
Achtergrondrapport
Verkeer
Scheveningen-Haven

1	Inleiding.....	3
1.1	Aanleiding.....	3
1.2	Leeswijzer.....	4
2	Voorgenomen activiteiten	5
2.1	Inleiding.....	5
2.2	Voorkeursalternatief	5
2.3	Varianten.....	11
3	Gehanteerde referentiesituatie	13
4	Beleidskader	16
4.1	Inleiding.....	16
4.2	Haagse Nota Mobiliteit	16
4.3	Openbaar vervoer	16
4.4	Autoverkeer	17
4.5	Fietsverkeer.....	18
4.6	Parkeren	19
5	Onderzoeksmethodiek en uitgangspunten	21
5.1	Te toetsen criteria	21
5.2	Uitgangspunten verkeersmodel en verkeerscijfers.....	24
5.3	Verkeersuitgangspunten voorkeursalternatief	26
5.4	Verkeersuitgangspunten varianten.....	27
6	Huidige situatie en referentiesituatie	28
6.1	Huidige situatie (2013)	28
6.2	Referentiesituatie.....	33
7	Tijdelijke situatie: dans- en muziektheater	37
7.1	Inleiding.....	37
7.2	Verkeersproductie dans- en muziektheater.....	37
7.3	Conclusie: tijdelijke situatie zorgt niet voor extra verkeer.....	39
8	Effecten Voorkeursalternatief.....	40
8.1	Kwaliteit van de verkeersafwikkeling	40
8.2	Bereikbaarheid met het OV.....	43
8.3	Verkeersveiligheid	43
8.4	Parkeren	44
8.5	Langzaam verkeer	44
8.6	Beoordeling Voorkeursalternatief.....	45
9	Effecten varianten	46
9.1	Variant: extra programma Noordelijk Havenhoofd	46
9.2	Variant: tramverbinding.....	47
9.3	Variant: verbinding havenhoofden	49

9.4	Beoordeling varianten.....	50
10	Robuustheidsonderzoek	51
10.1	Inleiding.....	51
10.2	Onderzoeksmethodiek	51
10.3	Resultaten robuustheid.....	51
10.4	Conclusies.....	53
11	Maatregelen en kansen	54
11.1	Maatregelen.....	54
11.2	Kansen.....	54
Bijlage I	Verkeersmodel Haaglanden	55
Bijlage II	Parkeerbalans.....	60
Bijlage III	Overzicht avondspitsuurintensiteiten.....	61
Bijlage IV	Etmaalintensiteiten (weekdag).....	62
Bijlage V	Reistijden ‘Poorten’ naar Scheveningen Haven	63
Bijlage VI	Plots intensiteiten.....	64
Bijlage VII	Analyse verkeersproductie tijdelijk dans- en muziektheater	65
Bijlage VIII	Bezoekersprognose Scheveningen Haven	66

1 Inleiding

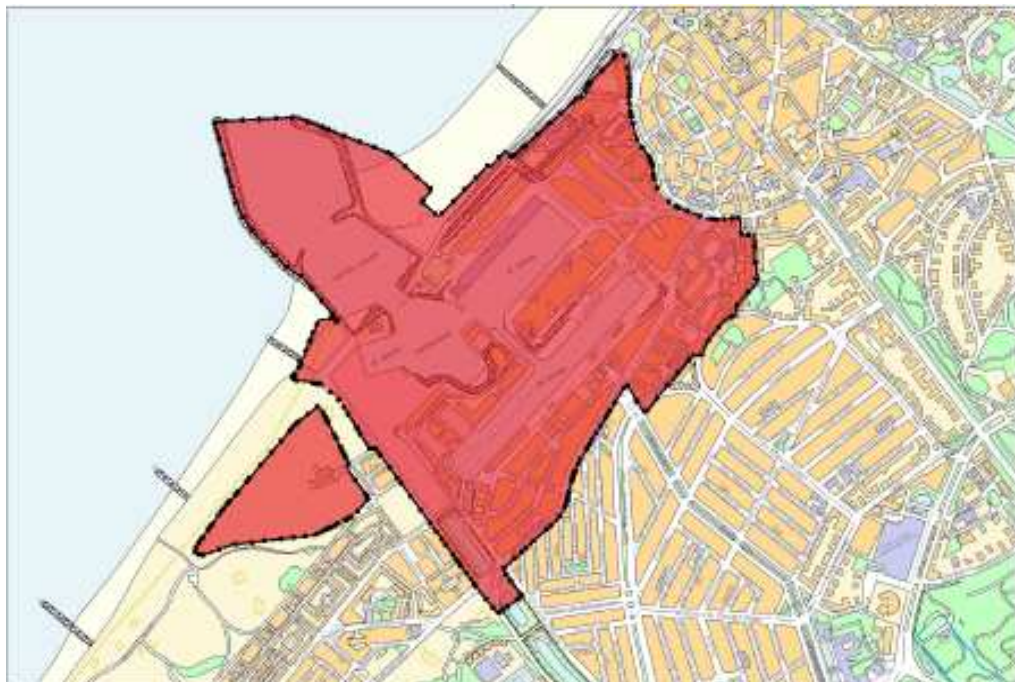
1.1 Aanleiding

Het project Scheveningen Haven betreft de (her)ontwikkeling van het haventerrein, in het bijzonder het Norfolk-terrein, het Zuidelijk Havenhoofd en het Noordelijk Havenhoofd. De (her)ontwikkeling heeft als doel om van Scheveningen Haven een authentiek stedelijk centrum te maken, met een mix van visserijbedrijvigheid, horeca, leisure, sport en wonen. Voor de (her)ontwikkeling van Scheveningen-Haven werkt de gemeente Den Haag samen met het consortium ASR Vastgoedontwikkeling/Malherbe Groep en de lokale visserijsector.



figuur 1.1 Overzichtsfoto Scheveningen Haven

Om de ontwikkelingen in Scheveningen Haven mogelijk te maken wordt een nieuw bestemmingsplan Scheveningen Haven opgesteld en een m.e.r.-procedure doorlopen.



figuur 1.2 Plangebied bestemmingsplan Scheveningen Haven

Doel

Dit achtergrondrapport verkeer geeft de achtergrondinformatie voor het thema verkeer zoals dat in het MER en het bestemmingsplan is opgenomen. In het rapport wordt getoetst wat de verkeerseffecten van de (her)ontwikkeling van Scheveningen Haven, alsmede overige ontwikkelingsmogelijkheden in het bestemmingsplan, zijn op het plan- en studiegebied.

Op basis van het verkeersmodel Haaglanden wordt geanalyseerd wat de huidige en toekomstige intensiteit en capaciteit van de belangrijkste toegangswegen naar en wegen binnen het plangebied zijn. Op basis van deze analyse zijn uitspraken gedaan over de (knelpunten in) doorstroming, de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en langzaam verkeer. Daarnaast is in het verkeersonderzoek ingegaan op de parkeer capaciteit in het plangebied: in hoeverre zijn de parkeerplaatsen afdoende voor het strandbezoek rekening houdend met de planontwikkelingen in het plangebied.

1.2 Leeswijzer

Het achtergronddocument is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 bevat een overzicht van de voorgenomen activiteiten die het bestemmingsplan mogelijk maakt;
- Hoofdstuk 3 bevat een beschrijving van de gehanteerde referentiesituatie (de situatie waarmee de effecten van de voorgenomen activiteiten worden vergeleken);
- Hoofdstuk 4 behandelt het relevante beleidskader van het thema verkeer en de te toetsen criteria voor het thema verkeer;
- In hoofdstuk 5 worden de onderzoeksmethodiek beschreven die is gehanteerd bij de uitvoering van het verkeersonderzoek;
- Hoofdstuk 6 bevat een analyse van de huidige situatie en referentiesituatie van het thema verkeer;
- In hoofdstuk 7 worden de effecten van de tijdelijke situatie met het dans- en muziektheater op het Norfolk-terrein in beeld gebracht.
- In hoofdstuk 8 worden de effecten van de voorgenomen activiteiten ten opzichte van de referentiesituatie beschreven;
- Hoofdstuk 9 bevat de analyses van de voor verkeer relevante varianten.
- In hoofdstuk 10 is een robuustheidsanalyse uitgevoerd, dit betreft een doorkijk naar de verkeerseffecten in 2030 - 2035;
- In hoofdstuk 11 zijn diverse maatregelen en kansen benoemd om de negatieve verkeerseffecten te beperken.

2 Voorgenomen activiteiten

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de voorgenomen activiteiten beschreven, die het voorgenomen bestemmingsplan Scheveningen Haven mogelijk maakt. In hoofdlijnen gaat het om de volgende voorgenomen activiteiten:

- de herontwikkeling van Scheveningen Haven, conform het Stedenbouwkundig plan
- overige bouwontwikkelingen binnen het bestemmingsplan.

De voorgenomen activiteiten zijn onderverdeeld in een beschrijving van het voorkeursalternatief en een aantal varianten op het voorkeursalternatief. In het MER zijn de voorgenomen activiteiten nader toegelicht.

2.2 Voorkeursalternatief

2.2.1 Herontwikkeling Scheveningen Haven (Stedenbouwkundig plan)

Programma

Het programma voor de herontwikkeling van Scheveningen Haven is een verdere uitwerking van de Nota van Uitgangspunten voor Scheveningen Haven, vastgesteld door de gemeenteraad op 14 februari 2008. De voorgenomen ontwikkelingen zijn beschreven in het Stedenbouwkundig plan Scheveningen Haven, zoals dat door het College van B&W is vastgesteld op 17 februari 2012.

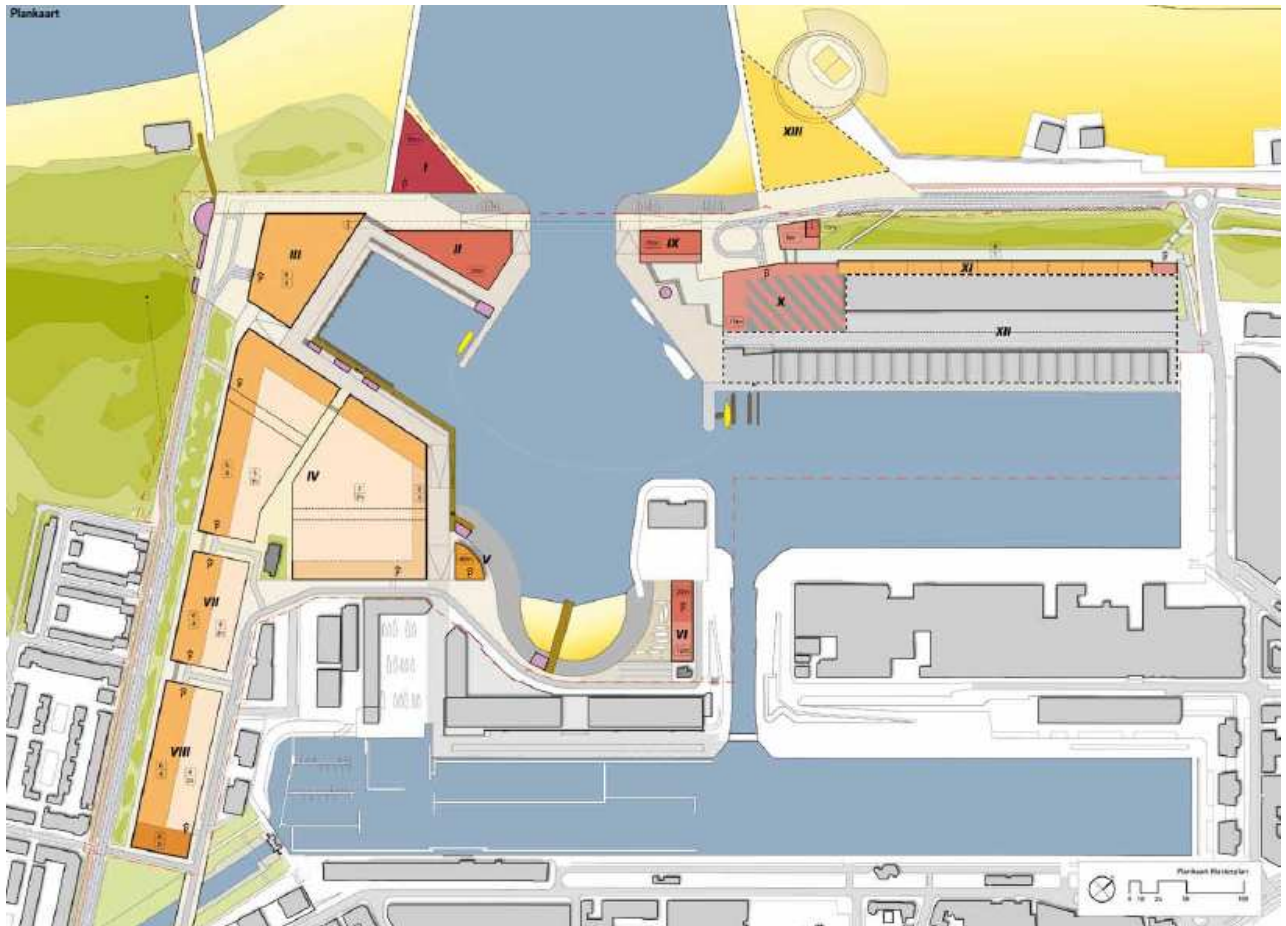
tabel 2.1 Programma Stedenbouwkundig plan Scheveningen Haven (Urbis, 2012)

Functie	Hoeveelheid
Wonen	circa 700 woningen (150 grondgebonden, 550 appartementen)
Viscluster	23.000 m ² bestaande bebouwing (zelfrealisatie)
Gecombineerde leisure en mogelijkheden visbedrijvigheid buiten viscluster	7.200 m ²
Leisure	5.200 m ²
Visfaciliteiten aan hoge boulevard	1.880 m ²
Winkels/horeca	8.000 m ²
Kantoren	7.000 m ²
Hotels	30.260 m ²
Vergaderfaciliteiten	2.000 m ²
Wellness	2.500 m ²
Maatschappelijke functie	4.000 m ²
Bedrijven/voorzieningen	7.000 m ²

In totaal worden circa 700 woningen, een nieuw commercieel programma van circa 75.000 m² en circa 23.000 m² zelfrealisatie binnen het viscluster mogelijk gemaakt. Ook worden extra parkeervoorzieningen mogelijk gemaakt. Tegelijkertijd worden de bestaande 275 openbare parkeerplaatsen bij het strand opgeheven. Deze worden bij de diverse functies gerealiseerd. Sommige parkeergarages zijn ook voor openbaar gebruik of voor dubbel gebruik (zowel voor bewoners als voor bezoekers).

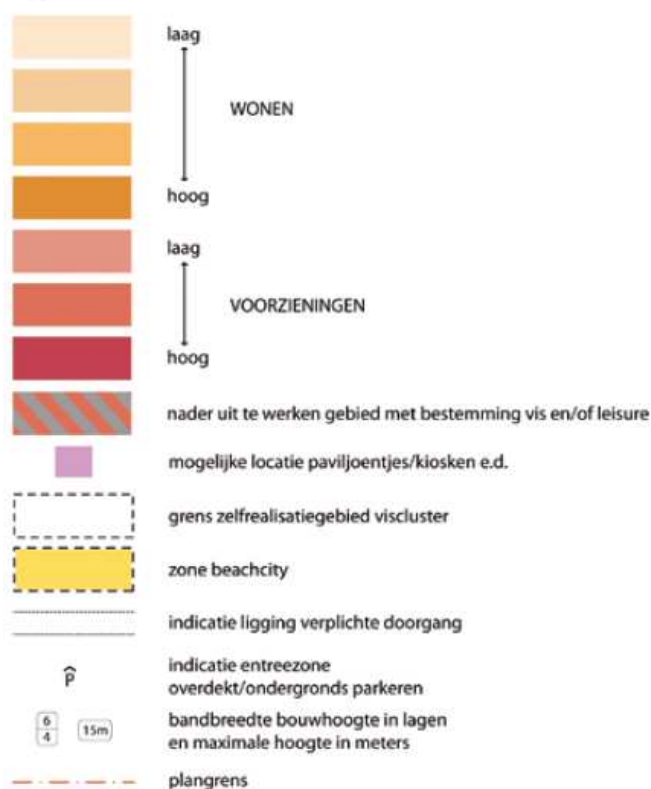
Typologie van functies per deelgebied

De voorgenoemde activiteiten uit het Stedenbouwkundig plan betreffen in totaal circa 700 woningen, een nieuw commercieel programma van circa 75.000 m² en circa 23.000 m² zelfrealisatie binnen het viscluster. In figuur zijn de diverse deelgebieden bij Scheveningen Haven weergegeven, inclusief de kenmerkende oppervlakten en aantallen per gebied.



figuur 2.1 Stedenbouwkundig plan Scheveningen Haven (Urbis, 2012)

Legenda Plankaart



I	20.000 m ² 2.500 m ² 2.000 m ² 250 m ² 250 m ²	vijf sterren hotel wellness congres restaurant leisure (bijv. uitkijk)	VI	2.430 m ² 2.430 m ² 500 m ² 1600 m ² 150 m ²	kantoren bedrijfsvoorziening maritiem (incl. bestaand pand) overdekte hal voor bootopslag (hoogte 12m) afsluitbare buitenopslag voor boten leisurevoorziening/strandhuis bij helling
II	4.000 m ² 750 m ² 140 m ²	publieksfunctie horeca/retail clubgebouw jachthaven	VII	55 25	appartementen grondgebonden woningen
III	2.000 m ² 2.480 m ² 360 m ² 250 m ² 470 m ² 100	horeca/retail in plint haven en boulevard leisure kabelbaanvoorziening/attractie kleine leisurevoorziening/ badhuis in duin fietsenstalling appartementen openbare parkeervoorziening	VIII	360 m ² 130 25	voorzieningen lokale schaal appartementen grondgebonden woningen
IV	3.000 m ² 500 m ² 1.170 m ² 750 m ² 220 100	horeca/retail in plint haven en aan kade leisure kantoren en woonwerkvoorzieningen voorzieningen lokale schaal (in bestaand pand en ruimte binnen het blok) appartementen grondgebonden woningen openbare parkeervoorziening	IX	10.260 m ² 2.200 m ² 500 m ² 200 m ² 80 m ²	drie sterren hotel kantoor havenmeester horeca/retail in plint leisure in plint kleine leisurevoorziening op plein
V	1.200 m ² 600 m ² 100 m ² 45	kantoren overige voorzieningen kleine leisurevoorziening aan steiger appartementen (afhankelijk van geluidscontour)	X	ca. 7.200 m ² 645 m ² 185 m ²	leisure en mogelijkheden voor visfaciliteiten (buiten viscluster) in plint Adriaan Maasplein leisure oeververbinding oeververbinding openbare parkeervoorziening
			XI	1.500 m ² 150 m ² 1.880 m ²	horeca/retail in plint aan hoge boulevard overige voorzieningen visfaciliteiten (buiten viscluster) aan hoge boulevard openbare parkeervoorziening
			XII	23.000 m ²	Viscluster: bestaande bebouwing plus uitbreidingsmogelijkheden binnen het viscluster
			XIII	1.000 m ²	beachcity

Noordelijk Havenhoofd (figuur 2.1, blok IX, X, XI en XII)

De visserijsector blijft geconcentreerd op het Noordelijk Havenhoofd, met behoud van het markante Schamhartgebouw van de visafslag. De kade van de Eerste Haven wordt verbreed. Daardoor ontstaat meer ruimte voor schepen om te lossen en te laden, waardoor een efficiënter en toekomstbestendig logistiek proces kan worden georganiseerd. Dit versterkt de aantrekkelijkheid en concurrentiepositie van Scheveningen als visserijhaven.

Bij de bestaande bebouwing aan de Visafslagweg is ruimte voor uitbreiding met bedrijfsgebouwen voor visserijbedrijvigheid van circa 5.000 m². Tussen het Adriaan Maasplein en de kop van het Noordelijk Havenhoofd komt een nieuw gebouw van circa 12 meter hoog. Het gebouw is deels bestemd voor uitbreiding van de visserijsector en deels voor leisure-activiteiten. Tevens is een driesterren hotel van circa 40 meter op het plein gesitueerd. Het plein zelf wordt een aantrekkelijk voetgangersgebied met allerlei recreatieve functies in de omgeving, zoals in de plint van het nabijgelegen driesterrenhotel. Dit havenplein met diverse niveaus wordt een typisch verblijfsgebied in de middag- en avondzon, met uitzicht over de schepen die de haven in en uit varen. Het hoge plein is ook geschikt voor evenementen. De lage kade aan het Adriaan Maasplein blijft beschikbaar voor bedrijfsschepen.

Zuidelijk Havenhoofd (figuur 2.1, blok I en II)

Op het Zuidelijk Havenhoofd komt een vijf sterrenhotel in het 90 meter hoge gebouw. De locatie van dit hotel bevindt zich op een bijzondere plek in de hoek van de havenmond. Samen met de pier is het vijfsterrenhotel het enige gebouw aan de Scheveningse kust dat direct in zee staat, waardoor het functioneert als oriëntatiepunt aan de kust.

Tussen het vijfsterrenhotel en de Derde Haven is op het Zuidelijk Havenhoofd plek gereserveerd voor een maatschappelijke functie van 15 meter hoog, met een bijzondere architectuur. Tevens zal op deze locatie de herontwikkeling van de bestaande functies van Rijkswaterstaat worden gehuisvest. Aan de Derde Haven is een museum geprojecteerd.

Verbinding noordelijk en zuidelijk havenhoofd

Op dit moment is het niet mogelijk om rechtstreeks van het Noordelijk naar het Zuidelijk Havenhoofd te reizen – of omgekeerd. Deze wordt wel nodig geacht om beide gebieden met elkaar te verbinden, zodat de functies beter bereikbaar zijn voor wandelaars en fietsers. Met de aanleg van een oeververbinding tussen het noordelijk en zuidelijk havenhoofd wordt de nieuwe boulevard doorgetrokken naar het Zuidelijk Havenhoofd. Hierdoor ontstaat een aaneengesloten route langs de kust van circa 3 kilometer van Scheveningen Bad naar het Zuiderstrand.

De type oeververbinding is momenteel nog niet uitgedacht. Momenteel vindt er een aanbesteding plaats voor de oeververbinding om tot de juiste technische, financiële en juridische oplossingen te komen. In het MER worden de verschillende type oeververbindingen in een variantenbeoordeling beschouwd (zie paragraaf 3.3). Er wordt onderscheid gemaakt in een pont, brug of kabelbaan. Het uitgangspunten bij deze varianten is dat het scheepsverkeer niet gehinderd mag worden.

Derde Haven

De Derde Haven wordt een multifunctionele haven (jacht- en bedrijfshaven). Hier kunnen onder andere de twee schepen van Rijkswaterstaat liggen, alsmede andere niet-milieuhinderlijke schepen. De Derde Haven leent zich ook goed voor grotere jachten en bijvoorbeeld Volvo Ocean Raceboten van 50-100 voet die door hun lengte en kiel niet in de jachthaven in de Tweede Haven terecht kunnen. In het ontwerp van de Derde Haven wordt rekening gehouden met de draaicirkel van de sleepboten ten behoeve van de grotere visserij schepen.

In de Derde Haven komt een kadestructuur met niveauverschillen, trappen en steigers. Daaromheen is plek voor bijzondere voorzieningen op het gebied van horeca, retail en leisure. Er is voldoende vrije kaderuimte voor het huisvesten van grote evenementen.

Woningbouw op het Norfolk-terrein (figuur 2.1, blok III, IV, V, VII en VIII)

Op het Norfolk-terrein op het Zuidelijk Havenhoofd worden circa 700 nieuwe woningen gebouwd. Dit betreft zowel grondgebonden stadswoningen als appartementen, met verschillende sferen.

Wonen langs de Houtrustweg

Stadsblokken met gevarieerde opzet, wisselende hoogtes en gevelstructuur. Het aantal woonlagen is vier tot zes. De weg krijgt het karakter van een stedelijke duinlaan.

Wonen uit de wind en in de zon

Nabij de Derde Haven komen overwegend stadswoningen in een grotendeels autoluwe omgeving.

Wonen aan de Derde Haven

Woningen die aansluiten bij de sfeer van de haven, met een stoer karakter en heldere hoofdvormen. De bebouwing is gevarieerd in hoogte, breedte en uitstraling. In de plinten zijn voorzieningen opgenomen. Op de kop van de Derde Haven komt een bijzonder trapeziumvormig gebouw van vier tot zes woonlagen, met commerciële ruimtes op de eerste en soms tweede verdieping en luxe terrassappartementen op de verdiepingen erboven.

Wonen aan de Kom

Dit appartementengebouw tot 40 meter hoog biedt vrij uitzicht het zeegat uit. In de plint is ruimte voor voorzieningen of een kleinschalige attractie.

Beach-city voor strandporten (figuur 2.1, blok XIII)

De bouw van de nieuwe parkeergarage achter de dijk van de Visafslagweg betekent dat er ruimte vrijkomt voor een beach-city op het huidige parkeerterrein aan het strand, die komt te vervallen. Deze seizoensgebonden strandbebouwing ten behoeve van uiteenlopende strandporten sluit in maat, schaal en uitstraling aan bij de strandsfeer. Het gaat daarbij om een beachstadion voor de strandporten met daaraan gerelateerde horeca, sportvoorzieningen en detailhandel. In samenspraak met OCW/Sport wordt met betrokken partijen het programma voor een beach-city verder uitgewerkt. Het betreft particuliere initiatieven die aansluiten bij het sportbeleid en de locatie.

De Kom (figuur 2.1, blok VI)

De zeilsporten met hun thuisbasis aan de Kom krijgen meer ruimte. Zo wordt er op basis van particulier initiatief een nieuw watersportgebouw neergezet

Parkeervoorzieningen

De parkeervoorzieningen worden bij de diverse functies gerealiseerd. Sommige parkeergarages zijn ook voor openbaar gebruik of voor dubbel gebruik (zowel voor bewoners als voor bezoekers).

De grootste van de drie voor het publiek toegankelijke parkeergarages komt op het Noordelijk Havenhoofd, op het smalle gedeelte van de Visafslagweg tussen de bestaande bebouwing en de dijk. Deze publieke parkeergarage krijgt een capaciteit van 600 plaatsen. Het huidige tijdelijke parkeerterrein op het strand wordt teruggebracht van 400 tot 87 plaatsen. De andere twee publieksgarages bevinden zich in de bebouwing rond de Derde Haven, met een gezamenlijke capaciteit van circa 420 plaatsen. Hierbij wordt uitgegaan van dubbel gebruik door bezoekers van de diverse functies in het gebied.

Tijdelijk dans- en muziektheater in de periode 2013 - 2018

In 2014 worden de huidige zalen van het Nederlands Danstheater (NDT) en het Residentie Orkest (RO) aan het Spuiplein ten behoeve van de nieuwbouw van het Spuiforum gesloopt. Gedurende de sloop en nieuwbouw aan het Spuiplein moet er vervangende huisvesting geboden worden voor de beide gezelschappen, zodat zij hun programma's kunnen aanbieden. Geplande oplevering van het Spuiforum is zomer 2018, waarna de gezelschappen vanaf het seizoen 2018-

2019 hun programma's weer aan het Spuiplein kunnen presenteren. Een geschikte tijdelijke locatie voor het NDT en RO vormt het Norfolk-terrein. In figuur 2.2 is deze tijdelijke locatie weergegeven. Deze ligt op de locatie van deelgebied III (zie de overzichtskaart van het stedenbouwkundig plan).



figuur 2.2 Tijdelijke locatie dans- en muziektheater

De planning is reeds in 2013 met de bouw van het dans- en muziektheater te starten en het na de zomer 2014 in gebruik te nemen voor het theaterseizoen 2014-2015. Voor een periode van 5 jaar wordt deze tijdelijke voorziening gebruikt. In 2018 verhuizen de gezelschappen terug naar het Spui en is het tijdelijke theater niet langer nodig; de tijdelijke voorziening wordt na de verhuizing afgebroken, waarna op deze locatie de ontwikkelingen in blok III vanuit het Stedenbouwkundig Plan (zie figuur 2.1) kunnen worden gerealiseerd.

Voor de effecten van het tijdelijk danstheater wordt gekeken naar de eventuele verandering van de verkeersintensiteiten in het studiegebied en naar de effecten op luchtkwaliteit en geluid. De overige effecten zijn reeds beschouwd in het kader van de definitieve situatie worden derhalve niet opnieuw weergegeven. Dit geldt ook voor de effecten op Natura 2000-gebieden. In de Passende Beoordeling is een worst-case scenario gehanteerd door alle effecten (direct en indirect) van het totale plan in 2013 te beschouwen. Aangezien de effecten van het tijdelijke theater zeker niet groter zijn dan de totale ontwikkeling van Scheveningen Haven op de betreffende Natura 2000-gebieden, wordt dit thema niet specifiek beschouwd.

2.2.2 Overige bouwontwikkelingen in het bestemmingsplan

Naast de planontwikkelingen uit het Stedenbouwkundig plan zijn er ook enkele kleinere bouwinitiatieven opgenomen in het bestemmingsplan. Deze initiatieven betreffen de woonbuurt Havenkwartier-Noord en particuliere initiatieven nabij het Norfolk-terrein. De ontwikkelingen worden in deze paragraaf toegelicht.

Kantoorgebouw Zeekant (voormalige archiefruimte van het Joegoslavië tribunaal)

Dit kantoorgebouw staat momenteel leeg. Door de ligging aan zee is het een gewilde locatie waardoor herbestemming op herontwikkeling van deze locatie te verwachten is. In het bestemmingsplan is het huidige bouwvlak geconsolideerd maar is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen (woningbouw, cultuur, kantoor, bedrijven en sport).

Uiterjoon, Vissershavenstraat 277

De Respect Zorggroep heeft het voornemen om de huisvesting van Woonzorgcentrum Het Uiterjoon te vernieuwen. De planvorming bevindt zich in de initiatieffase. Het programma bestaat uit zorgwoningen, psychogeriatrische woongroepen en ondersteunende faciliteiten zoals restaurant, gezondheidscentrum en kantoren en een gebouwde parkeervoorziening.

Weduwe van der Toorn aan de Vissershavenweg / Treilerdwarsweg

Dit initiatief betreft een voorstel voor sloop- en nieuwbouw op de zogenaamde Weduwe van der Toornlocatie. De planvorming bevindt zich in de initiatieffase. Het programma bestaat uit 76 appartementen, circa 1.800 m² commerciële ruimte op de begane grond en eerste verdieping en een gebouwde parkeervoorziening op eigen terrein. De bestaande winkel en horeca komen terug in de commerciële ruimte, het overige deel zal worden ingevuld met bedrijfsruimte.

Hellingweg 220 (PGS Locatie)

In het bestemmingsplan wordt de bedrijfsbestemming omgezet in wonen boven bedrijven.

Kantoor Norfolk – Kranenburgweg

Hier wordt met een wijzigingsbevoegdheid mogelijk gemaakt dat kantoren kunnen worden omgezet naar woningen.

