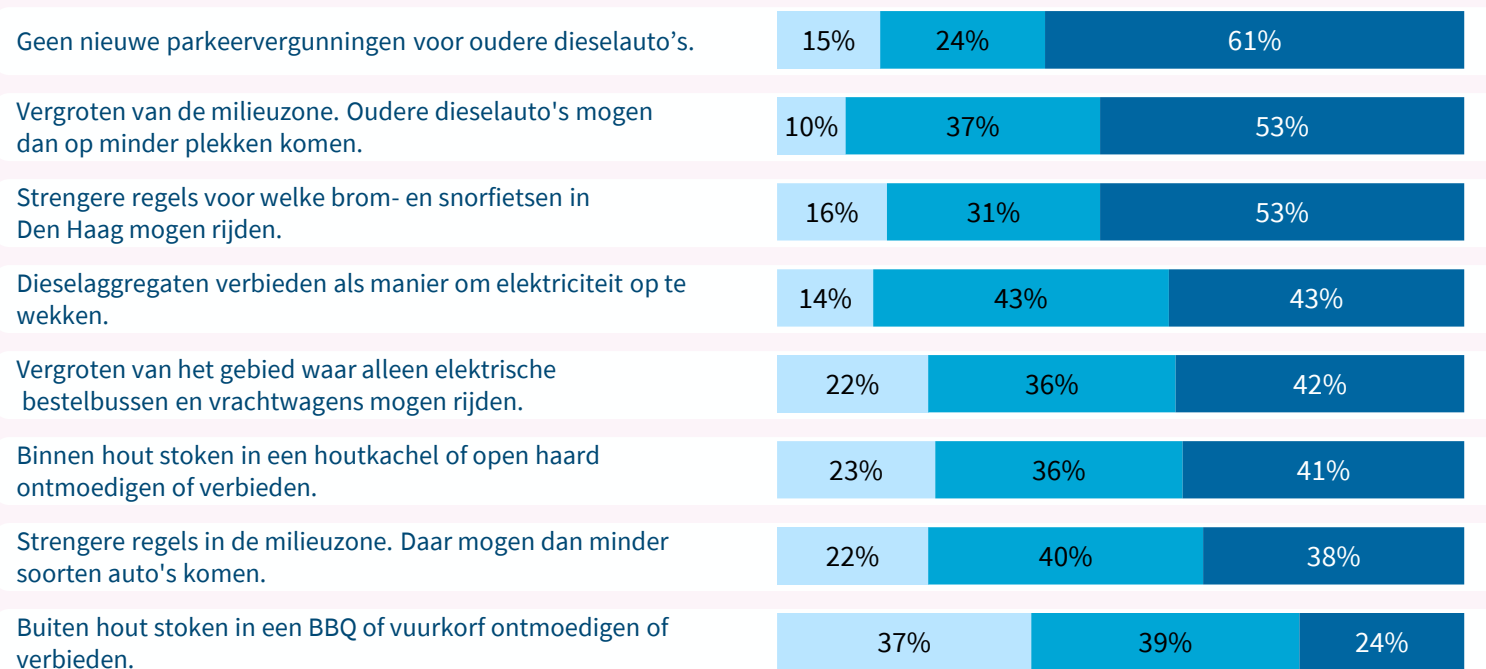


Figuur 4.4. Percentage deelnemers dat een maatregel kiest

Gesloten (n=543)



Onderzoek 1
Gesloten



* Percentages tellen niet altijd op tot 100%, resterend betreft 'Zeg ik liever niet / Weet ik niet'

Zoals het nu is

Een beetje op
inzetten

Sterk op inzetten

Een meerderheid vindt dat de gemeente sterk moet zetten op een aantal maatregelen

De grafiek laat het percentage deelnemers zien dat het schuifje op de verschillende punten heeft gezet. Deze deelnemersgroep is representatief voor Den Haag op gender, leeftijd en opleiding.

- Bij bijna alle maatregelen is er een groep van meer dan een derde van de deelnemers die adviseert er sterk op in te zetten. Er zijn een aantal maatregelen waarvan meer dan de helft van de deelnemers adviseert er sterk op in te zetten. Namelijk: *geen nieuwe parkeervergunningen voor oudere dieselauto's; vergroten van de milieuzone; en strengere regels voor welke brom- en snorfietsen in Den Haag mogen rijden.*
- Bij bijna alle maatregelen is er een groep van ongeveer een derde van de deelnemers die adviseert er een beetje op in te zetten. Voor een aantal maatregelen adviseert meer dan een derde van de deelnemers er een beetje op in te zetten. Het gaat om: *dieselaggregaten verbieden als manier om elektriciteit op te wekken; strengere regels in de milieuzone; binnen hout stoken in een houtkachel of open haard; ontmoedigen of verbieden; buiten hout stoken in een BBQ of vuurkorf ontmoedigen of verbieden; en vergroten van de milieuzone*
- Voor één maatregel adviseert meer dan een derde van de deelnemers het te laten zoals het nu is: *buiten hout stoken in een BBQ of vuurkorf ontmoedigen of verbieden*



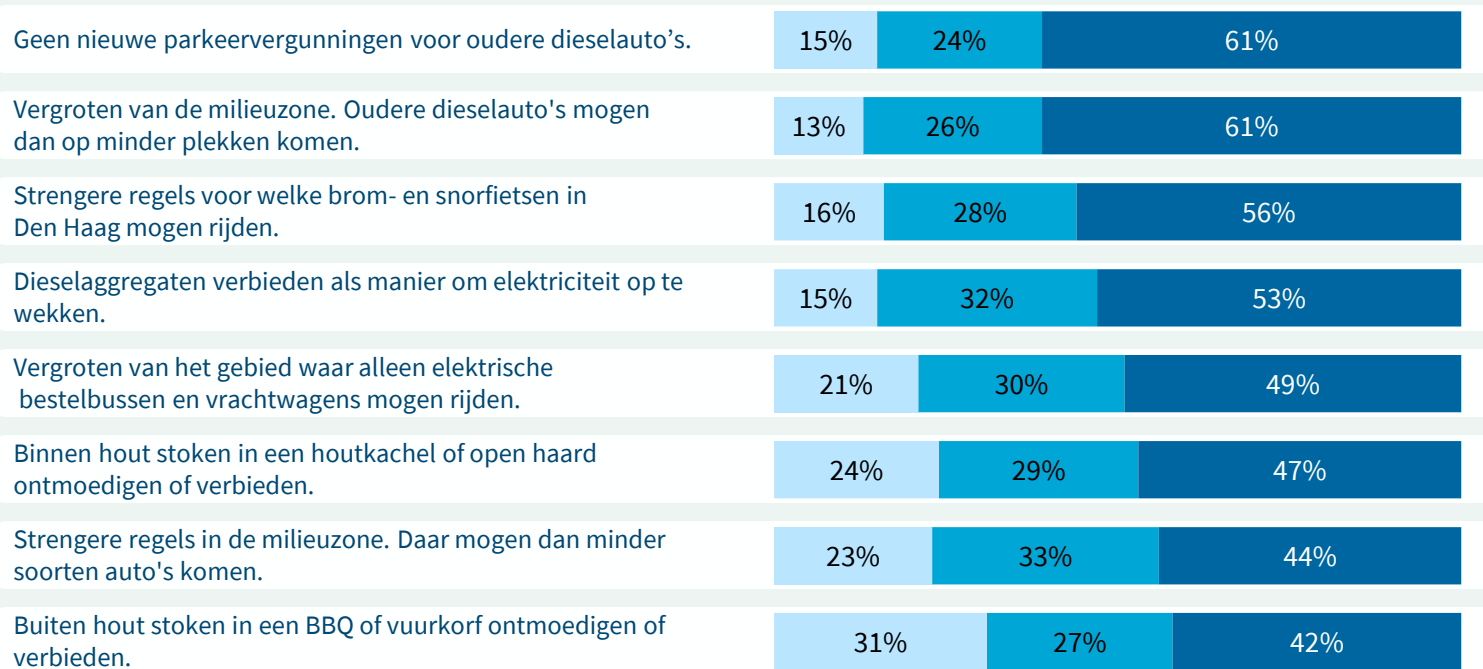
Figuur 4.5. Percentage deelnemers dat een maatregel kiest

Open (n=489)



Onderzoek 1

Open



* Percentages tellen niet altijd op tot 100%, resterend betreft 'Zeg ik liever niet / Weet ik niet'

Zoals het nu is

Een beetje op
inzetten

Sterk op inzetten

Voor een aantal maatregelen vindt een meerderheid dat de gemeente er sterk op in moet zetten

De grafiek laat het percentage deelnemers zien dat het schuifje op de verschillende punten heeft gezet van de slider. Dit zijn de resultaten voor de open versie van onderzoek 1

- Bij alle maatregelen is adviseert ongeveer de helft van de deelnemers er sterk op in te zetten. Er twee maatregelen waarvoor bijna twee derde van de deelnemers adviseert er sterk op in te zetten. Namelijk: *geen nieuwe parkeervergunningen voor oudere dieselauto's* en *vergroten van de milieuzone*.
- Bij alle maatregelen adviseert een kwart tot een derde van de deelnemers er een beetje op in te zetten. Een derde van de deelnemers adviseert een beetje in te zetten op: *strengere regels in de milieuzone* en *dieselaggregaten verbieden als manier om elektriciteit op te wekken*.
- Voor één maatregelen adviseert ongeveer een derde van de deelnemers het te laten zoals het nu is: *buiten hout stoken in een BBQ of vuurkorf ontmoedigen of verbieden*



Geen nieuwe parkeervergunningen voor oudere dieselauto's

- Deze maatregel wordt door de gemiddelde deelnemer aan de gesloten versie op 73% van het schuifje gezet. Daarmee krijgt deze maatregel de hoogste prioriteit.
- Deelnemers die **sterk inzetten** op deze maatregel stellen dat de luchtkwaliteit en het leefklimaat van de stad zal verbeteren als er geen nieuwe vergunningen uitgegeven worden. Er wordt gemotiveerd dat dieselauto's veel overlast geven voor fietsers en voetgangers. Daarnaast is het volgens deelnemers al druk genoeg in de stad dus minder diesels zou niet erg zijn. Andere menen dat het gebruik van dieselauto's al ontmoedigd had moeten zijn. En suggereren het stimuleren van elektrische auto's en meer ruimte voor (bak)fietsen om deze te stallen.
- Voor deelnemers die **een beetje inzetten** op deze maatregel is het belangrijk dat er minder oude diesels komen, want deze zijn vervuilend. Alleen is dwang volgens deze deelnemers niet de juiste manier. Er wordt voorgesteld om gebruik te ontmoedigen en deze maatregel stapsgewijs in te voeren (inwoners moeten de tijd krijgen). Ook worden er vraagtekens gezet bij de financiële haalbaarheid. Burgers zouden op kosten worden gejaagd. Niet iedereen kan een nieuwe auto betalen. Alternatieven moeten aantrekkelijker gemaakt worden. Het start bij de aanschaf van auto's.
- Deelnemers die deze maatregel **laten staan zoals het nu is** stellen dat ze het erg zouden vinden als ze zelf of hun bureau/familie niet meer kunnen parkeren aan huis. Of in het ergste geval hun auto weg moeten doen omdat ze een duurzamere niet kunnen betalen. Ook wordt genoemd dat dit vooral specifieke groepen zou raken. Sommigen stellen dat de oude dieselauto's vanzelf verdwijnen en dit geen noodzakelijke zet is. Anderen menen dat bij het inzetten op deze optie, burgers gepest zouden worden. Of dat de lucht in jaren niet zo schoon is geweest als nu en zien luchtvervuiling niet als een probleem.

Dieselauto's maken fietsers ziek met hun uitlaatgassen

We leven in een dichtbevolkt gebied met veel verkeer en de luchtkwaliteit is slecht. Dit is een groot probleem voor de volksgezondheid. Er zijn schonere alternatieven voorhanden.

Je kunt geen mensen de stad uit pesten; niet op deze manier.

Dit kan erg bedreigend zijn voor mensen of kleine ondernemers die niet het geld hebben om een oude auto te vervangen. Slecht idee.

Zoals het nu is



Onderzoek 1
Open



Onderzoek 1
Gesloten

Geleidelijk, maar wel duidelijk dat op termijn verbeteringen (en welke) verwacht worden

Hetzelfde weer : We adviseren telen hier niet helemaal op inzetten, omdat we niet willen dat in de milieuzone alleen nieuwe, dure auto's mogen rijden. Dit zou tot het effect leiden dat alleen rijke mensen hier mogen zijn, en dat is niet eerlijk. Als er een oplossing zou zijn waardoor armere mensen makkelijker toegang hebben tot schone auto's, openbaar vervoer of fietsen, zouden we er helemaal voor zijn.

Een beetje op
inzetten

Sterk op inzetten



Vergroten van de milieuzone. Oudere dieselauto's mogen dan op minder plekken komen

- Deze maatregel wordt door de gemiddelde deelnemer aan de gesloten versie op 72% van het schuifje gezet.
- Deelnemers die **sterk inzetten** op deze maatregel, stellen dat het de luchtkwaliteit zal verbeteren. Deelnemers kiezen hiervoor omdat dieselauto's vervuilen voor de lucht. Daarnaast hebben sommigen de voorkeur voor het vergroten van de milieuzone, boven strengere regels in de bestaande zone. Verder wordt de voorwaarde gesteld dat er meer ingezet zal moeten worden op bijvoorbeeld goedkoper openbaar vervoer om eigenaren van dieselauto's tegemoet te komen.
- Voor deelnemers die **een beetje inzetten** op deze maatregel is het belangrijk dat de milieuzone wordt uitgebreid omdat het de luchtkwaliteit ten goede zal komen. Minder fijnstof in de stad is prettig. Anderzijds wordt er aangekaart dat het financieel lastig kan zijn voor bepaalde groepen. Denk bijvoorbeeld aan mensen die lang hebben gespaard voor een aangepast auto voor een minder valide gezinslid. Er hangt een 'maar' aan; zorg voor ondersteuning. Vergroot daarnaast de milieuzone stapsgewijs om het draagvlak te behouden (eerst ontmoedigen, later verbieden). En zorg voor het uitgeven van vergunningen voor laadpalen voor elektrische auto's.
- Deelnemers die deze maatregel **laten staan zoals het nu is** stellen dat als oudere dieselauto's op minder plekken mogen komen, inwoners of ondernemers met een kleine beurs de dupe worden. Niet iedereen kan het betalen om de auto te vervangen. Daarnaast wordt gemotiveerd dat dit landelijk geregeld zou moeten worden en niet op gemeentelijk niveau. Ook wordt er gesuggereerd dat andere maatregelen meer effect zouden hebben dan het vergroten van de milieuzone.



Onderzoek 1
Open



Onderzoek 1
Gesloten

Klinkt logisch en het is niet nodig om met oudere dieselauto's door Den Haag te rijden.

We willen zoveel mogelijk plekken waar het veilig is voor kwetsbare groepen om te zijn. Tegelijkertijd willen we ook dat mensen met een oude dieselauto niet per se uitgesloten worden, maar bijvoorbeeld tegemoet gekomen worden door meer fietspaden, fietsenstallingen, goedkoper openbaar vervoer etc.

Ik vind dit minder belangrijk dan de effecten van de enorme hoeveelheid huishoudens die hout stoken de helft van het jaar en BBQs hebben de andere helft van het jaar. Hiermee nummer één veroorzaker van fijnstof en gezondheidsklachten voor mensen met longziekten en kinderen.

Jan Modaal is dan de dupe.

Zoals het nu is

Realistisch uitserveren zodat de schade voor mensen beperkt blijft. Is beter voor het draagvlak.

Ontmoedigen is goed omdat mensen en bedrijven dan gaan nadenken en zelf tot oplossingen komen vanuit eigen wil. Zelf ik ben zo gestopt met roken. Door ontmoediging en dan zelf te willen.

Een beetje op
inzetten

Sterk op inzetten



Strengere regels voor welke brom- en snorfietsen in Den Haag mogen rijden

- Deze maatregel wordt door de gemiddelde deelnemer aan de gesloten versie op 69% van het schuifje gezet.
- Deelnemers die **sterk inzetten** op deze maatregel, stellen dat ze verwachten dat dit een verbetering van de luchtkwaliteit teweeg zal brengen. Men geeft aan dat, naast het feit dat ze vervuילend zijn, brom- en snorfietsen ook zorgen voor geluidsoverlast, stankoverlast (voornamelijk als je erachter fietst) én parkeeroverlast op straat. Er wordt gemotiveerd dat er goede alternatieven zijn, die duurzaam en betaalbaar zijn. Ook wordt het stimuleren van lopen, fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer aangehaald.
- Voor deelnemers die **een beetje inzetten** op deze maatregel is het enerzijds belangrijk omdat het een logische maatregel is om op in te zetten (relatief eenvoudig). Naast luchtvervuiling zorgen brom- en snorfietsen ook voor geluidsoverlast. Deelnemers geven aan dat ze dit vervelend vinden. Anderzijds wordt er gemotiveerd dat het wel bepaalde groepen zal raken. Zij die bijvoorbeeld een alternatief niet kunnen betalen. Of dat het voor bepaalde mensen belangrijk is om hun brom- of snorfiets te kunnen behouden. Ook wordt het stapsgewijs invoeren van deze maatregel genoemd; eerst ontmoedigen en daarna pas verplichten. Of dat zonder handhaving het geen zin heeft.
- Deelnemers die deze maatregel **laten staan zoals het nu is** stellen dat de impact van het nemen van deze maatregel niet noemenswaardig groot zal zijn. Brom- en snorfietsen zijn niet goed voor de luchtkwaliteit, maar auto's zorgen voor méér uitstoot. Sommigen menen dat deze maatregel later altijd nog ingevoerd kan worden, dat het aandeel brom- en snorfietsen niet hoog is, dat zonder handhaving deze maatregel geen zin heeft, dat handhaving onmogelijk is of dat de huidige maatregelen al voldoende zijn.



Onderzoek 1
Open



Onderzoek 1
Gesloten

Brom- en snorfietsen worden meestal gebruikt als vervuילend alternatief van de fiets. Daarom lijkt het me goed om dit te verbieden en als mensen dit toch graag willen gebruiken, zullen ze moeten overstappen op een elektrische versie

Omdat brom en snorfietsen te veel zijn en hebben directe invloed op luchtkwaliteit.

Dan zou je de binnenstad moeten afsluiten. En is dat wel haalbaar. Dan scheuren er wel fatbikes doorheen. Is niet eerlijk dan.

Die oude stinkende scooters voor je bij het stoplicht als je op de fiets zit die mogen wel van de straat af

Geef eenieder de tijd om nieuw aan te schaffen elektrisch te kopen, maar niet iedereen heeft daar geld voor dus gun ze de tijd om te veranderen.

Brom- en snorfietsen zijn weliswaar slecht voor de fijnstof in de lucht, maar dragen mijns inziens minder bij aan luchtvervuiling dan auto's. Daarnaast zijn motorfietsen een duurzamer alternatief dan auto's.

Zoals het nu is

Een beetje op
inzetten

Sterk op inzetten



Dieselaggregaten verbieden als manier om elektriciteit op te wekken

- Deze maatregel wordt door de gemiddelde deelnemer aan de gesloten versie op 64% van het schuifje gezet.
- Deelnemers die **sterk inzetten** op deze maatregel stellen dat diesel de lucht sterk vervuult en dat we daarom van diesel af moeten. Dieselaggregaten zijn niet meer van deze tijd, er bestaan alternatieven. Wel geven deelnemers aan dat we bedrijven moeten stimuleren of ontmoedigen om dieselaggregaten te gebruiken. Deze maatregel heeft vooral effect op bedrijven. Verder geven dieselaggregaten overlast voor omwonenden. Wel adviseren deelnemers om rekening te houden met de voorziening van energie in tijden van stroomuitval of oorlog. Dat zou een reden kunnen zijn om wel dieselaggregaten te gebruiken.
- De deelnemers die **een beetje inzetten** op deze maatregel geven aan dat het vooral belangrijk is dat er milieuvriendelijke en betaalbare alternatieven zijn. Dieselaggregaten zijn namelijk in een aantal gevallen onmisbaar, bijvoorbeeld in een noodsituatie. Pas als er goede alternatieven zijn, heeft deze maatregel zin, volgens deze groep deelnemers. Verder zijn er ook deelnemers die aangeven dat de impact van deze maatregel lastig in te schatten is, aangezien dieselaggregaten vaak alleen door het bedrijfsleven worden ingezet.
- Deelnemers die deze maatregel **laten staan zoals het nu is** stellen dat dieselaggregaten noodzakelijk zijn bij een stroomuitval of in tijden van oorlog. Daarnaast hebben dieselaggregaten volgens deelnemers niet veel effect op de luchtvervuiling. Nieuwe dieselaggregaten zijn namelijk minder vervuilend. Ook geven deelnemers aan dat deze maatregel geen nut heeft zolang het elektriciteitsnet vol is. En we moeten de bouw en evenementen niet meer regels opleggen.



Onderzoek 1
Open



Onderzoek 1
Gesloten

Die dingen stinken echt uren in de wind. Maar aan de andere kant....Welke andere manieren zijn er om elektriciteit te krijgen op plakken waar geen elektriciteit is? Misschien geeft dit wel de mogelijkheid om mensen te motiveren iets beters uit te vinden.

In geval van storing in de elektriciteitsvoorziening zijn zulke aggregaten onmisbaar.

Wat een onzin zolang het electriciteitsnet nog niet op orde is

Het zijn er niet veel, maar als ze er zijn zorgen ze voor relatief veel uitstoot (als ik in de buurt loop ervaar er ook overlast van)

Dit heeft alleen maar zin als de elektriciteit groen is opgewekt. Ik vraag me heel erg af of je doel niet voorbij schiet als je alleen maar de dieselaggregaten verbiedt, maar niet kijkt naar de efficiëntie/duurzaamheid van het alternatief.