2.3 Varianten

Binnen dit voorkeursalternatief kunnen ook nog varianten onderzocht worden. Varianten betreffen relatief kleine wijzigingen, zoals het wel of niet opnemen van walstroom of het mogelijk maken van een tramverbinding in het plan. Voor de (her)ontwikkeling van Scheveningen Haven worden de onderstaande varianten onderzocht:

- Een nieuw tramlijn in Scheveningen Haven.
- Het toepassen van walstroom.
- Extra programma voor het Noordelijk Havenhoofd.
- Varianten in verbinding Noordelijk en Zuidelijk havenhoofd

Een nieuw tramtracé in Scheveningen Haven

Een mogelijke verlenging van het tramtracé kan onderdeel gaan uitmaken van de plannen voor Scheveningen Haven. Er is een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan opgenomen. In het MER wordt een variant beschouwd waarbij uitgegaan wordt van een tramverbinding in het nieuwe, verbrede profiel van de Houtrustweg. Ter hoogte van het Meeuwenhof buigt dit tracé af naar de Kranenburgweg om ter hoogte van de Kranenburgweg de Duindorpdam te kruisen.

De beoordeling van de variant voor een nieuw tramtracé wordt beschouwd voor het thema verkeer.

Het toepassen van walstroom

Walstroom is een energievoorziening waardoor een schip gebruikmaakt van een aansluiting op het elektriciteitsnet van de wal. Varende schepen gebruiken eigen generatoren om elektriciteit op te wekken, maar in de haven is het laten draaien van dieselmotoren onnodig milieubelastend. Het gaat hierbij dan voornamelijk om de uitstoot van CO₂, NOx en PM₁₀ (fijnstof), SO₂ en geluidhinder. Het opnemen van walstroom voor de Eerste Haven wordt als een variant in het MER meegenomen.

Voor het thema verkeer is deze variant niet onderscheidend en wordt derhalve niet beschouwd.

Extra programma voor het Noordelijk Havenhoofd

De vissector heeft in samenwerking met Volker Wessels plannen om een uitgebreider programma – dan dat is vastgesteld door het College van B&W in 2012 - op het Noordelijk Havenhoofd te ontwikkelen. In dit programma zijn onder andere hotelappartementen en

sportvoorzieningen opgenomen, uitbreiding/herstructurering van de visafslag en uitbreiding van de vishandel en visbeleving. Daarnaast zijn ook kleinschalige paviljoens en kantoren ten behoeve van de vissector voorzien.

De variant extra programma op het Noordelijk Havenhoofd wordt beschouwd voor het thema verkeer.

Verbinding Noordelijk en Zuidelijk Havenhoofd

De verbinding tussen het noordelijk en zuidelijk havenhoofd maakt onderdeel uit van het voorkeursalternatief. De type verbinding is momenteel nog niet uitgedacht. Momenteel vindt er een aanbesteding plaats voor de oeververbinding om tot de juiste technische, financiële en juridische oplossingen te komen.

In een variantenbeoordeling worden de volgende voor de meest voor de hand liggende typen verbindingen beschouwd:

- Een pont
- Een brug
- Een kabelbaan

De variant ten aanzien van een verbinding tussen de havenhoofden is alleen voor het aspect 'langzaam verkeer' relevant. Voor de overige te toetsen aspecten is deze variant niet relevant, omdat het uitgangspunt is dat deze verbinding geen extra verkeer aantrekt.

3 Gehanteerde referentiesituatie

Als referentiesituatie wordt gehanteerd de situatie in 2023 dat alle vastgestelde plannen in Den Haag gerealiseerd zijn, zonder de ontwikkeling van Scheveningen Haven.

Bij de planvorming van Scheveningen Haven wordt uitgegaan van de situatie in het jaar 2023. Dit heeft twee belangrijke redenen. Zo kan zo de robuustheid van het plan goed beoordeeld worden (komt het plan overeen met de behoeften in 2023? Wordt er voldaan aan de normen voor diverse milieuthema's?) Ook worden dan ook alle relevante ruimtelijke ontwikkelingen, die dan gerealiseerd zijn, meegenomen bij de diverse onderzoeken.

In principe geldt dat alle vastgestelde concrete ruimtelijke besluiten zijn opgenomen in de referentiesituatie. Onderstaand komen de relevante ruimtelijke ontwikkelingen en projecten in het plan- of studiegebied aan de orde. Daarbij wordt weergegeven welke ontwikkelingen onderdeel uitmaken van de referentiesituatie.

Vastgestelde besluiten in het plangebied Scheveningen Haven

In de periode tot 2023 wordt binnen het plangebied, in de directe omgeving van de Tweede Haven, een aantal ontwikkelingen gerealiseerd. Deze ontwikkelingen zijn reeds juridisch-planologisch mogelijk volgens het vigerende bestemmingsplan, zijn deels vergund of zijn deels reeds in aanbouw. Derhalve zijn deze ontwikkelingen opgenomen in de referentiesituatie.

De Reder aan de Dr. Lelykade, de Menninckstraat, Koppelstokstraat en de Van Bergenstraat
Bouwplan De Reder betreft een sloop-nieuwbouw ontwikkeling bestaande uit twee delen. Deel A bestaat uit de nieuwbouw van circa 60 woningen, winkeloppervlak op de begane grond ten behoeve van o.a. de verhuizing van de Jumbo en een gebouwde parkeervoorziening. De bouwvergunning is verleend. Deel B bestaat uit circa 25 woningen, circa 230 m² commerciële ruimte en een parkeervoorziening. Beide delen van het bouwplan passen binnen het vigerende bestemmingsplan.

De Havenmeester

Bouwplan 'de Havenmeester' betreft een appartementengebouw met circa 80 woningen en commerciële voorzieningen in de plint aan de Dr. Lelykade. Onderdeel van het bouwplan is een gebouwde parkeervoorziening op eigen terrein. Het bouwplan past in het vigerende bestemmingsplan Scheveningen Haven.

Paviljoens Dr. Lelykade

Volgens het vigerende bestemmingsplan mogen op de Dr. Lelykade (oostzijde) maximaal zeven paviljoens (inclusief bestaande paviljoens) worden gerealiseerd.

Dr. Lelykade / Schiereiland

Op deze locatie is een plan in voorbereiding voor de realisatie van een complex waarin ruimte is voor een hotel, bedrijfsruimten, een Popexperience (popmuseum), detailhandel en bijbehorende parkeervoorzieningen. Deze plannen betreffen 8.000 m² hotel, 2.500 m² kantoor, 550 m² opslag voor visserij, 6.000 m² museum, 5.000 m² retail en 400 parkeerplaatsen. Het programma past qua functies en volume in het vigerende bestemmingsplan. De bestaande hellingbaan tussen de Dr. Lelykade en de Zeesluisweg komt te vervallen.

Zeesluisweg 78 / Westduinweg 230

Op deze locatie kunnen circa 50 woningen en circa 450 m² commerciële ruimte gerealiseerd worden binnen het vigerende bestemmingsplan.

Radio Holland

Er is een voorstel in ontwikkeling voor vernieuwing van het bestaande gebouw en een beperkte uitbreiding. Het programma bestaat uit kantoor ten behoeve van een bank, bedrijfsruimte en horeca.

Omgang met de historische functie van het Norfolk-terrein

Voor dit deel van het plangebied is het bestemmingsplan Scheveningen Haven uit 1998 van kracht. De bestemmingen zijn bedrijfsdoeleinden en straat (Norfolk-terrein en het Noordelijk Havenhoofd) en waterstaatsdoeleinden (het water, de dijk op het Noordelijk Havenhoofd en de terreinen aan beide zijden van de havenmond). Voor het volledige plangebied is een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk om de nieuwe plannen te realiseren en om te voldoen aan de actualiseringsverplichting vanuit de Wet ruimtelijke ordening.

In de referentiesituatie wordt uitgegaan van de huidige feitelijke situatie voor het Norfolk-terrein, dus zonder het extra vrachtverkeer behorend bij de Norfolkline. Dit is in overeenstemming met het planMER voor het Masterplan Scheveningen-Kust toen ook van de huidige feitelijke situatie is uitgegaan.

In dit MER zijn, behoudens bij het aspect stikstofdepositie, geen vergelijkingen gemaakt met de situatie toen de Norfolk-line nog in gebruik was. Indien wel uitgegaan wordt van de aanwezigheid van het Norfolk-terrein zouden de in dit MER weergegeven milieueffecten lager zijn.

Structuurvisie 'Wereldstad aan Zee'

In de Structuurvisie van de gemeente worden diverse plannen beschreven die voor 2020 uitgevoerd kunnen worden. Echter voor enkele plannen is het ontwikkelingsperspectief gewijzigd en worden de projecten binnen de planperiode niet meer gerealiseerd. Dit geldt onder andere voor de herontwikkeling van de Binckhorst en voor de Vlietzone (zie ook Ipsos 2011). Deze plannen zijn niet meegenomen in de referentiesituatie. In de doorkijk voor de langere termijn worden deze plannen wel meegenomen.

Nieuwe Boulevard Scheveningen

In het door de gemeenteraad in 2010 vastgestelde Masterplan Scheveningen Kust is de ambitie vastgelegd om de positie van de kust van Scheveningen te versterken als levendig centrum aan zee, dat het hele jaar door aantrekkelijk is om te wonen en als toerist te verblijven. De boulevard is daarbij het verbindende element tussen de drie delen van Scheveningen: Bad, Dorp en Haven. De vernieuwing van de boulevard volgens het plan De Morales is in het voorjaar van 2013 afgerond en maakt derhalve onderdeel uit van de referentiesituatie.

Haagse Nota Mobiliteit

De Haagse Nota Mobiliteit beschrijft het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Den Haag voor de periode 2011-2020 met een doorkijk naar 2030. Met het nieuwe verkeers- en vervoersbeleid zet de gemeente in op een duurzame bereikbaarheid van de stad in 2020 en daarna. De gemeente wil de groeiende mobiliteit zoveel mogelijk sturen naar de fiets, het openbaar vervoer en lopen. In de Haagse Nota Mobiliteit zijn de Noordwestelijke Hoofdroute en de Houtrustweg aangewezen als de voorkeursroute voor het autoverkeer. De Houtrustweg is een stedelijke hoofdweg en krijgt de daarbij horende herkenbare inrichting. Voor het openbaar vervoer wordt op langere termijn gesproken over het doortrekken van tramlijn 11 als RandstadRail naar Scheveningen Haven. De fietsroute van de binnenstad langs het Afvoerkanaal naar Scheveningen Haven wordt volgens de nota opgewaardeerd tot een stertroute met vrijliggende fietspaden in gesloten (asfalt)verharding.

Onderdeel van de Haagse Nota Mobiliteit is onder andere de Rotterdamsebaan, een nieuwe verbindingroute vanaf het hoofdwegennet (A4/A13) richting de Centrale Zone. Voor deze ontwikkeling loopt momenteel een m.e.r.-procedure. De Rotterdamsebaan zal volgens planning in 2019 worden geopend en is derhalve opgenomen in de referentiesituatie.

Wegennet in studiegebied Scheveningen Haven

In het netwerk in het studiegebied zijn enkele aanpassingen doorgevoerd, te weten:

- Eenrichtingsverkeer Strandweg / Schokkerweg
- Ontsluitende wegen voor het te realiseren programma.

In het stedelijk netwerk zijn verder geen grote wijzigingen aangebracht.

In het verkeersnetwerk zijn als belangrijkste wijziging de aanleg van de Rotterdamsebaan en aanpassingen aan de Neherkade opgenomen. Verder is er van uit gegaan dat buiten Den Haag de A4 tussen Delft en Schiedam is aangelegd evenals de verbinding tussen de A13 en A16 en een verbinding tussen de A4 en de A44 in de Leidse regio (de Rijnlandroute).

Openbaar vervoernet in studiegebied Scheveningen Haven

Naar verwachting zal in de komende jaren onderhoud aan het spoor van lijn 17 aan de Statenlaan moeten worden gepleegd. Het voornemen is om direct een verbinding tussen het spoor van lijn 17 en lijn 11 te leggen, waarbij de tramhalte van lijn 11 aan de Doornstraat voorbij de kruising met de Statenlaan komt te liggen in plaats van het einde van de Van Boetzelaerlaan. Deze verbinding is nodig als tramlijn 11 naar het Norfolk-terrein wordt verlegd en het bestaande eindpunt van lijn 11 door tramlijn 17 zal worden gebruikt. Verder maakt deze verbinding ook in de huidige situatie het netwerk robuuster om in geval van stremmingen en calamiteiten te kunnen uitwijken.

4 Beleidskader

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op het relevante beleid. Aan de orde komt het gemeentelijk verkeersbeleid zoals vastgelegd in de Haagse Nota Mobiliteit. In deze nota is naast het algemene verkeersbeleid van de gemeente ook beleid op de diverse onderdelen beschreven. Hierna wordt ingegaan op het algemene verkeersbeleid en de deelgebieden openbaar vervoer, autoverkeer, fietsverkeer en parkeren.

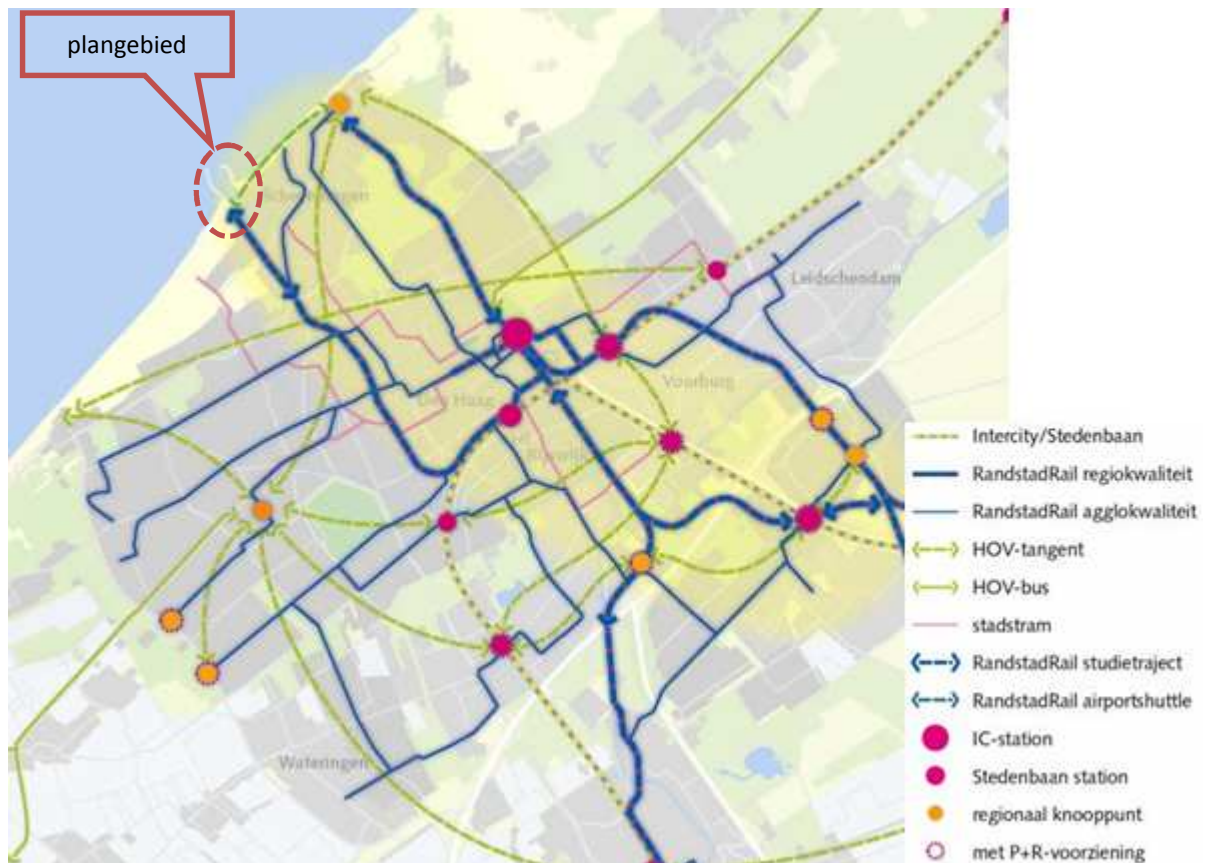
4.2 Haagse Nota Mobiliteit

Het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Den Haag voor de periode 2010 tot 2020 met een doorkijk tot 2030, is vervat in de "Haagse Nota Mobiliteit". De visie in de nota, vastgesteld op 22 september 2011, is er op gericht van Den Haag een duurzaam bereikbare en een leefbare stad te maken door er voor te zorgen dat reizigers een bewuste keuze kunnen maken voor de vervoerwijze en de route die het beste bij hen past. Gerichte investeringen in het openbaar vervoer en de fiets, goede voorzieningen voor voetgangers, en het bundelen en ordenen van het autoverkeer moeten er voor zorgen dat reizigers de juiste keuze kunnen maken. Daarbij horen ook maatregelen om het evenwicht te herstellen tussen vraag en aanbod van parkeervoorzieningen, met name binnen die woongebieden waar de parkeerdruk hoog is. De maatregelen die genomen worden moeten voldoen aan de milieu- en inpassingseisen.

De Haagse Nota Mobiliteit verwoordt dat Den Haag wil dat haar bewoners en bezoekers gebruik kunnen maken van een goed en betrouwbaar vervoerssysteem. De gemeente geeft hierbij voorrang aan de bereikbaarheid van locaties waar nu en in de toekomst veel werkgelegenheid en/of voorzieningen zijn geconcentreerd. Scheveningen Haven is een van deze locaties, in de Haagse Nota Mobiliteit aangeduid als randstedelijke toplocatie. Bij een randstedelijke toplocatie hoort de volgende reistijdnorm: "Tussen de stadsrand (auto) of een intercity station (OV) enerzijds en de internationale en Randstedelijke toplocaties anderzijds, maximaal 20 minuten in de spits." Indien nodig treft de gemeente maatregelen om aan de norm te voldoen. Bijvoorbeeld door te zorgen voor betere doorstroming van het verkeer of verbetering van het openbaar vervoer.

4.3 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer speelt als drager van ruimtelijke ontwikkelingen in de stad en de regio een belangrijke rol. Het openbaar vervoer dient te zorgen voor aantrekkelijke en snelle vervoerstromen tussen woon- en werklocaties, naar het centrum en andere belangrijke attractiepunten. Onderstaande kaart over het openbaar vervoer laat het streefbeeld zien van het openbaarvervoer netwerk volgens de Haagse Nota Mobiliteit. In dit streefbeeld is een studietraject voor een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding naar Scheveningen Haven vastgelegd met een eindhalte nabij het Zuidelijk Havenhoofd.



figuur 4.1 Streefbeeld openbaarvervoernetwerk uit Haagse Nota Mobiliteit

4.4 Autoverkeer

Het gemotoriseerde verkeer wil de gemeente zoveel mogelijk ordenen en concentreren op een stelsel van goed ingepaste stedelijke en regionale hoofdwegen (zie kaart "Hoofdstructuur wegverkeer" uit de Haagse Nota Mobiliteit) met voldoende capaciteit om een optimale doorstroming te waarborgen. Een vlotte doorstroming op de hoofdwegen zorgt ervoor dat het verkeer als vanzelf deze hoofdwegen kiest, waardoor de verkeersdruk op de woonwijken minder kan zijn.

Scheveningen Haven is via de Westduinweg en de Houtrustweg aangesloten op het regionale- en stedelijke hoofdwegenet (namelijk: Lozerlaan-Sportlaan-Segbroeklaan-Pres. Kennedylaan – Johan de Wittlaan - Teldersweg-Hubertustunnel-Noordelijke Randweg). Het stelsel van stedelijke en regionale hoofdwegen zorgt voor een goede bereikbaarheid van de grote concentraties van werkgelegenheid en voorzieningen in de stad vanuit de regio en verder. Tevens verbinden de hoofdwegen de stadsdelen en wijken onderling met elkaar. De hoofdwegen hebben een zodanige vormgeving en inpassing dat voldaan wordt aan de leefbaarheidseisen en milieunormen. De gewenste doorstroomsnelheid op de stedelijke hoofdwegen is 20-25 km/u. Voor de regionale hoofdwegen geldt binnen de stad een gewenste doorstroomsnelheid van 35-40 km/u.



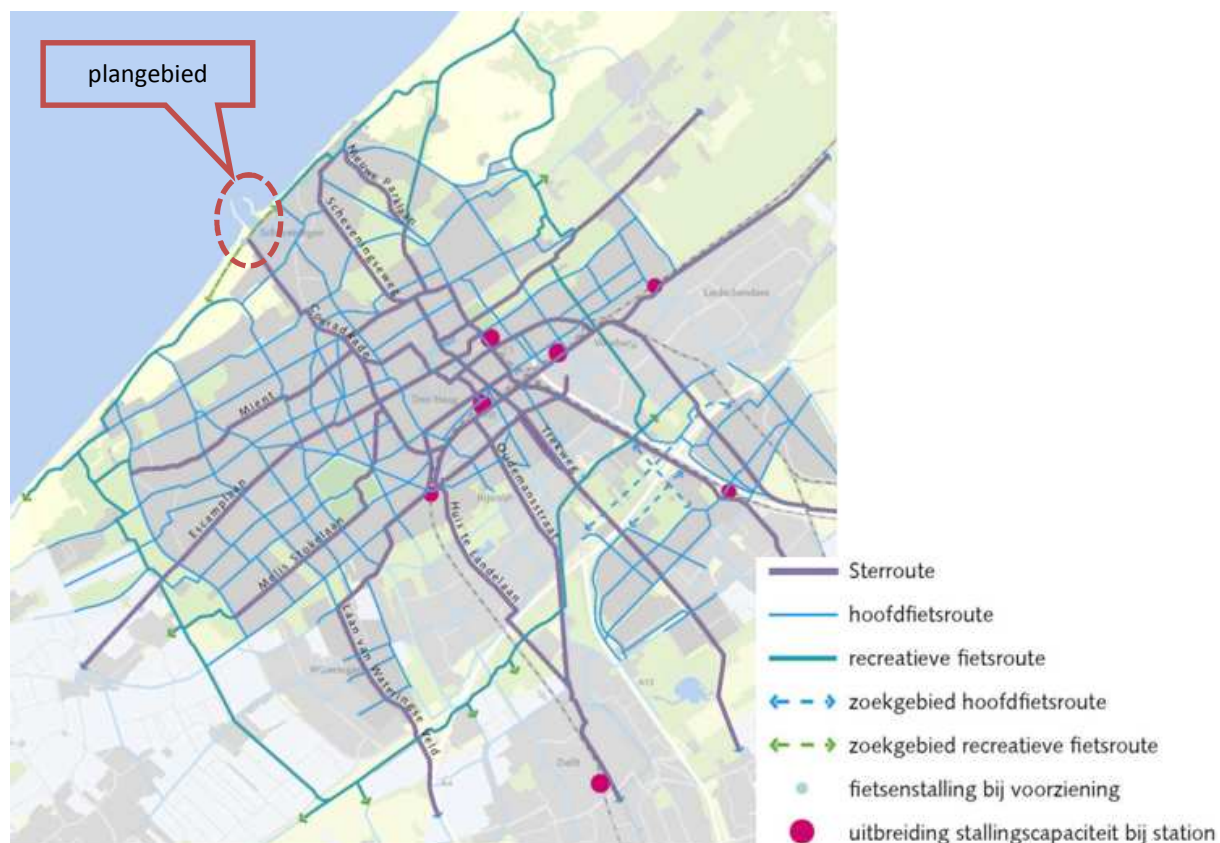
- (inter)nationale hoofdweg
- regionale hoofdweg
- stedelijke hoofdweg
- wijkontsluitingsweg
- centrumring
- ↔ tracé onderzoeken i. k. v. gebiedsontwikkeling

figuur 4.2 Streefbeeld wegennetwerk Haagse Nota Mobiliteit

4.5 Fietsverkeer

Het fietsverkeer krijgt vanwege het milieuvriendelijke karakter en de fysiek zwakkere positie ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer, bijzondere aandacht in het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Den Haag. Door het aanbieden van een aantrekkelijk hoogwaardig netwerk van veilige fietsroutes wordt het gebruik van deze vervoerswijze gestimuleerd. Binnen het stelsel van hoofdfietsroutes is een net van 'sterroutes' aangegeven. De sterroutes vormen de belangrijkste doorgaande routes die de woongebieden met het stadscentrum, de knooppunten van openbaar vervoer en het buitengebied verbinden.

Figuur 4.3 toont het streefbeeld voor het fietsnetwerk van doorgaande routes uit de Haagse Nota Mobiliteit. Daarnaast is er de nodige aandacht voor het stallen van fietsen, zowel bij woningen als bij werklocaties, maar ook bij de grotere attractiepunten zoals scholen, winkelgebieden, stations en recreatiebestemmingen. De publieke voorzieningen voor de fiets maken integraal onderdeel uit van de inrichting van de openbare ruimte. Onderdeel van het net van 'sterroutes' is de aanleg van een sterfietsroute vanuit het centrum langs het Verversingskanaal en de Houtrustweg naar de kust. Het eindpunt van deze sterroute is bij de strandopgang ter hoogte van de Derde Haven bij het Zuidelijk Havenhoofd in Scheveningen Haven.



figuur 4.3 Streefbeeld fietsnetwerk Haagse Nota Mobiliteit

4.6 Parkeren

In de nota "Parkeerkader Den Haag 2010-2020" is het algemene parkeerbeleid vastgelegd. Dit beleid gaat vooral over het faciliteren van de parkeerbehoefte en het benutten van schaarse ruimte maar moet ook automobilisten prikkelen om meer met het openbaar vervoer te reizen of de fiets te pakken. Hoge stedelijke bebouwingsdichtheden leiden zonder adequate parkeervoorzieningen tot een vaak te zware belasting van de openbare ruimte. Dat geldt zowel voor woon- als werkfuncties maar ook voor locaties die veel bezoekers trekken. Behalve de noodzaak tot de verdeling van schaarse (openbare) parkeergelegenheid in een aantal gebieden in de stad, zijn mobiliteitsoverwegingen gericht op het streven naar een bereikbare en leefbare (woon)omgeving voor de gemeente aanleiding tot het stellen van parkeereisen bij nieuwe ontwikkelingen.

De parkeernormen en de toepassing ervan zijn uitgewerkt in de beleidsnota: "Nota Parkeernormen Den Haag" (vastgesteld in de raadsvergadering van 10 november 2011). Nieuwbouw- en verbouwplannen worden aan dit beleid getoetst. Aan de hand van de parkeernormen wordt parkeerbehoefte berekend en vergeleken met de voorzieningen die in het plan zijn opgenomen. Het kan zijn dat in de visie van de initiatiefnemer de genormeerde parkeerbehoefte van de in het plan opgenomen functies afwijkt van de werkelijke

parkeerbehoefte. Het is dan aan de initiatiefnemer om dit aan te tonen en goed te onderbouwen.

Uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte van een bouwontwikkeling op het eigen terrein wordt opgelost. Soms is dat niet mogelijk en het is ook niet altijd strikt noodzakelijk. De gemeente kan onder andere de parkeerdruk en eventuele beschikbare parkeerruimte binnen loopafstand in de omgeving, meewegen. Dat geldt ook voor functies waarvan de parkeerplaatsen onderling uitwisselbaar zijn. Daarnaast kan de gemeente in afwijkende situaties maatwerk toepassen.

Parkeernormen

Bij woningbouw is het gemiddelde autobezit uitgangspunt voor de hoogte van de parkeernorm. Het gemiddelde autobezit hangt af van de oppervlakte van de woning, de plek in de stad en het type woning.

Voor werken, winkels en andere voorzieningen is de functie van het gebouw en de mate van bereikbaarheid met het openbaar vervoer, bepalend voor de parkeernorm. Bij knooppunten van het openbaar vervoer geldt een lagere norm dan op plekken die minder goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. De parkeernormen worden uitgedrukt in het aantal parkeerplaatsen per woning, en bij de -meeste- overige de functies in het aantal parkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak.

Fietsparkeren

De gemeente hanteert voor functies, die in de Nota Parkeernormen Den Haag onder de noemer Kantoren, Bedrijven en Voorzieningen staan, een norm van 1 fietsparkeerplaats per 3 medewerkers

5 Onderzoeksmethodiek en uitgangspunten

Dit hoofdstuk beschrijft de aspecten waarop de voorgenomen ontwikkelingen in Scheveningen Haven worden beoordeeld. Het verkeersbeleid, zoals in het vorige hoofdstuk opgenomen, vormt hiervoor het uitgangspunt. Daarnaast wordt ingegaan op de diverse uitgangspunten die gehanteerd worden voor het bepalen van de effecten.

5.1 Te toetsen criteria

De te toetsen criteria voor het thema verkeer zijn weergegeven in onderstaande tabel.

tabel 5.1 Beoordelingscriteria

Thema	Aspect	Criterium
Verkeer	Kwaliteit van de verkeersafwikkeling	<ul style="list-style-type: none">• I/C-verhoudingen/doorstroming• Routekeuze / intensiteiten• Bereikbaarheid
	Bereikbaarheid met het OV	<ul style="list-style-type: none">• Modal split / reistijden openbaar vervoer
	Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none">• Veranderingen in de verkeersveiligheid
	Parkeren	<ul style="list-style-type: none">• Parkeergelegenheid
	Langzaam verkeer	<ul style="list-style-type: none">• Fiets- en voetpaden

De beoordelingscriteria worden hierna uitgewerkt per aspect. Per aspect is beschreven hoe de beoordeling plaatsvindt. De beoordeling vindt plaats op basis van een 7-puntsschaal. Voor enkele aspecten: I/C-verhoudingen, routekeuze/intensiteiten en reistijden over de weg zijn kwantitatieve beoordelingscriteria geformuleerd. De overige aspecten zijn op basis van expert judgement gescoord, conform onderstaande beoordeling.

tabel 5.2 Beoordeling van diverse verkeersaspecten op basis van expert judgement

Effect	Klassegrenzen
Zeer positief (+++)	Er is sprake van een sterke verbetering ten opzichte van de referentiesituatie
Positief (++)	Er is sprake van een verbetering ten opzichte van de referentiesituatie
Licht positief (+)	Er is sprake van een beperkte verbetering ten opzichte van de referentiesituatie
Neutraal (0)	Geen of een neutraal effect ten opzichte van de referentiesituatie
Licht negatief (-)	Er is sprake van een beperkte verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie
Negatief (--)	Er is sprake van een verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie
Zeer negatief (- - -)	Er is sprake van een sterke verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie

5.1.1 Kwaliteit van de verkeersafwikkeling

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling wordt beoordeeld aan de hand van de verwachte intensiteiten. Hierbij wordt gekeken naar de verhouding tussen de te verwachten intensiteiten (de hoeveelheid verkeer) en de capaciteit (de hoeveelheid verkeer die maximaal op een weg past). Als de verhouding intensiteit / capaciteit (I/C-verhouding) hoger is dan 0,8 wordt er op deze wegen vanuit gegaan dat de doorstroming vermindert. Ook wordt gekeken naar de doorstroming op kruisingen, routekeuze en de reistijd vanuit drie 'poorten' van de Haagse regio.

Met het verkeersmodel kunnen goede uitspraken gedaan worden over I/C-verhoudingen op de grotere wegen (regionale hoofdwegen en stedelijke hoofdwegen) in het studiegebied. Echter op 'kleinere' wegen wordt de doorstroming eerder beperkt door de afwikkelingscapaciteit op de kruispunten dan door de capaciteiten van de wegvakken. Daarom wordt naast een beschouwing van de I/C-verhoudingen ook gekeken naar routekeuzes van het verkeer dat van en naar Scheveningen Haven rijdt. Het verkeer van en naar Scheveningen Haven moet zo veel mogelijk worden afgewikkeld op de daarvoor bedoelde en ingerichte routes (stedelijke en regionale hoofdwegen). Dit betreft de volgende wegen:

- De president Kennedylaan, Johan de Wittlaan, prof. B.M. Teldersweg
- De Segbroeklaan en Sportlaan,
- De Houtrustweg
- De Westduinweg/Duinstraat

Ook de Scheveningseweg en de Statenlaan hebben ook een functie voor de bereikbaarheid van Scheveningen, de verbindingen tussen Den Haag Centrum enerzijds en Scheveningen Dorp en Scheveningen Haven lopen over deze wegen. Deze wegen zijn echter niet geschikt als primaire ontsluitingswegen. Grote toename van het verkeer is op deze wegen dus niet gewenst. Alle andere wegen naar Scheveningen Haven zijn minder geschikt om het verkeer naar Scheveningen Haven over af te wikkelen. De Nieboerweg, Kranenburgweg en Van Boetelaerlaan bieden weliswaar korte(re) routes, maar zijn vanwege de inrichting van de wegen en de aanliggende functies minder geschikt om doorgaand verkeer over af te wikkelen.

In onderstaande tabel (5.3) is de wijze van beoordeling ten aanzien van het criterium 'I/C-verhoudingen' weergegeven. Het effect op het criterium 'routekeuze/intensiteiten' is op basis van tabel 5.4 beoordeeld.

tabel 5.3 Toetsing van het criterium routekeuze/intensiteiten ten opzichte van de referentiesituatie

criterium	Effect	Klassegrenzen
Routekeuze / intensiteiten	Zeer positief (+++)	Afname van verkeer is meer dan 25%
	Positief (++)	Afname van verkeer is meer dan 10%, maar minder dan 25%
	Licht positief (+)	Afname van verkeer is meer dan 5%, maar minder dan 10%
	Neutraal (0)	Toename of afname van verkeer is minder dan 5%
	Licht negatief (-)	Toename van verkeer is meer dan 5%, maar minder dan 10%
	Negatief (- -)	Toename van verkeer is meer dan 10%, maar minder dan 25%
	Zeer negatief (- - -)	Toename van verkeer is meer dan 25%

tabel 5.4 Toetsing van het criterium I/C-verhoudingen/doorstroming ten opzichte van de referentiesituatie

criterium	Effect	Klassegrenzen
I/C-verhoudingen/ doorstroming	Zeer positief (+++)	Verbetering van de I/C-verhouding is meer dan 25%
	Positief (++)	Verbetering van de I/C-verhouding is meer dan 10%, maar minder dan 25%
	Licht positief (+)	Verbetering van de I/C-verhouding is meer dan 5%, maar minder dan 10%
	Neutraal (0)	Verbetering of verslechtering is minder dan 5%
	Licht negatief (-)	Verslechtering van de I/C-verhouding is meer dan 5%, maar minder dan 10%
	Negatief (- -)	Verslechtering van de I/C-verhouding is meer dan 10%, maar minder dan 25%
	Zeer negatief (- - -)	Verslechtering van de I/C-verhouding is meer dan 25%

Voor de bereikbaarheid over de weg wordt de verandering in de reistijd tussen Scheveningen Haven en drie 'poorten' weergegeven. De poorten zijn de plaatsen waarop het verkeer van buiten de stad het stedelijke (hoofd)wegennet oprijdt. Drie poorten voor Scheveningen Haven zijn:

- Prins Clausplein (A4/A12).
- Kruising N14 en N44.
- Aansluiting Nieuweweg op de Lozerlaan vanuit de richting Westland (N211).

Om de effecten in reistijd te kunnen beoordelen wordt gebruik gemaakt van de beoordelingssystematiek zoals weergegeven in tabel 5.5.

tabel 5.5 Toetsing van het criterium reistijden wegverkeer

Criterion	Effect	Klassegrenzen
Reistijden wegverkeer	Zeer positief (+++)	Reistijdwinst is meer dan 25%
	Positief (++)	Reistijdwinst is meer dan 10%, maar minder dan 25%
	Licht positief (+)	Reistijdwinst is meer dan 5%, maar minder dan 10%
	Neutraal (0)	Reistijdwinst of –verlies is minder dan 5% ten opzichte van de referentiesituatie
	Licht negatief (-)	Reistijdverlies is meer dan 5%, maar minder dan 10%
	Negatief (- -)	Reistijdverlies is meer dan 10%, maar minder dan 25%
	Zeer negatief (- - -)	Reistijdverlies is meer dan 25%

5.1.2 Bereikbaarheid met het openbaar vervoer

Voor de bereikbaarheid met het openbaar vervoer wordt gekeken naar twee aspecten. Enerzijds het veranderen van de reistijden voor bus en tram vanuit Den Haag Centraal en Den Haag Holland Spoor en anderzijds naar het wijzigen van de modal split ten gunste van het openbaar vervoer. Voor het bepalen van de modal split is met name het bezoekersonderzoek 'Toekomstig bezoek Scheveningen Haven' van ZKA consultants en planners (zie bijlage) gebruikt. Deze aspecten worden op basis van expert judgement beoordeeld, conform tabel 5.2.

5.1.3 Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid is beoordeeld op basis van de toe- en afname van het verkeer op de verschillende wegen in het studiegebied. Om inzicht te krijgen in de huidige verkeersongevallen is gebruik gemaakt van het Bestand ge Registreerde Ongevallen Nederland (BRON). Daarbij zijn de ongevalgegevens uit de periode 2002-2011 en 2007-2011 geanalyseerd.

Dit aspect wordt op basis van expert judgement beoordeeld, conform tabel 5.2.

5.1.4 Parkeren

Voor het onderdeel parkeren moet onderscheid worden gemaakt tussen parkeer capaciteit voor bewoners, werknemers en bezoekers van de nieuw te ontwikkelen functies in het gebied en parkeer capaciteit voor strandbezoek. Voor de nieuw te ontwikkelen woningen, kantoren, bedrijfsruimtes en voorzieningen heeft de gemeente Den Haag parkeernormen waaraan de ontwikkelende partij moet voldoen. Er wordt derhalve niet getoetst aan de effecten op nieuwe woningen, kantoren en voorzieningen. Wel wordt getoetst in hoeverre de voorgenomen ontwikkelingen effect hebben op de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor strandbezoek. Een tekort aan parkeerplaatsen levert overlast van zoekverkeer op. De beschikbare parkeerplaatsen voor het strandverkeer is de 'restcapaciteit' van de te bouwen parkeervoorzieningen in Scheveningen Haven. Uit de parkeerbalans (bijlage 2) is deze capaciteit op te maken.

Dit aspect wordt op basis van expert judgement beoordeeld, conform tabel 5.2.

5.1.5 Langzaam Verkeer

Onder langzaam verkeer vallen fietsers en voetgangers. Voor fietsers en voetgangers is het comfort en de verkeersveiligheid van de reis van belang. Ook is het belangrijk dat de wegen op voldoende plekken veilig oversteekbaar zijn.

Dit aspect wordt op basis van expert judgement beoordeeld, conform tabel 5.2.

5.2 Uitgangspunten verkeersmodel en verkeerscijfers

5.2.1 Verkeersmodel Haaglanden

Voor het in beeld brengen van de verkeerseffecten Scheveningen Haven is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Haaglanden, versie 3.4. Dit is de meest recente versie van het verkeersmodel van het Stadsgewest Haaglanden en de gemeente Den Haag dat voor allerlei studies gebruikt wordt. Het verkeersmodel werkt met avondspitsuurintensiteiten. In de diverse tabellen in dit rapport zijn derhalve de intensiteiten in motorvoertuigen per gemiddeld avondspitsuur in beide richtingen op diverse wegvakken weergegeven. In de tabellen zijn de intensiteiten afgerond op 25 voertuigen. In de bijlage is een totaaloverzicht van de intensiteiten in de huidige situatie (2013), de referentiesituatie (2023), het voorkeursalternatief (2023), de varianten en de situatie 2033 opgenomen.

Het verkeersmodel Haaglanden kent als basisjaar 2009 en als prognosejaar 2020. De situatie 2013 voor deze MER is gebaseerd op het basisjaar 2009, de prognoses voor 2023 en 2024 zijn gebaseerd op het prognosejaar 2020. Voor de autonome groei tussen 2020 en de beschouwde jaren is uitgegaan van een algemene groei van het autoverkeer met 0,5% per jaar. Over de werking en vulling van het gebruikte verkeersmodel is meer te vinden in bijlage 1.

5.2.2 Intensiteiten in avondspitsuur, werkdaggemiddelde en weekdaggemiddelde

Bij de beoordeling van verkeerstromen in ruimtelijke plannen wordt veelal gewerkt met avondspitsuurintensiteiten, werkdaggemiddelden en weekdaggemiddelden. Zoals reeds aangegeven is het gebruikte Haaglanden-model een avondspitsuur-model. Dit model beschrijft de situatie voor een gemiddeld avondspitsuur (één-uursperiode gemiddelde van 16.00-18.00) voor een gemiddelde werkdag).

Daarnaast wordt voor diverse milieuonderzoeken gewerkt met weekdaggemiddelden. Het gebruik van weekdaggemiddelden in plaats van werkdaggemiddelden voor milieuonderzoeken is landelijk bepaald. Bij weekdaggemiddelden worden de dagen van het weekend (zaterdag en zondag) meegenomen. De intensiteiten op wegen in het weekend zijn immers lager dan gedurende werkdagen.

In dit verkeerrapport worden de verkeerscijfers voor de diverse wegen in avondspitsuurintensiteiten gepresenteerd. In de bijlagen bij de achtergrondrapporten geluid en luchtkwaliteit zijn de cijfers in weekdaggemiddelden weergegeven.

5.2.3 Berekende verkeersproductie

Bepaling verkeersproductie op basis van kengetallen en bezoekersaantallen

De verkeersproductie van het te ontwikkelen programma is op basis van kencijfers bepaald. Deze kencijfers komen uit 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' van het CROW¹. Daarnaast is ook gebruik gemaakt van de bezoekersaantallen van de geplande voorzieningen. Hierbij is gebruik gemaakt van een recent bezoekersonderzoek dat is uitgevoerd voor Scheveningen Haven door ZKA. Dit bezoekersonderzoek is als aparte bijlage bijgevoegd.

Omgang met strandverkeer en piekbelasting op zomerse dagen

Op een hete zomerdag (enkele dagen per jaar) loopt het verkeer in Scheveningen vast. De aanwezige infrastructuur (wegen, kruisingen en parkeerplaatsen) is niet toereikend om de massale toestroom van verkeer op dergelijke momenten te verwerken. Hiervoor is de infrastructuur ook niet bedoeld. Het was dertig jaar geleden niet mogelijk een congestievrije situatie te creëren op deze piekmomenten, dat is thans het geval en zal ook in de toekomst zo blijven. Daarom worden deze specifieke piekmomenten niet beschouwd in dit MER.

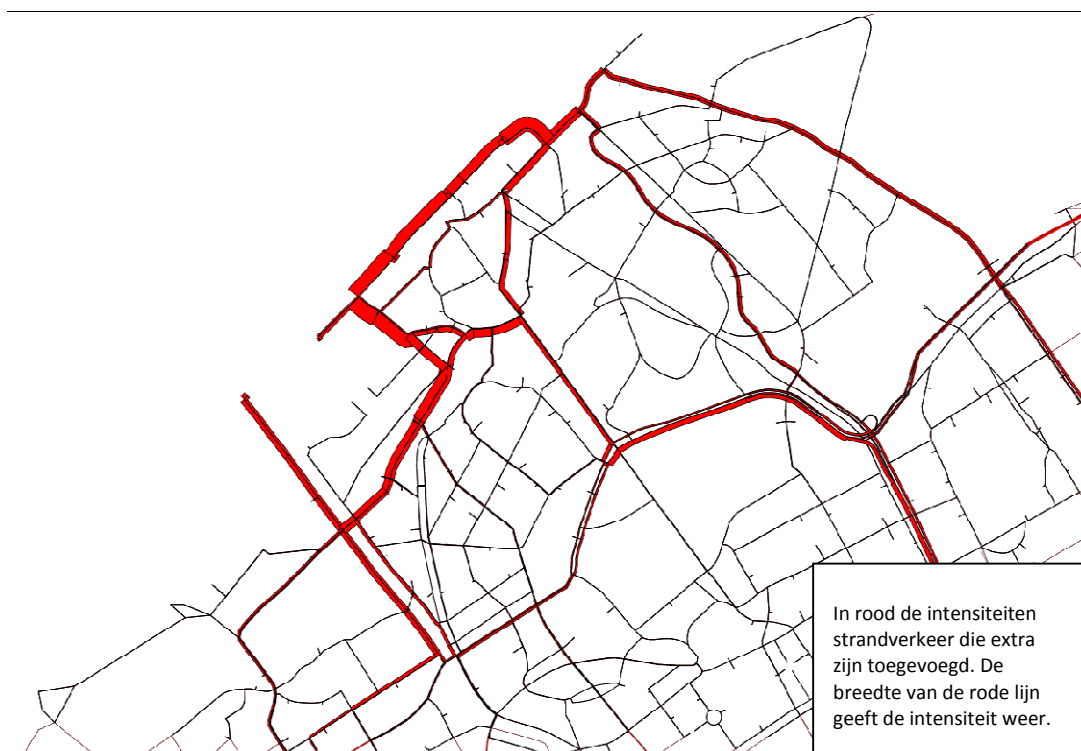
¹ CROW publicatie 137, oktober 2012. CROW is het kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

Op diverse lente-, zomer- en nazomerdagen vindt, naast het woon-werkverkeer, ook verkeer van bezoekers naar het strand en de haven plaats. Een analyse van telcijfers op een van de hoofdroutes naar Scheveningen², vergeleken met het verkeersmodel levert op dat in het verkeersmodel het strandverkeer in de avondspits in de juiste mate is opgenomen. Het model beschrijft dus de situatie die geldt op de meeste werkdagen. Hiermee kunnen voor de doorstroming de gegevens uit het Verkeersmodel direct worden gebruikt.

De effectbepalingen voor het thema verkeer richt zich daarom vooral op de verkeersafwikkeling op een gemiddelde werkdag, in de avondspits. Het uitgangspunt is dat op een gemiddelde werkdag de bestemmingen in Scheveningen snel en comfortabel, dus zonder congestie, te bereiken moeten zijn.

Om de avondspitsuurintensiteiten naar werkdaggemiddelden om te rekenen wordt in Haaglanden gewoonlijk de factor 11,5 gehanteerd. Daarna dient om een gemiddelde werkdag om te rekenen naar een gemiddelde weekdag de factor 0,9 gebruikt. Echter in Scheveningen blijkt uit verkeerstellingen dat deze factoren niet zonder meer mogen worden gebruikt. De verhouding tussen de gemiddelde werkdag en gemiddelde weekdag ligt door het strandverkeer anders. In het algemeen rijdt er door het woon-werkverkeer minder verkeer in het weekend dan door de week. Bij het strand ligt dat andersom; hier rijdt juist in het weekend meer verkeer dan op werkdagen.

Het verkeersmodel Haaglanden is gebruikt om extra verkeer van en naar het strand te berekenen, zie figuur 5.1. Zodanig dat de berekende weekdag zo goed mogelijk overeenkomt met verkeerstellingen. Deze aanpassing heeft vlakbij het strand het grootste effect, verder bij de kust vandaan dempt dat effect uit omdat het verkeer zich mengt met ander verkeer. Door deze methode toe te passen zijn weekdaggemiddelde intensiteiten beschikbaar voor de milieuberekeningen, waarbij nadrukkelijk rekening wordt gehouden met het extra verkeer dat naar het strand toe rijdt (met name in de weekenden).



figuur 5.1 Strandverkeer

² De analyse is uitgevoerd voor de situatie op de Zwolsestraat. In deze studie is er van uitgegaan dat de Zwolsestraat een typische route naar het strand is en dat de bevindingen die voor deze route zijn gedaan tevens gelden op de andere routes naar het strand, zoals de Houtrustweg. Voor de Zwolsestraat is voor een groot aantal meetmomenten in de recente jaren het verkeer gemeten.

5.3 Verkeersuitgangspunten voorkeursalternatief

Voor de verkeerseffecten van het voorkeursalternatief is een aantal onderdelen van bijzonder belang. Dit betreft met name de inrichting van de Duindorpdam.

Duindorpdam

De brug over het verversingskanaal tussen de Westduinweg en Nieboerweg wordt Duindorpdam genoemd. Momenteel is deze verbinding uitgevoerd als een uitgerekte rotonde ingericht volgens het 'Largas'-principe (langzaam rijden gaat sneller). Deze vormgeving heeft te maken met de voormalige functie van het Norfolk-terrein en de geleiding van het (vracht)verkeer via de Houtrustweg. De ovonde, zoals de uitgerekte rotonde ook wel genoemd wordt, is vanuit verkeersveiligheidsperspectief een goede oplossing.

Voor het huidige en nieuw te ontwikkelen programma wordt een andere vormgeving voorgesteld. In de huidige situatie wordt vooral langzaam maar zeker afgewikkeld, waarbij in de nieuwe situatie (uitgaande van de bestaande inrichting en de realisatie van het voorgestelde programma) de wachtrijen op de Houtrustweg flink kunnen oplopen. Daarom is voor de ontsluiting van het nieuw te ontwikkelen programma een nieuw ontwerp van deze kruising gemaakt. In dit ontwerp wordt de bestaande ovonde vervangen door een grotere (Houtrustweg) en een kleinere (Kranenburgweg) rotonde.

In het verkeerskundig onderzoek is naar voren gekomen dat de voorgestelde oplossing in het stedenbouwkundig plan goed werkt om wachtrijen op de Houtrustweg te voorkomen. Deze oplossing zorgt er echter ook voor dat verkeer in plaats van de voorkeursroute over de Houtrustweg tussen Nieboerweg en Segbroeklaan alternatieve routes gaat gebruiken om Scheveningen Haven in en uit te rijden. Vanuit het verkeersbeleid is het niet wenselijk dat op deze alternatieve routes het verkeer harder groeit dan op de voorkeursroutes. Dit 'sluipverkeer' is ongewenst vanwege de woonfuncties aan deze alternatieve routes en uit het oogpunt van de verkeersveiligheid (deze alternatieve routes zijn niet ontworpen voor grote hoeveelheden verkeer).

Om de hiervoor genoemde redenen is in de modelberekeningen in afwijking van het stedenbouwkundig plan het ontwerp van de Duindorpdam ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie verondersteld in het voorkeursalternatief en de varianten. Dit geeft de meest realistische verdeling van intensiteiten over de diverse wegen in de studie. In de eerstkomende jaren, tot circa 2017, voldoet de huidige inrichting van de Duindorpdam voor de ontsluiting van Scheveningen Haven. Hierna zal deze kruising aangepast moeten worden. Hiervoor dienen ontwerpen gemaakt en getoetst te worden. Het uitgangspunt bij dit proces is dat de doorstroming moet verbeteren, maar dit niet mag leiden tot verplaatsingen van verkeerstromen vanaf de hoofdroutes naar andere wegen. De ontwerp- en toetsfase vindt in de zomer en het najaar van 2013 plaats.

Houtrustweg

De Houtrustweg tussen de Duindorpdam en de kust is in de referentiesituatie als een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur vormgegeven, zie ook figuur 5.2. Als de voorgenomen activiteiten van het Voorkeursalternatief, al dan niet in combinatie met één of meerdere varianten, gerealiseerd worden, is de huidige vormgeving van de Houtrustweg tussen de Duindorpdam en de kust niet meer afdoende. Deze weg wordt opgewaardeerd tot een gebiedsontsluitingsweg met in achtname van de principes van Duurzaam Veilig. Dit betekent dat de weg een maximumsnelheid krijgt van 50 km/uur, een vrijliggend fietspad en een voorrangregeling op de Houtrustweg ten opzichte van de aanwezige uitritten. Tevens wordt de bestaande klinkerbestrating vervangen door asfalt.



figuur 5.2 Huidige vormgeving Houtrustweg tussen de Duindorpdam en het strand

Invoer netwerk

Ten opzichte van de referentiesituatie is de Houtrustweg tussen de Duindorpdam en de kust als 50 km/uur-weg vormgegeven (huidige situatie is 30 km/uur, zie figuur 5.2). De Kranenburgweg is tussen Duindorpdam en kust juist als 30 km/uur weg vormgegeven; op dit moment is dat een 50 km/uur weg. De Duindorpdam zelf is niet aangepast. Het netwerk voor het wegverkeer is buiten het plangebied niet gewijzigd ten opzichte van de referentie. Ontsluiting van de woningen in het nieuwe programma vindt met name via de Kranenburgweg plaats. Ook wordt een deel van het nieuwe programma via de Houtrustweg en via de Zeesluisweg/ Schokkerweg en Vissershavenweg (en Strandweg) ontsloten.

5.4 Verkeersuitgangspunten varianten

Variant extra programma Noordelijk Havenhoofd

In een variant op voorkeursalternatief is een programma voor het Noordelijk havenhoofd opgenomen, zie hoofdstuk 2. Van dit extra programma is op basis van CROW kencijfers bepaald hoeveel extra verkeer dit aantrekt. In deze variant worden geen extra aanpassingen in het wegennet verondersteld.

Variant een tramlijn naar het Norfolk-terrein

De aanleg van het tramtracé zal effect hebben op de vormgeving van de Duindorpdam en de Kranenburgweg tussen de Westduinweg en de Van Boetzelaerlaan. Op dit moment is nog onvoldoende duidelijk hoe het tracé er uit gaat zien. Er wordt daarom vanuit gegaan dat:

- het verkeer tussen Scheveningen Haven en de rest van de stad en Haaglanden via de hoofdroutes wordt afgewikkeld;
- de Kranenburgweg tussen Van Boetzelaerlaan (nabij Pres. Kennedylaan) en Westduinweg verminderd toegankelijk wordt voor het autoverkeer. Dit verkeer maakt in deze variant gebruik van de Houtrustweg (tussen de Nieboerweg en de Segbroeklaan) en de Van Boetzelaerlaan tussen de Kranenburgweg (nabij pres. Kennedylaan) en de Statenlaan (nabij Westduinweg).
- In het ontwerp van de Duindorpdam in het stedenbouwkundig plan is geen rekening gehouden met de mogelijkheid om een tramtracé langs de Kranenburgweg te realiseren. Een tramlijn langs de Kranenburgweg is niet mogelijk in combinatie met de minirotonde zoals opgenomen in het stedenbouwkundig plan. Indien gekozen wordt het tramtracé op te nemen in het bestemmingsplan dient in de nadere uitwerking voor de verlenging van tramlijn 11 het ontwerp van deze kruising aanpast te worden. In het verkeersmodel is uitgegaan van een conflictvrije kruising voor de tram (zodat geen extra vertragingen optreden).

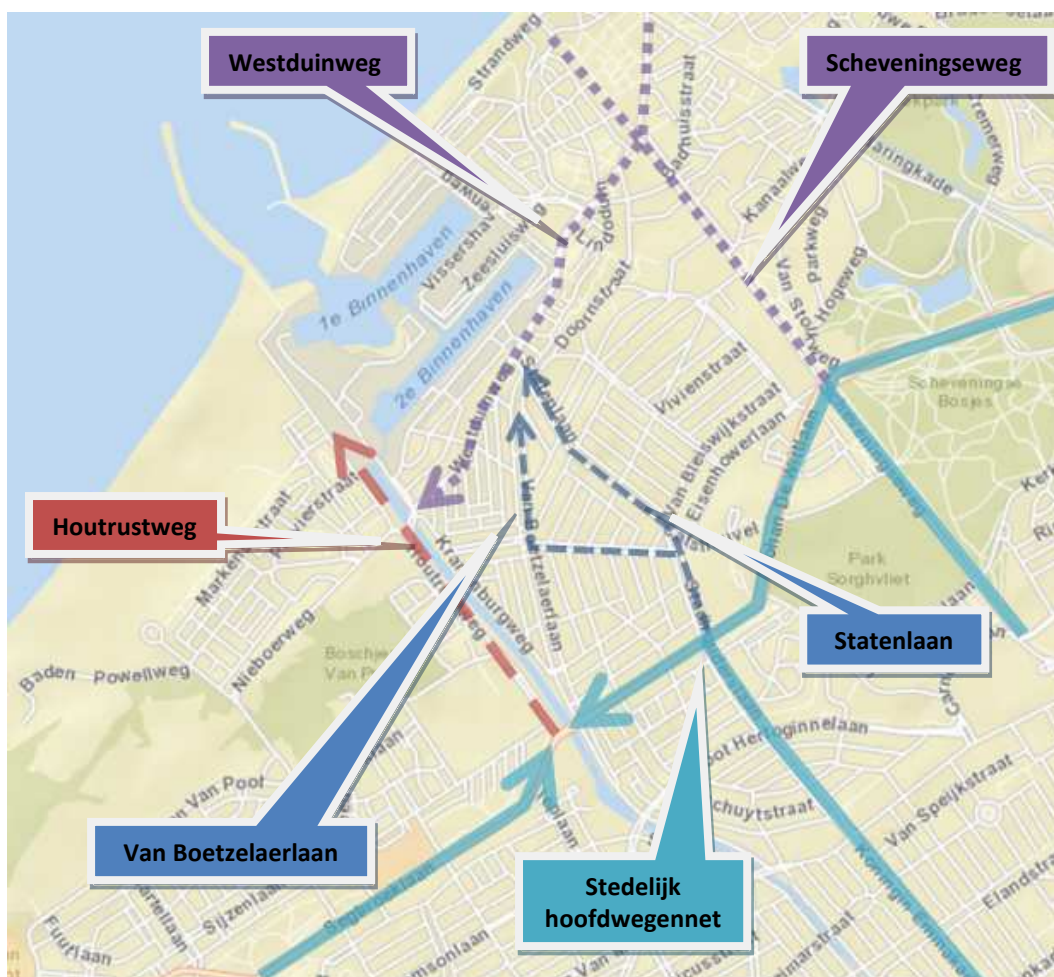
6 Huidige situatie en referentiesituatie

6.1 Huidige situatie (2013)

6.1.1 *Kwaliteit van de verkeersafwikkeling*

In Scheveningen Haven ligt in de huidige situatie het merendeel van de functies die veel verkeer voor de reguliere avondspits op een werkdag opleveren rond de eerste en met name tweede haven. Op het Norfolk-terrein zijn alleen evenementen. Het verkeer naar en van de woningen in Duindorp en rond de haven leveren de meeste verkeersbewegingen op de beschouwde wegen. In het weekend (in de zomer) komt hier het strandverkeer bij.

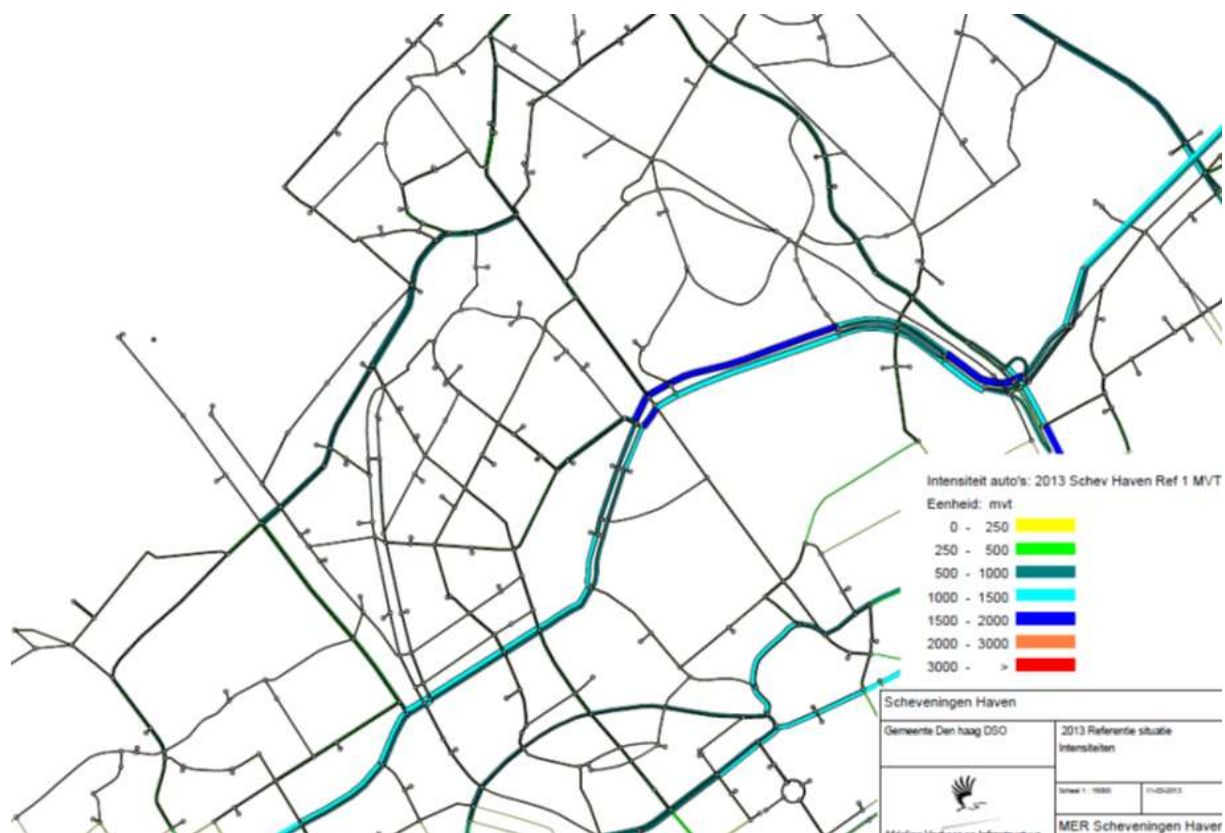
Het verkeer dat van en naar Scheveningen Haven rijdt, maakt vooral gebruik van het stedelijke hoofdwegennet. Dit vormen de Johan de Wittlaan, de President Kennedylaan en de Segbroekweg. Deze wegen sluiten aan op de centrumring van Den Haag of op de diverse inprickers vanaf het hoofdwegennet, zoals de Utrechtsebaan, N14 en N211. Vanaf dit stedelijke hoofdwegennet maakt het verkeer vooral gebruik van de Houtrustweg en in mindere mate van de Scheveningseweg, Statenlaan en de Van Boetzelaerlaan. Daarnaast is ook een deel van het verkeer afkomstig uit Scheveningen Dorp/Bad, dat via de Westduinweg rijdt.



figuur 6.1 Belangrijkste routes van en naar Scheveningen Haven

In de huidige situatie (2013) worden in het verkeersmodel Haaglanden de wegen in en om het plangebied belast zoals weergegeven is in figuur 6.2 en tabel 6.1. De breedte van de lijn geeft aan hoeveel verkeer gebruik maakt (in een gemiddeld avondspitsuur) van de weg. De kleur geeft ook

aan wat de intensiteit van het verkeer op een weg is. De intensiteiten zijn in verschillende klassen ingedeeld. Hieruit blijkt dat de meeste wegen in het studiegebied een verkeersbelasting hebben van minder dan 500 motorvoertuigen per avondspitsuur. Zoals ook uit figuur 6.1 blijkt, is het meeste verkeer aanwezig op de diverse toegangswegen van en naar Scheveningen Haven.



figuur 6.2 Avondspitsuurintensiteiten in de huidige situatie 2013 (mvt/uur) in het studiegebied

tabel 6.1 Avondspitsuurintensiteiten in de huidige situatie 2013 (mvt/uur) op diverse wegen

Wegen	Wegvakken	Intensiteiten (mvt/ uur) Huidige situatie (2013)
Houtrustweg	tussen Nieboerweg en strand	125
Houtrustweg	tussen Nieboerweg en P.Kennedylaan	900
Dr. Lelykade	tussen Kranenburgweg en Westduinweg	225
Westduinweg	tussen Kranenburgweg en Douzastraat	1.175
Westduinweg	tussen Statenlaan en Schokkerweg	1.575
Statenlaan	tussen Westduinweg en Van Boetzelaerlaan	425
Kranenburgweg	tussen Dr.Lelykade en Westduinweg	275
Nieboerweg	tussen Houtrustweg en Tesselsestraat	775
Kranenburgweg	tussen Westduinweg en van Boetzelaerlaan	275
van Boetzelaerlaan	tussen Willem de Zwijgerlaan en Kranenburgweg	475
Scheveningseweg	tussen Duinstraat en van Dorpstraat	650
Schokkerweg	tussen Westduinweg en Vissershavenweg	275
Vissershavenweg	Vissershavenweg	325
Zeesluisweg	tussen Schokkerweg en Westduinweg	350
Duinstraat	tussen Doornstraat en Scheveningseweg	1.175
Segbroeklaan	tussen Ieplaan en Houtrustweg	2.025
pres. Kennedylaan	tussen Stadhouderslaan en Johan de Wittlaan	1.950
Zwolsestraat	tussen Gentsestraat en Harstenhoekweg	1.300

Op een reguliere werkdag zijn de intensiteiten op de diverse wegen in onderzoek niet hoog en zijn er in de avondspits geen doorstromingsproblemen. Op de diverse stedelijke hoofdwegen liggen de I/C-verhoudingen onder de 0.8 (hetgeen inhoudt dat de capaciteit op deze wegen afdoende is). Uit de Monitor Haagse Nota Mobiliteit (2013) blijkt dat de gemiddelde streefsnelheid op de route Johan de Wittlaan - de President Kennedylaan – Segbroekweg in meer dan 95% van de ritten wordt gehaald. Andere wegen in het studiegebied worden in deze Monitor niet beschouwd.