Voor dieselaggregaten voor bv de bouw is geen alternatief. Dus nog wel noodzakelijk.

Zoals het nu is

Een beetje op
inzetten

Sterk op inzetten



Vergroten van het gebied waar alleen elektrische bestelbussen en vrachtwagens mogen rijden

- Deze maatregel wordt door de gemiddelde deelnemer aan de gesloten versie op 60% van het schuifje gezet.
- Deelnemers die **sterk inzetten** op deze maatregel stellen dat deze maatregel veel effect heeft op de schone lucht en ook goed is voor het milieu. Daarnaast zorgt deze maatregel voor minder stank- en geluidsoverlast en voor meer verkeersveiligheid. Ook geven deelnemers aan dat bedrijven de lucht veel vervuilen en daarom moeten zij hiervoor de lasten dragen. Maar voer deze maatregel wel gefaseerd in over de lange termijn, vanwege de grote investeringen door deze maatregel. En ondersteun (kleine) ondernemers hierbij, bijvoorbeeld in de vorm van subsidies. En als de gemeente dit gebied vergroot, doe dat dan vooral naar de plekken waar veel mensen wonen.
- Voor deelnemers die **een beetje inzetten** op deze maatregel is het belangrijk dat deze maatregel veel effect heeft op schone lucht, maar dat de maatregel wel haalbaar moet zijn voor ondernemers. Vanwege de grote investeringen geven deelnemers aan dat als deze maatregel ingevoerd gaat worden, dit gefaseerd moet gebeuren over een langere termijn. Deelnemers geven ook aan dat (kleine) ondernemers gesteund kunnen worden bij deze maatregel. Bijvoorbeeld in de vorm van subsidies. Of door alleen dieselbestelbussen en -vrachtwagens te verbieden. Verder geven deelnemers aan dat het alleen zinvol is om dit gebied te vergroten rondom het centrum. Kortom, zoek een balans tussen de economie en schone lucht.
- Deelnemers die deze maatregel **laten staan zoals het nu is** stellen dat het niet voor alle bedrijven financieel haalbaar is om elektrisch te gaan rijden. Deze maatregel raakt ondernemers (te) veel. Daarom moeten we ondernemers aanmoedigen om elektrisch te gaan rijden, maar moeten we bestelbussen en vrachtwagens op andere brandstof niet verbieden. Vanwege de grote investeringen geven deelnemers aan dat als deze maatregel ingevoerd gaat worden, dit gefaseerd moet gebeuren over een langere termijn. Ook kaarten deelnemers bij deze maatregel aan dat het nu al moeilijk is voor ondernemers om de stad in te komen en dat we deze maatregel alleen moeten invoeren als de laadinfrastructuur op orde is. Ook is volgens hen een gevolg dat de prijzen voor consumenten hoger worden.



Onderzoek 1
Open



Onderzoek 1
Gesloten

Hoe groter deze gebieden worden, hoe beter. Gaat vaak over drukke gebieden, winkelstraten met woningen, veel beter voor het winkelend publiek en bewoners

(Grote) bedrijven moeten het meest verantwoordelijk gehouden worden voor vervuiling van lucht (en land).

Ik ben hier een voorstander van. Maar het vergt ook stimulans om meer elektrische voertuigen aan te schaffen. Niet alleen een eenzijdig verbod. Ook subsidie, ruime oplaadmogelijkheden, etc.

Er zou onderscheid gemaakt kunnen worden welke euroklasse brandstofauto's het betreft. De hoogste euroklasse is nagenoeg schoon, hiervoor kan een andere overgangsperiode gelden.

Het is niet voor alle bedrijven al haalbaar om elektrisch te gaan

De kosten (voor de kleinere ondernemers) die dit allemaal meeneemt, en de opbrengsten die het de bewoners oplevert wegen m.i. niet tegen elkaar op. Pak de grote bedrijven eerst aan.

Zoals het nu is

Een beetje op inzetten

Sterk op inzetten



Binnen hout stoken in een houtkachel of open haard ontmoedigen of verbieden

- Deze maatregel wordt door de gemiddelde deelnemer aan de gesloten versie op 59% van het schuifje gezet.
- Deelnemers die **sterk inzetten** op deze maatregel stellen dat het binnen stoken van hout veel overlast geeft voor omwonenden. Het geeft stank en heeft nadelige effecten op de gezondheid. Deze maatregel heeft volgens hen dan ook veel effect op de schone lucht. Daarnaast wordt het binnen stoken van hout gezien als een luxe waar mensen ook zonder kunnen. Er zijn immers genoeg alternatieven voor het verwarmen van een huis. Ook heeft deze maatregel een positief effect op het milieu en is het beter voor de brandveiligheid.
- Voor deelnemers die **een beetje inzetten** op deze maatregel is het belangrijk dat er geen verbod wordt ingevoerd op het binnen stoken van hout, maar dat inwoners wel worden geïnformeerd of ontmoedigd. Bijvoorbeeld door inwoners in reclames te laten zien wat het binnen hout stoken doet voor de gezondheid en wat voor overlast het veroorzaakt. Ook geven deelnemers aan dat deze maatregel moeilijk te handhaven is en raden daarom aan om deze maatregel alleen toe te passen bij nieuwbouwhuizen. Ondanks de nadelen van het binnen stoken van hout wordt het wel gezien als een uitvalsbasis voor warmte in tijden van stroomuitval of een energiecrisis.
- Deelnemers die deze maatregel **laten staan zoals het nu is** stellen dat deze maatregel relatief weinig effect heeft. Niet veel inwoners stoken binnen hout. Daarnaast moet de gemeente zich niet bezighouden met de persoonlijke levenssfeer. Sommige deelnemers vinden binnen hout stoken gezellig en ervaren deze maatregel als betuttelend. Daarnaast zou het ook niet zo moeten zijn dat inwoners dan moeten overstappen op een ander verwarmingssysteem. Ook kaarten deze inwoners de optie aan om regels voor het stoken van hout weersafhankelijk te maken. Bijvoorbeeld: er mag alleen gestookt worden als er voldoende wind staat. Of dat inwoners alleen hout mogen stoken als zij filters gebruiken.



Onderzoek 1
Open



Onderzoek 1
Gesloten

Het is anno 2025, er zijn veel beter manieren om je huis op te warmen. Dit betekent ook dat dit persoon de hele winter door z'n burens lastig zit te vallen.

Slecht voor de luchtkwaliteit. De geur verspreid zich over een groot gebied en erg vervelend voor mensen met astma en andere longziektes.

Gebeurt niet het hele jaar. De maatregel gaat ten koste van het welzijn en de privacy. Niet doen tenzij andere maatregelen onvoldoende helpen

In toch wat onzekere geopolitieke energie tijden is de beschikbaarheid van een tijdelijk alternatief wenselijk.

Ik denk dat je hier wel goede filters moet verplichten om de vervuilde uitstoot te verminderen. En verbieden te stoken bij weinig wind maar dat is nu al het geval, dacht ik.

Mensen moeten zich bewust worden dat stoken niet alleen ongezond is voor jezelf maar ook voor anderen. Ik hoop/denk dat sterk adviseren wel beter werkt dan helemaal verbieden, omdat dat waarschijnlijk lastig te handhaven is en mensen hierdoor mogelijk boos worden en dat het averechts werkt.

Zoals het nu is

**Een beetje op
inzetten**

Sterk op inzetten



Strengere regels in de milieuzone. Daar mogen dan minder soorten auto's komen.

- Deze maatregel wordt door de gemiddelde deelnemer aan de gesloten versie op 58% van het schuifje gezet.
- Deelnemers die **sterk inzetten** op deze maatregel stellen dat het beter zou zijn voor het milieu. Zo zal minder uitstoot zorgen voor een betere luchtkwaliteit en leefomgeving. Daarnaast motiveren deelnemers dat het fijn is als het daardoor ook wat rustiger zal worden in de stad. Daarbij is het uitbreiden van alternatieven zoals het openbaar vervoer en de fiets gewenst. Echter, sommigen stellen dat er tegenover staat dat de gemeente of overheid ervoor moet zorgen dat duurzamere auto's betaalbaar zijn voor inwoners en ondernemers die het nodig hebben. En wordt gefaseerd invoeren genoemd.
- Voor deelnemers die **een beetje inzetten** op deze maatregel is het belangrijk dat er wat gedaan zal worden voor een betere luchtkwaliteit in de stad. Echter, menen veel deelnemers dat ze het een lastige afweging vinden. Enerzijds vinden ze het een goed idee en geven ze aan dat we stap voor stap minder soorten auto's moeten toelaten. Anderzijds maken ze zich zorgen over de betaalbaarheid en haalbaarheid van alternatieven. Het kopen van een elektrische auto is bijvoorbeeld niet voor iedereen betaalbaar. En reizen met het openbaar vervoer is niet voor iedereen praktisch haalbaar. Een goede aanvullende maatregel is dan bijvoorbeeld het openbaar vervoer goedkoper of gratis te maken.
- Deelnemers die deze maatregel **laten staan zoals het nu is** stellen dat de stad bereikbaar moet blijven voor iedereen. Als minder soorten auto's de milieuzones in mogen, dan zal dat diverse groepen inwoners (nog meer) raken, zoals onder andere inwoners die het financieel niet breed hebben, inwoners die slecht ter been zijn en klein- en middenbedrijf ondernemers. Anderen menen dat hoe het nu gaat, met het verbieden van bepaalde auto's, het prima werkt. We moeten niet te snel voor teveel auto's een verbod opleggen.

Ik vind dat vervuilende voertuigen weg mogen. Daar staat wel tegenover dat de gemeente/regering ervoor moet zorgen dat schonere voertuigen betaalbaar zijn voor mensen die ze nodig hebben. Als je ze alleen verbiedt en geen compensatie levert ben je arme burgers aan het pesten.

je moet niet alle auto's weg willen duwen, dan wordt de stad te ontoegankelijk voor iedereen.

Dit raakt vooral werklui en mensen met een kleine of middelgrote beurs die geen elektrische auto aan kunnen schaffen, ook met het gebruik aan ruimte op het energienet zijn we voorlopig nog niet van de verbrandingsmotor af

Zoals het nu is



Onderzoek 1
Open



Onderzoek 1
Gesloten

Ik vind schone lucht erg belangrijk en heb daarom alles op maximaal gezet. Laat de milieuzone ook echt een milieuzone zijn.

Balans tussen bewegingsvrijheid en schone lucht

De milieuzone's zijn lastig in dagelijks gebruik. Ook hier moeten publieksvriendelijke oplossingen voor bedacht worden. Geen mensen en bedrijven de tijd om om te schakelen naar duurzaam.

Een beetje op
inzetten

Sterk op inzetten



Buiten hout stoken in een BBQ of vuurkorf ontmoedigen of verbieden

- Deze maatregel wordt door de gemiddelde deelnemer aan de gesloten versie op 44% van het schuifje gezet.
- Deelnemers die **sterk inzetten** op deze maatregel stellen dat het buiten stoken van hout overlast geeft voor omwonenden in een dichtbevolkte stad. Daarnaast is het ook slecht voor de gezondheid van inwoners en levert het een grote bijdrage aan luchtvervuiling. Buiten stoken wordt door deze deelnemers ook wel gezien als een luxe waar je ook zonder kan. Ook zijn er deelnemers die voorstellen om barbecueën te verbieden in de openbare ruimte en als er te weinig wind staat.
- Voor deelnemers die **een beetje inzetten** op deze maatregel is het belangrijk dat barbecues en vuurkorven moeten worden ontmoedigd, maar niet verboden. Bijvoorbeeld door inwoners te informeren over de effecten. Of door inwoners te wijzen op alternatieven zoals een elektrische BBQ. Ook zijn er deelnemers die aangeven dat een BBQ moet kunnen, maar dat vuurkorven wel ontmoedigd of verboden mogen worden. Ondanks dat een BBQ ook stinkt en zorgt voor fijnstof in de lucht, is het volgens deelnemers onduidelijk hoe dit kan worden gehandhaafd, omdat houtstook bij mensen thuis plaatsvindt.
- Deelnemers die deze maatregel **laten staan zoals het nu is** stellen dat mensen niet vaak een BBQ hebben of een vuurkorf aanzetten. Daarom heeft deze maatregel niet veel effect. Zo dragen auto's bijvoorbeeld meer bij aan luchtvervuiling. Daarnaast draagt een barbecue of vuurkorf bij aan woongenot en ontmoetingen tussen inwoners. Deelnemers stellen dat deze maatregel te veel woongenot en ontmoetingen kost in vergelijking met wat deze maatregel bijdraagt aan schone lucht. Ook wordt deze maatregel gezien als te betuttelend. Daarom moeten barbecues en vuurkorven hooguit worden ontmoedigd, maar niet verboden.



Onderzoek 1
Open



Onderzoek 1
Gesloten

Buiten moeten mensen genormeerd worden want de buitenlucht is van iedereen en het kan niet zo zijn dat de een dat voor de ander verpest. Vuur en bbq's buiten geven bovendien ook nog andere overlast: brandgevaar, geur, licht.

Het genot van een vuurkorf staat binnen een stad niet in verhouding tot de gezondheidsschade die het voor omwonende veroorzaakt.

Marginaal. Zit in het oerbrein van de mens. Lekker zo laten. Een stukje brandend hout weegt niet op tegen een tank vol benzine opbranden omdat je te lui bent om naar je werk te lopen of te fietsen.

BBQ kan op een schonere manier elektrisch of met gas.

Bbq hoort wel bij Nederland en een vuurkorf is ook wel gezellig. Ik denk dat dit een beetje klein is en er grotere winsten te behalen vallen

Ik heb zelf astma en veel last van stokende burens. Maar ik ben zelf ook gek op open haarden en vuurkorven. Verbieden hoeft niet. Wél betere voorlichting over hoe en wanneer je stookt zonder overlast te veroorzaken (niet bij windstil weer, niet dicht bij een gevel of raam vd burens, niet met tropische hitte)

Zoals het nu is

Een beetje op inzetten

Sterk op inzetten



Figuur 4.6. Open vraag na de keuzetaak over aanvullende dingen om rekening mee te houden

Gesloten & Open (n=1.218)

“Zijn er nog andere dingen die u vindt dat de gemeente moet doen om de lucht schoner te maken?”
Getoond: genoemde onderwerpen met relatieve frequentie binnen zorgen-groep.



Onderzoek 1
Open



Onderzoek 1
Gesloten

Heel weinig zorgen

(5%)

- 52% heeft een toelichting gegeven
- Deze deelnemers geven vooral aan het belangrijk te vinden dat de stad groener wordt gemaakt. Verder wordt het door deze groep belangrijk gevonden dat OV gestimuleerd wordt, en autogebruik en vuurwerk worden beperkt. In deze groep wordt ook een aantal keer genoemd dat de gemeente realistisch moet zijn over de termijn waarin maatregelen kunnen worden doorgevoerd.

"Even achter de oren krabben en nadenken. De milieuzones staan ter discussie of worden afgeschaft in omringende landen. Niet het braafste jongetje of meisje van de klas worden graag"

"Verbod op vuurwerk met oud en nieuw en zeker de nieuwjaarsvuren in scheveningen en duindorp"

Weinig zorgen

(8%)

- 58% heeft een toelichting gegeven
- Deelnemers die zich weinig zorgen maken over luchtkwaliteit noemen vooral vaak dat de stad groener moet worden, om luchtkwaliteit te verbeteren. Daarnaast wordt door deze groep vaak genoemd dat de gemeente elektrisch vervoer moet stimuleren en faciliteren. En dat vuurwerk, roken en autorijden moeten worden ontmoedigd. Ook uit deze groep kritiek op de (zware) industrie rondom Den Haag.

"Meer anti rookbeleid voeren"

"Geheel Autovrije straten of zones, meer groenplekken ipv parkeerplaatsen"

Niet veel en niet weinig

(25%)

- 54% heeft een toelichting gegeven
- Deze groep geeft aan het vooral belangrijk te vinden dat de stad groener wordt, het OV wordt verbeterd en elektrisch vervoer wordt gestimuleerd. Daartegenover staat dat de auto best meer geweerd mag worden uit het centrum. Ook de industrie rondom Den Haag wordt bekritiseerd.

"Kijk ook naar zware industrie uitstoters als de haven van Rotterdam en Tata Steel. Hier moeten strengere regels komen."

"Meer doen tegen te hard rijden in woonwijken want dit is ook onnodig vervuילend, meer laadplekken, meer groen"

"Meer groen planten, meer parken en groene zones aanleggen"

Veel zorgen

(32%)

- 67% heeft een toelichting gegeven
- Door deze groep deelnemers wordt meer groen in de stad vaak genoemd als aanvullende maatregel. Ook strengere handhaving en regelgeving worden belangrijk gevonden. Deze groep geeft aan het belangrijk te vinden dat de stad meer autovrij wordt en de industrie rondom Den Haag minder lucht vervuילt. Daar moet een beter OV netwerk tegenover staan.

"Behalve maatregelen ook handhaving en toezicht, en bv. Meldpunt voor burgers"

"De stad (centrum en omliggende wijken) moet grotendeels autovrij worden, alleen voor bewoners en bezoekers."

Heel veel zorgen

(14%)

- 75% heeft een toelichting gegeven
- Deze deelnemersgroep roept vooral op tot strengere handhaving en regelgeving. Ook wordt door deze groep vaak genoemd dat autogebruik en de industrie rondom Den Haag (sterk) beperkt moeten worden in de stad, bijvoorbeeld door het autovrij maken van bepaalde zones. Meer groen in de stad wordt ook door deze groep belangrijk gevonden.

"Meer groen, maak visueel wat de kwaliteit van de lucht is (bewustwording)"

"Ja, ook lobbyen bij industrie in de buurt zodat er geen schadelijke stoffen daarvan overwaaien"

"30 km per uur in de milieuzones en zeker in de zero emission zones. Voor de luchtkwaliteit maar ook voor de verkeersveiligheid."





5

Latente Klasse Cluster Analyse

- Welke groepen zijn er te onderscheiden, die andere keuzes maken?

Vooraf: hoe zien de uitkomsten in dit hoofdstuk eruit?

De Latente Klasse Cluster Analyse (LKCA)

- De latente klasse clusteranalyse (LKCA) is een statistische methode die zoekt naar groepen deelnemers (clusters) die vergelijkbare patronen in hun antwoorden laten zien.
- De LKCA is alleen uitgevoerd voor de gesloten versie van onderzoek 1. Deze deelnemersgroep is representatief voor de bevolking van de gemeente Den Haag op gender, leeftijd en opleiding.
- Met deze methode onderscheiden we verschillende clusters deelnemers, die verschillende maatregelen kiezen om de lucht in Den Haag schoner te maken. De methode kijkt ook of er statistisch significante kenmerken in deze clusters te ontwaren zijn.
- Bij het uitvoeren van de LKCA zijn ook andere vragen uit het onderzoek meegenomen. Demografische kenmerken (gender, leeftijd, opleidingstype, financiële situatie en deel van Den Haag waar deelnemers uit komen) zijn ook meegenomen in de analyses, maar hebben geen invloed op de indeling van de clusters.
- De tabel hiernaast laat vier clusters deelnemers zien, als resultaat van de LKCA. Plus wat de gemiddelde deelnemer heeft geantwoord. Verderop staat per cluster uitgeschreven welke keuzes deelnemers uit ieder cluster maken en welke sociaal-demografische kenmerken (relatief) vaak voorkomen.

	Cluster 1 38%	Cluster 2 32%	Cluster 3 18%	Cluster 4 12%	Gemiddeld
Geen nieuwe parkeervergunningen voor oudere dieselauto's.	56%	90%	62%	100%	73%
Vergroten van de milieuzone. Oudere dieselauto's mogen dan op minder plekken komen.	45%	96%	67%	100%	72%
Strengere regels voor welke brom- en snorfietsen in Den Haag mogen rijden.	54%	71%	75%	100%	69%
Dieselaggregaten verbieden als manier om elektriciteit op te wekken.	51%	71%	59%	95%	64%
Vergroten van het gebied waar alleen elektrische bestelbussen en vrachtwagens mogen rijden.	33%	76%	64%	97%	60%
Binnen hout stoken in een houtkachel of open haard ontmoedigen of verbieden.	43%	46%	96%	88%	59%
Strengere regels in de milieuzone. Daar mogen dan minder soorten auto's komen.	34%	69%	62%	99%	58%
Buiten hout stoken in een BBQ of vuurkorf ontmoedigen of verbieden.	32%	21%	83%	82%	44%

Zoals het nu is (0-33%) Een beetje op inzetten (34-66%) Sterk op inzetten (67-100%)

Welke vier clusters zien we, op basis van de LKCA?

Het **eerste cluster** wil dat de gemeente overal gematigd op inzet, met speciale aandacht voor het weren van oudere dieselauto's en strengere regels voor brom- en snorfietsen, terwijl houtstook en het elektrische-bestelbusgebied hetzelfde mogen blijven. Het **tweede cluster** kiest voor een stevige inzet op bijna alle maatregelen, behalve op houtstook. Het **derde cluster** wil juist vooral een sterke inzet op houtstook. Het **vierde cluster** wil dat de gemeente op alle maatregelen sterk inzet.