Zomerdrukke

In de weekenden in de zomerperiode kunnen in de huidige situatie op de Westduinweg doorstromingsproblemen ontstaan. Deze hangen samen met de kruisingen bij de Statenlaan en de Zeesluisweg. Het kruispunt Duinstraat / Prins Willemstraat is op deze momenten ook druk bezet. De hoofdroutes naar Scheveningen Haven voldoen in het algemeen ook in de weekenden in de zomerperiode. Alleen op de topdagen (zeer warm strandweer in het weekend) is het op deze routes, als onderdeel van alle routes naar het strand, extra druk en kan het verkeer congestie ondervinden.

Bereikbaarheid

Voor drie trajecten van en naar Scheveningen zijn de reistijden bepaald, zie ook paragraaf 5.1.2. Deze zijn in tabel 6.2 weergegeven. Hieruit blijkt dat de reistijd tussen Scheveningen Haven en de poort N211 Nieuweweg circa 9 minuten is. De reistijd tussen het hoofdwegennet (A4/A12) is circa 18,5 minuut en de reistijd tussen Scheveningen Haven en de N14 Rijksstraatweg is circa 11,5 minuut.

tabel 6.2 Reistijden in minuten voor drie trajecten

Trajectreistijden in minuten (gemiddeld / avondspits)	2013
Scheveningen Haven - N211 Nieuweweg	9,15
Scheveningen Haven - N14 Rijksstraatweg	11,6
Scheveningen Haven - A4/A12 Prins Clausplein	18,5

Op de diverse wegen bij Scheveningen Haven die onderdeel uitmaken van de trajecten richting de drie ‘poorten’ zijn geen aandachtspunten en knelpunten aanwezig. Buiten het studiegebied zijn wel enkele delen binnen deze trajecten waar de doorstroming (nog) niet voldoet, zoals de Lozerlaan en de Raamweg. Deze wegen vallen echter buiten de scope van dit project.

6.1.2 Bereikbaarheid met het OV

Reistijden openbaar vervoer

Op dit moment is Scheveningen Haven matig tot redelijk bereikbaar met het openbaar vervoer. In figuur 6.3 is het openbaar vervoersysteem nabij Scheveningen Haven weergegeven. De eerste en tweede haven zijn bereikbaar met tramlijnen 11 en 17. Langs het havengebied ligt het tracé van buslijn 22 (Westduinweg).

- Lijn 11 verbindt Scheveningen Haven via een route langs het afvoerkanaal, De Verademing en de Haagse Markt met station HS;
- Lijn 17 verbindt Scheveningen Haven via het World Forumgebied met de binnenstad en de stations CS en HS en verder via Laakkwartier en Rijswijk met Wateringse Veld;
- Bus 22 verbindt Scheveningen Haven enerzijds met Duindorp en anderzijds via Scheveningen Dorp en Scheveningen Bad met de binnenstad, met station CS en met Duinzicht (Benoordenhout).

In de Haagse Nota Mobiliteit zijn streefwaarden voor reistijden vastgelegd voor OV-verbindingen tussen toplocaties in Den Haag en de OV-poorten. Scheveningen Haven is benoemd als een Randstedelijke toplocatie. Van de benoemde OV-poorten zijn de stations HS, CS het belangrijkste. Als streefwaarde voor Scheveningen Haven is in de Haagse Nota Mobiliteit een maximale reistijd vanuit deze toplocatie naar een van de genoemde OV-poorten vastgesteld op 20 minuten in de spits. Dit is inclusief de wachttijd bij de halte.

In de huidige situatie wordt de streefwaarde van 20 minuten tussen Scheveningen Haven enerzijds en de stations Den Haag CS en Den Haag HS anderzijds niet gehaald.

Voor een reis tussen Scheveningen Haven en station CS kan men het best gebruik maken van tramlijn 17. Deze tram heeft tijdens de avondspits tussen de halte Van Boetzelaerlaan en de halte CS een rijtijd van 19 minuten. Vanuit een groot deel van Scheveningen Haven is de looptijd tot de halte Van Boetzelaerlaan groter dan 10 minuten. De wachttijd is gedefinieerd als de helft van de frequentie, hetgeen in dit geval bij een frequentie van elke 7,5 minuten een tram uitkomt op ruim 3,5 minuten wachttijd. De totale reistijd komt daarmee (incl. wachttijd) uit op bijna 33 minuten.

Als alternatief voor tramlijn 17 richting station CS kan buslijn 22 worden genomen. Deze buslijn heeft meer haltes die dicht bij het havengebied zijn gelegen, waardoor de looptijd verkort kan worden tot 5 minuten. Op de route van buslijn 22 tot station CS zijn meer bushaltes gelegen, waardoor de rijtijd tussen Scheveningen Haven en station CS met buslijn 22 uitkomt op 30 minuten. Buslijn 22 rijdt maar 2 keer per uur (wachttijd: 15 minuten), waardoor de gemiddelde reistijd uitkomt op 50 minuten.

Voor een reis tussen Scheveningen Haven en station HS is tramlijn 11 het meest geschikt. Tijdens de avondspits heeft deze tramlijn een rijtijd van 18 minuten naar station HS. Voor de looptijd vanuit het havengebied naar de dichtstbijzijnde haltes op lijn 11 wordt uitgegaan van 10 minuten; de wachttijd komt in dit geval tijdens de avondspits bij een frequentie van elke 12 minuten een tram uit op 6 minuten. De totale reistijd komt daarmee (incl. wachttijd) uit op 34 minuten.



figuur 6.3 Openbaar vervoersysteem nabij Scheveningen Haven

Modal split

In de huidige situatie is de verdeling van de bezoekers aan Scheveningen Haven en over de verschillende modaliteiten als volgt:

- 55% komt met de auto (of motor);
- 15% komt met het OV;
- 30% komt te voet of per fiets.

6.1.3 Verkeersveiligheid

De huidige verkeersveiligheidssituatie is in beeld gebracht voor de hoofdwegen en de kruispunten in het gebied dat wordt omsloten door de Houtrustweg, Houtrustbrug, Van Boetzelaerlaan, Westduinweg, Duinstraat, Prins Willemstraat, Keizerstraat en Strandweg.

Op basis van het ongevallenbeeld van de periode 2007-2011 is onderzocht op welke wegen en kruispunten relatief veel slachtoffers zijn gevallen. Hierbij is ook ingezoomd op slachtoffers onder het langzaam verkeer. Wat opvalt, is dat vooral op de route Westduinweg - Duinstraat er relatief veel incidenten zijn. Op de Van Boetzelaerlaan vinden ook nog veel ongelukken plaats. Over de Houtrustweg zijn veel minder registraties gedaan. Dit is te verklaren aangezien hier minder kruispunten zijn en er minder bebouwing aanwezig is langs de laatste weg waardoor er weinig tot geen oversteekbewegingen zijn.

Het overgrote deel van de ongelukken betreft gelukkig alleen materiële schade. Helaas is dat niet altijd het geval. In de laatste 10 jaar is bij 35% van de ongevallen een of meerdere slachtoffers gevallen. In de periode 2002-2011 zijn er in het studiegebied in totaal 347 verkeersslachtoffers te betreuen, waarvan 80 ernstig. Dat komt neer op gemiddeld 8 per jaar. In de periode 2007-2011 zijn er 24 ernstige slachtoffers gemeld. Dat komt neer op 4,8 slachtoffer per jaar. In de tienjarige periode is een aantal ongevallen met dodelijke afloop voorgekomen op de Duindorpdam. Sinds 2008 zijn die daar niet meer voorgekomen.

Bij botsingen tussen autoverkeer en langzaam verkeer zijn de meeste slachtoffers geregistreerd, met name fietsers. De meeste slachtoffers zijn gevallen door het niet op de juiste wijze voorrang verlenen. De inrichting van de weg komt hieruit niet als verkeersveiligheidsprobleem naar voren.

6.1.4 Parkeren

Langs de Houtrustweg zijn ter hoogte van de bebouwing parkeerplekken gelegen. Het gaat hierbij om twee stroken langsparkeren. In totaal zijn langs de Houtrustweg circa 160 parkeerplaatsen gelegen. Deze parkeerplaatsen zijn bedoeld voor de bewoners van de aanliggende woningen van Duindorp.

Aan het einde van de Houtrustweg ligt nabij het Zuidelijk Havenhoofd en ter hoogte van het Norfolk-terrein een parkeerterrein met een capaciteit van 275 parkeerplaatsen. Vooral in de zomerperiode wordt dit terrein veelvuldig gebruikt door bezoekers van het strand ter hoogte van Duindorp.

Aan de andere zijde van het Norfolk-terrein, te weten langs de Kranenburgweg en de Hellingweg liggen parkeerplaatsen in verschillende verschijningsvormen. Er zijn parkeerstroken voor langsparkeren en parkeerstroken voor haaksparkeren. In totaal liggen langs deze beide straten circa 220 parkeerplaatsen, waarvan circa 90 parkeerplaatsen langs de Kranenburgweg en 130 parkeerplaatsen langs de Hellingweg.

Op het Noordelijk Havenhoofd is in het kader van de werkzaamheden aan de boulevard een tijdelijk parkeerterrein op het strand gerealiseerd als compensatie voor de parkeerplaatsen die tijdens de bouwwerkzaamheden zijn komen te vervallen. Op het parkeerterrein zijn 300 parkeerplekken beschikbaar. Tevens zijn er op het Noordelijk Havenhoofd circa 120 parkeerplaatsen aanwezig langs de nieuwe boulevard. Rond de Visafslagweg en op het Adriaan Maasplein liggen verspreid diverse parkeermogelijkheden (circa 270 parkeerplaatsen).

In Scheveningen Haven kan in de huidige situatie gratis worden geparkeerd. In de huidige situatie kan het aspect parkeren met de ruime voorraad gratis parkeercapaciteit goed genoemd worden.

6.1.5 Langzaam verkeer

Met langzaam verkeer wordt bedoeld op voetgangers en fietsers. In de huidige situatie is de situatie voor langzaam verkeer matig. De fietsroute langs de kust eindigt aan de zuidelijke zijde in

Duindorp. Fietsers en voetgangers hebben een redelijke omweg te maken langs de tweede haven. Bij de huidige parkeerplaats aan het zuidelijk havenhoofd is een beperkt aantal fietsparkeerplekken, dat op een zomerse dag bij lange na niet voldoende is

6.2 Referentiesituatie

6.2.1 Kwaliteit van de verkeersafwikkeling

In de referentiesituatie (2023) zijn de ontwikkelingen uit het bestemmingsplan Scheveningen Haven nog niet gerealiseerd, maar andere projecten in de regio, waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden, zijn wel gereed. Hierdoor (en door het nog steeds toenemende percentage autogebruik) is sprake van groei op diverse wegen ten opzichte van de huidige situatie. In tabel 6.3 zijn de intensiteiten op diverse maatgevende wegvakken in het studiegebied weergegeven. Hierbij is ook het procentuele verschil met de huidige situatie aangeduid.

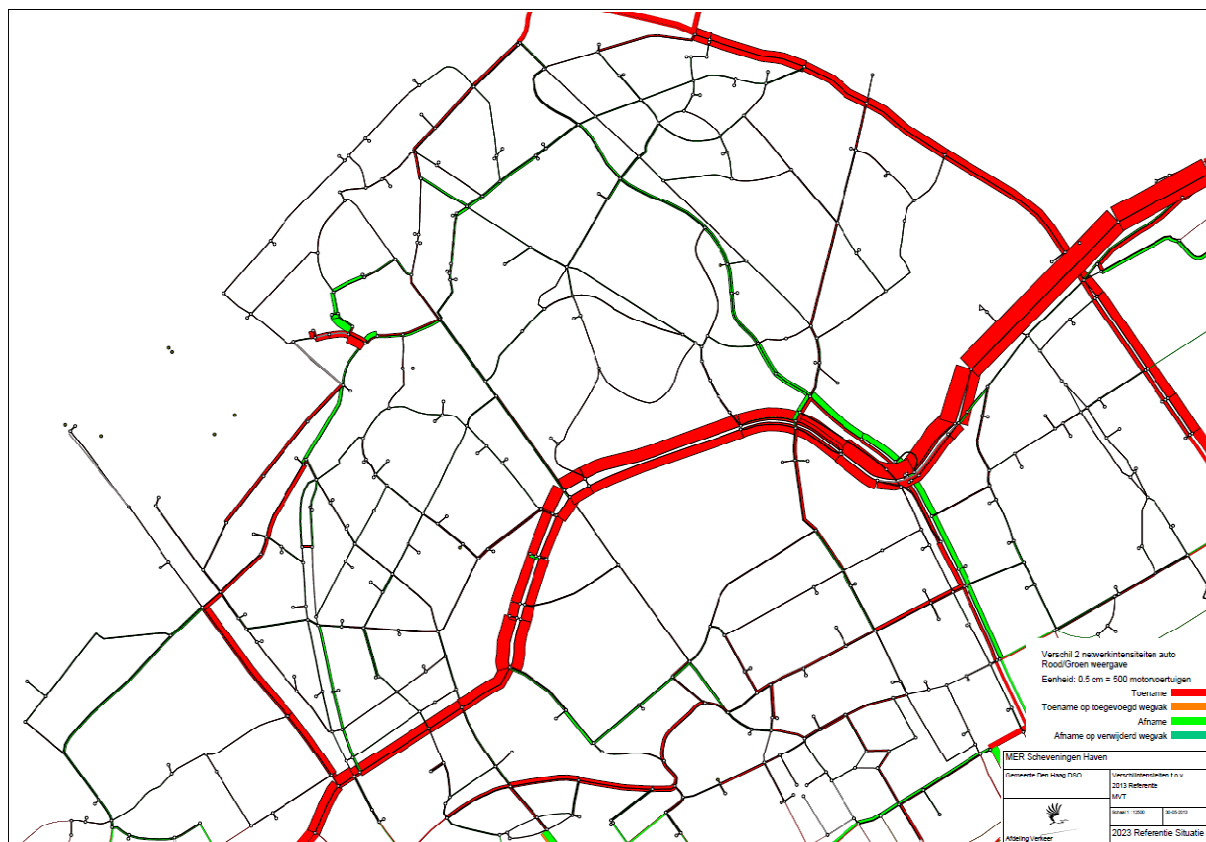
tabel 6.3 Avondspitsuurintensiteiten in de huidige situatie en referentiesituatie

Wegen	Wegvakken	Intensiteiten	Intensiteiten	Toe- / afname (%)
		(mvt/ uur) Huidige situatie (2013)	(mvt/ uur) Referentiesituatie (2023)	
Houtrustweg	tussen Nieboerweg en strand	125	125	0%
Houtrustweg	tussen Nieboerweg en P.Kennedylaan	900	1.150	28%
Dr. Lelykade	tussen Kranenburgweg en Westduinweg	225	275	22%
Westduinweg	tussen Kranenburgweg en Douzastraat	1.175	1.300	11%
Westduinweg	tussen Statenlaan en Schokkerweg	1.575	1.475	-6%
Statenlaan	tussen Westduinweg en Van Boetzelaerlaan	450	425	-6%
Kranenburgweg	tussen Dr.Lelykade en Westduinweg	275	325	18%
Nieboerweg	tussen Houtrustweg en Tesselsestraat	775	675	-13%
Kranenburgweg	tussen Westduinweg en van Boetzelaerlaan	275	275	0%
van Boetzelaerlaan	tussen Willem de Zwijgerlaan en Kranenburgweg	475	375	-21%
Scheveningseweg	tussen Duinstraat en van Dorpstraat	650	650	0%
Schokkerweg	tussen Westduinweg en Vissershavenweg	275	300	9%
Vissershavenweg		325	325	0%
Zeesluisweg	tussen Schokkerweg en Westduinweg	350	475	36%
Duinstraat	tussen Doornstraat en Scheveningseweg	1.175	1.150	-2%
Segbroeklaan	tussen Ieplaan en Houtrustweg	2.025	2.450	21%
pres. Kennedylaan	tussen Stadhouderslaan en Johan de Wittlaan	1.950	2.375	22%
Zwolsestraat	tussen Gentsestraat en Harstenhoekweg	1.300	1.600	23%

Uit tabel 6.3 blijkt dat er op diverse wegen sprake is van autonome groei van het verkeer. Zoals reeds is aangegeven, wordt dit veroorzaakt door de (autonome) ontwikkelingen die in Scheveningen Haven worden verwacht tot 2023. De groei van het verkeer vindt met name plaats op de wegen die reeds gebruikt worden en ontworpen zijn als ontsluitingsroutes van en naar Scheveningen Haven, zoals weergegeven in figuur 6.1. Deze wegen, zoals de Houtrustweg, Westduinweg, Segbroeklaan en President Kennedylaan, kunnen dit extra verkeer goed verwerken. Deze ontsluitingsroutes veranderen dan ook niet in vergelijking met de huidige situatie.

Naast toename op de belangrijkste ontsluitingsroutes van en naar Scheveningen Haven zijn ook toenames van het autoverkeer geconstateerd op de Dr. Lelykade, Kranenburgweg en Schokkerweg. Op deze wegen blijven de intensiteiten op een laag niveau zodat hiervan geen negatief effect wordt verwacht.

Tenslotte is op de Zwolsestraat een relatief grote toename (23%) van het verkeer berekend. Deze toename is het gevolg van autonome ontwikkelingen bij Scheveningen Bad en in mindere mate bij Scheveningen Dorp.



figuur 6.4 Verschil tussen referentiesituatie en de situatie 2013 (mvt/uur)

In de periode 2013 tot 2023 wordt al een (autonome) groei van het verkeer verwacht. De groei van het verkeer op de belangrijkste toeleidende wegen voor Scheveningen Haven: de Houtrustweg en de Westduinweg is groter dan de gemiddelde groei in deze periode. Er ontstaan hierdoor naar verwachting nog geen problemen voor het wegverkeer in de periode tot 2023.

Als gevolg van de diverse toenames (en enkele afname) is er geen sprake van een significante verslechtering van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. De capaciteit van de wegen met een (grote) toename in combinatie met hoge absolute verkeersaantallen is afdoende om het verkeer in de spitsperiodes te kunnen verwerken. De geconstateerde aandachtspunten op zomerase weekenddagen bij enkele kruisingen in het studiegebied verslechteren niet ten opzichte van de huidige situatie (juist op deze plaatsen is sprake van slechts een kleine toename of zelfs afname van de verkeershoeveelheden).

Bereikbaarheid

Voor drie trajecten van en naar Scheveningen zijn de reistijden voor het autoverkeer bepaald, zie ook paragraaf 6.1.1. Deze zijn in tabel 6.4 weergegeven voor de referentiesituatie, alsmede het verschil met de huidige situatie. Hieruit blijkt dat de reistijd tussen Scheveningen Haven en de poort N211 Nieuweweg met een kleine minuut (11%) toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. Deze toename is het gevolg van de autonome groei van het verkeer in de 10 jaar tussen de huidige situatie en de referentiesituatie.

De reistijd tussen Scheveningen Haven en de poorten 'N14 aansluiting Rijksstraatweg' en de 'A4/A12' blijft vrijwel gelijk (-3%). Dit komt door de aanleg van de Rotterdamsebaan en de Rijnlandroute, die beide opgenomen zijn in de referentiesituatie. Deze wegen halen verkeer af van diverse inprickers binnen Den Haag waardoor de doorstroming hier verbetert.

tabel 6.4 Reistijden in minuten voor drie trajecten

Trajectreistijden in minuten (gemiddeld / avondspits)	Huidige situatie	Referentiesituatie	% verschil met reistijd huidige situatie
Scheveningen Haven - N211 Nieuweweg	9,15	10,15	11%
Scheveningen Haven - N14 Rijksstraatweg	11,6	11,3	-3%
Scheveningen Haven - A4/A12 Prins Clausplein	18,5	18	-3%

6.2.2 *Bereikbaarheid met het OV*

Reistijden openbaar vervoer

Naar verwachting zal in de komende jaren onderhoud aan het spoor van lijn 17 aan de Statenlaan moeten worden gepleegd. Het voornemen is om direct een verbinding tussen het spoor van lijn 17 en lijn 11 te leggen, waarbij de tramhalte van lijn 11 aan de Doornstraat voorbij de kruising met de Statenlaan komt te liggen in plaats van het einde van de Van Boetzelaerlaan. Deze verbinding is nodig als tramlijn 11 naar het Norfolk-terrein wordt verlegd en het bestaande eindpunt van lijn 11 door tramlijn 17 zal worden gebruikt. Verder maakt deze verbinding ook in de huidige situatie het netwerk robuuster om in geval van stremmingen en calamiteiten te kunnen uitwijken.

Op dit moment zijn er verder geen veranderingen in het lijnennet tot 2023 te verwachten. In de referentiesituatie wordt uitgegaan van dezelfde OV-bediening als in de huidige situatie. De OV-reistijden worden ook als onveranderd beschouwd en deze voldoen niet aan de streefwaarden.

Modal split

In de referentiesituatie wordt uitgegaan van betaald parkeren in Scheveningen Haven. Dit beïnvloedt de modal split, waardoor minder bezoekers met de auto naar Scheveningen Haven zullen komen. In het bezoekersonderzoek van ZKA is deze situatie niet apart in beeld gebracht, echter verondersteld wordt dat het percentage autoverkeer licht afneemt ten opzichte van de huidige situatie.

6.2.3 *Verkeersveiligheid*

De effecten voor verkeersveiligheid zijn kwalitatief in beeld gebracht door een relatie te leggen tussen de huidige verkeersslachtoffers en de intensiteitveranderingen in 2023. De groei van het verkeer wordt in de periode 2013 – 2023 met name verwacht op de Westduinweg en op de Houtrustweg. Beide routes zijn verkeersveilig ingericht, met vrijliggende fietspaden. De verkeersveiligheid zal derhalve niet of nauwelijks wijzigen ten opzichte van de huidige situatie.

6.2.4 *Parkeren*

Naar verwachting zal in de referentiesituatie betaald parkeren zijn ingevoerd voor Scheveningen Haven. In de referentiesituatie is nog steeds voldoende parkeergelegenheid voor het strandbezoek beschikbaar. De in de huidige situatie aangegeven parkeervoorzieningen wijzigen, behoudens de tijdelijke parkeerplaatsen op het strand, niet. De 300 plekken die daar ter compensatie als tijdelijke parkeerplaatsen zijn opgenomen in de huidige situatie zijn definitief in de omgeving beschikbaar.

6.2.5 Langzaam verkeer

Het gemeentelijk verkeersbeleid is er op gericht om meer mensen met de fiets of te voet te laten reizen. In de uitvoering van het meerjarenprogramma Fiets wordt gewerkt aan de aanleg van een 'sterroute' naar Scheveningen Haven. Sterroutes zijn routes die een snelle fietsverbinding vormen tussen diverse bestemmingen in de stad en het centrum. De meeste fietsvoorzieningen in Den Haag lopen langs de bestaande gridstructuur voor het autoverkeer. De Sterroutes vormen daarop een aanvulling. De sterroute naar Scheveningen Haven is een van de eerste routes die in gebruik worden genomen. De route loopt van de binnenstad via de Noordwal/Veenkade, Constant Rebecquestraat, Conradkade naar Scheveningen Haven. De sterroute wordt gefaseerd uitgevoerd, maar zal voor 2023 gerealiseerd zijn.



figuur 6.5 Uitsnede van het Meerjarenprogramma Fiets 2011-2014 Sterroutes

7 Tijdelijke situatie: dans- en muziektheater

7.1 Inleiding

In 2014 worden de huidige zalen van het Nederlands Danstheater (NDT) en het Residentie Orkest (RO) aan het Spuiplein ten behoeve van de nieuwbouw van het Spuiforum gesloopt. Gedurende de sloop en nieuwbouw aan het Spuiplein moet er vervangende huisvesting geboden worden voor de beide gezelschappen, zodat zij hun programma's kunnen aanbieden. De geplande oplevering van het Spuiforum is in de zomer van 2018, waarna de gezelschappen vanaf het seizoen 2018-2019 hun programma's weer aan het Spuiplein kunnen presenteren. Een geschikte tijdelijke locatie voor het NDT en RO vormt het Norfolk-terrein. In figuur 7.1 is deze tijdelijke locatie weergegeven. Deze ligt op de locatie van deelgebied III (zie ook figuur 2.1).



figuur 7.1 Locatie tijdelijk dans- en muziektheater

In de volgende paragrafen wordt uiteen gezet wat de verkeersproductie van het tijdelijk dans- en muziektheater is. Dit wordt vervolgens afgezet tegen de functies die in de uiteindelijke situatie op deze locatie wordt gesitueerd. Hier worden tenslotte conclusies ten aanzien van de eventueel extra verkeersaantrekkende werking van deze tijdelijke situatie ten opzichte van de eindsituatie aan gekoppeld.

7.2 Verkeersproductie dans- en muziektheater

De tijdelijke vestiging van het dans- en muziektheater (TONER) op het Norfolk-terrein bestaat uit twee delen, te weten het Speelhuis (de theaterzaal) en het Woonhuis (de ondersteunende faciliteiten, zoals kantoren en oefenruimtes). Het Speelhuis is voorzien op blok III van het stedenbouwkundig plan, het Woonhuis op blok IV van het stedenbouwkundig plan (zie figuur 2.1). Deze functies worden via de Houtrustweg en in mindere mate via de Kranenburgweg ontsloten.

Voor de tijdelijke vestiging van het Nederlands Danstheater en het Residentie Orkest zijn 500 parkeerplaatsen benodigd. In de tijdelijke situatie is er op het Norfolk-terrein ruimte om deze parkeerplaatsen aan te leggen.

Het uitgangspunt voor het dans- en muziektheater is dat er in de theaterzaal rekening moet worden gehouden met:

- 1.200 zitplaatsen voor publiek;
- 200 voorstellingen op jaarbasis, waarvan aangenomen dat er 160 voorstellingen op een werkdag zijn en 40 voorstellingen op een weekenddag plaatsvinden;
- 100 werknemers bij 1 voorstelling op een dag en 150 medewerkers bij 2 voorstellingen op een dag;
- Van de bezoekers komt 75% met de auto (autobezetting 2 bezoekers per auto), de 50% van de werknemers komt met de auto (autobezetting 1 werknemer per auto);

in de bijlagen zijn de diverse uitgangspunten uitgebreider weergegeven.

Dit resulteert per werkdag in 1.000 ritten met de auto en op een weekenddag in 1950 ritten per auto. Op jaarbasis geeft dat een totaal van **238.000 ritten**.

Teneinde te kunnen bepalen of het tijdelijk dans- en muziektheater geen hogere verkeersaantrekkende werking heeft dan de herontwikkeling van dezelfde bouwvlekken conform het stedenbouwkundig programma, wordt een vergelijkbare exercitie uitgevoerd voor dit stedenbouwkundig programma. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van het stedenbouwkundig programma worden alleen de te ontwikkelen blokken 2, 3 en 4d betrokken.

Op blok III (locatie Speelhuis) is het volgende programma voorzien:

- circa 83 appartementen
- circa 2285 m² bvo horeca/retail
- circa 1910 m² bvo leisure
- circa 830 m² bvo kabelbaan/fietsenstalling
- circa 350 m² bvo badhuis/leisure

Op blok IV (een gedeelte hiervan) (locatie Woonhuis) is het volgende programma voorzien:

- circa 71 appartementen
- circa 545 m² bvo kantoren, woon/werk

Als voorwaarde is vastgelegd dat op het moment dat het tijdelijk dans- en muziektheater is gerealiseerd, er geen andere publieksaantrekkende attractie in de directe omgeving van het tijdelijk dans- en muziektheater gerealiseerd wordt. Dit houdt dus in dat als het tijdelijk dans- en muziektheater is gerealiseerd er niet ook nog een museum op blok 2 kan worden gerealiseerd. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van het stedenbouwkundig programma is het derhalve noodzakelijk om ook blok 2 mee te nemen.

Op blok 2 is het volgende programma voorzien:

- circa 4.800 m² bvo museum
- circa 145 m² bvo clubgebouw

De verkeersgeneratie van het genoemde stedenbouwkundig programma is vooral bepaald op grond van kencijfers van het CROW volgens publicatie 317, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie. De gehanteerde uitgangspunten hiervoor zijn:

- 4,7 ritten per woning;
- 2 ritten per werknemer, waarbij 65% van de werknemers per auto komt;
- het aantal werknemers is bepaald op basis van het aantal m²s bvo van de functie:
 - kantoor: 1 werknemer per 25 m² bvo
 - retail/lokale voorzieningen: 1 werknemer per 40 m² bvo
 - horeca/museum/leisure: 1 werknemer per 100 m² bvo
- het aantal ritten voor bezoekers van de functies is bepaald op basis van de rekenfactoren uit de bovengenoemde publicatie van het CROW:
 - kantoor: minimaal 3,2 ritten per 100 m², 5% bezoekersaandeel
maximaal 4,9 ritten per 100 m², 5% bezoekersaandeel
 - retail: minimaal 5,6 ritten per 100 m², 98% bezoekersaandeel

- horeca³: maximaal 8,1 ritten per 100 m², 98% bezoekersaandeel
minimaal 24 ritten per 100 m², 80% bezoekersaandeel
 - museum: maximaal 28 ritten per 100 m², 80% bezoekersaandeel
minimaal 0,9 ritten per 100 m², 95% bezoekersaandeel
 - leisure: maximaal 0,9 ritten per 100 m², 95% bezoekersaandeel
minimaal 9,8 ritten per 100 m², 84% bezoekersaandeel
 - lokale voorz.: maximaal 13,8 ritten per 100 m², 84% bezoekersaandeel
minimaal 3,2 ritten per 100 m², 5% bezoekersaandeel
maximaal 4,9 ritten per 100 m², 5% bezoekersaandeel
- het jaar is opgesplitst in 199 reguliere werkdagen, 104 regulieren weekenddagen en 62 vakantie-/feestdagen;
 - op vakantie-/feestdagen is voor ritten van bewoners en werknemers gerekend met 50% van het aantal ritten;
 - op een werkdag is voor ritten van bezoekers gerekend met 50% van het aantal ritten;
 - op een weekenddag zijn geen ritten berekend voor werknemers van de functies “kantoor, woon/werk” en “lokale voorzieningen”
 - voor het bepalen van het weekdaggemiddelde is een percentage van 90% van het totaal aantal ritten aangehouden.

Uitgaande van bovenstaande uitgangspunten uit de CROW-brochure resulteert dit per etmaal in:

- 724 ritten per auto voor de woningen;
- 199 ritten per auto voor de werknemers;
- 511 ritten per auto voor de bezoekers (minimaal) en 657 ritten per auto voor de bezoekers (maximaal).

Op jaarbasis geeft dat een totaal van minimaal **394.900 ritten** en maximaal **429.800 ritten**.

Op basis van bovenstaande uitkomsten kan geconcludeerd worden dat het tijdelijk dans- en muziektheater geen hogere verkeersaantrekkende werking heeft dan het bouwprogramma dat op dezelfde bouwvlekken conform het stedenbouwkundig programma voor Scheveningen Haven is voorzien.

In het geval blok 2 niet in de berekening van de verkeersgeneratie wordt meegenomen, geeft dat op jaarbasis een totaal van minimaal **365.800 ritten** en maximaal **399.600 ritten**. Ook in dat geval kan geconcludeerd worden dat het tijdelijk dans- en muziektheater geen hogere verkeersaantrekkende werking heeft dan het bouwprogramma dat op dezelfde bouwvlekken conform het stedenbouwkundig programma voor Scheveningen Haven is voorzien.

7.3 Conclusie: tijdelijke situatie zorgt niet voor extra verkeer

In de vorige paragraaf is aangetoond dat de tijdelijke vestiging van het dans- en muziektheater niet leidt tot hogere verkeersbelastingen dan in de eindsituatie. Volstaan kan worden met de voorgenomen aanpassingen aan de infrastructuur conform het voorkeursalternatief. Daarnaast wordt verwezen naar de (monitorings)maatregelen die in hoofdstuk acht worden benoemd. Deze dienen ook in de tijdelijke situatie verankerd te worden.

³ In publicatie 317 van het CROW zijn geen rekenfactoren voor verkeersgeneratie voor horecafunctie zoals een restaurant of café opgenomen. De rekenfactor voor horeca is bepaald door het parkeerkcijfer met 2 te vermenigvuldigen.

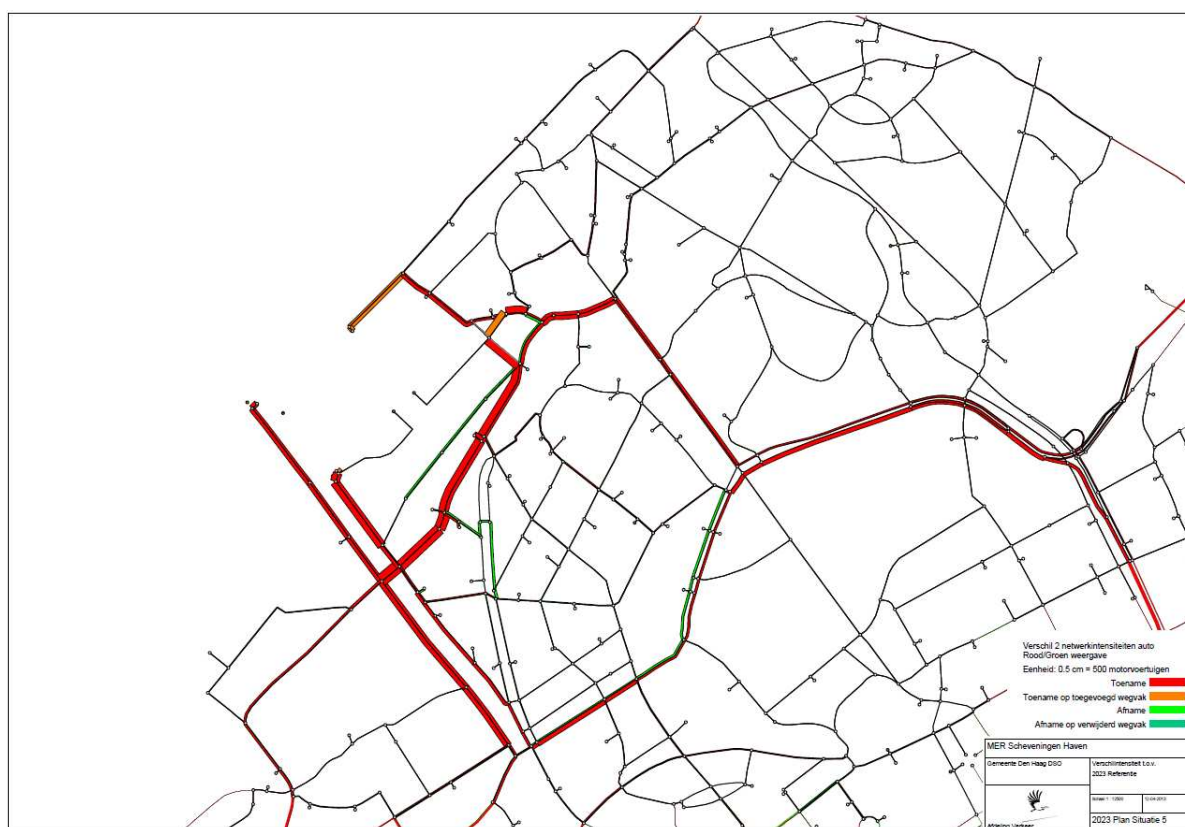
8 Effecten Voorkeursalternatief

8.1 Kwaliteit van de verkeersafwikkeling

De voorgenomen activiteiten in het Voorkeursalternatief hebben een toename van het verkeer tot gevolg. Deze toename is het grootst rondom het Norfolk-terrein, omdat hier het grootste deel van de ontwikkeling wordt gerealiseerd.

8.1.1 I/C-verhoudingen en doorstroming

In figuur 8.1 is het verschil in intensiteiten op de wegen in het studiegebied weergegeven. Dat is in de onderstaande figuur gebeurd. Rode lijnen betekenen een toename van het verkeer en groene lijnen laten een afname op een weg zien. Des te dikker de gekleurde lijn, des te groter de toe- of afname. Daarnaast zijn voor enkele maatgevende wegvakken in tabel 8.1 de avondspitsuurintensiteiten voor het Voorkeursalternatief in vergelijking met de referentiesituatie getoond. In de bijlagen zijn de intensiteiten voor het hele studiegebied op kaart weergegeven.



figuur 8.1 Verschil tussen het voorkeursalternatief en de referentiesituatie (mvt/uur)

Uit figuur 8.1 blijkt dat het verkeer met name op de Houtrustweg, Kranenburgweg, Westduinweg en Scheveningseweg duidelijk toeneemt. Dit geldt ook voor de stedelijke hoofdwegen: Johan de Wittlaan, Segbroekweg en de President Kennedylaan. Dit is ook goed te zien in tabel 8.1. De grootste toenames zijn berekend op de Houtrustweg en Kranenburgweg. Dit zijn de primaire ontsluitingsroutes voor het programma op het Norfolk-terrein. Aanpassing van deze wegen, zodat het verkeer hier geen doorstromingsproblemen ondervindt vormt onderdeel van het Voorkeursalternatief. Ook op de Schokkerweg, Vissershavenweg en Zeesluisweg vindt een grote relatieve groei plaats. Voor deze wegen levert dit geen problemen op omdat het in absolute zin niet om grote aantallen gaat.

De doorstroming op het stedelijk wegennet blijft op wegvakniveau in orde, ondanks de diverse toenames op enkele wegvakken. Dit blijkt uit de I/C-verhouding voor de wegen bij het Voorkeursalternatief, zoals weergegeven in figuur 8.2. Met andere woorden de capaciteit van de wegen in het studiegebied is afdoende om de toegenomen intensiteiten als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen te kunnen verwerken.

De doorstroming op wegen wordt echter niet alleen beïnvloed door de capaciteit van de wegen. Met name de verwerkingscapaciteit van kruisingen kan leiden tot congestie. Op de meeste kruisingen in het studiegebied leidt dit naar verwachting niet tot doorstromingsproblemen. Wel wordt voorgesteld om de diverse kruisingen in het studiegebied te monitoren gedurende de realisatie van het Voorkeursalternatief. Hier kunnen indien noodzakelijk kleine aanpassingen (opstelstroken aanpassingen, verkeerslichtcyclus aanpassen) voor worden doorgevoerd.

Een aandachtspunt vormt mogelijk wel de toename van het verkeer op de Westduinweg en de Duinstraat. Hier kunnen mogelijk doorstromingsproblemen ontstaan op de kruisingen met de Schokkerweg, Zeesluisweg en Statenlaan). Deze kruisingen zijn momenteel ongeregeld (geen verkeerslichten). Vanwege de relatief lage intensiteiten op de Schokkerweg, Zeesluisweg en de Statenlaan is het echter niet erg dat mensen hier mogelijk iets langer moeten wachten om de Westduinweg en Duinstraat op te kunnen rijden. Als maatregel wordt voorgesteld om deze drie kruisingen gedurende de realisatiefase van het Voorkeursalternatief te monitoren en indien noodzakelijk de kruisingen licht aan te passen, zodat afslaande bewegingen niet leiden tot opstoppingen op de Westduinweg en Duinstraat zelf.



figuur 8.2 I/C-verhoudingen op wegvakken bij het Voorkeursalternatief

Op basis van de beoordelingscriteria, zoals weergegeven in hoofdstuk vijf, voor het aspect I/C-verhoudingen en doorstroming kan geconcludeerd worden dat deze licht verslechteren op de wegen waar sprake is van een duidelijke toename. Dit leidt echter niet tot matige doorstroming of congestie. Conform tabel 5.3 wordt een licht negatieve (-) beoordeling toegepast.

8.1.2 Routekeuze / intensiteiten

In de vorige passages is reeds ingegaan op de toename van het verkeer op de diverse wegen. Dit is weergegeven in tabel 8.1. Hieruit blijkt ook dat de routekeuze, zoals weergegeven in de huidige situatie (en de referentiesituatie), van en naar Scheveningen Haven niet of nauwelijks verandert.

De enige verandering betreft een kleine afname van het verkeer over de Van Boetzelaerlaan (-7%). Een klein deel van het verkeer rijdt na realisatie van de voorgenoemde activiteiten niet meer over deze weg, maar over de Houtrustweg, Kranenburgweg of Statenlaan.

tabel 8.1 Avondspitsuurintensiteiten Voorkeursalternatief

Wegen	Wegvakken	Intensiteiten	Intensiteiten (mvt/	Toe- / afname
		(mvt/ uur)	uur)	
		Referentiesituatie	Voorkeursalternatief	(%)
		(2023)	(2023)	
Houtrustweg	tussen Nieboerweg en strand	125	325	160%
Houtrustweg	tussen Nieboerweg en P.Kennedylaan	1.150	1.375	20%
Dr. Lelykade	tussen Kranenburgweg en Westduinweg	275	275	0%
Westduinweg	tussen Kranenburgweg en Douzastraat	1.300	1.675	29%
Westduinweg	tussen Statenlaan en Schokkerweg	1.475	1.775	20%
Statenlaan	tussen Westduinweg en Van Boetzelaerlaan	425	475	9%
Kranenburgweg	tussen Dr.Lelykade en Westduinweg	325	475	46%
Nieboerweg	tussen Houtrustweg en Tesselsestraat	675	775	15%
Kranenburgweg	tussen Westduinweg en van Boetzelaerlaan	275	375	36%
van Boetzelaerlaan	tussen Willem de Zwijgerlaan en Kranenburgweg	375	350	-7%
Scheveningseweg	tussen Duinstraat en van Dorpstraat	650	825	27%
Schokkerweg	tussen Westduinweg en Vissershavenweg	300	550	83%
Vissershavenweg	Vissershavenweg	325	475	46%
Zeesluisweg	tussen Schokkerweg en Westduinweg	475	725	53%
Duinstraat	tussen Doornstraat en Scheveningseweg	1.150	1.475	28%
Segbroeklaan	tussen Ieplaan en Houtrustweg	2.450	2.525	3%
pres. Kennedylaan	tussen Stadhouderslaan en Johan de Wittlaan	2.375	2.375	0%
Zwolsestraat	tussen Gentsestraat en Harstenhoekweg	1.600	1.650	3%

Op basis van de beoordelingscriteria, zoals weergegeven in hoofdstuk vijf, wordt voor het aspect routekeuze/intensiteiten een negatieve beoordeling gegeven. Er is sprake van een netto toename van het verkeer van circa 18% (totaal aantal verkeer op de beschouwde wegen in het Voorkeursalternatief is vergeleken met het totaal aantal verkeer in de referentiesituatie). Ten aanzien van de routekeuze kan geconcludeerd worden dat dit gelijk blijft ten opzichte van de referentiesituatie.

8.1.3 Bereikbaarheid

De reistijd tussen Scheveningen Haven en de drie beschouwde poorten zijn in tabel 8.2 weergegeven. De reistijd van en naar de poort 'N211 Nieuweweg' betreft in de het voorkeursalternatief 11,05 minuten. Dit is 9% langer dan in de referentiesituatie. De reistijd tussen Scheveningen Haven en de poort 'N14 aansluiting Rijksstraatweg' betreft in het voorkeursalternatief 12,15 minuten. Dit is 8% langer dan inde referentie. Ten slotte betreft de

reistijd tussen Scheveningen Haven en de poort 'A4/A12' is in het voorkeursalternatief 18,95 minuten. Dit is 5 % langer dan in de referentiesituatie.

tabel 8.2 Reistijden in minuten voor drie trajecten bij het voorkeursalternatief

Trajectreistijden in minuten (gemiddeld / avondspits)	Referentiesituatie	Voorkeursalternatief	% verschil met reistijd huidige situatie
Scheveningen Haven - N211 Nieuweweg	10,15	11,05	9%
Scheveningen Haven - N14 Rijksweg	11,3	12,15	8%
Scheveningen Haven - A4/A12 Prins Clausplein	18	18,95	5%

De toename van de reistijd zijn het gevolg van de toename van het verkeer op de diverse routes van en naar Scheveningen. Conform tabel 5.5 geldt hiervoor een licht negatieve (-) beoordeling. Wel wordt voldaan aan de streefwaarden uit de Haagse Nota Mobiliteit.

8.1.4 Conclusies: kwaliteit van de verkeersafwikkeling

Het verkeer neemt duidelijk toe als gevolg van de realisatie van het Voorkeursalternatief. Dit leidt echter niet tot grote problemen ten aanzien van de verkeersafwikkeling. Voor enkele kruisingen met de Westduinweg en Duinstraat wordt wel voorgesteld om deze te monitoren en indien nodig kleine aanpassingen aan deze kruisingen te verrichten. Vanwege de relatief kleine aandachtspunten ten aanzien van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling wordt als totaalbeoordeling van dit aspect een licht negatieve (-) score toegekend.

8.2 Bereikbaarheid met het OV

Reistijden openbaar vervoer

In het voorkeursalternatief treden er geen wijzigingen op in de lijnvoering en dienstregeling van het openbaar vervoer. De reistijd en daarmee bereikbaarheid op dit onderdeel wordt als gelijk aan de referentiesituatie beschouwd (0).

Modal split

De toe te voegen functies uit het voorkeursalternatief kennen, volgens het bezoekersonderzoek, de volgende modal split:

- 61% komt met de auto (of motor)
- 15% komt met het OV
- 24 % komt te voet of met de fiets

Het toe te voegen programma beïnvloedt de totale modal split ten opzichte van de referentiesituatie negatief. Bezoekers, maar zeker ook bewoners, maken gebruik van de auto in plaats van te voet of met de fiets. Er is een groei van 6% van het autoverkeer. Dit wordt negatief beoordeeld (- -).

8.3 Verkeersveiligheid

Op de Westduinweg neemt het verkeer in het voorkeursalternatief toe. Op deze weg gebeuren relatief veel ongelukken die te maken hebben met afslaand en kruisend verkeer. Hier zal het aantal conflicten nog kunnen toenemen.

De grootste toename van het verkeer is te vinden op de Houtrustweg. Deze weg is relatief verkeersveilig. De groei van het verkeer is in absolute aantallen op het grootste deel van de

wegen niet zo groot. De verkeersveiligheid zal licht verslechteren ten opzichte van de referentiesituatie en wordt derhalve licht negatief (-) beoordeeld.

8.4 Parkeren

Bij de uitvoering van de voorgenomen ontwikkelingen wordt er vanuit gegaan dat voor de woningen, bedrijven en voorzieningen voldoende parkeerruimte beschikbaar komt. In de parkeerbalans die enige tijd geleden is opgesteld is hier aan gerekend.

De bestaande gratis parkeerruimte (275 plekken) bij het Zuidelijk Havenhoofd voor recreatie zal verdwijnen. De recreanten zullen in dubbelgebruik met de werknemers en bezoekers van de voorzieningen in het gebied in de te bouwen (betaalde) parkeervoorzieningen moeten parkeren. Volgens de huidige parkeerbalans zijn op het Zuidelijk Havenhoofd tussen de circa 110 parkeerplaatsen op de koopavond en circa 540 parkeerplaatsen op de zondagochtend beschikbaar voor het strandbezoek.

De te realiseren openbare parkeergelegenheden op het Zuidelijk Havenhoofd zullen vanaf de Houtrustweg benaderd worden. De parkeerplaatsen die bij de woningen horen zullen in het algemeen vanaf de Kranenburgweg ontsloten worden. Op deze wijze worden bewoners en bezoekers via verschillende wegen geleid en daarmee wordt de verkeersdruk deels gespreid.

Op het strand bij het Noordelijk Havenhoofd wordt de capaciteit van het tijdelijke parkeerterrein teruggebracht van 300 tot 87 plaatsen. In de gebouwde voorziening die op het Noordelijk Havenhoofd wordt gerealiseerd in het voorkeursalternatief, zijn tussen de circa 100 parkeerplaatsen op koopavond en circa 440 parkeerplaatsen op de zondagochtend beschikbaar voor het strandbezoek.

Er zijn in het voorkeursalternatief niet het gehele jaar dezelfde hoeveelheid parkeerplaatsen beschikbaar, omdat wordt uitgegaan van dubbelgebruik van parkeergarages. Zowel bezoekers van de voorzieningen die worden gebouwd als bezoekers van het strand gebruiken deze plaatsen. Hierdoor wordt de beschikbare parkeerruimte optimaal benut. Op zaterdagmiddag zijn aan beide zijden van de haven minder parkeerplaatsen beschikbaar. Op zaterdagavond geldt dit alleen voor het Noordelijk Havenhoofd. Op de overige momenten in het weekend zijn er minstens evenveel plaatsen als in de referentiesituatie beschikbaar.

Er kan zoekverkeer in Scheveningen Haven ontstaan door de wisselende hoeveelheden en soms dus ook lagere aantallen parkeerplaatsen. Door middel van Dynamisch Verkeersmanagement zal het verkeer worden verwezen naar plaatsen waar nog wel parkeergelegenheid beschikbaar is.

Voor het strandverkeer zal de situatie enigszins verslechteren ten opzichte van de referentiesituatie. Daarom scoort het voorkeursalternatief licht negatief (-) op het aspect parkeren.

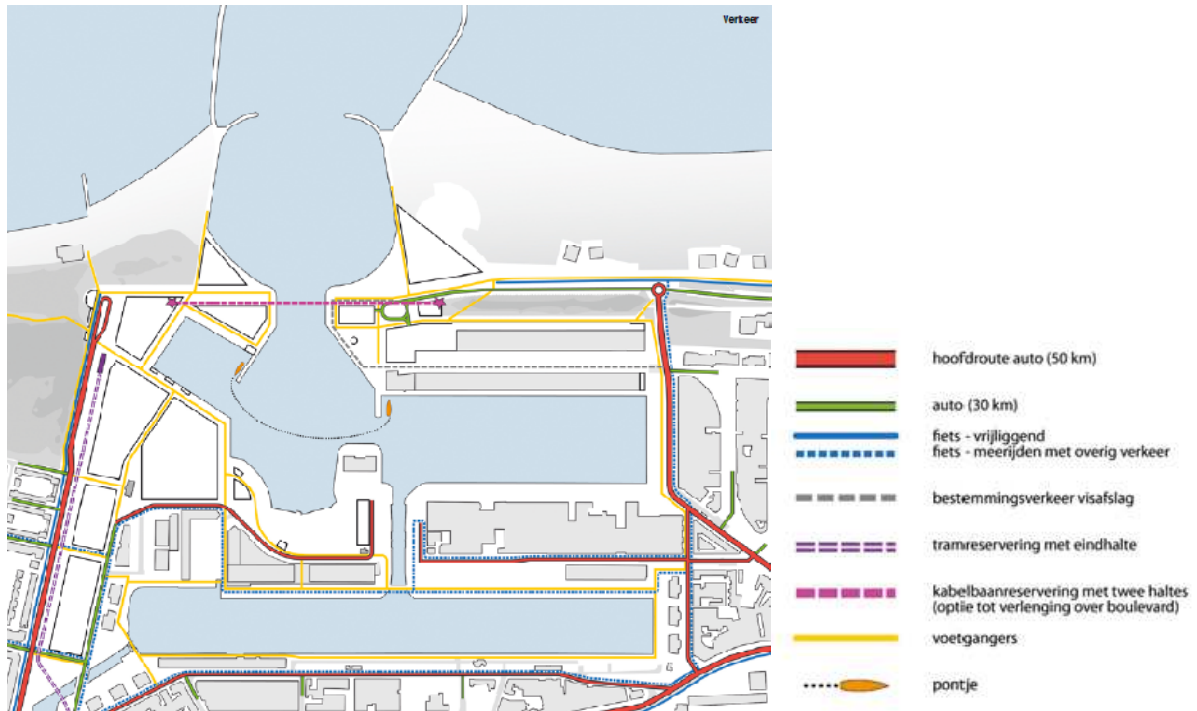
8.5 Langzaam verkeer

In het voorkeursalternatief worden in het plangebied verbeteringen van de langzaam verkeersroutes ten opzichte van de referentie voorgesteld, zie figuur 8.3.

Er komt een verbinding aan de zeezijde van de tweede haven voor het langzaam verkeer, bekend als de brug over de Pijp. Deze verbinding ligt aan de Duindorpszijde in het verlengde van Pluvierstraat. Hierdoor is het mogelijk om een doorgaande fietsroute langs de kust te faciliteren. Ook wordt het aantrekkelijker om te wandelen in het gebied, omdat er een 'rondje Haven' kan worden gemaakt.

In de referentiesituatie wordt al een verbetering van de bereikbaarheid van Scheveningen haven met de fiets verwacht door de aanleg van de Sterroute Scheveningen Haven. In het voorkeursalternatief wordt er een flinke impuls gegeven aan de mogelijkheden voor het

langzaam verkeer. Diverse verbindingen tussen de beide zijden van de haven versterken zowel het verblijven in het gebied als de lange(re) afstand fiets- en wandelmogelijkheden. Het plan scoort op dit punt positief (++)



figuur 8.3 Langzaam verkeersverbindingen (geel en blauw) Scheveningen Haven

8.6 Beoordeling Voorkeursalternatief

In onderstaande tabel is de beoordeling van het voorkeursalternatief samengevat weergegeven.

tabel 8.3 Effectbeoordelingstabel voorkeursalternatief

Thema	Aspect	Beoordeling
Verkeer	Kwaliteit van de verkeersafwikkeling	-
	Bereikbaarheid met het OV	--
	Verkeersveiligheid	-
	Parkeren	-
	Langzaam verkeer	++

9 Effecten varianten

9.1 Variant: extra programma Noordelijk Havenhoofd

9.1.1 *Kwaliteit van de verkeersafwikkeling*

Als gevolg van het extra programma op het Noordelijk Havenhoofd wijzigen de verkeersintensiteiten ten opzichte van het voorkeursalternatief niet of nauwelijks. Het extra programma zorgt er voornamelijk voor dat bezoekers aan het gebied meer richting dit gebied worden getroffen. De extra verkeersaantrekkende werking is echter beperkt. Dit blijkt ook uit tabel 9.1.

tabel 9.1 Avondspitsuurintensiteiten variant extra programma Noordelijk Havenhoofd

Wegen	Wegvakken	Intensiteiten (mvt/ uur) Voorkeursalternatief (2023)	Intensiteiten (mvt/ uur) Variant NNH (2023)	Toe- / afname (%)
Houtrustweg	tussen Nieboerweg en strand	325	325	0%
Houtrustweg	tussen Nieboerweg en P.Kennedylaan	1.375	1.400	2%
Dr. Lelykade	tussen Kranenburgweg en Westduinweg	275	275	0%
Westduinweg	tussen Kranenburgweg en Douzastraat	1.675	1.675	0%
Westduinweg	tussen Statenlaan en Schokkerweg	1.775	1.800	1%
Statenlaan	tussen Westduinweg en Van Boetzelaerlaan	475	475	0%
Kranenburgweg	tussen Dr.Lelykade en Westduinweg	475	475	0%
Nieboerweg	tussen Houtrustweg en Tesselsestraat	775	775	0%
Kranenburgweg	tussen Westduinweg en van Boetzelaerlaan	375	375	0%
Van Boetzelaerlaan	tussen Willem de Zwijgerlaan en Kranenburgweg	350	325	-7%
Scheveningseweg	tussen Duinstraat en van Dorpstraat	825	825	0%
Schokkerweg	tussen Westduinweg en Vissershavenweg	550	550	0%
Vissershavenweg		475	500	5%
Zeesluisweg	tussen Schokkerweg en Westduinweg	725	750	3%
Duinstraat	tussen Doornstraat en Scheveningseweg	1.475	1.400	-5%
Segbroeklaan	tussen Ieplaan en Houtrustweg	2.525	2.525	0%
pres. Kennedylaan	tussen Stadhouderslaan en Johan de Wittlaan	2.375	2.375	0%
Zwolsestraat	tussen Gentsestraat en Harstenhoekweg	1.650	1.650	0%

Ten aanzien van de doorstroming, routekeuze en bereikbaarheid van het verkeer zijn er geen wijzigingen ten opzichte van de effectbeschrijving bij het voorkeursalternatief. Voor deze effecten wordt verwezen naar hoofdstuk acht.

De effectbeoordeling voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling scoort hetzelfde als het voorkeursalternatief (licht negatief ten opzichte van de referentiesituatie).

9.1.2 *Bereikbaarheid met het OV*

In de variant met het extra programma op het Noordelijk Havenhoofd is er geen wijziging in de lijnvoering en dienstregeling van het openbaar vervoer verondersteld. De reistijd en daarmee

bereikbaarheid op dit onderdeel scoort hetzelfde als het voorkeursalternatief. Ook de modal split scoort hetzelfde als het voorkeursalternatief, waardoor de effectbeoordeling voor bereikbaarheid met het OV gelijk is aan de beoordeling van het voorkeursalternatief (negatief ten opzichte van de referentiesituatie).

9.1.3 Verkeersveiligheid

Er zijn ten opzichte van het voorkeursalternatief geen wegen waar een (grote) toename van verkeer wordt verwacht. De effectbeoordeling voor de verkeersveiligheid scoort hetzelfde als het voorkeursalternatief (licht negatief ten opzichte van de referentiesituatie).

9.1.4 Parkeren

Voor het toegevoegde programma uit de variant met extra programma op het Noordelijk Havenhoofd zullen ook parkeerplaatsen worden toegevoegd. De voor het strandbezoek beschikbare plaatsen zullen hierdoor marginaal wijzigen ten opzichte van het voorkeursalternatief. De effectbeoordeling voor het parkeren scoort hetzelfde als het voorkeursalternatief (licht negatief ten opzichte van de referentiesituatie).

9.1.5 Langzaam Verkeer

De variant met extra programma op het Noordelijk Havenhoofd wijkt wat betreft de langzaam verkeersroutes niet af van het voorkeursalternatief en scoort daarom hetzelfde (positief).

9.2 Variant: tramverbinding

9.2.1 Kwaliteit van de verkeersafwikkeling

De variant met een tram naar het Norfolk-terrein is doorgerekend zoals beschreven in paragraaf 5.4, waarbij een schatting is gemaakt van het routekeuze-effect van het minder toegankelijk maken van de Van Boetzelaerlaan door de aanleg van een tramtracé. In deze variant neemt het verkeer op de Houtrustweg toe met circa 15 % ten opzichte van het voorkeursalternatief. Op de Van Boetzelaerlaan wordt een grotere stijging van het verkeer verwacht tot 50% groei ten opzichte van het voorkeursalternatief, zie tabel 9.2. Op de overige wegen is geen verschil in intensiteiten waar te nemen.

De I/C-verhoudingen en doorstroming veranderen niet als gevolg van de aanleg van de tram. De capaciteit van de Houtrustweg is gezien het wegprofiel en de geringe aansluitingen afdoende om het extra verkeer op deze weg goed te kunnen verwerken.

Het extra verkeer op de Van Boetzelaerlaan is procentueel gezien fors, maar in absolute hoogte beperkt. Dit extra verkeer op de Van Boetzelaerlaan is een worst-case aanname, omdat handmatig het verkeer in deze variant is toegedeeld. De verwachting in werkelijkheid is dat het verkeer gebruik zal maken van de Houtrustweg en/of Statenlaan. Ondanks dat de Van Boetzelaerlaan dit extra verkeer kan verwerken is het gezien het wegprofiel niet wenselijk hier veel extra verkeer te laten rijden. Er wordt voorgesteld, indien een tramverbinding wordt aangelegd, de eventuele toename van verkeer op de Van Boetzelaerlaan te monitoren en Dynamisch Verkeersmanagement en/of fysieke maatregelen toe te passen om het verkeer via de hoofdverbindingen te leiden.

tabel 9.2 Avondspitsuurintensiteiten variant tramverbinding

Wegen	Wegvakken	Intensiteiten (mvt/ uur) Voorkeursalternatief (2023)	Intensiteiten (mvt/ uur) Variant tram (2023)	Toe- / afname (%)
Houtrustweg	tussen Nieboerweg en strand	325	325	0%
Houtrustweg	tussen Nieboerweg en P.Kennedylaan	1.375	1.575	15%
Dr. Lelykade	tussen Kranenburgweg en Westduinweg	275	275	0%
Westduinweg	tussen Kranenburgweg en Douzastraat	1.675	1.675	0%
Westduinweg	tussen Statenlaan en Schokkerweg	1.775	1.775	0%
Statenlaan	tussen Westduinweg en Frankenslag	375	375	0%
Kranenburgweg	tussen Dr.Lelykade en Westduinweg	475	650	37%
Nieboerweg	tussen Houtrustweg en Tesselsestraat	775	775	0%
Kranenburgweg	tussen Westduinweg en van Boetzelaerlaan	375	375	0%
van Boetzelaerlaan	tussen Willem de Zwijgerlaan en Kranenburgweg	350	525	50%
Scheveningseweg	tussen Duinstraat en van Dorpstraat	825	825	0%
Schokkerweg	tussen Westduinweg en Vissershavenweg	550	550	0%
Vissershavenweg	Vissershavenweg	475	475	0%
Zeesluisweg	tussen Schokkerweg en Westduinweg	725	725	0%
Duinstraat	tussen Doornstraat en Scheveningseweg	1.475	1475	0%
Segbroeklaan	tussen Ieplaan en Houtrustweg	2.525	2525	0%
pres. Kennedylaan	tussen Stadhouderslaan en Johan de Wittlaan	2.375	2375	0%
Zwolsestraat	tussen Gentsestraat en Harstenhoekweg	1.650	1650	0%

De reistijden, doorstroming en I/C-verhoudingen veranderen niet ten opzichte van het voorkeursalternatief. Echter vanwege de negatieve effecten op de routekeuze (meer verkeer op de Van Boetzelaerlaan) wordt de beoordeling op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling als negatief (-) beoordeeld, ten opzichte van licht negatief (-) bij het voorkeursalternatief.