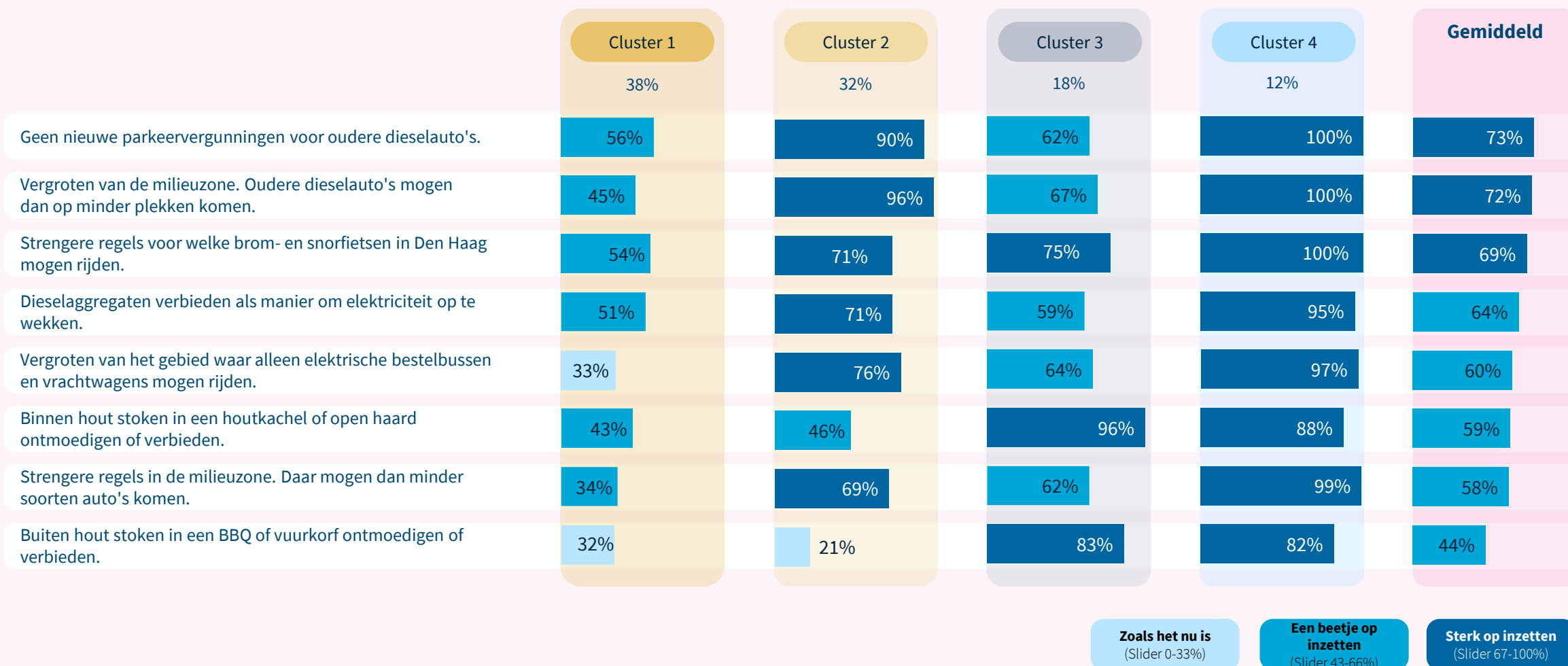


Figuur 5.1. LKCA: Vier verschillende clusters, op basis van antwoorden over maatregelen

Gesloten (n=512)



Onderzoek 1
Gesloten



Figuur 5.2. LKCA, cluster 1

Gesloten (n=512)



Onderzoek 1
Gesloten

Cluster 1

38%

Geen nieuwe parkeervergunningen voor oudere dieselauto's.

56%

Vergroten van de milieuzone. Oudere dieselauto's mogen dan op minder plekken komen.

45%

Strengere regels voor welke brom- en snorfietsen in Den Haag mogen rijden.

54%

Dieselaggregaten verbieden als manier om elektriciteit op te wekken.

51%

Vergroten van het gebied waar alleen elektrische bestelbussen en vrachtwagens mogen rijden.

33%

Binnen hout stoken in een houtkachel of open haard ontmoedigen of verbieden.

43%

Strengere regels in de milieuzone. Daar mogen dan minder soorten auto's komen.

34%

Buiten hout stoken in een BBQ of vuurkorf ontmoedigen of verbieden.

32%

Cluster 1: 38% van de deelnemers

Keuzes

Dit grootste cluster vindt dat de gemeente op bijna alle maatregelen een beetje in moet zetten. Daarbij worden twee maatregelen geprioriteerd: geen nieuwe parkeervergunningen voor oudere dieselauto's en strengere regels voor brom- en snorfietsen. Twee maatregelen worden door dit cluster gelaten zoals ze nu zijn: het vergroten van het gebied waar alleen elektrische bestelbussen mogen rijden, en buiten hout stoken.

Kenmerken

Dit cluster bevat, meer dan de andere clusters, vooral deelnemers die zich (heel) weinig zorgen maken over de luchtkwaliteit en er (heel) weinig last van hebben. Daarnaast zitten er in dit cluster minder deelnemers met een praktische opleiding dan in de andere clusters.

Zoals het nu is
(Slider 0-33%)

**Een beetje op
inzetten**
(Slider 43-66%)

Sterk op inzetten
(Slider 67-100%)



Figuur 5.3. LKCA, cluster 2

Gesloten (n=512)



Onderzoek 1
Gesloten

Cluster 2

32%

Geen nieuwe parkeervergunningen voor oudere dieselauto's.

90%

Vergroten van de milieuzone. Oudere dieselauto's mogen dan op minder plekken komen.

96%

Strengere regels voor welke brom- en snorfietsen in Den Haag mogen rijden.

71%

Dieselaggregaten verbieden als manier om elektriciteit op te wekken.

71%

Vergroten van het gebied waar alleen elektrische bestelbussen en vrachtwagens mogen rijden.

76%

Binnen hout stoken in een houtkachel of open haard ontmoedigen of verbieden.

46%

Strengere regels in de milieuzone. Daar mogen dan minder soorten auto's komen.

69%

Buiten hout stoken in een BBQ of vuurkorf ontmoedigen of verbieden.

21%

Cluster 2: 32% van de deelnemers

Keuzes

Dit grootste cluster vindt dat de gemeente op bijna alle maatregelen een beetje in moet zetten. Daarbij worden twee maatregelen geprioriteerd: geen nieuwe parkeervergunningen voor oudere dieselauto's en strengere regels voor brom- en snorfietsen. Twee maatregelen worden door dit cluster gelaten zoals ze nu zijn: het vergroten van het gebied waar alleen elektrische bestelbussen mogen rijden, en buiten hout stoken.

Kenmerken

Cluster 2 bevat meer deelnemers die (heel) veel last hebben van de luchtkwaliteit. Ook bevat dit cluster meer deelnemers met een theoretische opleiding dan de andere clusters.

Zoals het nu is
(Slider 0-33%)

**Een beetje op
inzetten**
(Slider 43-66%)

Sterk op inzetten
(Slider 67-100%)



Figuur 5.4. LKCA, cluster 3

Gesloten (n=512)



Onderzoek 1
Gesloten

Cluster 3

18%

Geen nieuwe parkeervergunningen voor oudere dieselauto's.

62%

Vergroten van de milieuzone. Oudere dieselauto's mogen dan op minder plekken komen.

67%

Strengere regels voor welke brom- en snorfietsen in Den Haag mogen rijden.

75%

Dieselaggregaten verbieden als manier om elektriciteit op te wekken.

59%

Vergroten van het gebied waar alleen elektrische bestelbussen en vrachtwagens mogen rijden.

64%

Binnen hout stoken in een houtkachel of open haard ontmoedigen of verbieden.

96%

Strengere regels in de milieuzone. Daar mogen dan minder soorten auto's komen.

62%

Buiten hout stoken in een BBQ of vuurkorf ontmoedigen of verbieden.

83%

Cluster 3: 18% van de deelnemers

Keuzes

Ongeveer één op de vijf deelnemers zit in dit cluster. Deelnemers in dit cluster willen dat de gemeente een beetje of sterk inzet op maatregelen. Drie maatregelen worden met name geprioriteerd: binnen en buiten hout stoken ontmoedigen of verbieden en strengere regels voor brom- en snorfietsen. Dit is een andere prioritering van de maatregelen dan de andere clusters, die willen dat de gemeente houtstook laat zoals het nu is, of er hoogstens een beetje op inzet.

Kenmerken

Dit cluster verschilt van de andere clusters in zorgen over- en last van de luchtkwaliteit. Dit cluster bevat namelijk relatief veel deelnemers die zich 'niet veel en niet weinig' zorgen maken, en deelnemers die 'niet veel en niet weinig' last hebben van de luchtkwaliteit.

Zoals het nu is
(Slider 0-33%)

**Een beetje op
inzetten**
(Slider 43-66%)

Sterk op inzetten
(Slider 67-100%)



Figuur 5.5. LKCA, cluster 4
Gesloten (n=512)



Onderzoek 1
Gesloten

Cluster 4

12%

Geen nieuwe parkeervergunningen voor oudere dieselauto's.

100%

Vergroten van de milieuzone. Oudere dieselauto's mogen dan op minder plekken komen.

100%

Strengere regels voor welke brom- en snorfietsen in Den Haag mogen rijden.

100%

Dieselaggregaten verbieden als manier om elektriciteit op te wekken.

95%

Vergroten van het gebied waar alleen elektrische bestelbussen en vrachtwagens mogen rijden.

97%

Binnen hout stoken in een houtkachel of open haard ontmoedigen of verbieden.

88%

Strengere regels in de milieuzone. Daar mogen dan minder soorten auto's komen.

99%

Buiten hout stoken in een BBQ of vuurkorf ontmoedigen of verbieden.

82%

Cluster 4: 12% van de deelnemers

Keuzes

Cluster 4 is het kleinste cluster, met ongeveer 12% van alle deelnemers. Deelnemers in dit cluster willen dat de gemeente sterk inzet op alle maatregelen. Daarbij worden bepaalde maatregelen niet geprioriteerd boven anderen: alles is belangrijk.

Kenmerken

Dit cluster bevat meer deelnemers die zich (heel) veel zorgen maken over de luchtkwaliteit en meer deelnemers die er (heel) veel last van hebben, vergeleken met andere clusters.

Zoals het nu is
(Slider 0-33%)

Een beetje op inzetten
(Slider 43-66%)

Sterk op inzetten
(Slider 67-100%)





6

Onderzoek 2

- Er is een tweede onderzoek uitgevoerd waar deelnemers geen maatregelen hoefden te kiezen.
- Maken deelnemers andere keuzes als ze niet voor maatregelen hoeven te kiezen?

Introductie: maatregelen bij verbeteren van de luchtkwaliteit in Den Haag in onderzoek 2

- Voor dit hoofdstuk maken we gebruik van de antwoorden van deelnemers uit onderzoek 2. De opzet van onderzoek 2 was een stuk ingekort ten opzichte van onderzoek 1. Deelnemers kregen namelijk alleen de keuzetaak en vragen over sociaal-demografische factoren (gender, leeftijd, opleiding, of ze in Den Haag wonen, werken of ondernemen en waar).
- De keuzetaken in onderzoek 1 en 2 zijn in opzet en inhoud nagenoeg identiek aan elkaar, met één verschil. In onderzoek 2 hoefden deelnemers geen maatregelen te nemen. Hiermee onderzoeken we in welke mate deelnemers de gemeente adviseren om in te zetten op maatregelen als er geen verplichtende normen zouden zijn.
- Dit onderzoek is uitgevoerd met een panel, op basis waarvan we representatieve uitspraken kunnen doen voor Den Haag op gender, leeftijd en opleiding.

In dit hoofdstuk

- *Figuur 6.2 – Demografische opbouw deelnemersgroep*
- *Figuur 6.3 – Prioriteiten rondom verbeteren van de luchtkwaliteit– Gemiddeld*
- *Figuur 6.4 - Hoeveel maatregelen vinden deelnemers dat er moeten worden genomen?*

Figuur 6.1. De PWE-keuzetaak in onderzoek 2 over mogelijke maatregelen bij verbeteren van de luchtkwaliteit in Den Haag

The screenshot shows a web-based survey interface titled "Moet de gemeente volgens u maatregelen nemen voor schonere lucht in Den Haag? En zo ja, welke?". Below the title is a sub-instruction: "Zet de schuifjes naar rechts als u vindt dat de gemeente meer op een maatregel moet inzetten. U hoeft geen maatregelen te kiezen. Klik op de i-knop voor meer informatie." There are two buttons: "Sorteer" with a dropdown arrow and "Vergelijk" with a bar chart icon. The main content area lists six measures, each with an information icon (i), a slider bar, and a "Zoals het nu is" button. The measures are: 1. "Vergrotten van het gebied waar alleen elektrische bestelbussen en vrachtwagens mogen komen." (slider at 1/5); 2. "Geen nieuwe parkeervergunningen voor oudere dieselauto's." (slider at 2/5); 3. "Dieselaggregaten verbieden als manier om elektriciteit op te wekken." (slider at 2/5); 4. "Buiten hout stoken in een BBQ of vuurkorf ontmoedigen of verbieden." (slider at 2/5); 5. "Strengere regels in de milieuzone. Daar mogen dan minder soorten auto's komen." (slider at 2/5); 6. "Binnen hout stoken in een houtkachel of open haard ontmoedigen of verbieden." (slider at 3/5). On the right side, there is a section titled "Effect van de maatregelen" with the text "Hoe schoon is de lucht in Den Haag?" and a gauge showing a low level of cleanliness, with the text "De lucht is niet schoon" and a question "Weet u het zeker?".



In totaal hebben 237 inwoners deelgenomen aan onderzoek 2

Figuur 6.2 laat de verdeling van de deelnemers in onderzoek 2 zien, naar een aantal sociaal-demografische kenmerken.

- Verschillende groepen inwoners hebben meegedaan, al zijn sommige groepen (licht) onder- of oververtegenwoordigd. Er hebben bijvoorbeeld iets meer theoretisch opgeleide inwoners meegedaan dan gemiddeld is in Den Haag. Ook de leeftijdsgroep 35-64 jaar is iets oververtegenwoordigd.
- De resultaten van onderzoek 2 zijn herwogen, zodat de uitkomsten representatief zijn voor de gehele gemeente Den Haag op de kenmerken gender, leeftijd en opleiding. Zie het hoofdstuk [Methodologie](#) voor een verdere toelichting van deze gebruikelijke statistische werkwijze.
- Deelnemers aan dit onderzoek kregen naast de keuzetaak alleen vragen over hun gender, opleiding, leeftijd, stadsdeel en de keuzetaak.
- Deelnemers aan onderzoek 2 hebben een keuzetaak gekregen die op één punt verschilde van het reguliere onderzoek: het metertje “Hoe schoon is de lucht in Den Haag?”. In dit onderzoek waren deelnemers niet verplicht maatregelen te nemen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Op de volgende pagina's

→ Resultaten van de keuzetaak voor onderzoek 2



Onderzoek 2
Gesloten

Figuur 6.2. Samenstelling van de deelnemers onderzoek 2

Onderzoek 2 (n=237)

	Gemeente Den Haag*	Onderzoek 2 **
Gender		
Vrouw	50,2%	50,6%
Man	49,8%	49,0%
Leeftijd		
16 t/m 34 jaar	32,9%	26,5%
35 t/m 64 jaar	48,6%	60,0%
65 jaar en ouder	18,5%	13,5%
Opleiding		
Praktisch	29,5%	12,2%
Toegepast	34,1%	29,5%
Theoretisch	36,4%	57,8%

	Gemeente Den Haag*	Onderzoek 2 **
Stadsdeel		
Centrum	19,4%	16,3%
Escamp	23,3%	22,7%
Haagse Hout	8,9%	11,3%
Laak	8,5%	5,4%
Leidschenveen-Ypenburg	8,4%	10,8%
Loosduinen	9,6%	9,4%
Scheveningen	10,8%	10,8%
Segbroek	11,1%	11,3%

* Bron: CBS

** Aantallen tellen niet altijd op tot 100%. Het resterende deel betreft 'zeg ik liever niet'



Inwoners geven prioriteit aan twee maatregelen in onderzoek 2

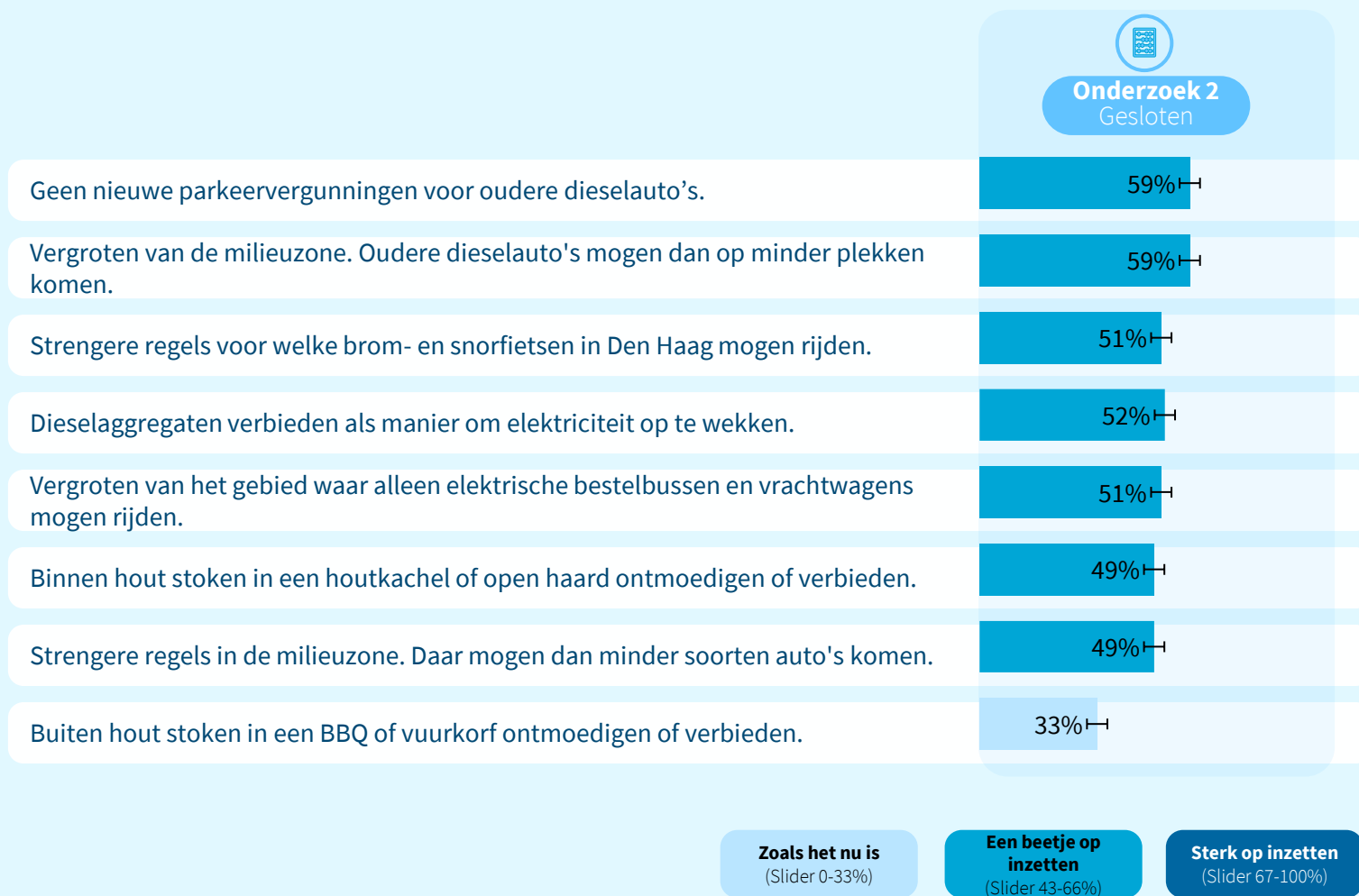
- Figuur 6.2 laat de keuzes zien van de gemiddelde deelnemer in onderzoek 2 (gesloten). Deze deelnemersgroep is representatief voor Den Haag op gender, leeftijd en opleiding.
- De gemiddelde inwoner in onderzoek 2 adviseert de gemeente op alle maatregelen een beetje in te zetten, behalve één die moet blijven zoals het nu is: buiten hout stoken.
- Twee maatregelen krijgen prioriteit boven de rest: *geen nieuwe parkeervergunningen voor oudere dieselauto's*, *vergroten van de milieuzone*.

Op de volgende pagina

- Het percentage deelnemers dat het schuifje op de verschillende punten heeft gezet van de slider.
- Het percentage deelnemers dat genoeg maatregelen neemt voor schonere lucht.

Figuur 6.2. Onderzoek 2, prioritering maatregelen – Gemiddeld

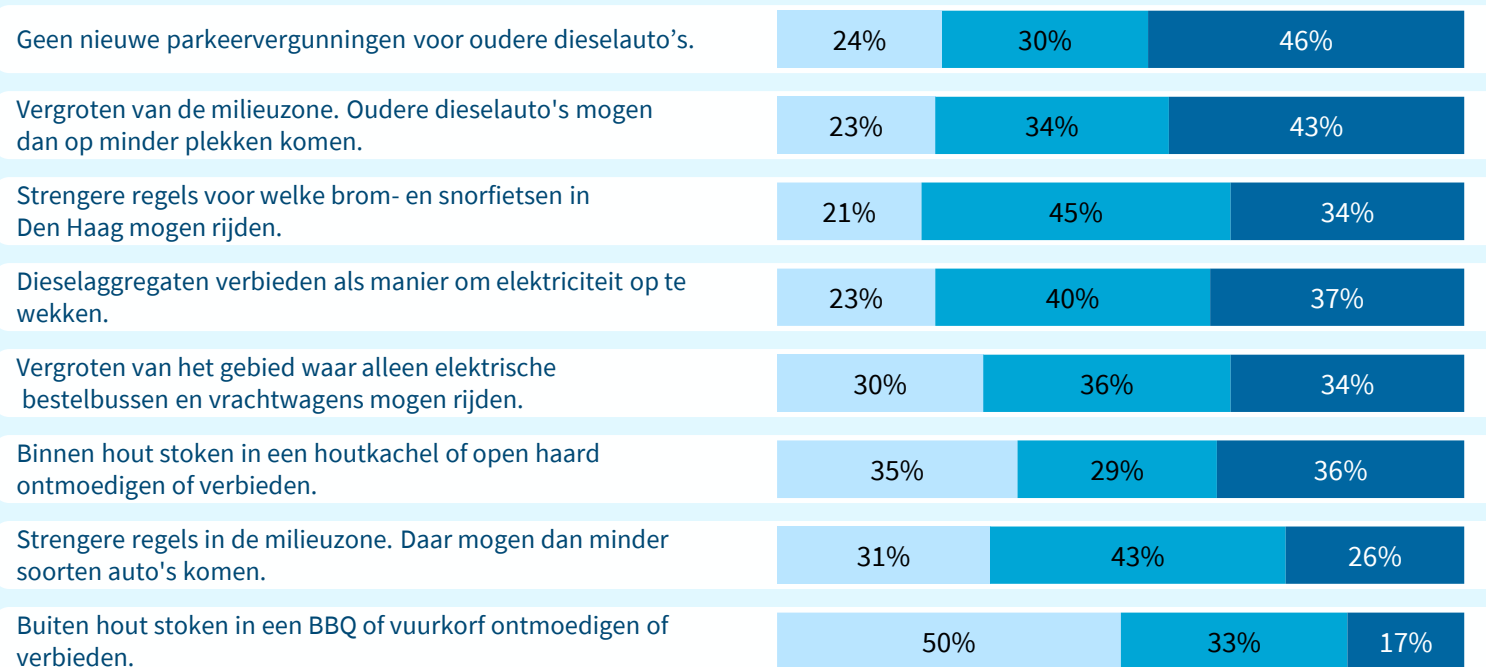
Onderzoek 2 (n=237)



Figuur 6.3. Percentage deelnemers dat een maatregel kiest
Onderzoek 2 (n=237)



Onderzoek 2
Gesloten



* Percentages tellen niet altijd op tot 100%, resterend betreft 'Zeg ik liever niet / Weet ik niet'

Zoals het nu is

Een beetje op
inzetten

Sterk op inzetten

Voor een aantal maatregelen vindt een meerderheid dat de gemeente er sterk op in moet zetten

De grafiek laat het percentage deelnemers zien dat het schuifje op de verschillende punten heeft gezet van de slider. Deze deelnemersgroep is representatief voor Den Haag op gender, leeftijd en opleiding.

- Bij bijna alle maatregelen is er een groep van een kwart tot bijna de helft van de deelnemers die adviseert er sterk op in te zetten. Er is één maatregel waarvan bijna de helft van de deelnemers adviseert er sterk op in te zetten. Namelijk: *geen nieuwe parkeervergunningen voor oudere dieselauto's*. Los van *strengere regels in de milieuzone* en *buiten hout stoken ontmoedigen of verbieden* is er bij alle maatregelen een groep van meer dan een derde van de deelnemers die adviseert er sterk op in te zetten.
- Bij bijna alle maatregelen is er een groep van meer dan een derde van de deelnemers die adviseert er een beetje op in te zetten. Voor een aantal maatregelen adviseert ruim meer dan een derde van de deelnemers er een beetje op in te zetten. Het gaat om: *dieselaggregaten verbieden als manier om elektriciteit op te wekken*; *strengere regels voor brom- en snorfietsen*; *vergroten van het gebied waar alleen elektrische bestelbussen mogen rijden*; en *strengere regels in de milieuzone*.
- Voor één maatregelen adviseert de helft van de deelnemers het te laten zoals het nu is: *buiten hout stoken in een BBQ of vuurkorf ontmoedigen of verbieden*. Voor de rest van de maatregelen adviseert tussen een kwart en een derde van de deelnemers het te laten zoals het nu is.



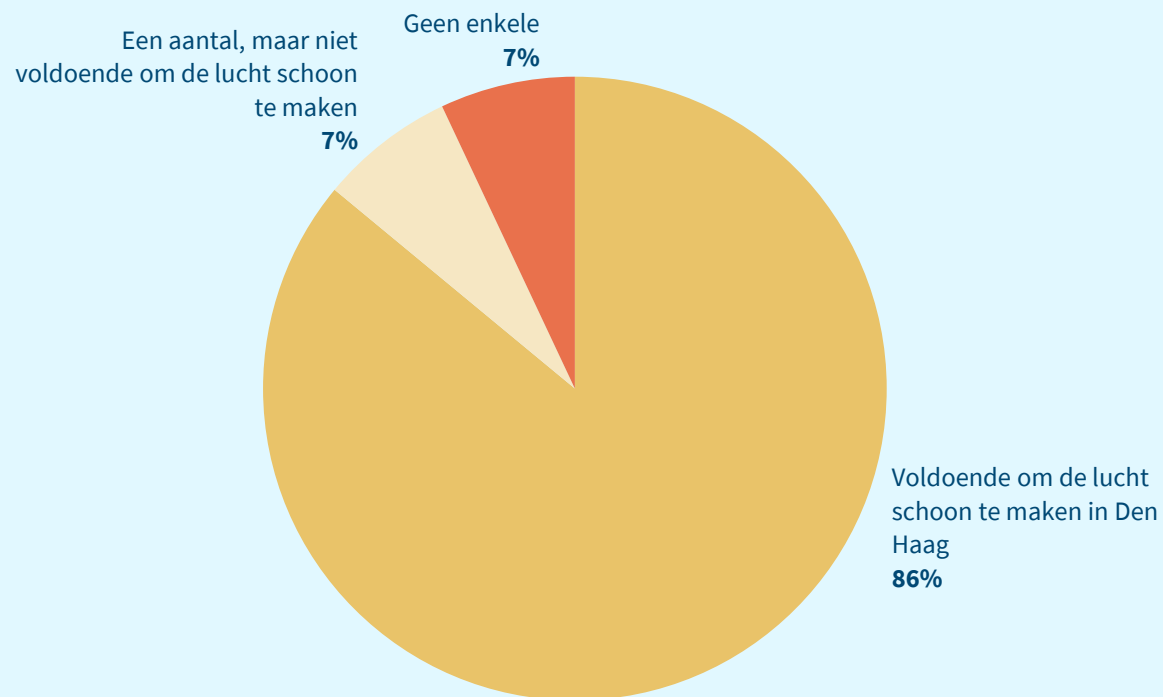
Figuur 6.4. Hoeveel maatregelen vinden deelnemers dat er moeten worden genomen?

Onderzoek 2 (n=237)



Onderzoek 2

Gesloten



De meeste deelnemers nemen genoeg maatregelen om het doel te halen

Figuur 6.4 laat het percentage deelnemers aan onderzoek 2 (gesloten) zien dat (1) voldoende maatregelen neemt om de lucht schoon te maken in Den Haag, (2) een aantal maatregelen neemt, maar niet voldoende om de lucht schoon te maken, en (3) die geen enkele maatregel neemt.

- Deelnemers aan onderzoek 2 (gesloten) hadden geen verplichting om voldoende maatregelen te nemen om de lucht in Den Haag schoon te maken.
- Ook zonder deze verplichting, vindt 86% van de deelnemers dat de gemeente genoeg maatregelen moet nemen om aan het doel te voldoen.
- 7% van de deelnemers vindt dat de gemeente een aantal maatregelen moet nemen, maar niet voldoende om aan de doelstelling te voldoen.
- 7% van de deelnemers vindt dat de gemeente geen enkele maatregel moet nemen.





7

**Verwachtingen bij het verbeteren
van de luchtkwaliteit**

- Hoeveel last denken deelnemers te gaan hebben van de te nemen maatregelen?
- Als de gemeente nieuwe maatregelen neemt om de lucht schoner te maken, moet de gemeente keuzes maken over waar die maatregelen gaan gelden. Wat heeft de voorkeur van deelnemers?
- Hoeveel verantwoordelijkheid zouden verschillende groepen moeten hebben om luchtkwaliteit te verbeteren?
- Wat doen deelnemers zelf al om luchtkwaliteit te verbeteren?
- Hoe willen deelnemers betrokken worden over nieuwe maatregelen?

Introductie: verwachtingen bij het verbeteren van de luchtkwaliteit

- In dit hoofdstuk behandelen we de antwoorden van deelnemers op een aantal vragen die na de keuzetaak zijn gesteld. Bijvoorbeeld over de verwachtingen van deelnemers bij de te nemen maatregelen. En in welke mate zij vinden dat de overheid, bedrijven en inwoners zelf verantwoordelijk zouden moeten zijn voor schone lucht.
- Deelnemers kregen na de keuzetaak een aantal vragen over hun verwachtingen over de te nemen maatregelen. Dit waren *stel-dat*-scenario's waarvoor deelnemers konden aangeven wat hun voorkeur had, meerkeuzevragen en stellingen waarvoor deelnemers konden aangeven in hoeverre ze het ermee eens waren.

In dit hoofdstuk

- *Figuur 7.2 – Verwachtte last van de te nemen maatregelen – Gemiddeld*
- *Figuur 7.3 – Verwachtte last van de te nemen maatregelen – Naar zorgen*
- *Figuur 7.4 – Als de gemeente nieuwe maatregelen neemt om de lucht schoner te maken, moet de gemeente keuzes maken over waar die maatregelen gaan gelden. Wat heeft de voorkeur van deelnemers? – Gemiddeld*
- *Figuur 7.5 – Hoeveel verantwoordelijkheid zouden verschillende groepen moeten hebben? – Gemiddeld*
- *Figuur 7.6 – Hoeveel verantwoordelijkheid zouden verschillende groepen moeten hebben? – Naar zorgen*
- *Figuur 7.7 – Wat deelnemers zelf al doen voor schonere lucht – Gemiddeld gesloten*
- *Figuur 7.8 – Wat deelnemers zelf al doen voor schonere lucht – Gemiddeld open*
- *Figuur 7.9 – Hoe willen deelnemers betrokken worden? – Gemiddeld*

Figuur 7.1. Enkele vragen uit dit deel van het onderzoek

Stel, de gemeente neemt uw advies helemaal over en gaat de door u gekozen maatregelen uitvoeren. Hoeveel last denkt u daarvan te zullen hebben? (2/4)

☐ Heel veel last

☐ Veel last

☐ Niet veel last en niet weinig last

☐ Weinig last

☐ Heel weinig of geen last

☐ Zeg ik liever niet / Weet ik niet

Als de gemeente nieuwe maatregelen neemt om de lucht schoner te maken, moet de gemeente keuzes maken over waar die maatregelen gaan gelden.

De gemeente kan maatregelen voor heel Den Haag nemen. Dan wordt de lucht in de hele stad wat schoner. Iedereen merkt daar een beetje van. Of de gemeente kan maatregelen alleen nemen in de gebieden waar de lucht het meest vervuild is. Dan wordt de lucht vooral daar schoner. Mensen in die gebieden merken het dan het meest.

Als de gemeente nieuwe maatregelen neemt om de lucht schoner te maken, wat heeft uw voorkeur? U kunt meerdere opties aanvinken (3/4)

☐ Geen maatregelen nemen.

☐ Maatregelen nemen de gebieden met de meest vervuilde lucht.

☐ Maatregelen nemen in de hele gemeente.

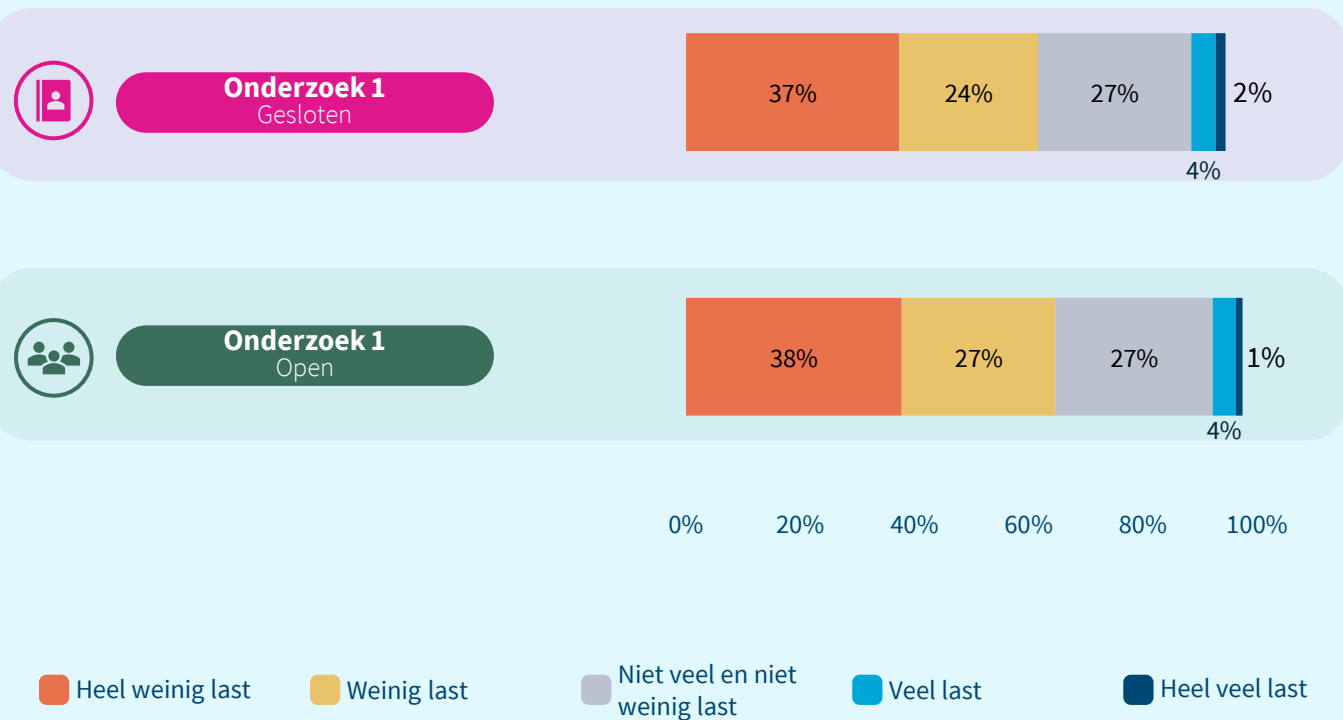
☐ Zeg ik liever niet / Weet ik niet



Figuur 7.2. Verwachte last van de te nemen maatregelen – Gemiddeld

Gesloten (n=509) & open (n=593)

“Stel, de gemeente neemt uw advies helemaal over en gaat de door u gekozen maatregelen uitvoeren. Hoeveel last denkt u daarvan te zullen hebben?”



* Percentages tellen niet altijd op tot 100%, resterend betreft 'Zeg ik liever niet / Weet ik niet'

Verwachte last van de te nemen maatregelen(gemiddeld)

- We hebben deelnemers aan het onderzoek de vraag gesteld: ‘Stel, de gemeente neemt uw advies helemaal over en gaat de door u gekozen maatregelen uitvoeren. Hoeveel last denkt u daarvan te zullen hebben?’. Zij konden aangeven (heel) veel, of (heel) weinig last te zullen hebben van de maatregelen.
- In het gesloten, representatieve onderzoek geeft 61% van de deelnemers aan te verwachten (heel) weinig last verwacht te hebben van de maatregelen, mits de gemeente deze uitvoert zoals door hen gekozen in de keuzetaak. Daartegenover staat 6% van de deelnemers die juist denkt (heel) veel last te zullen ondervinden.
- Deze uitkomsten komen grotendeels overeen met die van de open versie van onderzoek 1, waarin 65% van de deelnemers aangeeft (heel) weinig last te verwachten en 5% juist (heel) veel.

Op de volgende pagina

→ Uitkomsten voor deze vraag uitgesplitst naar zorgen over luchtkwaliteit voor de gesloten versie (representatief)



Figuur 7.3. Verwachte last van de te nemen maatregelen – Naar zorgen

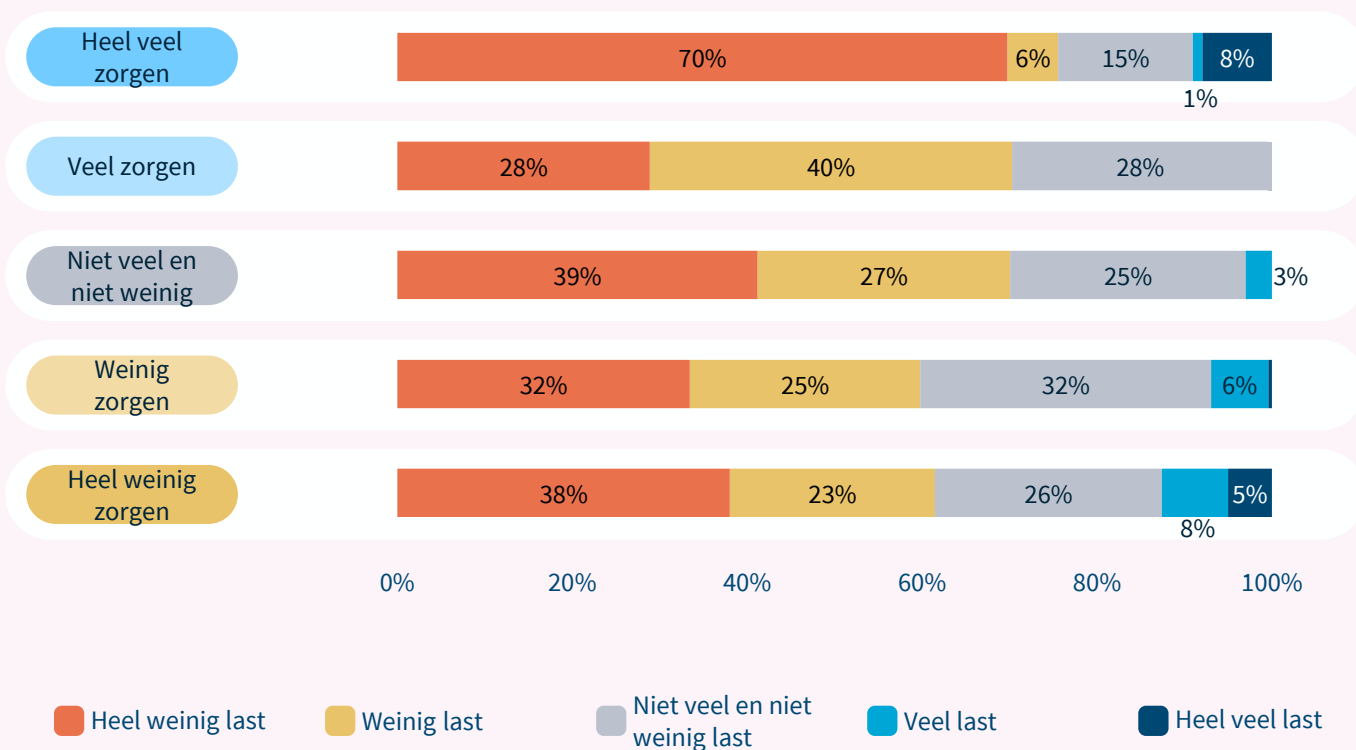
Gesloten (n=479)



Onderzoek 1

Gesloten

“Stel, de gemeente neemt uw advies helemaal over en gaat de door u gekozen maatregelen uitvoeren. Hoeveel last denkt u daarvan te zullen hebben?”



* Percentages tellen niet altijd op tot 100%, resterend betreft ‘Zeg ik liever niet / Weet ik niet’

Verwachte last van de te nemen maatregelen (naar zorgen)

- Figuur 3.3 toont hoeveel last deelnemers verwachten te hebben van de te nemen maatregelen, uitgesplitst naar zorgen over luchtkwaliteit.
- Hoe meer zorgen deelnemers zich maken over luchtkwaliteit, hoe minder last zij verwachten te hebben van de maatregelen.
- Bijvoorbeeld 70% van de deelnemers die zich *heel veel zorgen* maken, geeft aan *heel weinig last* te verwachten van de maatregelen. Dit is 38% bij de deelnemers die zich *heel weinig zorgen* maken.
- Tegelijkertijd denkt ook 8% van de deelnemers die zich *heel veel zorgen* maken, *heel veel last* te zullen hebben van de maatregelen. Dit is ongeveer hetzelfde als bij deelnemers die zich *heel weinig zorgen* maken: ongeveer 5% van hen denkt *heel veel last* te zullen hebben van de maatregelen.
- We kunnen niet zeggen of verwachte last zorgt voor meer of minder zorgen over de luchtkwaliteit, of andersom. We weten alleen dat deze twee kenmerken met elkaar correleren.