9.2.2 Bereikbaarheid met het OV

Reistijden openbaar vervoer

Door de verlegging van het eindpunt van lijn 11 naar het Norfolk-terrein en de koppeling van lijn 17 aan het bestaande eindpunt van lijn 11 wordt de afstand tussen Scheveningen Haven en de tramhalte flink verkort. Waar in de referentiesituatie wordt gerekend met 10 minuten looptijd kan dit zeker worden gehalveerd. De reistijden tussen de 'poorten' Den Haag CS en Den Haag HS komen dan uit op respectievelijk 28 en 29 minuten. Er wordt nog niet aan de streefwaarde uit de Haagse Nota Mobiliteit voldaan, maar het effect is wel positief ten opzichte van de referentiesituatie.

Modal split

De verschuiving van het eindpunt van lijn 11 naar het Norfolk-terrein is gunstig voor de OV-bereikbaarheid van Scheveningen Haven en de nieuwe voorzieningen en bedrijven die zich in het gebied gaan vestigen. Een tram naar Scheveningen Haven zal volgens de verwachting uit de verkennende studie naar het tracé van lijn 11 tot 6% meer OV-reizigers opleveren (zie ZKA bezoekersonderzoek).

Deze OV-reizigers, zelfs als de groei volledig wordt gevormd door voormalige autobestuurders, zorgen er niet voor dat er een significante vermindering van het aantal verkeersbewegingen te zien is op de wegen in het gebied in de gemiddelde avondspits. Wel kan de tram op met name de piekmomenten een grote rol spelen in de bereikbaarheid van Scheveningen Haven. Bijvoorbeeld doordat als er geen parkeerplaats te vinden is, de haven nog wel bereikbaar is met het OV. Voor de (huidige) OV-reiziger wordt de bereikbaarheid flink verbeterd. Vanaf de huidige OV-haltes aan de rand van het gebied zijn de loopafstanden naar de toekomstige zwaartepunten van de ontwikkelingen bij de havenhoofden en het Norfolk-terrein aanzienlijk. Door het verleggen van het laatste deel van lijn 11 naar het Norfolk-terrein verbetert de bereikbaarheid aanmerkelijk (kortere loopafstanden). Dit komt onder andere tot uitdrukking in de modal-split:

- auto / motor 52%
- OV 22%
- langzaam verkeer 26%

Door de verbetering van de modal split en de verbetering van de reistijd met het OV scoort deze variant positief op bereikbaarheid met het OV (+).

9.2.3 Verkeersveiligheid

Door de aanleg van de tram over de Kranenburgweg, waardoor het autoverkeer voor een deel over de Van Boetzelaerlaan gaat rijden, zal de verkeersveiligheid verminderen. Er zullen aanvullende maatregelen moeten worden genomen om deze negatieve effecten te verminderen. Dit betreft bijvoorbeeld de aanleg van drempels om de snelheid te reguleren. Bij de uitwerking van het tramtracé zal deze opgave nader uitgewerkt moeten worden.

Uitgaande van de worst-case aanname dat een aanzienlijk deel van het verkeer via de Van Boetzelaerlaan gaat rijden scoort deze variant negatief op het aspect verkeersveiligheid (-).

9.2.4 Parkeren

De variant wijkt wat betreft de langzaam verkeersroutes niet af van het voorkeursalternatief en scoort daarom hetzelfde (licht negatief).

9.2.5 Langzaam verkeer

De variant met de tram naar het Norfolk-terrein wijkt wat betreft de langzaam verkeersroutes niet af van het voorkeursalternatief en scoort dus eveneens positief (+).

9.3 Variant: verbinding havenhoofden

De variant verbinding havenhoofden heeft alleen effecten op het langzaam verkeer, zie ook paragraaf 2.2.

9.3.1 Langzaam verkeer

In deze variant is een nog nader in te vullen langzaam verkeersverbinding over de twee havenmonden opgenomen. Deze verbinding kan bestaan uit een kabelbaan, een pontje of een brug. Deze verbinding zorgt ervoor dat het aantrekkelijker wordt om het gebied lopend of fietsend te verkennen. Ook voor de lange afstandswandelaar en -fietser is het prettig om direct aan de kust van de zuidzijde naar de noordzijde van de haven te kunnen komen. Voor de aansluiting van een fietspad door de duinen richting Kijkduin is nog geen tracé vastgesteld en wordt nog naar een logische route gezocht.

Het toevoegen van een verbinding tussen de havenhoofden zorgt voor een extra robuust langzaam verkeernetwerk en scoort derhalve nog positiever dan het voorkeursalternatief. Voor deze variant wordt een zeer positieve beoordeling toegekend (+++).

9.4 Beoordeling varianten

In onderstaande tabel is de beoordeling van de drie beschouwde varianten samengevat weergegeven.

tabel 9.3 Effectbeoordelingstabel beschouwde varianten

Thema	Aspect	Variant extra programma Noordelijk havenhoofd	Variant tramverbinding	Variant verbinding havenhoofden
Verkeer	Kwaliteit van de verkeersafwikkeling	-	--	n.v.t.
	Bereikbaarheid met het OV	--	++	n.v.t.
	Verkeersveiligheid	-	--	n.v.t.
	Parkeren	-	-	n.v.t.
	Langzaam verkeer	++	++	+++

10 Robuustheidsonderzoek

10.1 Inleiding

In het MER voor het Masterplan Scheveningen Kuststrook is aangegeven wat de effecten kunnen zijn indien de gehele kust van Den Haag wordt ontwikkeld. Het plan voor Scheveningen Haven bevat slechts een onderdeel van het gehele masterplan. Om in te kunnen schatten of de ontwikkeling van de overige delen van de kust nog mogelijk is gegeven de druk van het wegverkeer van het plan voor Scheveningen Haven is een robuustheidsanalyse uitgevoerd. Hierbij is gesimuleerd dat in zowel Scheveningen Bad als in Scheveningen Dorp groei van het verkeer plaatsvindt door de ontwikkelingen die daar plaatsvinden.

Voor de beschrijving van het programma uit dit Masterplan wordt verwezen naar het milieueffectrapport, hoofdstuk 17.

10.2 Onderzoeksmethodiek

Voor de doorkijk/robuustheidsanalyse voor de periode 2030 – 2035 worden de effecten van het voltooiën van de ambities uit het Masterplan Scheveningen-Kust en de Structuurvisie Wereldstad aan Zee toegevoegd aan het Haaglanden-model. Op basis van de modelberekeningen voor deze doorkijk worden uitspraken gedaan over de robuustheid van de gekozen oplossingsrichtingen voor de doorstroming en capaciteit van de bepalende wegen in en nabij het plangebied.

Voor dit onderzoek is eerst een verwachte groei van al het verkeer ten opzichte van 2023 met 0,5% per jaar opgenomen. Daarbij is voor al het verkeer met een bestemming in Scheveningen Bad en Dorp een additionele groei van 50% opgenomen.

Voor de effectbepaling wordt meer globaal gekeken naar de effecten dan in de hoofdstukken 7, 8 en 9. Deze robuustheidstoets richt zich met name op de ontwikkeling van de intensiteiten en eventuele doorstromingsproblemen die dan kunnen optreden.

10.3 Resultaten robuustheid

Door de ontwikkeling van Scheveningen Dorp en Scheveningen Bad is sprake van een sterke groei van het verkeer op diverse wegen. Dit is te zien tabel 10.1 waar voor de ontsluitingswegen van met name Scheveningen Bad en in iets mindere mate Scheveningen Dorp toenamen te zien zijn. De gepresenteerde getallen zijn ten opzichte van de Voorkeursvariant 2023. Hier zit dus voor een deel nog de autonome groei van het verkeer tussen 2023 en 2030-2035 in verwerkt.

In de figuur 10.1 en in tabel 10.1 is zichtbaar dat de hoofdroutes Segbroeklaan en Zwolsestraat iets zwaarder belast worden. Dit komt omdat het extra verkeer vanuit Scheveningen Dorp en Scheveningen Bad hier op uitkomt.

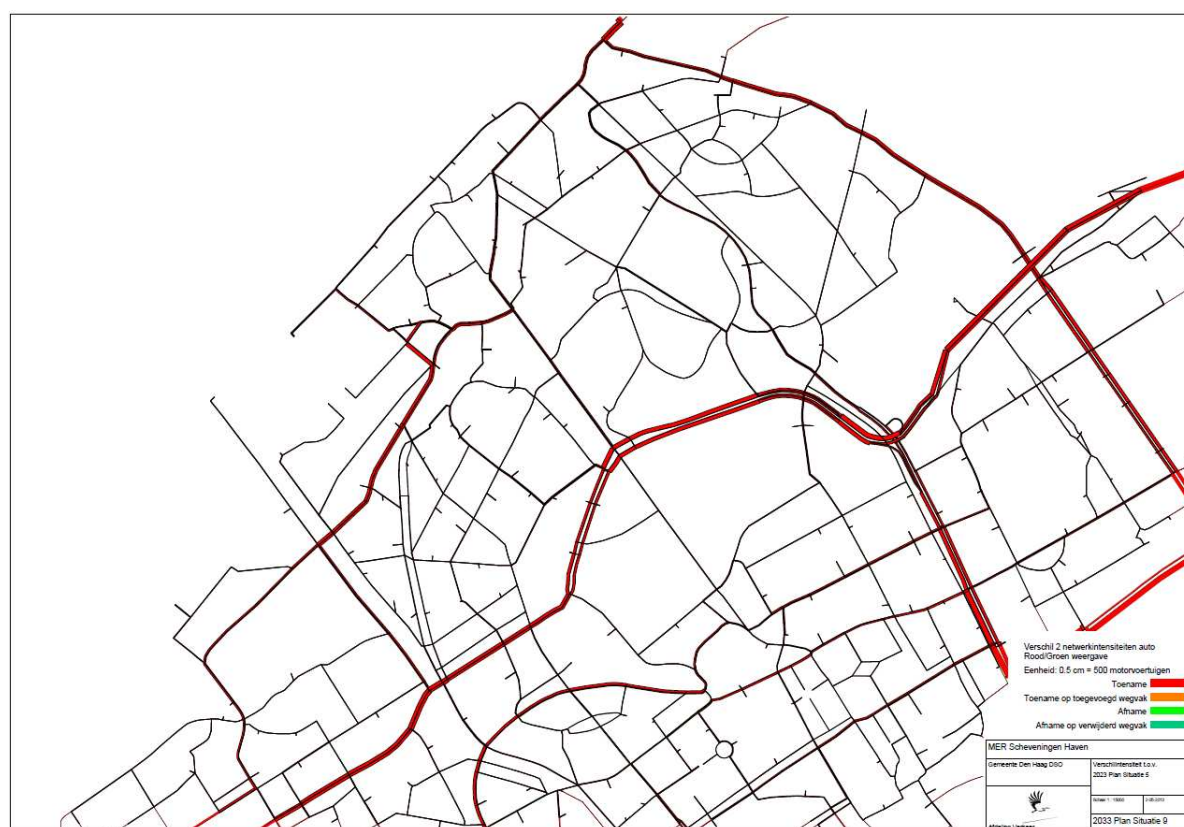
Ook de Westduinweg en Duinstraat als verbinding tussen Scheveningen Dorp en Scheveningen Haven worden zwaarder belast. Daarnaast zijn de Scheveningseweg en Nieuwe Parklaan als verbindingen tussen het centrumgebied en Scheveningen wat drukker. De wegen in Scheveningen Haven worden niet significant zwaarder belast, de Houtrustweg, Dr. Lelykade, Van Boetzelaerlaan en de Nieboerweg nemen niet of nauwelijks toe qua verkeersintensiteiten. De groei die hier berekend is, komt in grote mate voort uit de autonome groei van het verkeer tussen 2023 en 2030-2035. De ontwikkelingen bij Scheveningen Dorp en Bad hebben geen invloed op de intensiteiten bij deze wegen.

In Scheveningen Haven wordt het op de route Westduinweg-Duinstraat - en aangrenzende wegen zoals de Statenlaan - in de verdere toekomst door de autonome groei van het verkeer en kleine veranderingen in de routekeuze die berekend zijn wel nog iets drukker. De gesignaleerde

knelpunten met de kruisingen op deze route zullen dan zeker aan de orde zijn en dienen aangepakt te worden.

tabel 10.1 Verschil tussen Voorkeursvariant 2023 en doorkijk 2030-2035

Weg	Tussen	voorkeursalternatief	Robuustheid 2030-2035	% toename
Houtrustweg	Nieboerweg en strand	325	375	15%
Houtrustweg	Nieboerweg en P.Kennedylaan	1.375	1475	7%
Dr. Lelykade	Kranenburgweg en Westduinweg	275	275	0%
Westduinweg	Kranenburgweg en Douzastraat	1.675	1850	10%
Westduinweg	Statenlaan en Schokkerweg	1.775	1950	10%
Statenlaan	tussen Westduinweg en Van Boetzelaerlaan	475	525	9%
Kranenburgweg	Dr.Lelykade en Westduinweg	475	525	11%
Nieboerweg	Houtrustweg en Tesselsestraat	775	875	13%
Kranenburgweg	Westduinweg en van Boetzelaerlaan	375	375	0%
van Boetzelaerlaan	Willem de Zwijgerlaan en Kranenburgweg	350	375	7%
Scheveningseweg	Duinstraat en van Dorpstraat	825	900	9%
Schokkerweg	Westduinweg en Vissershavenweg	550	775	41%
Vissershavenweg		475	550	16%
Zeesluisweg	Schokkerweg en Westduinweg	725	750	3%
Duinstraat	Doornstraat en Scheveningseweg	1.475	1500	2%
Segbroeklaan	Ieplaan en Houtrustweg	2.525	2725	8%
pres. Kennedylaan	Stadhouderslaan en Johan de Wittlaan	2.375	2550	7%
Zwolsestraat	Gentsestraat en Harstenhoekweg	1.650	1775	8%



figuur 10.1 Verschilplot tussen de Voorkeursvariant 2023 en de doorkijk 2030 - 2035

De trajectreistijden tussen Scheveningen Haven en de in dit verkeersonderzoek beschouwde 'poorten' zullen in de periode tussen 2023 en 2033 verder oplopen. Er zijn procentuele toenames in de reistijd tot 10% berekend voor de relatie Scheveningen Haven en de drie beschouwde poorten in dit verkeersonderzoek.

10.4 Conclusies

Uit deze (globale) analyse van de verkeerseffecten op het plan- en studiegebied van Scheveningen Haven als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling in 2030 - 2035 bij Scheveningen Dorp en Scheveningen Bad blijkt dat verkeerseffecten als gevolg van deze ontwikkelingen op de wegen binnen Scheveningen Haven beperkt zijn. De autonome groei van het verkeer is vele malen groter dan het extra verkeer op wegen nabij Scheveningen Haven als gevolg van de ontwikkelingen bij Scheveningen Bad en Scheveningen Dorp.

11 Maatregelen en kansen

11.1 Maatregelen

Er is in dit rapport een aantal aandachtspunten in met name de doorstroming geconstateerd. Tevens is aangegeven dat in samenhang met de aanleg van een tram naar Scheveningen Haven er nog wijzigingen aan de verkeersstructuur worden doorgevoerd. In deze paragraaf wordt ingegaan op de maatregelen om de (potentieel) negatieve effecten van het voorkeursalternatief en de varianten tegen te gaan.

In combinatie met het tracéonderzoek van de tram naar het Norfolk-terrein in de periode 2013-2015 zal nader onderzoek moeten worden gedaan hoe de (potentiële) effecten op de Van Boetzelaerlaan voorkomen kunnen worden.

Er zijn een aantal aandachtspunten met betrekking tot de doorstroming op drie kruisingen op de route Westduinweg – Duinstraat benoemd. Op 4 april 2013 is een initiatiefvoorstel van de VVD besproken om de kruising Westduinweg – Zeesluisweg te verbeteren. Met de uitwerking van dit voorstel zal dit aandachtspunt worden opgelost. Voor de overige aandachtspunten op de route Westduinweg – Duinstraat zal moeten worden gemonitord in hoeverre de verwachte problemen zich voordoen. Hiervoor zal elke twee jaar aan de hand van telgegevens de intensiteit worden gemeten. Er zijn bij de twee overige kruisingen nog voldoende mogelijkheden voor optimalisatie, bijvoorbeeld het aanpassen van een opstelstrook.

11.2 Kansen

Uit dit onderzoek is gebleken dat de tramverbinding goede kansen biedt voor de bereikbaarheid van het OV. Met de aanleg van deze tram naar Scheveningen Haven is het wellicht mogelijk ook voor deze kustlocatie het gebruik van P+R te stimuleren, waardoor de modal split positief wordt beïnvloed.

Tenslotte wordt sinds een aantal jaren het verkeer vanaf het hoofdwegennet naar Scheveningen Kust door middel van Dynamisch Verkeersmanagement over het stedelijk wegennet geleid. Hiervoor kan het stedelijk wegennet nog beter worden gebruikt. Door koppeling met informatie over beschikbare parkeerplaatsen aan de kust kan veel zoekverkeer, met alle negatieve effecten van dien, worden voorkomen.

Bijlage I Verkeersmodel Haaglanden

Algemene kenmerken van het verkeersmodel Haaglanden

Verkeer en vervoer vormen geen doel op zich, maar ontstaan uit de behoefte tot het maken van verplaatsingen, doordat de verschillende menselijke activiteiten niet op één punt plaatsvinden. Het beleid van de overheid is bijvoorbeeld geruime tijd gericht geweest op scheiding van woon- en arbeidsplaatsen. Naast het woon-werkverkeer geven ook winkelen, sociale activiteiten e.d. aanleiding tot het maken van verplaatsingen. De kenmerken van het verplaatsingsgedrag van personen worden afgeleid uit enquêtes zoals het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) thans Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) en specifiek onderzoek verricht op regionaal en lokaal niveau. De eigenschappen van het verplaatsingsgedrag worden vastgelegd in formules, die in wiskundige modellen (verkeers- en vervoermodellen) worden gebruikt.

Het verkeers- en vervoermodel voor het Stadsgewest Haaglanden berekent het personenvervoer voor de vervoerwijzen auto, (brom)fiets en openbaar vervoer voor het gemiddelde uur in de avondspitsperiode op een gemiddelde werkdag. Voor het maken van berekeningen ten aanzien van het vrachtverkeer is een afzonderlijk model ontwikkeld. Voor het vertalen van de berekeningsresultaten naar een etmaalwaarde en eventueel naar weekdaggemiddelden zijn, aan de hand van onderzoeksresultaten verzameld door het Stadsgewest, ophoogfactoren vastgesteld:

- Een ophoogfactor van 11,5 voor de ophoging van aantallen motorvoertuigen naar etmaalwaarden;
- Een ophoogfactor van 0,9 voor de vertaling van werkdagegevens naar weekdaggegevens voor personenauto's;

In berekeningen met het verkeers- en vervoermodel worden de volgende stappen doorlopen:

- Verplaatsingsgeneratie;
- Verplaatsingsdistributie;
- Bepaling van de vervoerwijzekeuze;
- Routekeuze en toedeling;
- Toetsing.

In de verplaatsingsgeneratie wordt per zone (voedingsgebied) van het studiegebied het aantal aankomsten en vertrekken berekend aan de hand van sociaal economische gegevens (inwoners, beroepsbevolking en arbeidsplaatsen). De zones zijn van tevoren vastgesteld (gebiedsindeling). De omvang van de gebieden is afgestemd op de vragen, die met behulp van het model moeten worden beantwoord.

In de verplaatsingsdistributie wordt het aantal verplaatsingen van een bepaalde herkomstzone naar de diverse bestemmingszones berekend, ofwel: elk vertrek (herkomst) wordt gekoppeld aan een aankomst (bestemming). Deze koppeling vindt plaats met behulp van een zogenaamd zwaartekrachtmodel.

In de vervoerwijzekeuze – of modal splitberekening – worden de verplaatsingen verdeeld over de verschillende vervoerwijzen, waarmee het model rekent (auto, (brom)fiets en openbaar vervoer). Het Haaglandenmodel is een simultaan model, dat wil zeggen, dat de verplaatsingsdistributie en de verdeling over de vervoerwijzen gelijktijdig wordt uitgevoerd. Deze berekening resulteert in relatiematrixen ofwel herkomst- en bestemmingstabellen. Uit deze tabellen kan worden afgelezen hoeveel verplaatsingen er tussen elk zonepaar worden gemaakt, onderscheiden naar verplaatsingsmotief, vervoerwijze en wel of niet autobeschikbaarheid.

De routekeuze wordt aan de hand van gedetailleerde netwerken bepaald op basis van de optredende reisweerstand (reistijd plus kosten die aan de verplaatsing zijn verbonden), waarbij voor het autoverkeer ook rekening wordt gehouden met vertragingen (congestie en oponthoud op kruisingen) De toedeling van de gegenereerde verplaatsingen aan de netwerken voor de onderscheiden vervoerwijzen vindt plaats volgens deze routes.

De laatste stap in de ontwikkeling van het model is de toetsing. De berekende resultaten worden daarbij vergeleken met voor het basisjaar beschikbare telcijfers en andere onderzoeksgegevens zoals afstandsfrequentieverdelingen. Waar nodig worden modelinvoer en/of modelparameters bijgesteld, zodat de berekende resultaten de waarnemingsresultaten zo goed als mogelijk benaderen.

Het Haaglandenmodel is opgebouwd en getoetst voor het basisjaar 2009.

Nadat in de toetsingsfase de modelcoëfficiënten zodanig zijn bijgesteld, dat de in het model berekende aantallen verplaatsingen optimaal aansluiten bij de waarnemingsresultaten, kunnen er prognoseberekeringen worden uitgevoerd voor een toekomstige situatie. De planhorizon voor het Haaglandenmodel is het jaar 2020.

De werkwijze, die bij prognoseberekeringen wordt gevolgd, loopt tot en met de distributie/modal split berekening parallel aan die van het toetsingsjaar.

De uiteindelijke toedelingsmatrices voor autoverkeer en openbaar vervoer, die in het basisjaar als resultaat van de toetsing tot stand komen, worden voor het prognosejaar verkregen, door de bij de toetsing gevonden correcties te verrekenen met de synthetische relatiematrixes per vervoerwijze. Het bepalen van de routekeuze en de toedeling van de verplaatsingen aan de onderscheiden netwerken vindt plaats op dezelfde wijze als voor het basisjaar.

Modelinhoud 2009

Het basisjaar van het model dat wordt gebruikt is 2009. Voor 2009 is uitgegaan van de gegevens over bevolking en arbeidsplaatsen zoals deze zijn aangeleverd door de gemeenten binnen Haaglanden. Voor het gebied daarbuiten is aansluiting gezocht bij de verkeersmodellen van Rijkswaterstaat. Voor de referentiesituatie 2013 is het model 2009 aangepast.

Sociaal economische gegevens Verkeersmodel Haaglanden 2009

Gebied	Inwoners	Arbeidsplaatsen detailhandel	Arbeidsplaatsen overig
Den Haag	482.352	20.388	224.161
Rijswijk	46.188	3.064	35.651
Delft	96.165	4.031	41.897
Leidschendam-Voorburg	74.206	3.175	19.308
Wassenaar	23.171	673	5.842
Pijnacker-Nootdorp	54.918	1.596	11.013
Midden-Delfland	17.933	415	6.173
Westland	99.701	4.587	46.606
Zoetermeer	121.554	3.389	41.958
Haaglanden (excl. Den Haag)	533.836	20.930	208.448
Provincie Zuid-Holland	3.463.102	135.269	1.383.419
Overig NL (excl Haaglanden)	15.451.138	631.111	6.468.617
Totaal Nederland	16.467.326	672.429	6.901.226

Modelinhoud 2020

De vulling van het Haaglandenmodel (2020) is gebaseerd op:

- Structuurvisie van de gemeente Den Haag: Den Haag Wereldstad aan Zee;
- Regionaal Structuurplan van het Stadsgewest Haaglanden;
- Voor het woningbouwprogramma in Den Haag het IPSO van 2011;
- Voor het buitengebied: NRM verkeers- en vervoermodel van Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland (modelversie 2.0).

Sociaal economische gegevens Verkeersmodel Haaglanden Den Haag 2009 en 2020

Stadsdelen	Verkeersmodel Haaglanden 2009			Verkeersmodel Haaglanden 2020			Verschil 2020 t.o.v. 2009		
	Inwoners	Arbpl. Winkel	Arbpl. Overig	Inwoners	Arbpl. Winkel	Arbpl. Overig	Inwoners	Arbpl. Winkel	Arbpl. Overig
1 Centrum	95.770	7.436	67.027	99.495	9.944	77.099	3.725	2.508	10.072
2 Scheveningen	38.965	2.068	16.897	40.304	2.851	18.687	1.339	783	1.790
3 Haagse Hout	41.151	1.562	47.976	42.820	1.686	49.277	1.669	124	1.301
4 Binckhorst	321	223	9.649	1.125	223	9.729	804	0	80
5 Laak	37.748	1.196	11.508	41.152	1.234	11.896	3.404	38	388
6 Escamp	109.791	2.883	17.340	116.385	3.612	17.910	6.594	729	570
7 Loosduinen	46.097	1.869	14.812	48.355	2.169	15.738	2.258	300	985
8 Segbroek	63.777	2.024	11.905	67.151	2.132	12.874	3.374	108	969
9 Leidschenveen- Ypenburg	40.677	963	13.769	41.774	1.188	15.761	1.097	225	1.992
Den Haag							24.264	4.815	18.147

Voor 2023 en verder is een aantal varianten gebouwd. Deze zijn gebaseerd op de modellen van 2020 met een ophoging van 0,5% per jaar

Infrastructuur 2020

Ten opzichte van de huidige situatie de volgende infrastructurele elementen aan de netwerken toegevoegd:

- Treinennetwerk in overeenstemming met de in 2007 vigerende toekomstvisie;
- Rotterdamsebaan gemodelleerd conform het Voorlopig Ontwerp met een dubbele T-aansluiting.
- Een ongelijkvloerse kruising op Neherkade (Leeghwaterplein);
- A4 Delft-Schiedam;
- De Rijnlandroute;
- OV: Agglonet (upgrade van het tramlijnnet met daarop aangepast buslijnnet);
- Speciale fietsverbindingen (viaducten of tunnels) over autosnelwegen te weten 3x over de A4, 1x over de A13 en 3x over de A12;
- Verbinding tussen A13 en A16.

Vrachtverkeer

Het verkeersmodel Haaglanden berekent gemiddeld avondspitsuur op een werkdag in Motorvoertuigen.

- Normale situatie in Den Haag van de modelwaarde naar etmaal werkdag: 11,5
- Normaal in Den Haag van etmaal werkdag naar etmaal weekdag personenauto: 0,9
- Normaal in Den Haag van etmaal werkdag naar etmaal weekdag vrachtauto: 0,84

In Scheveningen extra strandverkeer ingebracht met behulp van het verkeersmodel.