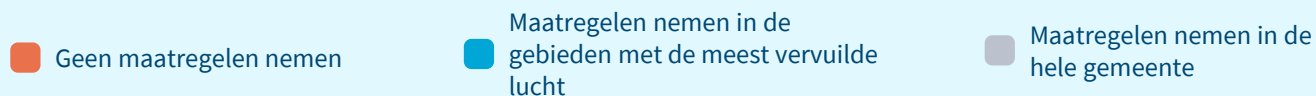
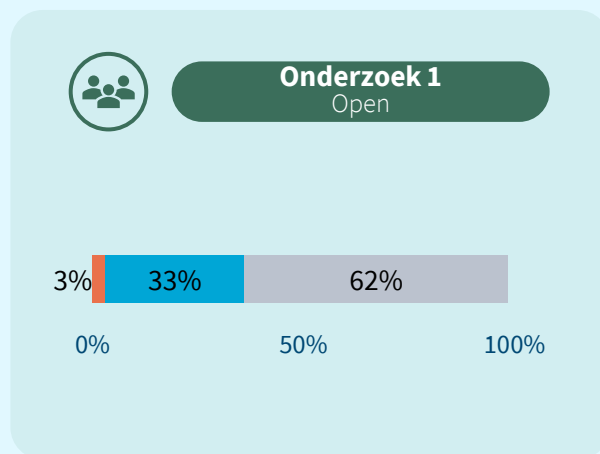
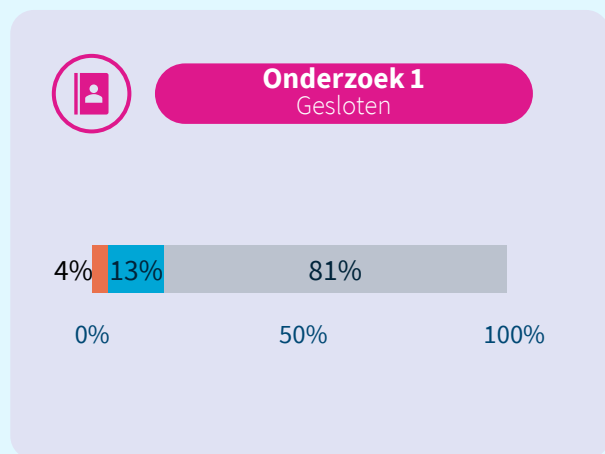


Figuur 7.4. Waar moeten de nieuwe maatregelen gaan gelden? – Gemiddeld

Gesloten (n=518) & open (n=602)

“Als de gemeente nieuwe maatregelen neemt om de lucht schoner te maken, moet de gemeente keuzes maken over waar die maatregelen gaan gelden. De gemeente kan maatregelen voor heel Den Haag nemen. Dan wordt de lucht in de hele stad wat schoner. Iedereen merkt daar een beetje van. Of de gemeente kan maatregelen alleen nemen in de gebieden waar de lucht het meest vervuild is. Dan wordt de lucht vooral daar schoner. Mensen in die gebieden merken het dan het meest.

Als de gemeente nieuwe maatregelen neemt om de lucht schoner te maken, wat heeft uw voorkeur? U kunt meerdere opties aanvinken”



* Percentages tellen niet altijd op tot 100%, resterend betreft 'Zeg ik liever niet / Weet ik niet'

Waar nieuwe maatregelen moeten gaan gelden (gemiddeld)

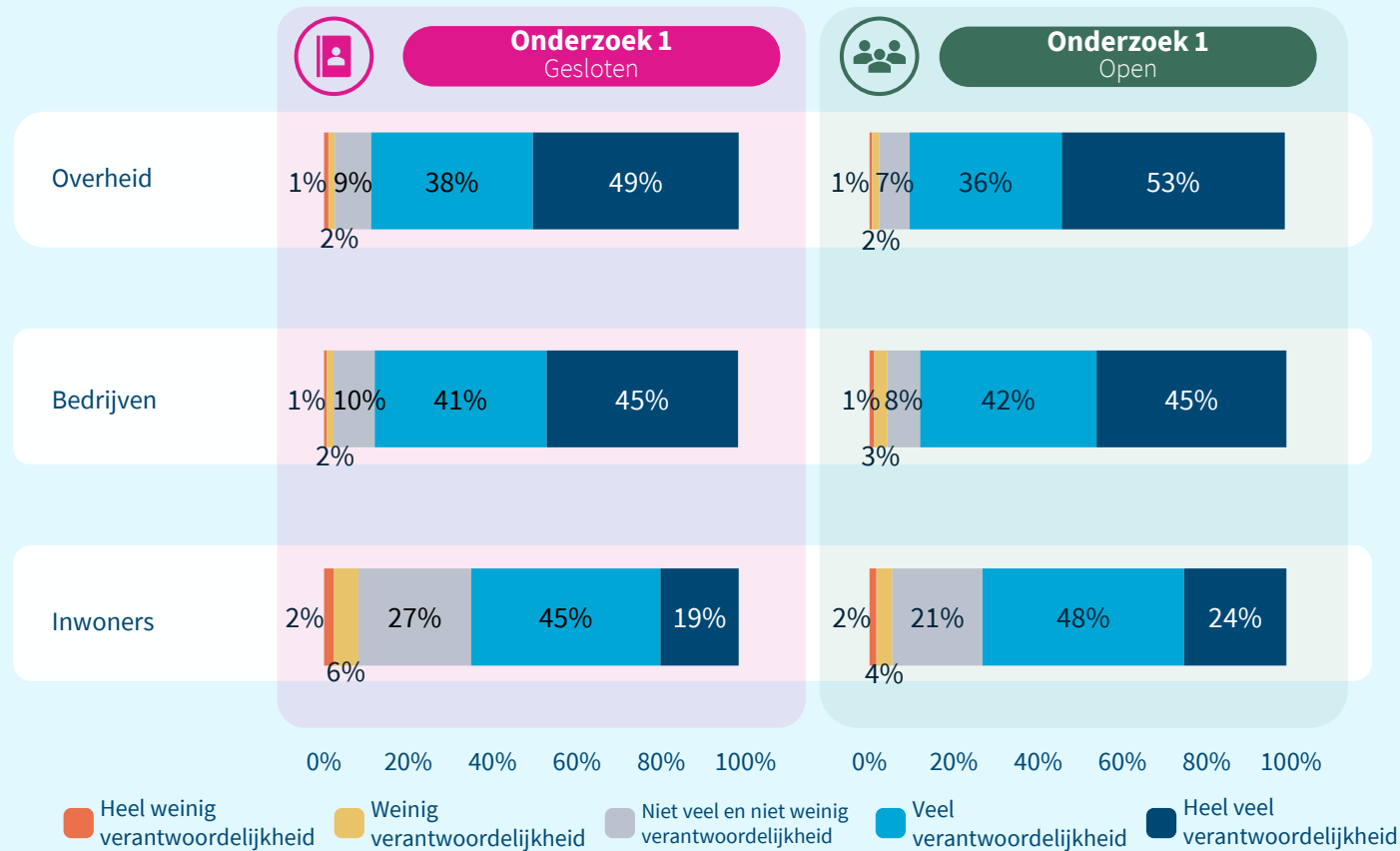
- We hebben deelnemers aan het onderzoek de vraag gesteld: 'Als de gemeente nieuwe maatregelen neemt om de lucht schoner te maken, wat heeft uw voorkeur? U kunt meerdere opties aanvinken'. Zij konden aangeven dat er geen maatregelen genomen moeten worden, dat maatregelen genomen moeten worden in de gebieden met de meest vervuilde lucht, of dat maatregelen genomen moeten worden in de hele gemeente.
- In de gesloten versie van onderzoek 1 geeft ruim drie op de vier (81%) deelnemers aan te willen dat de maatregelen gaan gelden voor de hele gemeente. 13% vindt dat maatregelen genomen moeten worden in de gebieden met de meest vervuilde lucht en 4% vindt dat er geen maatregelen genomen moeten worden.
- In de open versie vindt bijna twee op de drie deelnemers dat maatregelen moeten gelden voor de hele gemeente. Eén op de drie deelnemers vindt dat maatregelen moeten gelden in de gebieden met de meest vervuilde lucht en 3% vindt dat er geen maatregelen genomen moeten worden.



Figuur 7.5. Verantwoordelijkheid van verschillende groepen – Gemiddeld

Gesloten (n=490) & open (n=553)

“Wat vindt u: hoeveel verantwoordelijkheid zouden verschillende groepen moeten hebben voor schonere lucht in Den Haag?”



* Percentages tellen niet altijd op tot 100%, resterend betreft 'Zeg ik liever niet / Weet ik niet'

Verantwoordelijkheid voor luchtkwaliteit (gemiddeld)

- We hebben deelnemers aan het onderzoek de vraag gesteld: ‘Wat vindt u: hoeveel verantwoordelijkheid zouden verschillende groepen moeten hebben voor schonere lucht in Den Haag?’. Zij konden voor de overheid, bedrijven en inwoners aangeven hoeveel verantwoordelijkheid zij vonden dat ze zouden moeten hebben.
- In de gesloten versie van onderzoek 1 geven negen van de tien deelnemers (87%) aan dat (heel) veel van de verantwoordelijkheid voor schone lucht moet liggen bij de overheid. Ook zegt 86% dat (heel) veel verantwoordelijkheid moet liggen bij bedrijven. En 65% van de deelnemers zegt dat (heel) veel verantwoordelijkheid moet liggen bij inwoners zelf.
- Ook in de open versie geven deelnemers aan te vinden dat zowel de overheid (92%), als bedrijven (87%) en inwoners (72%) (heel) veel verantwoordelijkheid hebben voor schone lucht in Den Haag. Vooral de overheid en bedrijven worden gezien als belangrijke verantwoordelijken.

Op de volgende pagina

→ Uitkomsten voor deze vraag uitgesplitst naar zorgen over luchtkwaliteit voor de gesloten versie.



Figuur 7.6. Verantwoordelijkheid van verschillende groepen – Naar zorgen

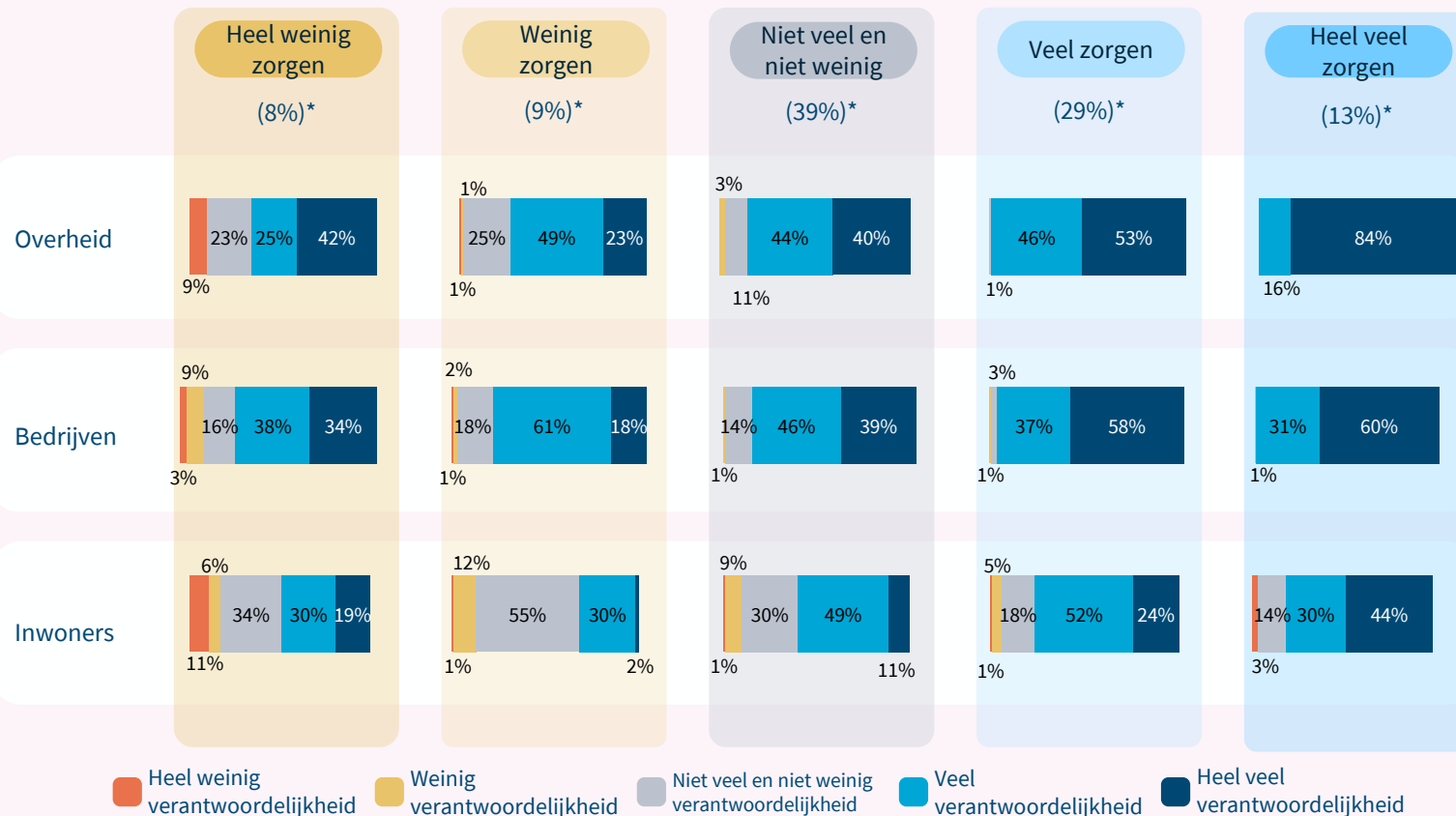
Gesloten (n=474)



Onderzoek 1

Gesloten

“Wat vindt u: hoeveel verantwoordelijkheid zouden verschillende groepen moeten hebben voor schonere lucht in Den Haag?”



* Percentages tellen niet altijd op tot 100%, resterend betreft ‘Zeg ik liever niet / Weet ik niet’

Verantwoordelijkheid voor luchtkwaliteit (naar zorgen)

- Figuur 7.6 toont hoeveel verantwoordelijkheid deelnemers vinden dat verschillende groepen zouden moeten hebben, uitgesplitst naar zorgen over luchtkwaliteit.
- Hoe meer zorgen deelnemers zich maken over luchtkwaliteit, hoe meer verantwoordelijkheid voor luchtkwaliteit zij leggen bij de overheid, bedrijven en inwoners. Bijvoorbeeld 100% van de deelnemers die zich heel veel zorgen maken, legt (heel) veel verantwoordelijkheid bij de overheid. Dit is 67% onder deelnemers die zich heel weinig zorgen maken.
- Qua verantwoordelijkheid voor bedrijven, vindt 91% van de deelnemers die zich heel veel zorgen maken dat bedrijven (heel) veel verantwoordelijkheid zouden moeten dragen. 72% van de deelnemers die zich heel weinig zorgen maken vinden dit.
- Tenslotte vindt 74% van de deelnemers die zich heel veel zorgen maken dat inwoners zelf (heel) veel verantwoordelijkheid zouden moeten hebben. Terwijl dit 49% is van de deelnemers met heel weinig zorgen.



Figuur 7.7. Wat deelnemers zelf al doen voor schonere lucht – Gemiddeld

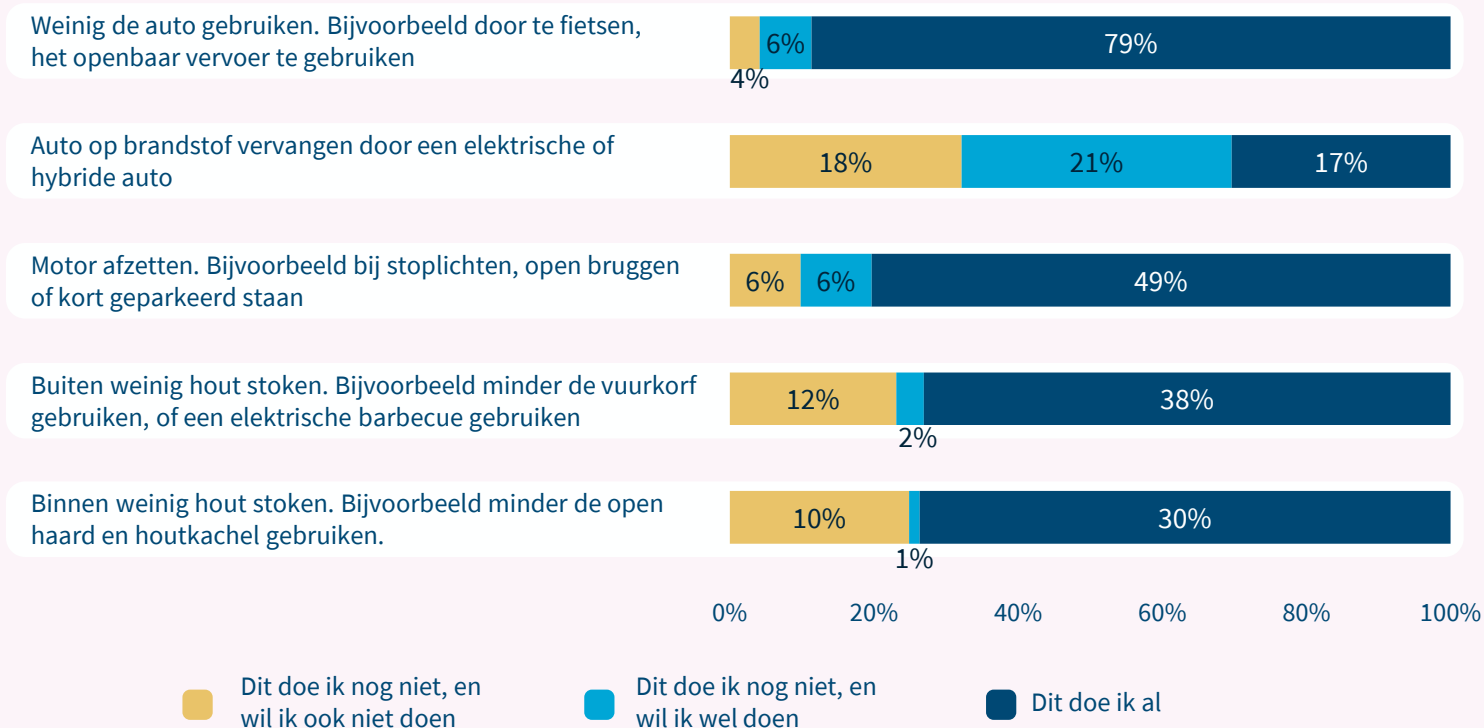
Gesloten (n=479)



Onderzoek 1

Gesloten

“Welke van de volgende dingen doet u zelf al voor schonere lucht?”



* Percentages tellen niet altijd op tot 100%, resterend betreft 'Zeg ik liever niet / Niet van toepassing'

Wat deelnemers zelf al doen voor schonere lucht (gemiddeld)

- We hebben deelnemers aan het onderzoek de vraag gesteld: “Welke van de volgende dingen doet u zelf al voor schonere lucht?” Zij konden aangeven dat ze het nog niet doen, en ook niet willen doen, dat ze het nog niet doen en wel willen doen, dat ze het al doen of dat de optie niet op hen van toepassing was.
- Eén optie wordt door een meerderheid (79%) van deelnemers in de gesloten versie van onderzoek 1 al gedaan: weinig de auto gebruiken. Ook de motor afzetten wordt door bijna de helft (49%) van de deelnemers gedaan. Ongeveer een op de drie deelnemers geeft aan buiten minder hout te stoken (38%) en binnen minder hout te stoken (30%).
- Er is één optie waar een op de vijf deelnemers (21%) over zegt dat ze het nog niet doen, maar wel zouden willen doen: een auto op brandstof vervangen door een elektrische auto.
- Voor alle opties geldt dat rond de 10% van de deelnemers het nog niet doet en ook niet wil doen. Uitschieters zijn de acties weinig de auto gebruiken (4%) en de brandstofauto vervangen voor een elektrische auto (18%).

Op de volgende pagina

→ Uitkomsten voor deze vraag voor de open versie.



Figuur 7.8. Wat deelnemers zelf al doen voor schonere lucht – Gemiddeld

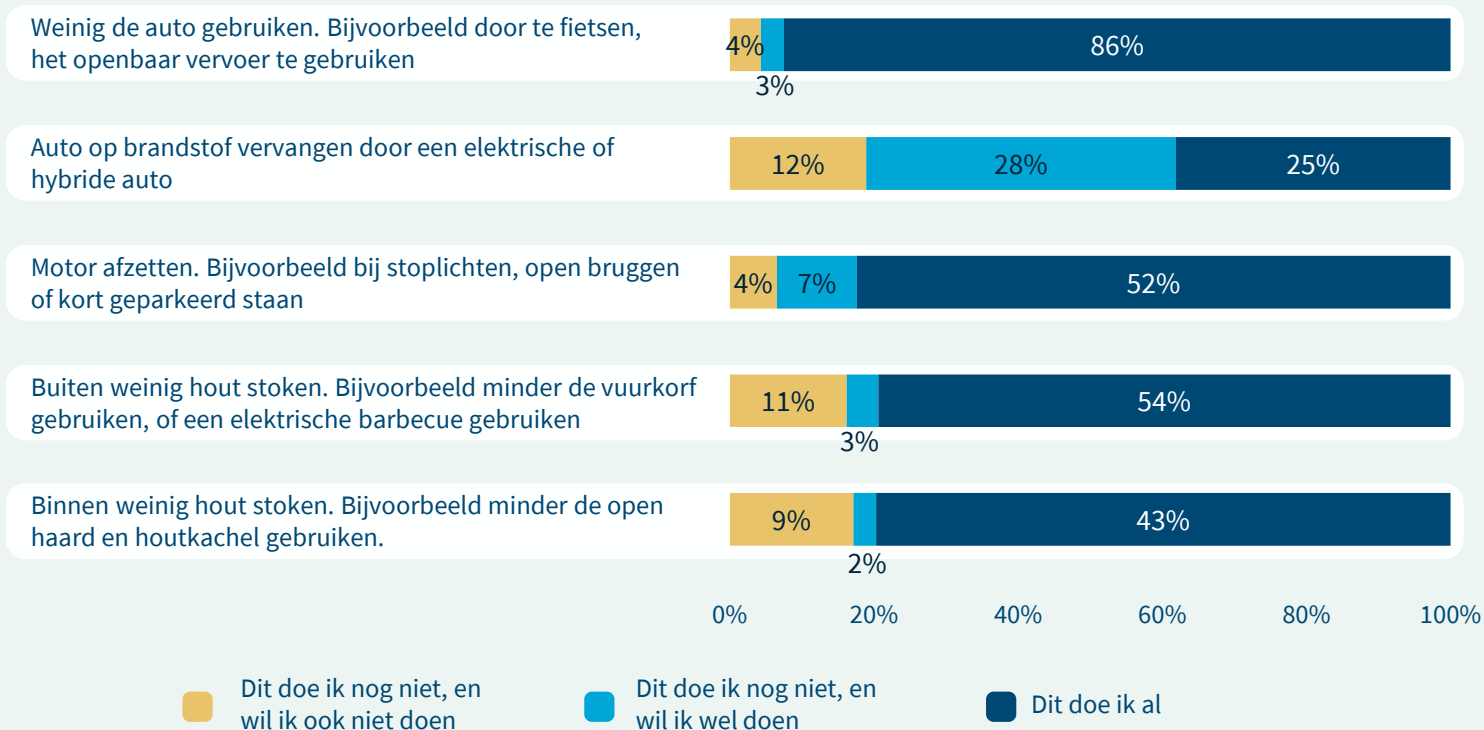
Open (n=534)



Onderzoek 1

Open

“Welke van de volgende dingen doet u zelf al voor schonere lucht?”



* Percentages tellen niet altijd op tot 100%, resterend betreft ‘Zeg ik liever niet / Niet van toepassing’

Wat deelnemers zelf al doen voor schonere lucht (gemiddeld)

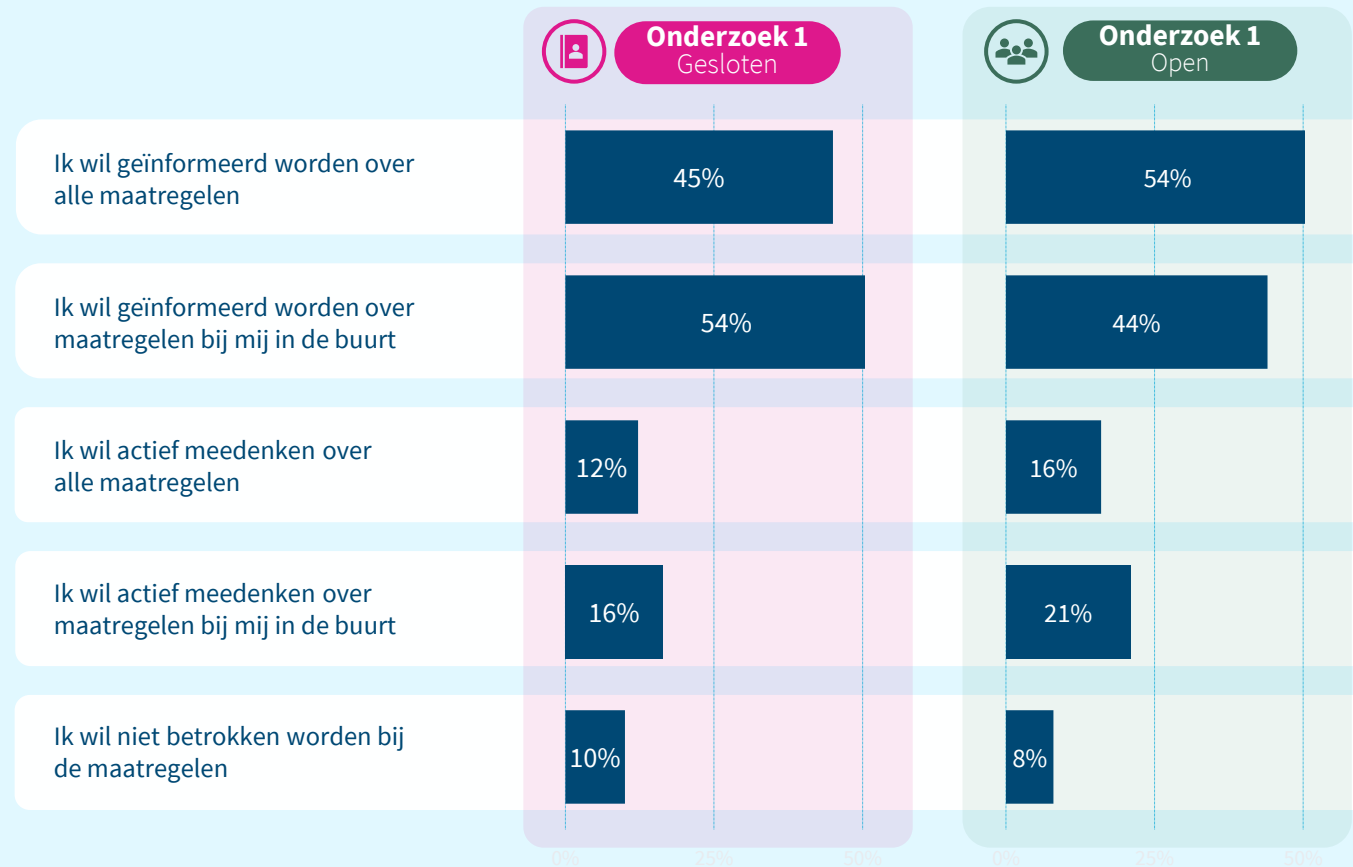
- We hebben deelnemers aan onderzoek 1 de vraag gesteld: “Welke van de volgende dingen doet u zelf al voor schonere lucht?” Zij konden aangeven dat ze het nog niet doen, en ook niet willen doen, dat ze het nog niet doen en wel willen doen, dat ze het al doen of dat de optie niet op hen van toepassing was.
- Eén optie wordt door een meerderheid (86%) van deelnemers in de open versie al gedaan: weinig de auto gebruiken. Meer dan de helft van de deelnemers zegt al de motor af te zetten (52%) en buiten minder hout te stoken (54%).
- Bijna één op de drie (28%) deelnemers zegt de auto op brandstof te willen vervangen voor een elektrische auto. Voor de andere opties is dit percentage telkens lager dan 7%.
- Voor alle opties geldt dat rond de 10% van de deelnemers het nog niet doet en ook niet wil doen. Uitschieters zijn de acties weinig de auto gebruiken (4%) en de motor afzetten (4%).



Figuur 7.9. Betrokken worden over maatregelen – Gemiddeld

Gesloten (n=476) & open (n=529)

“Als de gemeente een maatregel gaat uitvoeren, op welke manier zou u betrokken willen worden?”



* Percentages tellen niet altijd op tot 100%, omdat deelnemers meerdere opties konden selecteren

Betrokken worden over maatregelen (gemiddeld)

- We hebben deelnemers aan onderzoek 1 de vraag gesteld: *‘Als de gemeente een maatregel gaat uitvoeren, op welke manier zou u betrokken willen worden?’*.
- In de gesloten versie van onderzoek 1 geeft meer ongeveer de helft van de deelnemers aan geïnformeerd te willen worden over maatregelen. 45% van de deelnemers over alle maatregelen en 54% over maatregelen bij hen in de buurt. De groepen deelnemers die actief willen meedenken zijn kleiner: 12% wil actief meedenken over alle maatregelen en 16% over maatregelen bij hen in de buurt. 1 op de 10 deelnemers (10%) wil helemaal niet betrokken worden.
- In de open versie zien we ongeveer dezelfde resultaten als in de gesloten versie. Ongeveer de helft van de deelnemers wil geïnformeerd worden over alle maatregelen (54%) of over maatregelen bij hen in de buurt (44%). Ook hier is het animo voor actief meedenken kleiner. 16% wil actief meedenken over alle maatregelen en 21% over de maatregelen bij hen in de buurt.





8

Over het onderzoek

- Hoe hebben deelnemers onderzoek 1 ervaren?
- Welk rapportcijfer geven zij?

Gesloten versie: hoe hebben deelnemers onderzoek 1 gewaardeerd?

- Figuur 8.1 laat zien hoe deelnemers aan de gesloten versie van onderzoek 1 antwoorden op verschillende stellingen over onderzoek 1. We laten hier de resultaten zien van de gesloten versie, maar niet herwogen. De resultaten zijn dus niet representatief op gender, leeftijd en opleiding.
- 91% van de deelnemers geeft een voldoende. Ze beoordelen het onderzoek gemiddeld met een rapportcijfer 7,4.
- De meeste deelnemers (74%) geven aan hun mening kwijt te kunnen in dit onderzoek. 5% geeft aan niet hun mening kwijt te kunnen in dit onderzoek.
- Een meerderheid (79%) van de deelnemers aan de gesloten versie vertrouwt er op dat het een eerlijk onderzoek is. 4% vertrouwt hier niet op.
- Een meerderheid (83%) geeft aan dit een belangrijk onderwerp te vinden om hun mening over te geven. 1% is het hier (helemaal) mee oneens
- 5% van de deelnemers vindt het onderzoek moeilijk te begrijpen. Tegenover vier op de vijf deelnemers (83%) die het onderzoek makkelijk te begrijpen vindt.

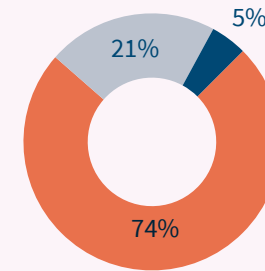


Onderzoek 1 Gesloten

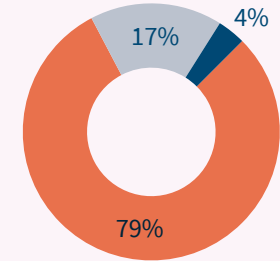
Figuur 8.1. Vragen over onderzoek 1

Gesloten versie

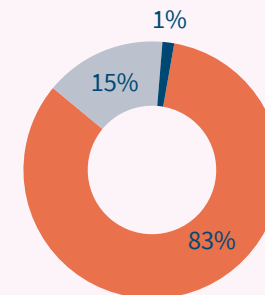
*Ik kon mijn mening kwijt in dit onderzoek (n=506)**



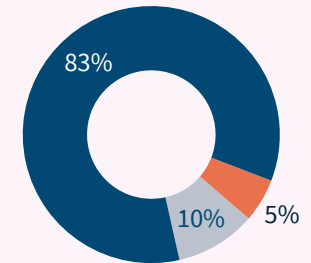
*Ik vertrouw erop dat dit een eerlijk onderzoek is (n=483)**



*Ik vond het een belangrijk onderwerp om mijn mening over te geven (n=480)**



*Ik vond dit onderzoek moeilijk te begrijpen (n=479)**



■ (Helemaal) mee oneens ■ Neutraal ■ (Helemaal) mee eens

* Percentages tellen niet altijd op tot 100%, resterend betreft 'Zeg ik liever niet / Weet ik niet'



Figuur 8.2. Wilt u nog iets kwijt?

Gesloten versie (n = 161)



Onderzoek 1 Gesloten

“Wilt u nog wat kwijt over het onderwerp of dit onderzoek?”

Vaak voorkomende argumenten

Frequentie

Het was fijn/interessant om mee te kunnen denken	★★★
Vragen waren moeilijk te begrijpen of onduidelijk	★★★
Luchtvervuiling is een belangrijk thema om over na te denken	★★
Het is belangrijk dat de gemeente aan de slag gaat met de uitkomsten van het onderzoek en inwoners serieus neemt	★★

★ (0 tot 5%) ★★ (5 tot 10%) ★★★ (10% tot 20%) ★★★★ (20% tot 30%) ★★★★★ (30% of meer)
Percentages betreft aandeel binnen de groep die een motivatie heeft geschreven/vraag heeft beantwoord.

Gesloten versie: hoe hebben deelnemers aan onderzoek 1 gewaardeerd?

Figuur 8.2 laat een clustering en frequentie zien van antwoorden op de open vraag: “Wilt u nog wat kwijt over het onderwerp of dit onderzoek?”

- De meeste respondenten geven positieve feedback over onderzoek 1. Bijvoorbeeld omdat ze het onderwerp belangrijk vinden, of het prettig vonden dat de gemeente hen om advies vroeg bij te nemen beslissingen.
- De meeste kritiekpunten gingen over de opzet van het onderzoek. Deelnemers geven bijvoorbeeld aan dat ze graag in de keuzetaak hadden willen aangeven dat sommige maatregelen teruggedraaid hadden moeten worden. Of dat ze een vraag na de keuzetaak niet goed begrepen.

“Je kunt niet aangeven om maatregelen te verminderen. B.v. geen zero emissiezone meer. Hiermee wordt het onderzoek gestuurd. Marktonderzoek technisch is het hiermee onder de maat.”

“Goed bezig gemeente Den Haag”

“Meer onder de aandacht brengen. Mensen laten nadenken. Zoals nu met dit onderzoek... Maar bijvoorbeeld ook op andere manieren doen.”

“Het onderwerp is heel belangrijk. Ik doe dagelijks iets om het milieu te beschermen bijvoorbeeld door dagelijks fietsen in plaats van auto gebruiken en afval selecteren. Maar ik denk dat mensen moeten steeds meer bewust zijn en meer geïnformeerd worden.”

“Nee. Wel apart te noemen; ga er vanuit dat er een vervolg op komt. Zie vooral uit naar de uitkomst van dit onderzoek.”



Onderzoek 1 (open): hoe hebben deelnemers onderzoek 1 gewaardeerd?

- Figuur 8.3 laat zien hoeveel deelnemers het (helemaal) eens en (helemaal) oneens waren met verschillende stellingen over het onderzoek. Het betreft hier de antwoorden van deelnemers aan de open versie van onderzoek 1.
- 95% van de deelnemers aan de open versie geeft het onderzoek een voldoende. Ze beoordelen het onderzoek gemiddeld met een rapportcijfer 7,5. Dat is hoger dan in de gesloten versie.
- De meeste deelnemers (79%) geven aan hun mening kwijt te kunnen in het onderzoek. Dit is iets meer dan in de gesloten versie. 7% van de deelnemers aan de gesloten versie geeft aan niet hun mening kwijt te kunnen in dit onderzoek.
- Een meerderheid (83%) van de deelnemers aan de open versie vertrouwt er op dat het een eerlijk onderzoek is. Ook hierover zijn deelnemers aan de open versie iets positiever dan deelnemers aan de gesloten versie.
- Een ruime meerderheid van de deelnemers (90%) geeft aan dit een belangrijk onderwerp te vinden om hun mening over te geven. Dit is een groter aandeel dan in de gesloten versie. 2% van de deelnemers aan de open versie vindt luchtvervuiling geen belangrijk onderwerp.
- Van alle deelnemers aan de open versie vindt een ruime meerderheid (88%) onderzoek 1 makkelijk te begrijpen. Dit is iets meer dan in de gesloten versie. 4% van de open versie vindt het onderzoek moeilijk te begrijpen. Dit is vergelijkbaar met de gesloten versie.

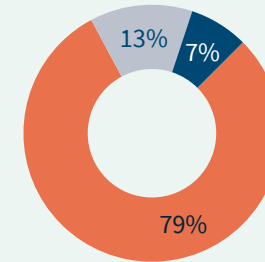


Onderzoek 1 Open

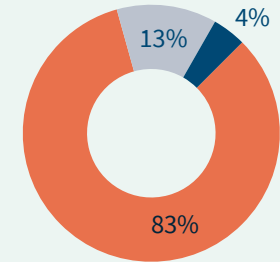
Figuur 8.3. Vragen over onderzoek 1

Open

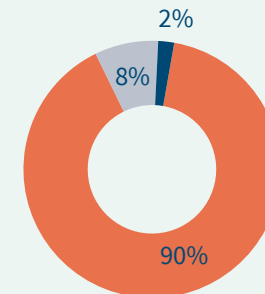
*Ik kon mijn mening kwijt in dit onderzoek (n=584)**



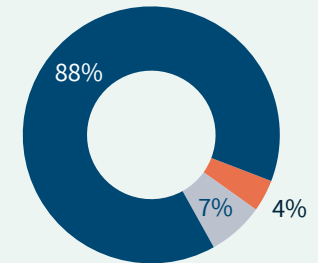
*Ik vertrouw erop dat dit een eerlijk onderzoek is (n=543)**



*Ik vond het een belangrijk onderwerp om mijn mening over te geven (n=540)**



*Ik vond dit onderzoek moeilijk te begrijpen (n=534)**



(Helemaal) mee oneens Neutraal (Helemaal) mee eens

* Percentages tellen niet altijd op tot 100%, resterend betreft 'Zeg ik liever niet / Weet ik niet'



Figuur 8.4. Wilt u nog iets kwijt?

Open (n = 203)



Onderzoek 1 Open

“Wilt u nog wat kwijt over het onderwerp of dit onderzoek?”

Vaak voorkomende argumenten

Frequentie

Het was fijn/interessant om mee te kunnen denken	★★★★
Vragen waren moeilijk te begrijpen of onduidelijk	★★★★
Ik miste een onderwerp. Bijvoorbeeld de impact van minder vuurwerk en sigaretten en meer OV, fietsen of groen	★★★
Luchtvervuiling is een belangrijk thema om over na te denken	★★
Het is belangrijk dat de gemeente aan de slag gaat met de uitkomsten van het onderzoek en inwoners serieus neemt	★★

★ (0 tot 5%) ★★ (5 tot 10%) ★★★ (10% tot 20%) ★★★★ (20% tot 30%) ★★★★★ (30% of meer)
Percentages betreft aandeel binnen de groep die een motivatie heeft geschreven/vraag heeft beantwoord.

Onderzoek 1 (open): hoe hebben deelnemers onderzoek 1 gewaardeerd?

Figuur 8.4 laat een clustering en frequentie zien van antwoorden op de open vraag: “Wilt u nog wat kwijt over het onderwerp of dit onderzoek?” Deelnemers noemen grotendeels dezelfde onderwerpen en argumenten als in de gesloten versie (Figuur 8.2).

- De meeste respondenten zijn positief over het onderzoek. Daarbij geven ze aan het een belangrijk onderwerp te vinden, en het prettig te vinden dat de gemeente om hun mening vraagt voor het nemen van beslissingen rondom luchtkwaliteit.
- De meeste kritiekpunten gingen over de opzet van het onderzoek. Net als in de gesloten versie geven deelnemers bijvoorbeeld aan dat ze graag in de keuzetaak hadden willen aangeven dat sommige maatregelen teruggedraaid hadden moeten worden. Of dat ze een vraag na de keuzetaak niet goed begrepen. Een aantal deelnemers gebruikt deze plek ook om aan te geven dat ze bepaalde onderwerpen hadden gemist. Bijvoorbeeld het belang van meer openbaar vervoer of groen op luchtkwaliteit.

“Ik vind dat er wel veel focus ligt op vervoer in de stad, terwijl er meer is wat vervuult zoals bedrijven en het verminderen van natuur en steeds kleine stukjes natuur opofferen voor huizenbouw”

“Graag ook maatregelen om SUV's te ontmoedigen, vooral wanneer deze half op de stoep geparkeerd staan. Dit wordt echt een plaag!”

“Fijne dag voor wie dit leest :)”

“Ik ben erg blij dat er een mogelijkheid is je stem te laten horen. Dat geeft mij extra vertrouwen in de intentie en beweegredenen van de gemeente.”

“Het is niet genoeg, vuurwerk, plastic vervuiling en sigarettenpeuken. Ga door tegen de vervuiling.”





9

Methodologie

Fase 1

Ontwerp

Fase 2

Dataverzameling

Fase 3

Analyse en
rapportage

Het primaire doel van de ontwerpfase is om vragen in kaart te brengen rond verbeteren van de luchtkwaliteit in Den Haag

- De essentie van een onderzoek volgens de methode PWE is om deelnemers in een online omgeving 10-15 minuten op de stoel van een beleidsmaker of politicus te zetten. Daarom begint het ontwerpen van de PWE-raadpleging met het in kaart brengen van de keuzesituatie van de beleidsmakers en politici van de gemeente Den Haag.
- Een belangrijk uitgangspunt daarbij is dat de uitkomsten van het onderzoek handelingsperspectief moeten bieden: de gemeente moet op basis van de uitkomsten weten hoe ze beleid beter kunnen laten aansluiten bij de behoeften, waarden en zorgen van inwoners. De gemeente Den Haag wilde het onderzoek richten op verbeteren van de luchtkwaliteit in Den Haag.
- Dat doen we onder andere op basis van bronnenonderzoek en in zogeheten ontwerpessies. De uitkomsten van deze sessie(s) vertalen we naar een zogeheten PWE-keuzetaak (zie kader 9.1). De keuzetaak in dit onderzoek modelleert een van de afwegingen die de gemeente Den Haag moet maken op verbeteren van de luchtkwaliteit in Den Haag. Voor het opstellen van dit onderzoek heeft één ontwerpessie plaatsgevonden met medewerkers van de gemeente en externe stakeholders.
- Deelnemers zien realistische beleidsopties rondom het verbeteren van de luchtkwaliteit waar de gemeente meer of minder op in kan zetten. De middelen van de gemeente zijn beperkt wat deelnemers ook ervaren. Zij ervaren zodoende dezelfde keuze. Welke keuzes zouden ze maken als zij in de schoenen van een beleidsmaker staan?
- Op basis van de ontwerpessie heeft Populytics in samenwerking met medewerkers van de gemeente Den Haag het onderzoek uitgewerkt in vragen en teksten. Deze zijn in een iteratief proces steeds verder aangescherpt, waarbij de gemeente meerdere keren feedback heeft gegeven. De resulterende keuzetaak is afgebeeld in [Hoofdstuk 4 \(p.28\)](#).

Kader 9.1: Wat is een PWE-keuzetaak?

- Een keuzetaak volgens de PWE-methode is een experimentele opzet om voorkeuren van deelnemers te achterhalen, vaak over maatschappelijke vraagstukken. Een keuzetaak kenmerkt zich door vier elementen die gezamenlijk een beleidsdilemma modelleren.