De verdeling van het etmaal
weekdag als volgt:

	<i>dag</i>	<i>avond</i>	<i>nacht</i>
<i>van</i>	7:00	19:00	23:00
<i>tot</i>	19:00	23:00	7:00
<i>Aandeel van etmaal in gemiddeld uur:</i>	6,60%	3,70%	0,75%
<i>aantal uren:</i>	12	4	8
<i>Aandeel van etmaal in periode:</i>	79,20%	14,80%	6,00%

Elke periode kent een vaste indeling in lichte, middelzware en zware voertuigen:

	<i>dag</i>	<i>avond</i>	<i>nacht</i>
<i>Motoren</i>	0,5%	0,5%	0,5%
<i>Overig lichte mvt</i>	95,5%	96,5%	96,5%
<i>Middelzwaar</i>	3,0%	2,5%	2,5%
<i>Zwaar verkeer</i>	1,0%	0,5%	0,5%
<i>Totaal Motorvoertuigen</i>	100,0%	100,0%	100,0%

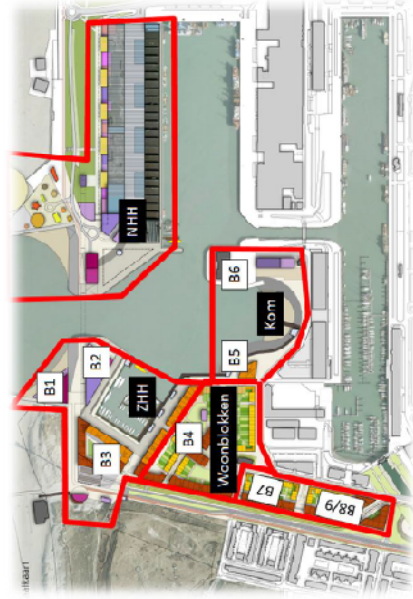
Bijlage II Parkeerbalans



PARKEERBALANS TOTAAL

Openbare plaatsen	oef	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	zaterdag ochtend	zaterdag middag	zaterdag avond	zaterdag nacht	zondag ochtend	zondag middag	zondag avond	zondag nacht
Boulevard (overstapen busstopt)	125	11	10	33	33	34	37	40	40	22	27	20	23	20
Boulevard (overstapen busstopt)	245	17	90	198	237	46	130	140	140	255	210	130	137	85
Boulevard (overstapen busstopt)	160	177	137	31	210	103	156	61	77	214	231	103	20	208
Parkeerplaats NHH (overstapen busstopt)	650	142	301	224	240	103	316	217	240	429	429	371	249	249
Totaal leverschot/overstapen busstopt		508	583	455	800	216	654	495	538	973	980	739	502	611
Schouwings- plaats	oef	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	koop- avond	zaterdag ochtend	zaterdag middag	zaterdag avond	zaterdag nacht	zondag ochtend	zondag middag	zondag avond	zondag nacht
Boulevard	125	11	10	33	33	34	37	40	40	22	27	20	23	20
Boulevard	245	17	90	198	237	46	130	140	140	255	210	130	137	85
Boulevard	160	177	137	31	210	103	156	61	77	214	231	103	20	208
Boulevard	650	142	301	224	240	103	316	217	240	429	429	371	249	249
Totaal leverschot/overstapen busstopt		508	583	455	800	216	654	495	538	973	980	739	502	611
Totaal leverschot/overstapen busstopt alle parkeervoorzieningen	990	737	689	1.077	1.118	413	947	642	784	1.249	1.205	986	744	1.088

- exclusief parkeren strandbezoekers



7 juli 2011

Bijlage III Overzicht avondspitsuurintensiteiten

		Afgeronde intensiteiten (MVT/ uur) in twee richtingen				
Wegvakken		2023 Ref	2023 VKA	2023 met extra program ma NHH	2023 met tram	2033
Houtrustweg	tussen Nieboerweg en strand	125	325	325	325	350
Houtrustweg	tussen Nieboerweg en P.Kennedylaan	1.150	1.375	1400	1.575	1475
Dr. Lelykade	tussen Kranenburgweg en Westduinweg	275	275	275	275	275
Westduinweg	tussen Kranenburgweg en Douzastraat	1.300	1.675	1675	1.675	1825
Westduinweg	tussen Statenlaan en Schokkerweg	1.475	1.775	1800	1.775	1850
Statenlaan	tussen Westduinweg en Van Boetzelaerlaan	425	475	475	650	525
Kranenburgweg	tussen Dr.Lelykade en Westduinweg	325	475	475	475	500
Nieboerweg	tussen Houtrustweg en Tesselsestraat	675	775	775	775	850
Kranenburgweg	tussen Westduinweg en van Boetzelaerlaan	275	375	375	375	375
van Boetzelaerlaan	tussen Willem de Zwijgerlaan en Kranenburgweg	375	350	325	525	375
Scheveningseweg	tussen Duinstraat en van Dorpstraat	650	825	825	825	875
Schokkerweg	tussen Westduinweg en Vissershavenweg	300	550	550	550	675
Vissershavenweg		325	475	500	475	550
Zeesluisweg	tussen Schokkerweg en Westduinweg	475	725	750	725	750
Duinstraat	tussen Doornstraat en Scheveningseweg	1150	1475	1400	1475	1500
Segbroeklaan	tussen Ieplaan en Houtrustweg	2450	2525	2525	2525	2725
pres. Kennedylaan	tussen Stadhouderslaan en Johan de Wittlaan	2375	2375	2375	2375	2550
Zwolsestraat	tussen Gentsestraat en Harstenhoekweg	1600	1650	1650	1650	1775

Bijlage IV Etmaalintensiteiten (weekdag)

		2013 REF	2023 REF	2023 VKA	2023 NHH	2023 VKA +	2023 NHH -	2033 VKA
WEGVAKKEN								
Houtrustweg	tussen Nieboerweg en strand	1321	1352	7388	7388	7388	7388	7564
Houtrustweg	tussen Nieboerweg en P.Kennedylaan	11258	14281	18780	18863	19979	20070	19627
Dr. Lelykade	tussen Kranenburgweg en Westduinweg	1661	2982	2208	2208	2208	2208	2291
Westduinweg	tussen Kranenburgweg en Douzastraat	15654	17078	23372	23465	23372	23465	24972
Westduinweg	tussen Statenlaan en Schokkerweg	21598	20576	26004	26086	26004	26086	27562
Statenlaan	tussen Westduinweg en Frankenslag	3705	3777	3705	3705	3705	3705	4004
Kranenburgweg	tussen Dr.Lelykade en Westduinweg	2931	3519	4902	4912	4902	4912	5190
Nieboerweg	tussen Houtrustweg en Tesselsestraat	9452	8276	10133	10205	10133	10205	11083
Kranenburgweg	tussen Westduinweg en van Boetzelaerlaan	3003	2858	5201	5221	2858	2858	5159
van Boetzelaerlaan	tussen Willem de Zwijgerlaan en Kranenburgweg	5541	4447	3973	3952	5173	5160	4293
Scheveningseweg	tussen Duinstraat en van Dorpstraat	8926	8585	11237	11217	11237	11217	11836
Schokkerweg	tussen Westduinweg en Vissershavenweg	6718	7244	10598	10577	10598	10577	11908
Vissershavenweg		8874	8885	13270	13518	13270	13518	14054
Zeesluisweg	tussen Schokkerweg en Westduinweg	5407	9184	10825	11062	10825	11062	10917
Duinstraat	tussen Doornstraat en Scheveningseweg	15695	15210	19327	19358	19327	19358	20390

Bijlage V Reistijden 'Poorten' naar Scheveningen Haven

Trajectreistijden in minuten (gemiddeld / avondspits)	2013	2023 ref.	2023 VKA	2023 NHH	2023 tram	2033		2023 tov 2013	2023 VKA tov 2023 ref	2023 extra NHH tov ref	2023 tram tov 2023 ref	2033 tov 2023 ref	2033 tov 2023 VKA
Scheveningen Haven - N211 Nieuweweg	9,15	10,15	11,05	11,05	11,05	11,55		111%	109%	109%	109%	114%	105%
Scheveningen Haven - N14 Rijksstraatweg	11,6	11,3	12,15	12,15	12,15	12,2		97%	108%	108%	108%	108%	100%
Scheveningen Haven - A4 Prins Clausplein	18,5	18	18,95	18,95	18,95	19,4		97%	105%	105%	105%	108%	102%

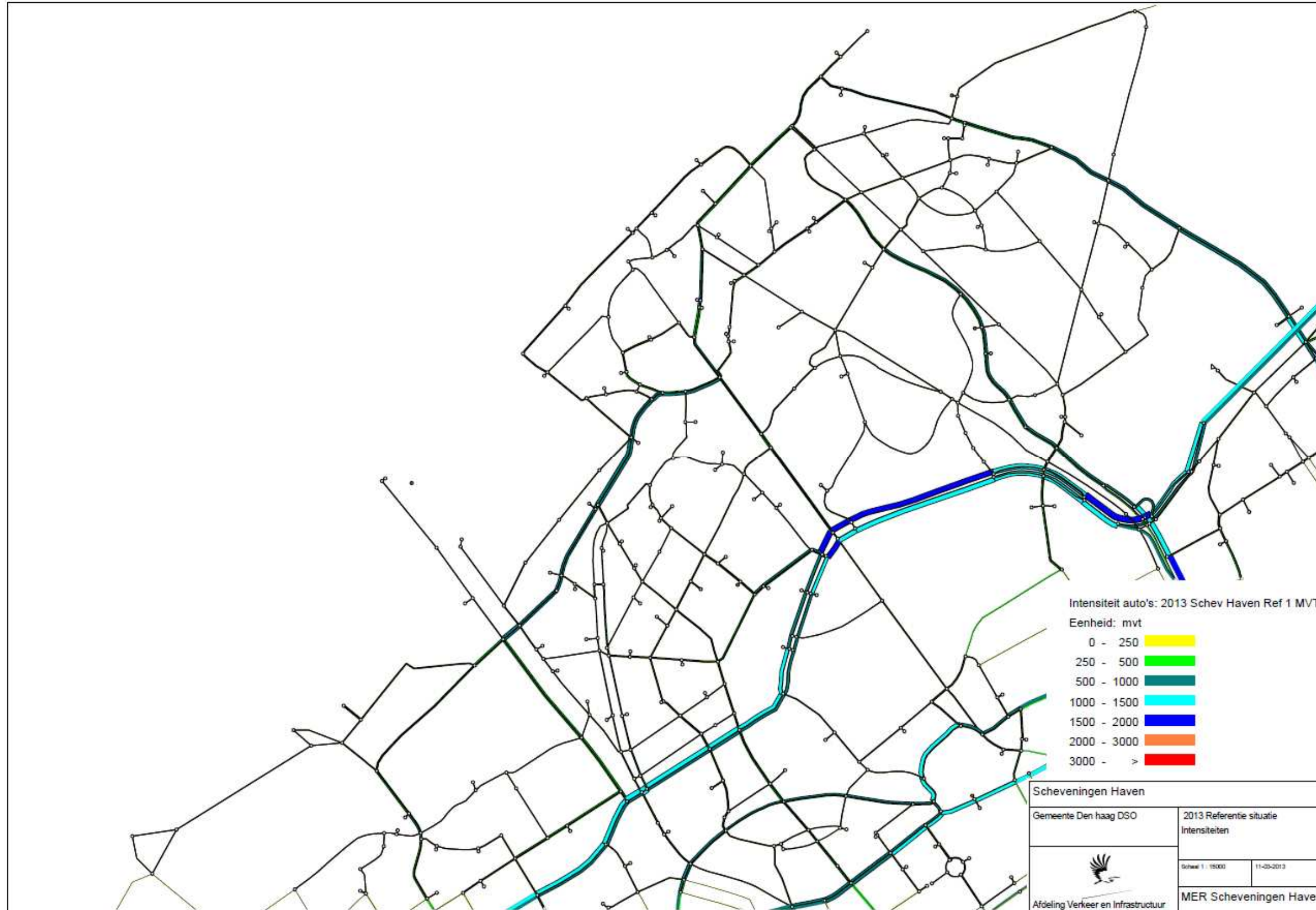
Bijlage VI Plots intensiteiten

Bijlage 4: Plots Verkeersintensiteiten

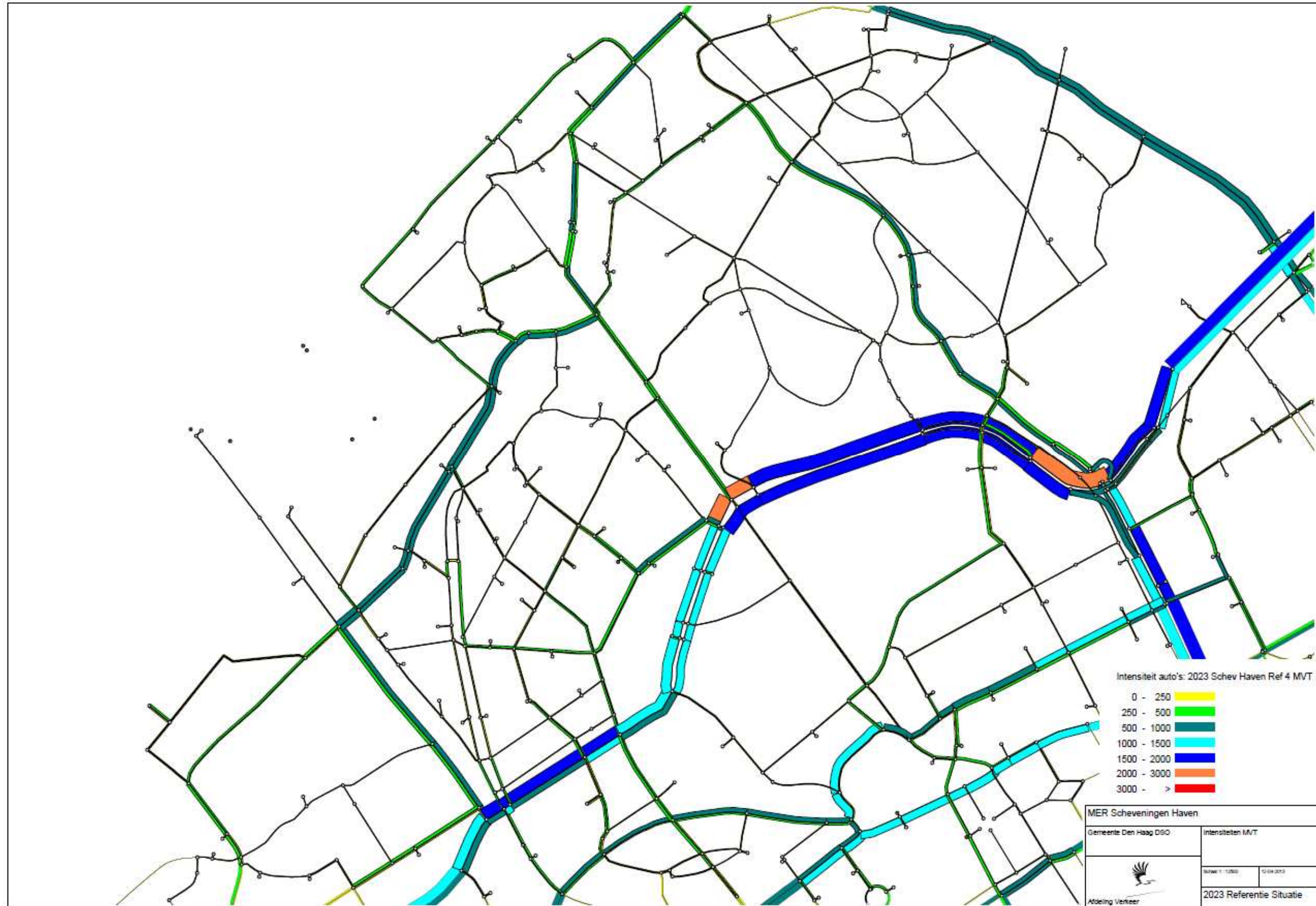
Verhouding Intensiteit / Capaciteit In het Voorkeursalternatief



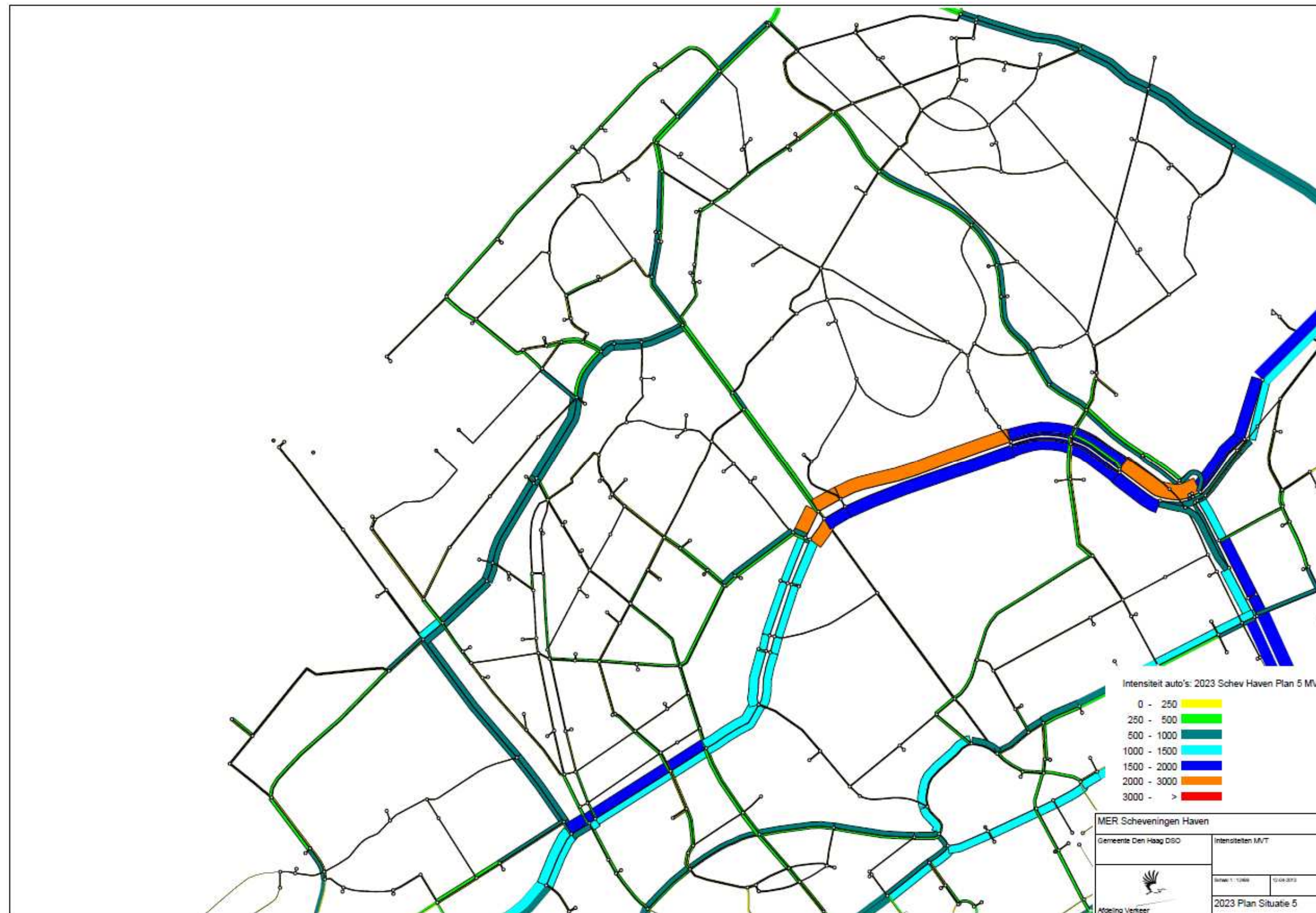
Verkeersintensiteiten 2013



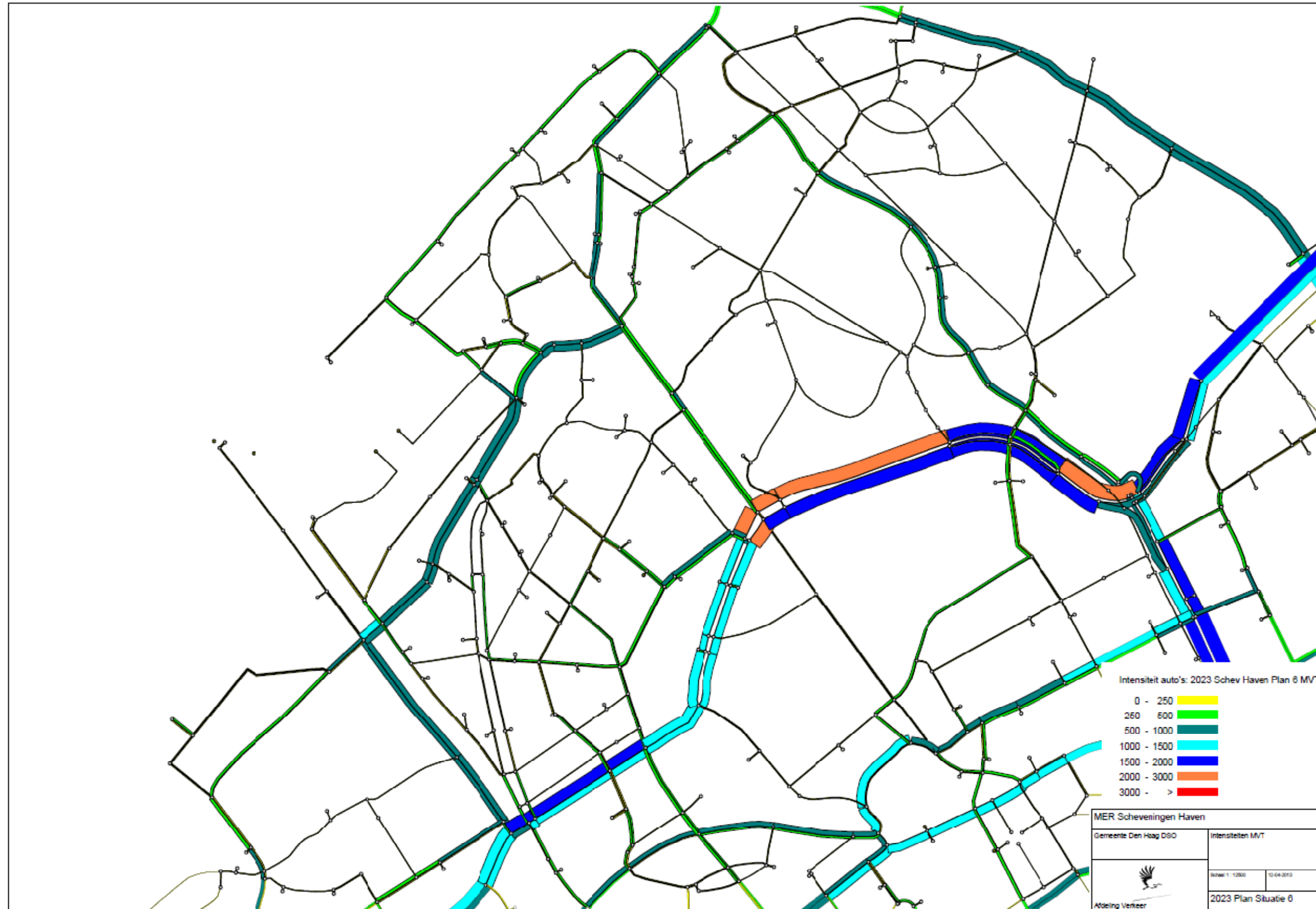
Verkeersintensiteiten 2023 Referentie



Verkeersintensiteiten 2023 Voorkeursalternatief



Verkeersintensiteiten 2023 variant met extra programma op het Noordelijk Havenhoofd





Bijlage VII Analyse verkeersproductie tijdelijk dans- en muziektheater

Verkeersgeneratie tijdelijke situatie NDT

Programma Toner		
Blok 3	Speelhuis 1200 zitplaatsen 200 voorstellingen/jaar	5550 m ²
Blok 4d	Woonhuis 100 werknemers bij 1 voorstelling op een dag 150 werknemers bij 2 voorstellingen op een dag	4750 m ²

Verkeersgeneratie Toner		
Werkdag		
1 voorstelling	bij 100% bezetting	1200 bezoekers 100 werknemers
Modal split	bezoekers	75% auto 25% OV/fiets
	autobezetting	2 personen/auto
	werknemers	50% auto
	autobezetting	1,0 personen/auto 2 ritten/auto
Aantal auto's	bezoekers	450 auto's
	werknemers	50 auto's
Aantal ritten	bezoekers	900 ritten
	werknemers	100 ritten
	Totaal ritten	1000 ritten/weekdag
Weekeinddag		
2 voorstelling	bij 100% bezetting	2400 bezoekers 150 werknemers
Modal split	bezoekers	75% auto 25% OV/fiets
	autobezetting	2 personen/auto
	werknemers	50% auto
	autobezetting	1,0 personen/auto 2 ritten/auto
Aantal auto's	bezoekers	900 auto's
	werknemers	75 auto's
Aantal ritten	bezoekers	1800 ritten
	werknemers	150 ritten
	Totaal ritten	1950 ritten/weekenddag
Jaar		
Voorstellingen	weekdag	160 voorstellingen
	weekenddag	40 voorstellingen
	voorstellingen per jaar	200 voorstellingen
	ritten weekdag	160000 ritten
	ritten weekenddag	78000 ritten
	ritten per jaar	238000 ritten
	ritten per jaar (afgerond)	238000 ritten

CROW Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (publicatie 317)

Programma Stedenbouwkundig Plan		
Blok 2	museum clubgebouw	4800 m ² 145 m ²
Blok 3	MGW, koop MGW, huur MGW, koop ph horeca/retail leisure kabelbaan/fietsenstalling badhuis/leisure	60 app 18 app 5 app 2285 m ² 1910 m ² 830 m ² 350 m ²
Blok 4d	EGW, koop MGW, koop MGW, koop, benedenwon. MGW, koop, bovenwon. kantoren, woon/werk lokale voorzieningen	22 won 23 app 13 app 13 app 545 m ² 755 m ²

Verkeersgeneratie Stedenbouwkundig Plan		
Wonen		
Rekenfactoren (CROW)	aantal inwoners aantal ritten	2 inw/won 4,7 ritten/woning (samengesteld zie tabel hiernaast)
Aantal ritten	woningaantal	154 woningen 308 inwoners
	totaal ritten wonen	725 ritten
Werken		
Rekenfactoren	kantoor retail horeca/museum/leisure	# 25 1 werknemer per # m ² bvo 40 1 werknemer per # m ² bvo 100 1 werknemer per # m ² bvo
Werknemers	Blok 2 Blok 3 Blok 4d	48 werknemers 1 werknemer 11 werknemers 29 werknemers 23 werknemers 22 werknemers 19 werknemers
Modal split	werknemers	65% auto 20% ov 15% fiets 2 ritten/auto
Aantal auto's	werknemers	99 auto's
Aantal ritten	totaal ritten werknemers	199 ritten
Bezoek		
Rekenfactoren (CROW)	kantoren, woon/werk bezoekersaandeel retail bezoekersaandeel horeca bezoekersaandeel museum bezoekersaandeel leisure, badhuis/leisure bezoekersaandeel lokale voorzieningen	minimaal 3,2 ritten per 100 m ² 5% (kantoor zonder baliefunctie) 5,6 ritten per 100 m ² 98% (woonwinkel) 24 ritten per 100 m ² (2x parkeercoëfficiënt) 80% (restaurant) 0,9 ritten per 100 m ² 95% (museum) 9,8 ritten per 100 m ² 84% (theater) 3,2 ritten per 100 m ² 5% (bedrijf arbeids-/bezoekersextensief)
		maximaal 4,9 ritten per 100 m ² 5% (kantoor zonder baliefunctie) 8,1 ritten per 100 m ² 98% (woonwinkel) 28 ritten per 100 m ² (2x parkeercoëfficiënt) 80% (restaurant) 1,0 ritten per 100 m ² 95% (museum) 13,8 ritten per 100 m ² 84% (theater) 4,9 ritten per 100 m ² 5% (bedrijf arbeids-/bezoekersextensief)
Aantal ritten	kantoor retail horeca museum leisure, badhuis/leisure lokale voorzieningen	1 rit 63 ritten (50% opp. horeca/retail) 219 ritten (50% opp. horeca/retail) 41 ritten 186 ritten 1 rit
		1 rit 91 ritten (50% opp. horeca/retail) 256 ritten (50% opp. horeca/retail) 46 ritten 262 ritten 2 rit
	totaal ritten bezoekers	511 ritten
		657 ritten
Ritten		
Wonen	ritten per etmaal	minimaal 725 ritten per etmaal maximaal 725 ritten per etmaal
Werken	ritten per etmaal	199 ritten per etmaal
Bezoek	ritten per etmaal	511 ritten per etmaal 657 ritten per etmaal
Jaar		
	werkdagen weekenddagen vakantieperiode + feestdagen	199 104 62
Wonen	ritten weekdag ritten weekenddag ritten vakantie-/feestdag	144295 ritten weekdag 75410 ritten weekenddag 22478 ritten vakantie-/feestdag
Werken	ritten weekdag ritten weekenddag ritten vakantie-/feestdag	39507 ritten weekdag 15147 ritten weekenddag 6154 ritten vakantie-/feestdag
Bezoek	ritten weekdag ritten weekenddag ritten vakantie-/feestdag	50867 ritten weekdag 53167 ritten weekenddag 31696 ritten vakantie-/feestdag
		144295 75410 22478 50% van aantal ritten 39507 15147 excl. wn's kantoor + lok.vz 6154 50% van aantal ritten 65409 50% van aantal ritten 68367 40757 438722 477525
	ritten per jaar (minimaal)	394850 ritten
	ritten per jaar (maximaal)	429773 ritten
	ritten per jaar (afgerond, min)	394900 ritten
	ritten per jaar (afgerond, max)	429800 ritten

Verkeersgeneratie tijdelijke situatie NDT (zonder blok 2)

Programma Toner		
Blok 3	Speelhuis 1200 zitplaatsen 200 voorstellingen/jaar	5550 m ²
Blok 4d	Woonhuis 100 werknemers bij 1 voorstelling op een dag 150 werknemers bij 2 voorstellingen op een dag	4750 m ²

Verkeersgeneratie Toner		
Werkdag		
1 voorstelling	bij 100% bezetting	1200 bezoekers 100 werknemers
Modal split	bezoekers	75% auto 25% OV/fiets
	autobezetting	2 personen/auto
	werknemers	50% auto
	autobezetting	1,0 personen/auto 2 ritten/auto
Aantal auto's	bezoekers	450 auto's
	werknemers	50 auto's
Aantal ritten	bezoekers	900 ritten
	werknemers	100 ritten
	Totaal ritten	1000 ritten/weekdag
Weekeinddag		
2 voorstelling	bij 100% bezetting	2400 bezoekers 150 werknemers
Modal split	bezoekers	75% auto 25% OV/fiets
	autobezetting	2 personen/auto
	werknemers	50% auto
	autobezetting	1,0 personen/auto 2 ritten/auto
Aantal auto's	bezoekers	900 auto's
	werknemers	75 auto's
Aantal ritten	bezoekers	1800 ritten
	werknemers	150 ritten
	Totaal ritten	1950 ritten/weekenddag
Jaar		
Voorstellingen	weekdag	160 voorstellingen
	weekenddag	40 voorstellingen
	voorstellingen per jaar	200 voorstellingen
	ritten weekdag	160000 ritten
	ritten weekenddag	78000 ritten
	ritten per jaar	238000 ritten
	ritten per jaar (afgerond)	238000 ritten

CROW Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (publicatie 317)

Programma Stedenbouwkundig Plan		
Blok 2	museum clubgebouw	m ² (niet meegenomen) m ² (niet meegenomen)
Blok 3	MGW, koop MGW, huur MGW, koop ph horeca/retail leisure kabelbaan/fietsenstalling badhuis/leisure	60 app 18 app 5 app 2285 m ² 1910 m ² 830 m ² 350 m ²
Blok 4d	EGW, koop MGW, koop MGW, koop, benedenwon. MGW, koop, bovenwon. kantoren, woon/werk lokale voorzieningen	22 won 23 app 13 app 13 app 545 m ² 755 m ²

Verkeersgeneratie Stedenbouwkundig Plan		
Wonen		
Rekenfactoren (CROW)	aantal inwoners aantal ritten	2 inw/won 4,7 ritten/woning (samengesteld zie tabel hiernaast)
Aantal ritten	woningaantal	154 woningen 308 inwoners
	totaal ritten wonen	725 ritten
Werken		
Rekenfactoren	kantoor retail horeca/museum/leisure	# 25 1 werknemer per # m ² bvo 40 1 werknemer per # m ² bvo 100 1 werknemer per # m ² bvo
Werknemers	Blok 2 Blok 3 Blok 4d	0 werknemers 0 werknemers 11 werknemers 29 werknemers 23 werknemers 22 werknemers 19 werknemers 103 werknemers
Modal split	werknemers	65% auto 20% ov 15% fiets 2 ritten/auto
Aantal auto's	werknemers	67 auto's
Aantal ritten	totaal ritten werknemers	134 ritten
Bezoek		
Rekenfactoren (CROW)	kantoren, woon/werk bezoekersaandeel retail bezoekersaandeel horeca bezoekersaandeel museum bezoekersaandeel leisure, badhuis/leisure bezoekersaandeel lokale voorzieningen	minimaal 3,2 ritten per 100 m ² 5% (kantoor zonder baliefunctie) 5,6 ritten per 100 m ² 98% (woonwinkel) 24 ritten per 100 m ² (2x parkeercoëfficiënt) 80% (restaurant) 0,9 ritten per 100 m ² 95% (museum) 9,8 ritten per 100 m ² 84% (theater) 3,2 ritten per 100 m ² 5% (bedrijf arbeids-/bezoekersextensief)
		maximaal 4,9 ritten per 100 m ² 5% (kantoor zonder baliefunctie) 8,1 ritten per 100 m ² 98% (woonwinkel) 28 ritten per 100 m ² (2x parkeercoëfficiënt) 80% (restaurant) 1,0 ritten per 100 m ² 95% (museum) 13,8 ritten per 100 m ² 84% (theater) 4,9 ritten per 100 m ² 5% (bedrijf arbeids-/bezoekersextensief)
Aantal ritten	kantoor retail horeca museum leisure, badhuis/leisure lokale voorzieningen	1 rit 63 ritten (50% opp. horeca/retail) 219 ritten (50% opp. horeca/retail) 0 ritten 186 ritten 1 rit
		1 rit 91 ritten (50% opp. horeca/retail) 256 ritten (50% opp. horeca/retail) 0 ritten 262 ritten 2 rit
	totaal ritten bezoekers	470 ritten
		612 ritten
Ritten		
Wonen	ritten per etmaal	minimaal 725 ritten per etmaal maximaal 725
Werken	ritten per etmaal	134
Bezoek	ritten per etmaal	470 ritten per etmaal 612
Jaar		
	werkdagen weekenddagen vakantieperiode + feestdagen	199 104 62
Wonen	ritten weekdag ritten weekenddag ritten vakantie-/feestdag	144295 ritten weekdag 75410 ritten weekenddag 22478 ritten vakantie-/feestdag
Werken	ritten weekdag ritten weekenddag ritten vakantie-/feestdag	26714 ritten weekdag 8462 ritten weekenddag 4161 ritten vakantie-/feestdag
Bezoek	ritten weekdag ritten weekenddag ritten vakantie-/feestdag	46783 ritten weekdag 48899 ritten weekenddag 29151 ritten vakantie-/feestdag
	ritten per jaar (minimaal)	365719 ritten
	ritten per jaar (maximaal)	399552 ritten
	ritten per jaar (afgerond, min)	365800 ritten
	ritten per jaar (afgerond, max)	399600 ritten

Bijlage VIII Bezoekersprognose Scheveningen Haven

Toekomstig bezoek Scheveningen Haven

Bezoekersprognose Scheveningen Haven na uitvoering stedenbouwkundig plan en doortrekken tramlijn 11



Rapportage in opdracht van
DSO, Gemeente Den Haag



Gemeente Den Haag

Juli 2012

Projectnummer
12.042

ZKA *Consultants & Planners*
Postbus 4833
4803 EV Breda
076-5658877
076-5656489
e-mail: info@zka.nl
www.zka.nl

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	1
1.1.	Aanleiding	1
1.2.	Doel- en vraagstelling	1
1.3.	Aanpak en werkzaamheden	2
2.	UITGANGSPUNTEN	3
2.1.	Inleiding	3
2.2.	Huidige situatie Scheveningen Haven	3
2.3.	Afbakening studiegebied	4
2.4.	Stedenbouwkundig plan	5
2.5.	Tramlijn 11	6
2.6.	Overige plannen	7
3.	RAMING TOEKOMSTIG BEZOEK	8
3.1.	Inleiding	8
3.2.	Deelgebieden	8
3.3.	Raming per deelgebied en functie	9
3.4.	Combinatiebezoek	18
3.5.	Verdeling over de deelgebieden	19
3.6.	Profiel van het bezoek	19
3.7.	Conclusie	22
4.	MODAL-SPLIT	24
4.1.	Inleiding	24
4.2.	Bestaand bezoek	24
4.3.	Bezoek o.b.v. stedenbouwkundig plan	25
4.4.	Totaal toekomstig bezoek	25
4.5.	Conclusies	29
5.	CONCLUSIES	31

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

Na het vaststellen van het stedenbouwkundig plan en het bijbehorende programma, wordt een volgende stap in het ontwikkelingsproces van Scheveningen Haven voorbereid. Momenteel bestaat de behoefte aan inzicht in de ontwikkeling van de bezoekersaantallen aan/in Scheveningen Haven. Aanleiding hiervoor is meerledig: de uitwerking van het projectdocument Scheveningen Haven (Norfolkterrein en Noordelijk Havenhoofd), invulling van het bestemmingsplan, de MER-procedure en een studie naar het doortrekken van tramlijn 11.