1

- Een *onderzoeksvraag* over de voorkeuren van de deelnemer rond een bepaald thema. Deze vraag sluit zo goed mogelijk aan bij de vraag van een bestuurder of beleidsmaker.

2

- Een *aantal opties* die de deelnemer gelijktijdig en in samenhang afweegt. Dit kunnen bijvoorbeeld beleidsmaatregelen, principes, criteria of maatregelen zijn.

3

- Uitgebreide *informatie* over de opties, zoals een beschrijving van de huidige situatie, het handelingsperspectief van de overheid, en mogelijke consequenties van kiezen voor de optie.

4

- Een *beperking* zodat de deelnemer niet alle opties kan minimaliseren of maximaliseren. Een deelnemer ervaart 'keuzepijn'.



Figuur 9.2. Een deel van de informatie aangeboden in het onderzoek

Buiten hout stoken in een BBQ of vuurkorf ontmoedigen of verbieden.

Nu mag iedereen in de gemeente Den Haag buiten hout stoken. Bijvoorbeeld in een vuurkorf of barbecue. Wel zijn er regels over grote vuren buiten, zoals vreugdevuren. De gemeente informeert inwoners over dat het stoken van hout ongezond is. Daar kunt u meer over lezen [op de website van de gemeente](#). De gemeente kan ervoor kiezen om het stoken van hout buiten te verbieden.

Zet u het schuifje een beetje naar rechts?

Dan adviseert u de gemeente om op meer manieren te zorgen dat mensen minder hout stoken in hun tuin. Bijvoorbeeld door ze te vragen om niet of minder te stoken als het advies van de [landelijke stookwijzer](#) dat aangeeft. Dit is vooral op momenten dat de lucht extra vervuild is, of als er weinig wind staat.

Zet u het schuifje helemaal naar rechts?

Dan adviseert u de gemeente om mensen te verbieden om buiten hout te stoken als de lucht extra vervuild is volgens de [landelijke stookwijzer](#). Bijvoorbeeld in perioden dat er weinig wind staat en de rook van het houtvuur langer blijft hangen. Een fakkel of haard op bio-ethanol mag nog wel.

Eigenschappen van deze optie

Hoe schoon is de lucht in Den Haag? ●●

Binnen het verbeteren van de luchtkwaliteit in Den Haag hebben we een keuze moeten maken welke onderwerpen op te nemen in het onderzoek

- Elk onderzoek bevat bepaalde onderwerpen wel en niet. Deelnemers kunnen immers niet eindeloos veel vragen beantwoorden. Ook in dit onderzoek zijn keuzes gemaakt welke onderwerpen binnen het verbeteren van de luchtkwaliteit in Den Haag wel en niet aan bod komen. Hoe hebben we deze keuze gemaakt?
- Een belangrijk uitgangspunt bij het betrekken van inwoners is dat zij zich kunnen uitspreken over onderwerpen waar een overheid nog keuzes in te maken heeft. Dit betekent ook dat een overheid eerlijk en transparant moet zijn over de keuzes die wel en niet meer gemaakt kunnen worden. Als inwoners zich mogen uitspreken over onderwerpen waar een overheid feitelijk niets aan kan doen (bijvoorbeeld door een wettelijke opgave of langdurige verplichtingen), dan kan inspraak op die onderwerpen verkeerde verwachtingen wekken.
- In dit onderzoek over verbeteren van de luchtkwaliteit in Den Haag is niet aan de orde gekomen óf de gemeente maatregelen moet nemen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Er ligt namelijk een verplichting om de luchtkwaliteit te verbeteren. De keuze of de luchtkwaliteit verbeterd moet worden, bestaat daarmee in feite niet. De vraag stellen of inwoners het hiermee (on)eens zijn kan de verwachting wekken dat de gemeente hier nog beleidsruimte heeft. Anders gezegd, als deelnemers aangeven dat ze geen verbetering in de luchtkwaliteit willen en deze komt er alsnog, is hier schijnparticipatie gedaan, en schaadt dit het vertrouwen in de gemeente.
- Met deze overwegingen is de vraag niet opgenomen of inwoners vinden dat de luchtkwaliteit verbeterd moet worden. Inwoners konden zich wel uiten over vele andere onderwerpen binnen het verbeteren van de luchtkwaliteit, waaronder over hun zorgen, en de last die ze hebben van luchtvervuiling. Aanvullend is er gekozen om meerdere open invulvelden aan te bieden zodat deelnemers ál hun zorgen konden uiten. Veel deelnemers hebben deze open invulvelden om hun mening te uiten over de vraag of de luchtkwaliteit verbeterd moet worden.
- Er is een tweede onderzoek uitgevoerd met een panel, waar deelnemers geen verplicht doel hadden. Dit om te onderzoeken of deelnemers andere keuzes maken als ze geen maatregelen hoeven te kiezen. Dit onderzoek is uitgevoerd met een panel, op basis waarvan we representatieve uitspraken kunnen doen.



Nadat we het onderzoek hebben gesloten voor deelname hebben we de unieke codes gecontroleerd, en vervolgens dubbele en incomplete deelnames verwijderd

We hanteren diverse verificatiemethoden om incomplete en dubbele deelnames te verwijderen.

- *Controle van de code-deelnemers van het onderzoek:*
 - Populytics heeft de beschikking over een lijst van verzonden codes. We weten *niet* welke code naar welk huishouden is gestuurd. We hebben de door deelnemers gebruikte codes langs de lijst gehouden. Als een code niet op de lijst stond, dan verplaatsen we deze deelname naar de open raadpleging. Dit is 19 keer gebeurd.
 - We hebben vervolgens gekeken of codes meerdere keren zijn gebruikt. De meest voorkomende reden is dat een deelnemer het onderzoek de eerste keer niet helemaal heeft afgemaakt. We hebben de complete deelname bewaard en de incomplete deelname verwijderd. Dit is 30 keer gebeurd. Ook zijn we meerdere complete deelnames met één code tegengekomen. We hebben de eerste deelname bewaard. De tweede complete deelname is verplaatst naar de open versie. Dit is 13 keer gebeurd.
- *Controle van deelnemers aan de open versie:*
 - We kunnen controleren of deelnemers vaker dan één keer hebben meegedaan via hetzelfde apparaat. Het ging in de meeste gevallen om deelnemers die de eerste keer het onderzoek niet hebben afgemaakt. We hebben de complete deelname bewaard en de incomplete deelname verwijderd. Dit is 4 keer gebeurd.
 - Bij de resterende gevallen van meerdere (dubbele) deelnames hebben we vervolgens naar de antwoorden gekeken die deze deelnemer(s) gegeven heeft (hebben) op verschillende vragen. Een sterke overlap tussen antwoorden is een indicatie dat het dezelfde deelnemer betreft. Dit is 0 keer gebeurd.
- *Omgang met unieke, maar incomplete deelnames:*
 - Sommige deelnemers zijn begonnen aan het onderzoek, maar hebben het niet volledig afgemaakt. Alle deelnemers die minstens hebben meegedaan aan de keuzetaak, zijn meegenomen in dit onderzoek.
- *Mensen die niet in Den Haag wonen of werken:*
 - Een aantal deelnemers gaven aan niet in Den Haag te wonen of werken. Deze deelnemers zijn verwijderd. Dit is 9 keer gebeurd.

Figuur 9.3. Vraag in het onderzoek, over de code

Heeft u een code ontvangen?

Iedereen in Den Haag mag meedoen aan dit onderzoek. Daarnaast willen we ook weten wat de gemiddelde inwoner van Den Haag belangrijk vindt. Daarom heeft de gemeente aan een willekeurige groep inwoners een brief gestuurd met een persoonlijke code. Als u zo'n brief heeft ontvangen, kunt u met die code deelnemen.

Heeft u een brief met een code gekregen van de gemeente?* (1/3)

☒ Ja

☐ Nee

Bent u de eerstvolgende in uw huishouden die jarig is?* (2/3)

☒ Ja

☐ Nee

Vul hier de code in die de brief staat.* (3/3)

Uw antwoorden zijn anoniem

De onderzoekers weten niet wie u bent. Ze zien alleen de code, niet uw naam. Zo blijft het onderzoek anoniem.



Kader 9.4. Multiplicatief wegen

Voor het herwegen gebruiken we de methodiek multiplicatief wegen* (ook wel ‘*raking*’ genoemd). Dat gaat in drie stappen:

1

We delen deelnemers op in drie groepen voor opleidingstype (praktisch/ toegepast/ theoretisch), drie groepen voor leeftijd (tot 35 jaar, 35 tot 65 jaar en 65 jaar en ouder), en twee groepen voor gender (vrouw en man).

2

We vergelijken de verdeling van de deelnemers over deze groepen vergeleken met de verdeling in de populatie van de gemeente Den Haag.

3

We koppelen een wegingsfactor aan elke groep. Deze wegingsfactor zorgt dat de antwoorden van een specifieke groep zwaarder tellen als er relatief weinig deelnemers in de groep zitten. En dat de antwoorden minder zwaar meetellen als er relatief veel deelnemers in deze groep zitten.

Om representatieve uitkomsten te kunnen rapporteren hebben we de uitkomsten van de code-versie herwogen

- De deelnemers die mee hebben gedaan met de unieke code (de gesloten versie) vormen een steekproef voor de gemeente Den Haag met een kleine kans op selectiebias. Waar de samenstelling van deze steekproef afwijkt van de populatie, herwegen we de resultaten. Daardoor zijn de resultaten van de code-versie representatief voor de bevolking in de gemeente Den Haag op de kenmerken gender, leeftijd en opleidingstype. Hoe werkt herwegen? Zie Kader 9.4.
- De samenstelling van deelnemers aan de code-versie komt deels, maar niet geheel, overeen met de bevolkingssamenstelling van de gemeente (zie [Figuur 2.2, p.13](#)). Dat kunnen we afleiden met de standaardmethode voor het bepalen van statistische representativiteit: een Chi²-toets. Hiermee hebben we de verdeling van de deelnemers op de kenmerken gender, leeftijd, opleidingstype en stadsdeel vergeleken met de verdeling van de gemeente (CBS, 2022). We zien dat de samenstelling van de deelnemers aan de code-versie significant verschilt van de populatie op de kenmerken leeftijd, gender, opleidingstype.
- Omdat er een significant verschil is kunnen we de gegevens herwegen. Het doel hiervan is te zorgen dat alle groepen in de gemeente een stem naar rato krijgen. Herwegen betekent dat we in de analyse meer gewicht hebben toegekend aan de antwoorden van deelnemers die ondervertegenwoordigd zijn in de steekproef en minder gewicht hebben toegekend aan de deelnemers die oververtegenwoordigd zijn. Daarbij zijn geen gegevens of antwoorden verwijderd.



Bij het schrijven van de rapportage heeft gemeente Den Haag mee gelezen. Populytics blijft eindverantwoordelijk voor de uitkomsten

- De basis voor dit rapport is de *kwantitatieve* analyse van de antwoorden die deelnemers hebben gegeven op de PWE-keuzetaak (het schuiven van de schuifjes bij de maatregelen rondom verbeteren van de luchtkwaliteit in Den Haag) en de aanvullende stellingen en open vragen.
- Deze kwantitatieve resultaten hebben we aangevuld met *kwalitatieve* duiding, op basis van de motivaties die deelnemers hebben gegeven, onder andere bij hun keuzes in de keuzetaak. Hierbij hebben we per keuzeoptie 300-400 motivaties gebruikt om de meest voorkomende hoofdargumenten te bepalen.
- In dit rapport gebruiken we citaten van deelnemers aan het onderzoek. We gebruiken citaten om deelnemers letterlijk aan het woord te laten en zo de onderzoeksbevindingen te illustreren. Soms maken deelnemers taalkundige fouten in hun toelichtingen. Het is belangrijk dat citaten authentiek zijn en dus zo min mogelijk bewerkt worden. Deelnemen aan een onderzoek is immers geen dictee. We maken alleen aanpassingen wanneer de lezer van dit rapport de boodschap anders moeilijk kan begrijpen. Onze uitgangspunten:
 - We geven citaten letterlijk weer.
 - Authenticiteit weegt zwaarder dan netheid. Spel- en typefouten blijven daarom staan.
- Dit rapport is opgesteld door Populytics. Er heeft een feedbackronde plaatsgevonden, waarbij gemeente Den Haag heeft meegelezen op de eerste resultaten en suggesties heeft kunnen doen voor aanvullende analyses. Populytics blijft onafhankelijk in de rapportage en verantwoordelijk voor alle uitkomsten en uitspraken.

Kader 9.5: Omgang met persoonsgegevens (AVG)

- *De vragen in dit onderzoek waren allen in overeenstemming met de privacywetgeving (Algemene verordening gegevensbescherming, AVG). Omdat het onderzoek anoniem is zijn de gegevens die we verzamelen geen persoonsgegevens. Dat betekent dat de AVG als uitgangspunt niet van toepassing is. Een anoniem onderzoek mag vragen stellen over leeftijd, gender en opleidingstype, zonder dat de AVG van toepassing is.*
- *Ook in een anoniem onderzoek kan de AVG in sommige gevallen toch van toepassing zijn. Bijvoorbeeld als het antwoord op een vraag (of de antwoorden op een combinatie van vragen) herleidbaar is (zijn) tot een groep van drie huishoudens of minder. Dan is er sprake van een persoonsgegeven. In dat geval is de AVG van toepassing. Een voorbeeld is vragen naar postcode-4. Er zijn enkele (vaak landelijke) postcode-4-gebieden waarin zich minder dan drie huishoudens bevinden.*
- *In dit onderzoek is geen gegeven, of combinatie van gegevens, verzameld die herleidbaar is (zijn) tot een groep van drie huishoudens of minder in Nederland.*
- *Elke deelnemer aan het onderzoek kon verder zelf bepalen welke informatie hij/zij wilde delen. Alle vragen over persoonlijke kenmerken bevatte de antwoordoptie 'zeg ik liever niet'.*
- *De gegevens voor dit onderzoek blijven bewaard.*





10

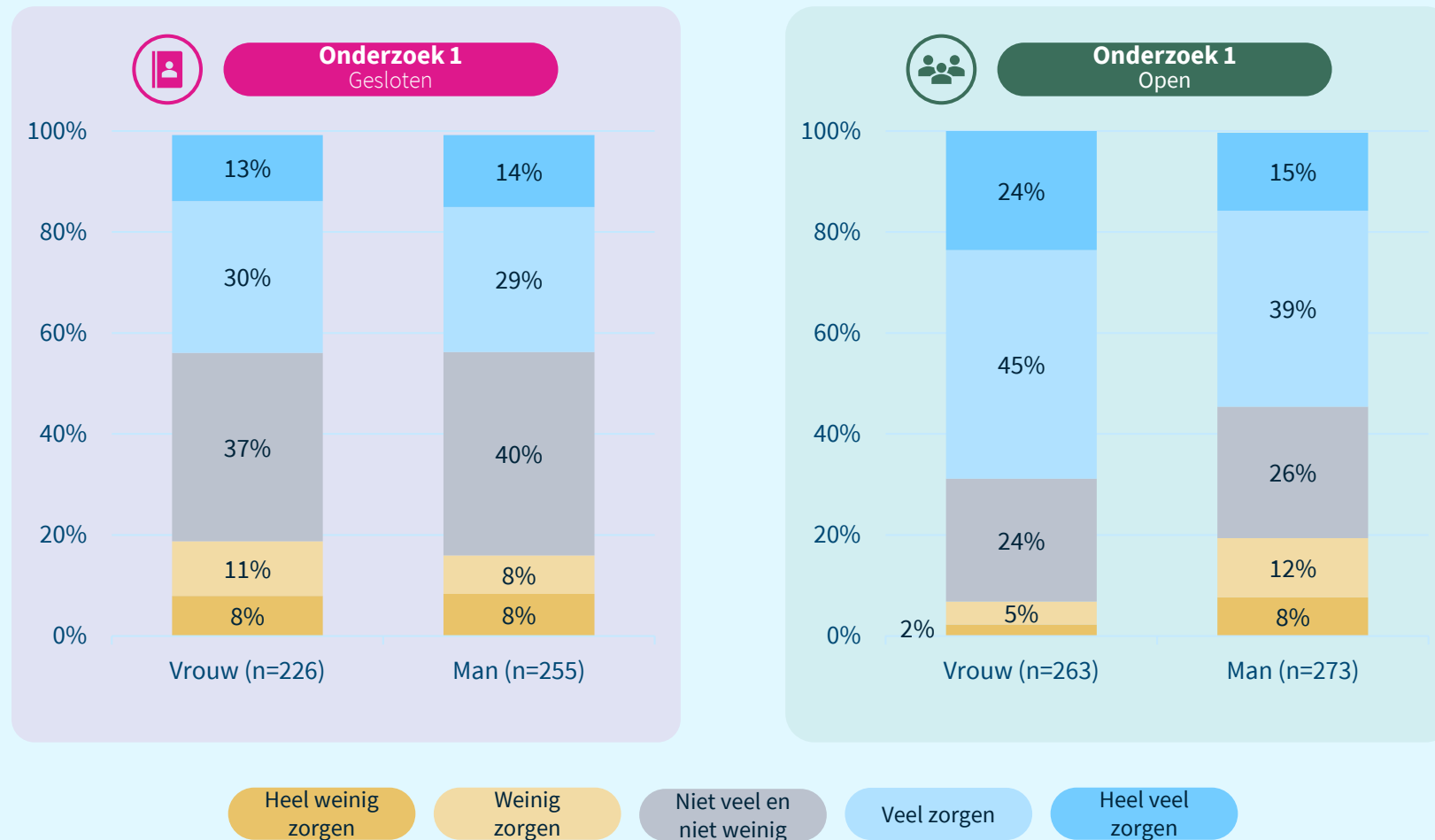
Bijlagen

- Zorgen over luchtkwaliteit naar gender, leeftijd, opleiding en stadsdeel

Figuur 10.3. Zorgen over luchtkwaliteit – Naar gender

Gesloten versie & open versie

“Maakt u zich zorgen over hoe schoon de lucht is in Den Haag?”*



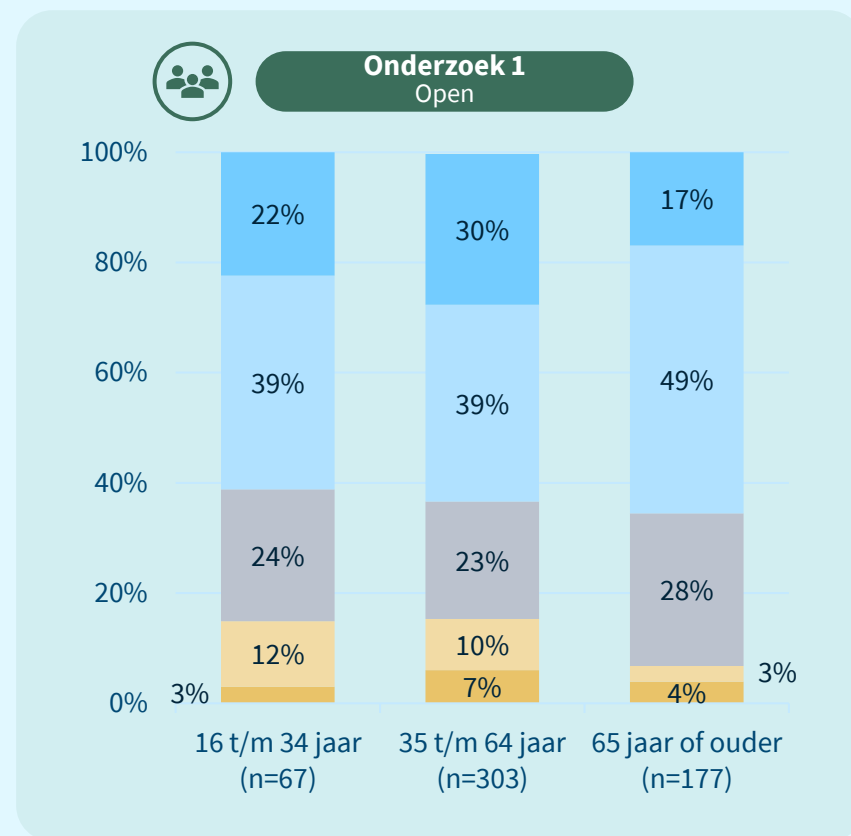
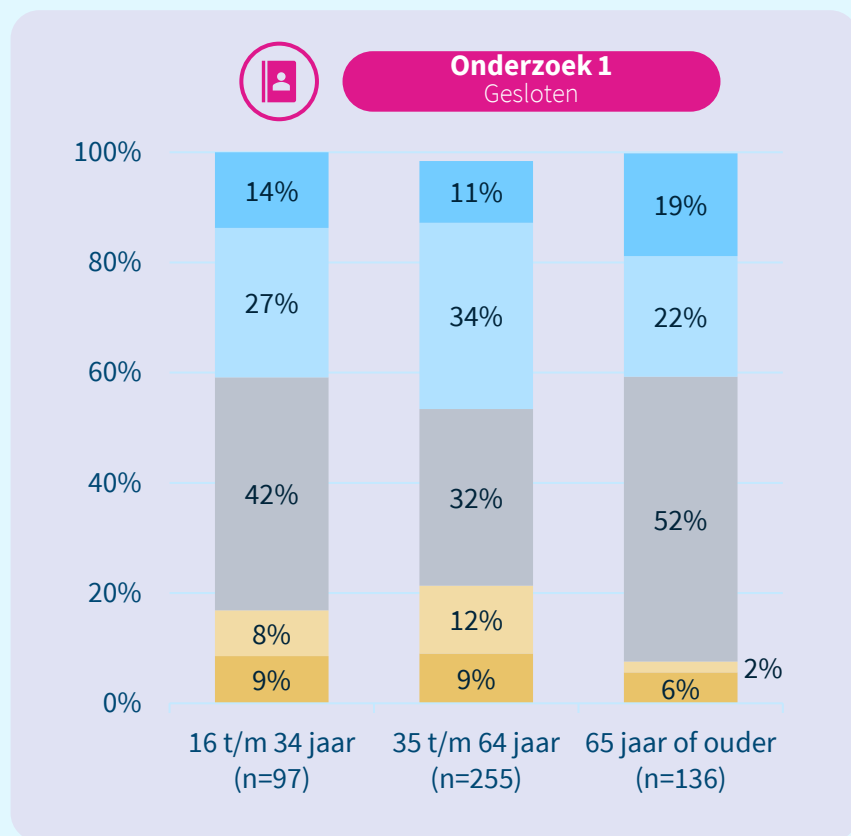
* Percentages tellen niet altijd op tot 100% door afronding



Figuur 10.4. Zorgen over luchtkwaliteit – Naar leeftijdsgroep

Gesloten versie & open versie

“Maakt u zich zorgen over hoe schoon de lucht is in Den Haag?”*



Heel weinig
zorgen

Weinig
zorgen

Niet veel en
niet weinig

Veel zorgen

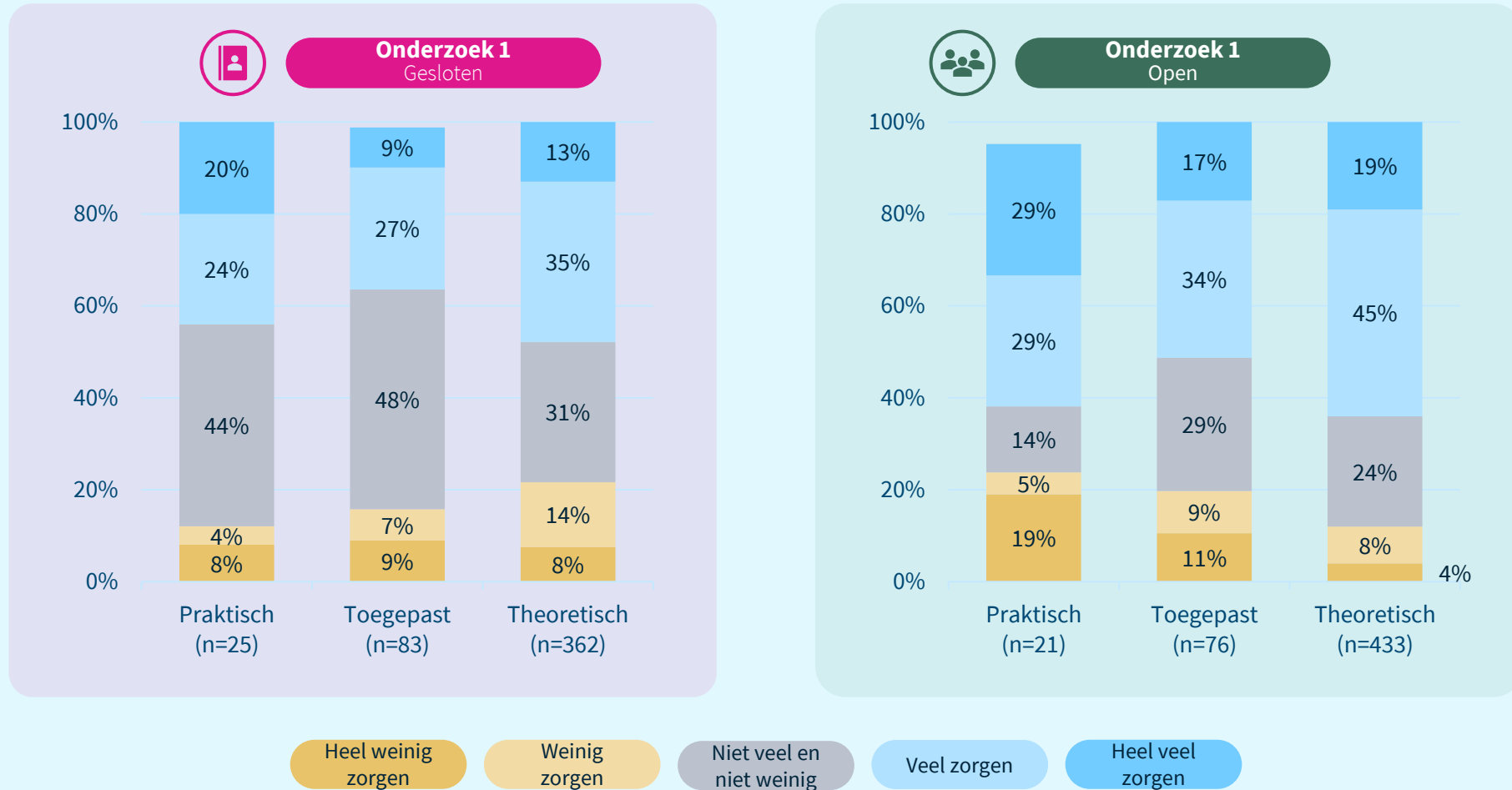
Heel veel
zorgen

* Percentages tellen niet altijd op tot 100% door afronding



Figuur 10.4. Zorgen over luchtkwaliteit – Naar opleiding
Gesloten versie & open versie

“Maakt u zich zorgen over hoe schoon de lucht is in Den Haag?”*

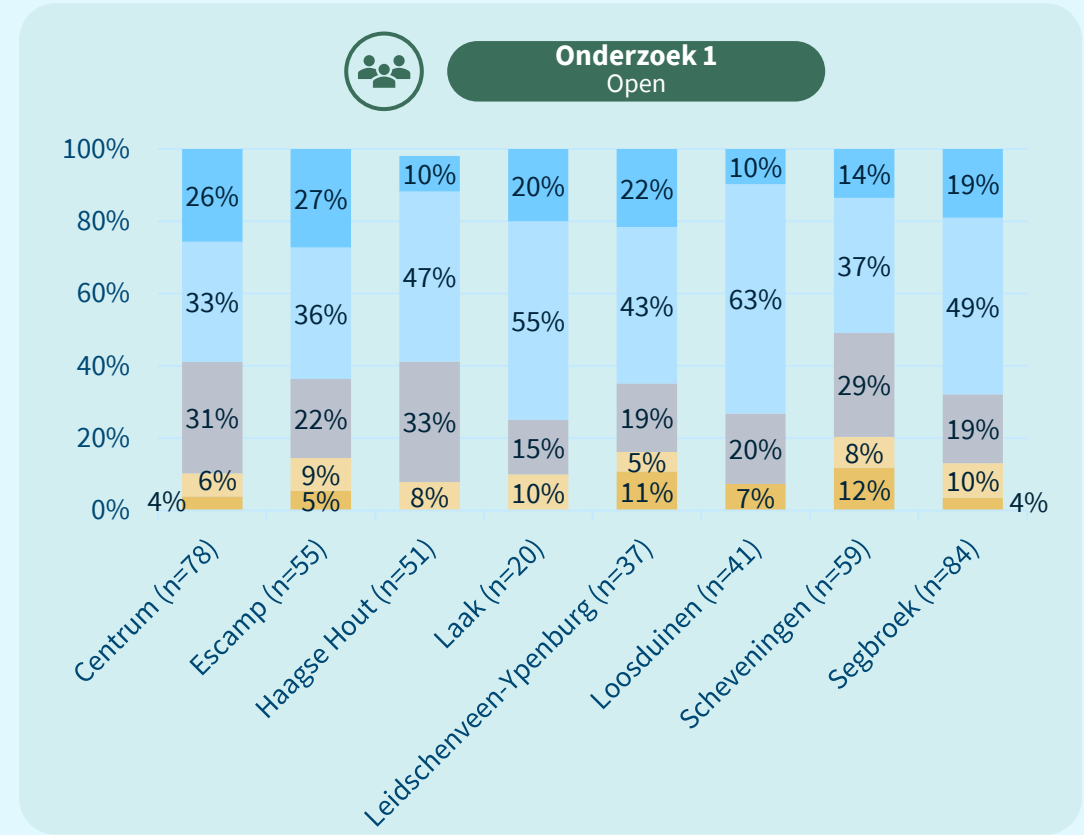
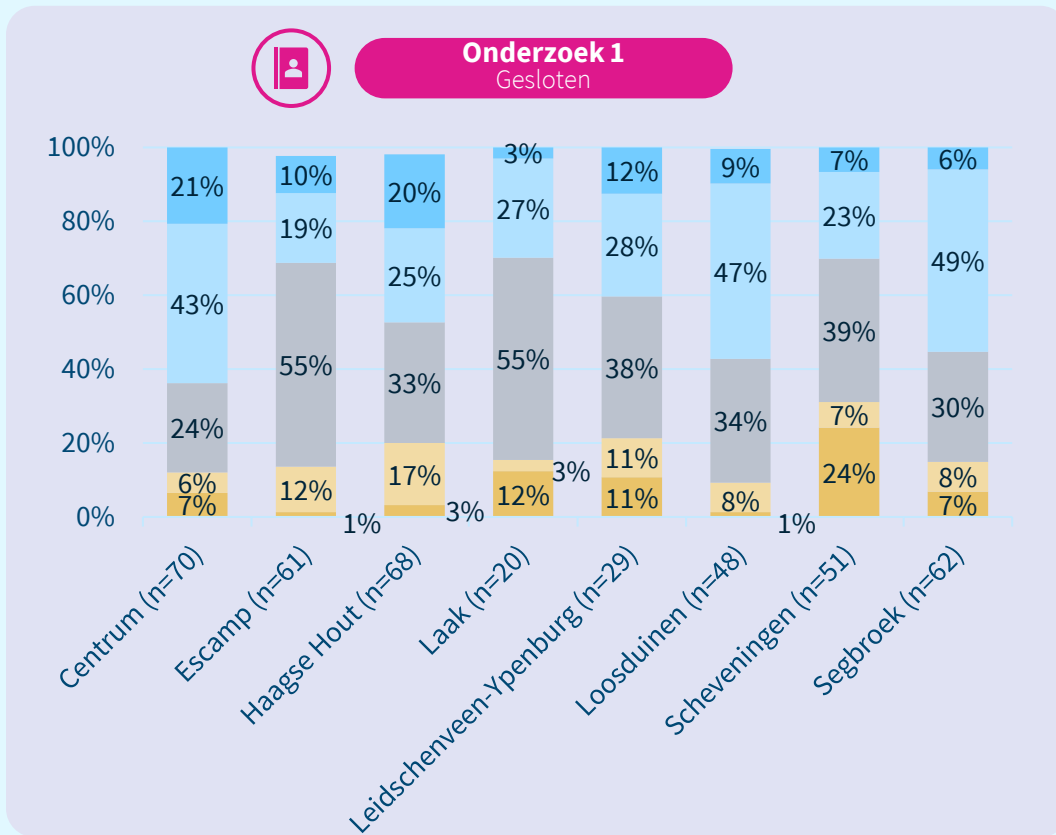


* Percentages tellen niet altijd op tot 100% door afronding



Figuur 10.6. Zorgen over luchtkwaliteit – Naar stadsdeel
Gesloten versie & open versie

“Maakt u zich zorgen over hoe schoon de lucht is in Den Haag?”*



Heel weinig zorgen Weinig zorgen Niet veel en niet weinig Veel zorgen Heel veel zorgen

* Percentages tellen niet altijd op tot 100% door afronding



Figuur 10.7. Prioritering maatregelen – Naar gender

Gesloten (n=512)



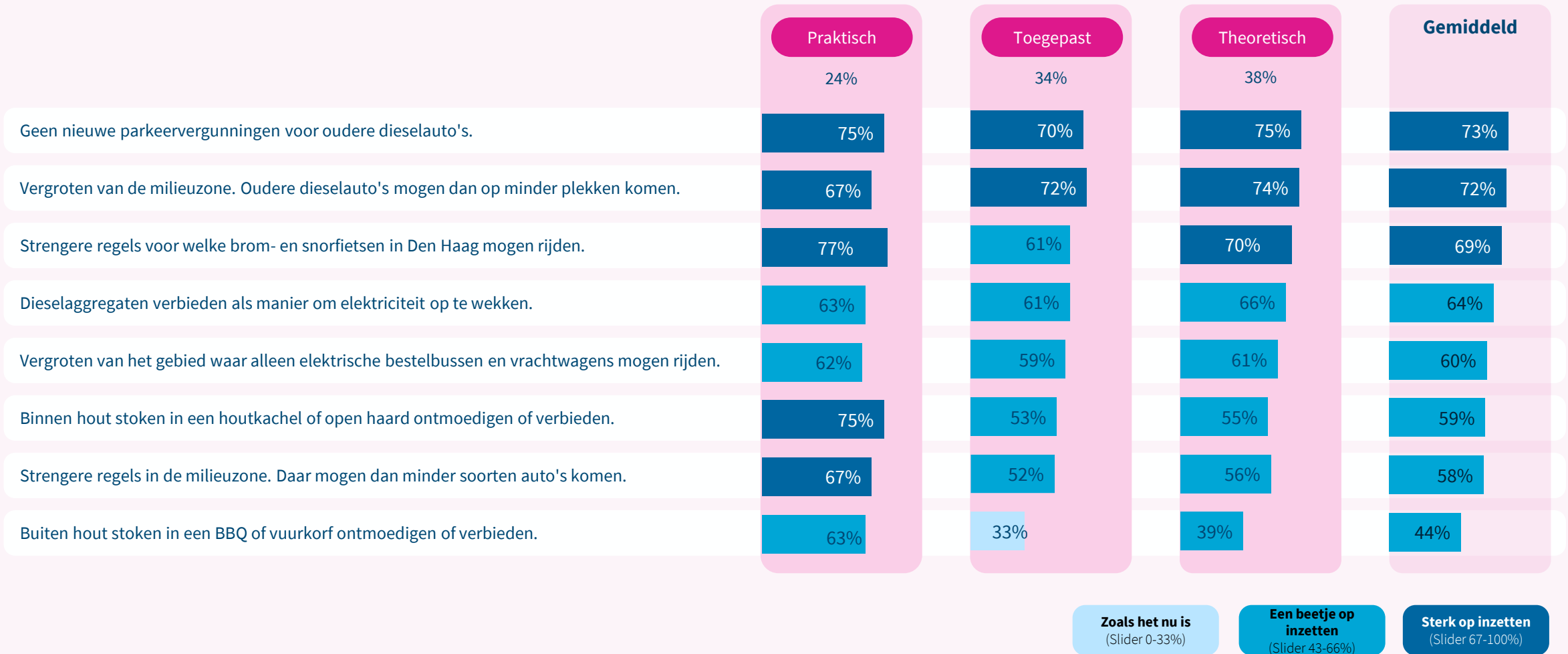
Onderzoek 1
Gesloten



Figuur 10.7. Prioritering maatregelen – Naar opleiding
Gesloten (n=512)



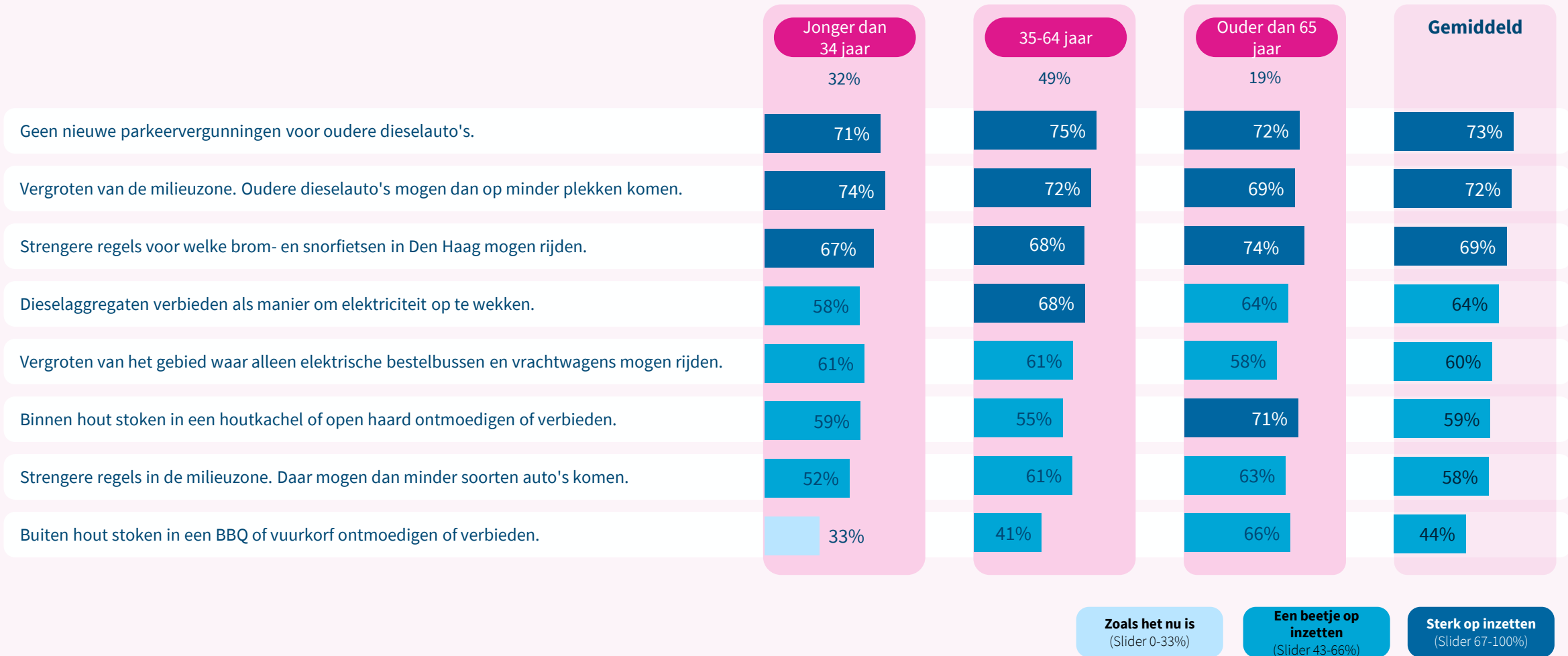
Onderzoek 1
Gesloten



Figuur 10.7. Prioritering maatregelen – Naar leeftijd
Gesloten (n=512)



Onderzoek 1
Gesloten

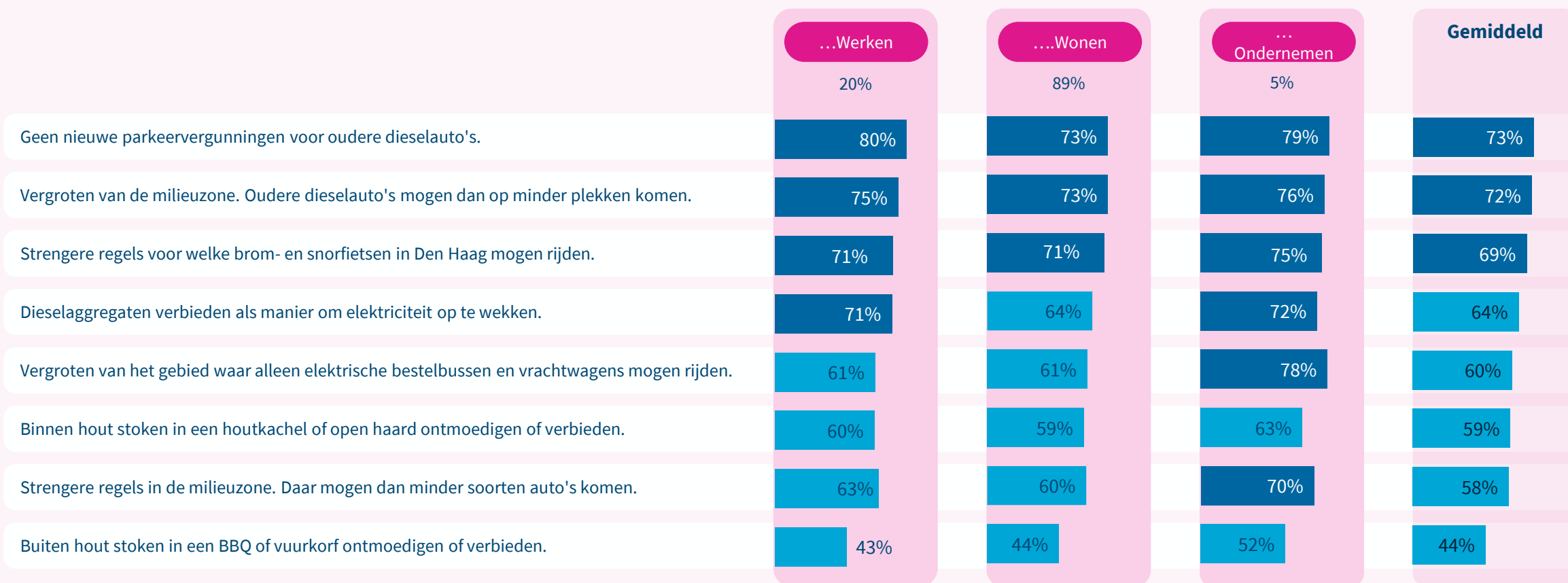


Figuur 10.7. Prioritering maatregelen – Naar deelnemers die in Den Haag...

Gesloten (n=512)



Onderzoek 1
Gesloten



* Percentages tellen niet altijd op tot 100%, omdat deelnemers meerdere opties konden selecteren

Zoals het nu is
(Slider 0-33%)

**Een beetje op
inzetten**
(Slider 43-66%)

Sterk op inzetten
(Slider 67-100%)





populytics.nl