1.2. Doel- en vraagstelling

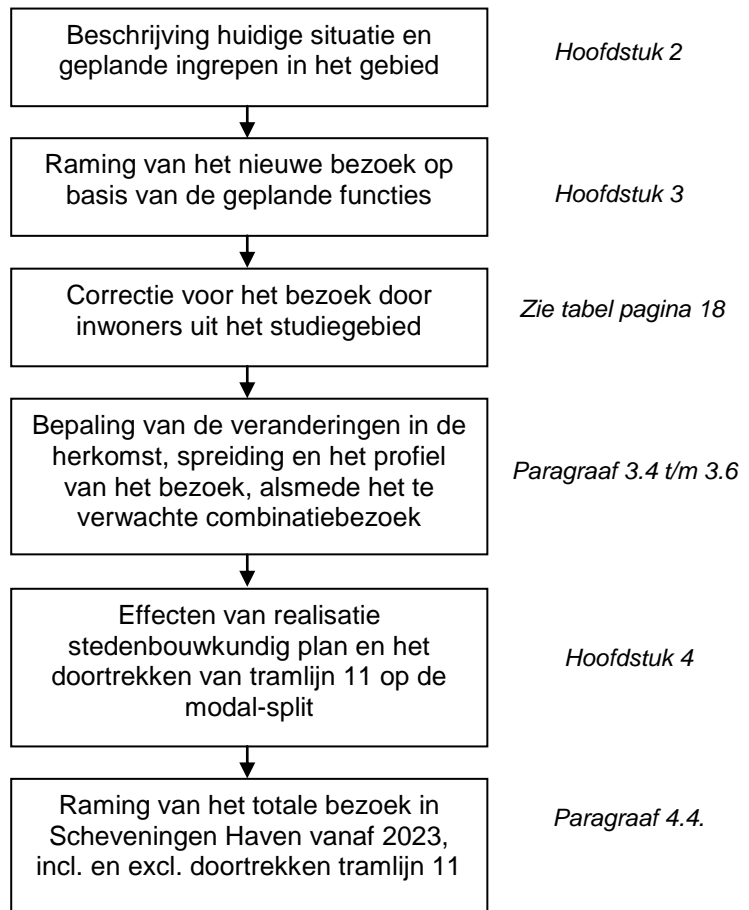
Het doel is een beeld te krijgen van het effect van de uitvoering van het stedenbouwkundig plan voor Scheveningen Haven en het doortrekken van tramlijn 11 richting het Norfolkterrein op het bezoek aan Scheveningen Haven.

De onderzoeksvragen die daarbij geformuleerd zijn, luiden als volgt:

- Hoeveel bezoekers kunnen er in Scheveningen Haven verwacht worden na volledige realisatie van het stedenbouwkundig programma (Norfolkterrein, Noordelijk Havenhoofd, Tweede Haven en popexperience)?;
- Is er meer strandbezoek te verwachten door de aanleg van de verlengde tramlijn en/of het stedenbouwkundig programma?
- Kunnen er veranderingen in het bezoekersprofiel worden verwacht (spreiding, herkomst, vervoermiddel, etc.)?
- Hoe verdelen de bezoekers zich over de verschillende deelgebieden m.a.w. waar liggen de zwaartepunten in het programma?
- Welk deel van de bezoekers (aan de nieuwe functies) combineert het bezoek aan Scheveningen Haven met een bezoek aan Scheveningen Dorp of Bad?
- Welke verdeling tussen de vervoerswijze van de bezoekers is te verwachten (zgn. 'modal split') als de OV-verbinding verbetert?
- Zorgt de verbetering van de OV-verbinding voor een toename van het totaal aantal bezoekers aan Scheveningen Haven of zorgt het alleen voor een verschuiving?
- Welk effect heeft de invoering van het betaald parkeren en de verbeterde OV-verbinding op het huidige bezoek aan Scheveningen Haven?

1.3. Aanpak en werkzaamheden

Voor het beantwoorden van de bovenstaande onderzoeksvragen hebben we de volgende aanpak gehanteerd:



Voor de bovenstaande aanpak en stappen zijn de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- Startbespreking/werksessie met de Gemeente Den Haag en ASR;
- Deskresearch, onder andere stedenbouwkundig plan en bijbehorende programma, studie BRO Bezoekersonderzoek 2007/2008, verkeerskundige rapportages/studies OV-gebruik, vergelijkbare bezoekersonderzoeken elders en achtergrondinformatie aangeleverd door Gemeente Den Haag;
- Raming van de publieksaantrekkende werking van de diverse functies afzonderlijk op basis van kengetallen/ervaringscijfers (CVTO, HinC, HBD, etc.) vertaald naar bezoeken;
- Werksessie met de Gemeente Den Haag, HTM en Stadsgewest Haaglanden, over het te verwachten OV-gebruik in Scheveningen Haven;
- Bepaling van het effect van het doortrekken van tramlijn 11 en de invoering van het betaald parkeren op de modal-split;
- Bespreking concepteindrapport;
- Correctieronde;
- Rapportage.

2. UITGANGSPUNTEN

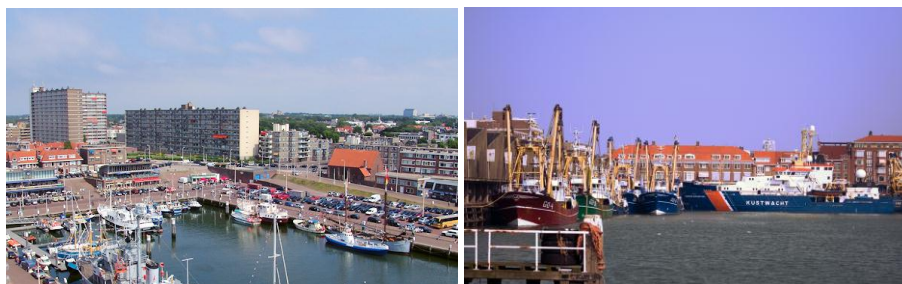
2.1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de afbakening van het studiegebied en de huidige situatie in Scheveningen Haven, mede op basis van eerder uitgevoerde bezoekersonderzoeken in het gebied. Daarna volgt een beschrijving van het stedenbouwkundig programma en enkele aanvullende toevoegingen in het gebied die invloed zullen hebben op het toekomstige bezoekersaantal van Scheveningen Haven. Tot slot beschrijven we afzonderlijk kort de plannen voor het doortrekken van tramlijn 11 richting Norfolkterrein en het strand.

2.2. Huidige situatie Scheveningen Haven

Gebied met laagdrempelig karakter

Scheveningen Haven kent een lange traditie van scheepvaart en visserij, met als beeldbepalende elementen het Norfolkterrein, de visserijsector op het Noordelijk Havenhoofd en de binnenhavens. Water is de gemeenschappelijke deler in dit gebied. Voor de consument is Scheveningen Haven vooral het gebied voor watersport en (aan vis gerelateerde) winkels en horeca. De unieke locatie en voorzieningen in combinatie met het feit dat het gebied goed en comfortabel bereikbaar is per auto (momenteel geen betaald parkeren), geven het gebied een laagdrempelig karakter. Toch kent het gebied momenteel geen uitgesproken toeristisch karakter zoals Scheveningen Bad.



Eens in de vier jaar wordt er een bezoekersonderzoek uitgevoerd in Scheveningen Bad, Dorp en Haven. Het laatste onderzoek is door BRO in 2007¹ uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zullen we hier kort resumeren.

Huidig aantal bezoekers 3,5 miljoen per jaar

Scheveningen Haven trekt jaarlijks, inclusief de evenementen die er plaatsvinden, 3,5 miljoen bezoekers. Tabel 2.1 geeft een overzicht van de bezoekersontwikkeling tussen 1997 en 2007.

Tabel 2.1. Ontwikkeling aantal bezoekers Scheveningen Haven (in mln.)

	1997	2003	2007
Inclusief evenementen	3,0	3,8	3,5
Exclusief evenementen	2,8	3,6	3,2

¹ Bezoekersonderzoek Scheveningen Haven, 2007/2008, BRO.

De afname van het bezoek tussen 2003 en 2007 is grotendeels te verklaren door de slechtere weersomstandigheden in de onderzoeksperiode. De belangrijkste bezoekmotieven, namelijk wandelen, strand- en horecabezoek zijn in belangrijke mate weersafhankelijk. Juist in de periode dat deze activiteiten plaatsvinden, in de zomerperiode en het najaar, waren er tijdens de meting in 2007 slechtere weersomstandigheden dan in 2003. Bij gunstige weersomstandigheden in de winter en het voorjaar lag het bezoekersaantal in 2007 hoger dan in 2003. We kunnen er dus op basis van de gegevens van 2003 en 2008 vanuit gaan dat Scheveningen Haven momenteel tussen de 3,2 en 3,8 miljoen bezoekers per jaar trekt (inclusief bestaande evenementen).

Herkomst bezoek voornamelijk lokaal en regionaal

De herkomst van de bezoekers aan Scheveningen Haven is voornamelijk regionaal. Ruim de helft van de bezoekers (52%) komt uit de gemeente Den Haag en circa 16% uit de regio Haaglanden. De helft van alle bezoekers komt per auto naar Scheveningen Haven. Een opvallend groot aandeel (26%) komt lopend naar het gebied. Dit duidt op een hoog aandeel in het bezoek van bewoners van Scheveningen Haven en omgeving en daarnaast wellicht verblijfstoeristen uit andere gebieden in Scheveningen.

Huidig bezoekmotief voornamelijk rondwandelen/strand

Het voornaamste bezoekmotief betreft thans rondwandelen en strandbezoek: 61% van de bezoekers geeft dit als voornaamste bezoekmotief op². Daarna volgen respectievelijk horecabezoek (32%), dagje uit (23%) en winkelen (12%) als voornaamste motieven voor een bezoek aan de Scheveningse Haven. De gemiddelde verblijfsduur bedraagt 138 minuten per bezoeker en in deze tijd worden er per persoon gemiddeld ruim € 20 aan bestedingen gedaan. Het grootste deel van deze bestedingen komt terecht bij de horeca in het gebied.

2.3. Afbakening studiegebied

In deze rapportage gebruiken we de cijfers uit het in paragraaf 2.2 beschreven BRO-bezoekersonderzoek van 2007/2008 als 0-meting en daarmee als basis voor de berekening van het toekomstige bezoek aan Scheveningen Haven. Om de vergelijkbaarheid met het BRO-onderzoek te vergroten is het studiegebied overeenkomstig dit onderzoek afgebakend. We gaan in dit onderzoek uit van een maximale variant voor het aantal bezoekers en rekenen derhalve met 3,8 miljoen bestaand bezoek (vergelijkbaar met de vorige prognose uit 2006³). Aangezien we in dit onderzoek het bezoek van inwoners van Scheveningen Haven zowel in de bestaande als nieuwe situatie buiten beschouwing laten, is dit aandeel in mindering gebracht op het bestaand bezoek. Het aandeel inwoners uit Scheveningen Haven bedraagt in het bestaand bezoek circa 10%⁴, waardoor we zullen rekenen met circa 3,42 miljoen bestaand bezoek (-380.000 bezoekers). De bezoeken van inwoners worden door de Gemeente Den Haag afzonderlijk geraamd.

² Bij deze vraag was het mogelijk meerdere antwoorden te geven, waardoor alle antwoorden samen meer dan 100% vormen.

³ Prognose uit rapportage 'Scheveningen 2020: Levende badplaats, economische visie Scheveningen-Kuststrook, ZKA 2005/2006

⁴ Op basis van een aanvullende analyse van het BRO bezoekersonderzoek. In 2007 kwam 60% van het lokale bezoek uit Scheveningen. Circa 30% daarvan betreft bezoekers uit Scheveningen Haven, die relatief meer gebruik maken van de bestaande voorzieningen in het gebied. Daarnaast gaf in 2003 8% en in 2007 12%. 'wonen in Scheveningen Haven' op als één van de belangrijkste bezoek redenen.

Het studiegebied reikt daarmee verder dan het plangebied van het stedenbouwkundig programma. Het studiegebied wordt begrensd door de Vissershavenweg/Schokkerweg, Westduinweg en Houtrustweg (zie figuur 2.1). In het studiegebied zijn een aantal ingrepen gepland die van invloed (kunnen) zijn op het toekomstige bezoekersaantal:

- Realisatie stedenbouwkundig plan en bijbehorend programma aan commerciële (publieks-)functies (2.4.);
- Doortrekken tramlijn 11 naar Norfolkterrein (2.5.);
- Overige plannen in Scheveningen Haven, maar buiten het plangebied van het programma uit het stedenbouwkundig plan, o.a. Popexperience (2.6.).

De inhoud van deze ingrepen zal in de komende paragrafen verder worden toegelicht. Groei van evenementen is in deze studie buiten beschouwing gelaten.

Figuur 2.1. Afbakening studiegebied



2.4. Stedenbouwkundig plan

Vernieuwing van Scheveningen Haven

De komende jaren wordt fors geïnvesteerd in de vernieuwing van Scheveningen Haven tot een aantrekkelijk verblijfsgebied met een maritiem en toeristisch karakter. Naast de realisatie van een geheel nieuw woongebied op het Norfolkterrein en het toevoegen van kantoorruimtes en commerciële voorzieningen, krijgt ook de visserijsector de ruimte om uit te breiden. De vernieuwing van het gebied moet leiden tot een toename van de economische waarde en de werkgelegenheid op het gebied van toerisme, watersport en visserij.

Programma: mix van wonen, kantoren, retail, horeca en leisure

De basis vormt het opgestelde stedenbouwkundig plan 'Scheveningen Haven 2025'. Het programma gaat uit van de realisatie van in totaal 700 woningen en 75.000 m² aan commerciële voorzieningen (o.a. kantoren, retail, leisure, hotels, cultuur) en de herontwikkeling van 23.000 m² voor versterking van de visserijsector. Al deze functies hebben een autonome aantrekkingskracht en zullen nieuwe bezoekers naar Scheveningen Haven trekken.

In dit onderzoek beperken we ons tot een bezoekersprognose voor de publieksfuncties in het programma. De prognoses voor wonen en kantoren worden door de gemeente Den Haag afzonderlijk uitgevoerd. Een essentieel onderdeel van het stedenbouwkundig plan vormt het realiseren van verbindingen over de havenmonden, waarmee er een aaneengesloten en beter bereikbaar gebied ontstaat. Over 'de Pijp' wordt een brug voor fietsers en voetgangers gerealiseerd en voor de verbinding het Noordelijk en Zuidelijk Havenhoofd wordt gedacht aan een kabelbaan.

In figuur 3.1. (hoofdstuk 3) zijn verschillende deelgebieden onderscheiden. Het stedenbouwkundig plan heeft betrekking op de deelgebieden 1, 2 en 5.

Tabel 2.2. Programma stedenbouwkundig plan in m²

Functie	Omvang
Wonen	700 woningen (150 grondgebonden, 550 appartementen)
Viscluster	23.000 m ² bestaande bebouwing (zelfrealisatie)
Gecombineerde leisure en mogelijkheden visbedrijvigheid buiten viscluster	7.200 m ²
Leisure	5.200 m ²
Visfaciliteiten aan hoge boulevard	1.880 m ²
Winkels/horeca	8.000 m ²
Kantoren	7.000 m ²
Hotels (5* en 3*)	30.260 m ²
Congres	2.000 m ²
Wellness	2.500 m ²
Maatschappelijke functie	4.000 m ²
Bedrijven/voorzieningen	7.000 m ²

Een ander belangrijk uitgangspunt van het plan vormt het creëren van een autoluw gebied: parkeren wordt grotendeels ondergronds en in pandig opgelost en op termijn wordt ook betaald parkeren ingevoerd. Op basis van de nu bekende gegevens zal de parkeercapaciteit voor bezoekers licht toenemen⁵. Een deel van de parkeercapaciteit op maaiveld zal (op termijn) verdwijnen, waarbij parkeercapaciteit in gebouwde voorzieningen wordt teruggebracht. Om de functies uit het plan goed te ontsluiten wordt daarnaast het doortrekken van tramlijn 11 naar het Norfolkterrein onderzocht.

2.5. Tramlijn 11

In het kader van de vernieuwing van Scheveningen Haven en het toevoegen van de woon- en publieksfuncties, wordt overwogen tramlijn 11 door te trekken tot op het Norfolkterrein/de strandopgang. De nieuwe verbinding kent twee mogelijke tracés, maar in beide gevallen ligt het eindpunt op het Norfolkterrein, aan het einde van de Houtrustweg. De nieuwe functies rondom de Derde Haven en Zuidelijk Havenhoofd en de woningen op het Norfolkterrein zijn dan zeer goed per OV bereikbaar (ruim binnen 400 meter).

⁵ Circa 700 parkeerplaatsen op maaiveld verdwijnen, daar komen in het stedenbouwkundig plan drie parkeergarages voor terug, met een totale capaciteit van 1.000 parkeerplaatsen voor bezoekers.

In het stedenbouwkundig plan is een ruimtelijke reservering opgenomen voor de aanleg van deze tramlijn. De haalbaarheid van het verleggen van tramlijn 11 wordt verder onderzocht. Of dit plan daadwerkelijk wordt uitgevoerd, hangt af van de kosten-batenanalyse op basis van de vervoerswaarde. Een deel van deze vervoerswaarde, voor zover afgeleid van de publieksfuncties, zullen we in dit onderhavige onderzoek meenemen. Het beter ontsluiten van Scheveningen Haven middels een snelle tramverbinding heeft naar verwachting namelijk ook een effect op de modal split, de spreiding en het profiel van het bezoek. Bovendien kan de nieuwe tramverbinding ook aanvullende bezoekersstromen op gang brengen door bijv. meer combinatiebezoek met Scheveningen Bad en verschuivingen in het totale bezoek in Scheveningen. Dit komt in hoofdstuk 4 aan de orde. Eerst wordt in hoofdstuk 3 een raming gemaakt van het toekomstige aantal bezoekers in het studiegebied.

2.6. Overige plannen

Naast de functies uit het stedenbouwkundige plan zijn er ook enkele andere ontwikkelingen/toevoegingen in het studiegebied gepland. Deze functies waren in 2006 bij de vorige raming van het toekomstig bezoek nog niet bekend en zijn derhalve destijds geen onderdeel geweest van de raming.

De aanvullende plannen die nu (in overleg met de Gemeente Den Haag) wel meegenomen zijn betreffen:

- Popexperience: Nationaal popexperience, met onder andere een museum, hotel en horecavoorzieningen;
- De Reder: nieuw complex met onder meer appartementen, stadswoningen, commerciële ruimten en een supermarkt (wordt gefaseerd ontwikkeld);
- Dakor: naast de Reder wordt het project Dakor gerealiseerd met 11 woningen, parkeervoorzieningen en commerciële ruimte (winkel);
- Havenmeester: nieuw complex met onder meer appartementen en commerciële ruimte in de plint;
- Nieuwe horecavoorzieningen aan Doctor Lelykade: toevoeging van een drietal nieuwe vestigingen.

De bovenstaande plannen zijn gepland in de in figuur 3.1. (pagina 8) weergegeven deelgebieden 2 en 3.

3. RAMING TOEKOMSTIG BEZOEK

3.1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden per nieuw te realiseren/geplande publieksfunctie de toekomstige bezoekersaantallen geraamd. De optelling hiervan geeft een beeld over het totale bezoek aan Scheveningen Haven alsmede over het zwaartepunt van het bezoek over de verschillende deelgebieden van Scheveningen Haven.

De ramingen zijn gemaakt op basis van de beschikbare informatie, kengetallen en ervaringscijfers. Het gaat hier niet om een raming van de haalbaarheid per functie. De genoemde aantallen betreffen cijfers op jaarbasis.

3.2. Deelgebieden

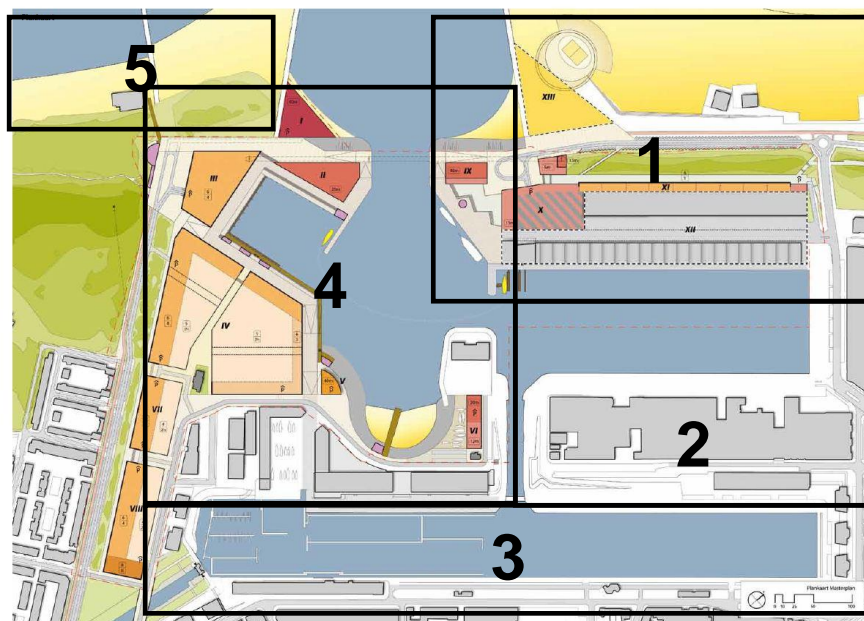
In het onderzoek hanteren we de (samengestelde) deelgebieden:

- Noordelijk havenhoofd, incl. Beachcity (1);
- Schiereiland (2);
- Tweede Haven (3);
- Derde Haven, Norfolkterrein en Kom (4);
- Strand (5).

Hierbij kan opgemerkt worden dat:

- het stedenbouwkundig programma ten opzichte van 2006 is verkleind (o.a. minder leisure, woningen en kantoren)
- het stedenbouwkundig programma zich concentreert in de deelgebieden 1 en 4;
- er een in deelgebieden 2 en 3 functies worden meegenomen die niet tot het stedenbouwkundig programma behoren, maar wel in het studiegebied plaatsvinden.

Figuur 3.1. Plankaart stedenbouwkundig programma Scheveningen Haven



3.3. Raming per deelgebied en functie

3.3.1. Noordelijk havenhoofd

Hotel

Op het Noordelijk Havenhoofd is een driesterrenhotel gepland, met een capaciteit van 200 kamers. Het hotel krijgt naar verwachting een laagdrempelig karakter. De eerste ideeën die in het stedenbouwkundig plan zijn opgenomen betreffen een bijzonder budgethotel voor toeristen of een themahotel in relatie tot strand- en watersporten. In de nabijheid van het hotel ligt namelijk ook Beachcity. Bij de berekening van het aantal overnachtingen cq. het aantal bezoekers zijn we uitgegaan van 50% toeristisch en 50% zakelijk gebruik. Gemiddeld worden de kamers door 1,5 persoon bezet.

Hotel 3*	
Omvang in m ²	10.260
Aantal kamers	200
Gemiddelde kamerbezetting ⁶	60,9%
Aantal overnachtingen p.j.	44.460
Aantal bezoeken	66.700
Aandeel bezoek inwoners Scheveningen Haven	0%
<hr/>	
Totaal bezoeken p.j. (afgerond)	66.700

Normaliter hanteren we bij de raming van overnachtingen van een nieuw hotel met 65% kamerbezettingsgraad. Gezien het feit dat wij beschikken over actuele cijfers van de werkelijke bezettingsgraad en er niet direct aanleidingen zijn om deze in Scheveningen Haven anders in te schatten, hanteren we in plaats van 65%, een kamerbezettingsgraad van 60,9%. Hiermee zal dit hotel in totaal circa 66.700 bezoeken kennen. Dit zijn gemiddeld ruim 180 bezoeken per dag.

Leisure/horeca/retail Noordelijk Havenhoofd

Op het Noordelijk havenhoofd is in totaal 7.200 m² voorzien voor leisure en mogelijkheden voor visfaciliteiten (buiten het viscluster). Hiervan is circa 5.000 m² bestemd voor (vis)leisure en 2.200 m² voor leisure/horeca. Eén van de ideeën betreft een edutainment-attractie over alles wat met de zee en vis te maken heeft ('Fishworld'). Dit als verbindende schakel tussen het viscluster en de commerciële voorzieningen. In het stedenbouwkundige programma is hiervoor circa 1.000 – 1.500 m² gereserveerd. Het aantal bezoekers wordt ingeschat op circa 50.000 – 75.000 per jaar. Voor de raming is hiervan het gemiddelde genomen. Slechts een klein deel van het bezoek zal inwoners van Scheveningen Haven betreffen, waardoor het aantal bezoeken van niet-inwoners bijna 61.000 zal bedragen.

Fishworld	
Omvang in m ²	1.000 – 1.500
Aantal bezoeken	62.500
Aandeel bezoek inwoners Scheveningen Haven	1% – 5%
<hr/>	
Totaal bezoeken p.j. (afgerond)	60.940

⁶ Bron: Actualisatie Hotelmarktonderzoek Den Haag, april 2012, ZKA. Gehanteerd voor alle ramingen van hotelbezoek in deze studie.

Naast Fishworld is er nog circa 5.800 m² aan leisure, horeca en/of retail voorzien in dit gebied⁷. De invulling hiervan wordt momenteel uitgewerkt. Waarschijnlijk zullen deze voorzieningen een ondersteunende functie hebben voor het viscluster, beach-city en het strand- en hotelbezoek. Voorlopig wordt uitgegaan van circa 40% leisure, 30% horeca en 30% retail. In totaal zijn deze aanvullende leisurevoorzieningen samen goed voor bijna 575.000 bezoeken.

Beach-city

Het strand naast de boulevard en bij het Adriaan Maasplein krijgt met een beach-city nog meer de sfeer van sport en surf. In het beachstadion kunnen strandporten als surfen, beachvolleybal en beachsoccer. Daarnaast kunnen er ook (semi-) zakelijke bijeenkomsten en evenementen plaatsvinden. Voor beach-city wordt uitgegaan van een omvang van 1.000 m².

Beach-city	
Omvang in m ²	1.000
Omzet per m ² in €	1.250
Gemiddelde besteding per bezoeker in €	30
Aantal bezoeken	41.670
Aandeel bezoek inwoners Scheveningen Haven	1% - 10%
Totaal bezoeken p.j. (afgerond)	39.580 ⁸

De overige functies/activiteiten in dit deelgebied zoals het surfdorp en (zomer-) evenementen, behoren tot de bestaande bezoekers aan Scheveningen Haven en worden om deze redenen niet afzonderlijk meegenomen.

3.3.2. Schiereiland

Popexperience/-museum

De popexperience maakt geen onderdeel uit van het stedenbouwkundig programma, maar betreft een nieuw additioneel initiatief.

Er zijn nog geen bezoekersverwachtingen bekend gemaakt door de initiatiefnemers. Op basis van kengetallen en uitgaande van een museum met een collectie op nationaal niveau, verwachten wij bij een volwaardige exploitatie (na circa. 3 jaar) circa 175.000 bezoekers per jaar (vgl. Museon Den Haag). Slechts een zeer beperkt deel zal voor rekening komen van bewoners van het gebied Scheveningen Haven.

Popexperience/-museum	
Omvang in m ²	5.000
Aantal bezoeken	175.000
Aandeel bezoek inwoners Scheveningen Haven	1% - 5%
Totaal bezoeken p.j. (afgerond)	170.625

⁷ Binnen deelgebied 1 de onderdelen IX, X en XI.

⁸ Aanvullend op het huidige bezoek aan het (tijdelijke) beachstadion.

In de horeca (ca. 800 m²) en retail (ca. 3.500 m²) die ook onderdeel uitmaken van het concept, komen op basis van de omzetprognose jaarlijks in totaal bijna 443.000 bezoekers. Circa 10% - 15% hiervan zullen bezoekers uit Scheveningen Haven zijn, waardoor er jaarlijks in totaal circa 430.500 externe bezoekers aangetrokken worden. Samen met het museum worden derhalve ruim 610.000 bezoekers getrokken.

Hotel (als onderdeel van popexperience)

Bij de popexperience hoort ook een (thematisch) hotel. Dit hotel zal een driesterren niveau kennen en een capaciteit van circa 75-90 kamers. Door het bijzondere karakter van het hotel en de combinatie met de popexperience, gaan we uit van circa 80% toeristisch gebruik en 20% zakelijk.

Met deze uitgangspunten is het hotel goed voor circa 36.000 bezoekers per jaar.

Hotel 3*	
Omvang in m ²	2.250
Aantal kamers	90
Gemiddelde kamerbezetting ⁹	60,9%
Aantal overnachtingen p.j.	20.000
Aantal bezoeken	36.000
Aandeel bezoek inwoners Scheveningen Haven	-
Totaal bezoeken p.j. (afgerond)	36.000

Overig horeca/retail

Buiten het stedenbouwkundig plan vinden er in dit deelgebied nog enkele andere ontwikkelingen plaats, waaronder de afronding van de '4 Master'. Dit bestand gebouw ligt tussen de Doctor Lelykade en de Zeesluisweg. Een deel van het gebouw betreft leegstand, die naar verwachting bij de vernieuwing van Scheveningen Haven weer opgevuld kan worden met functies op het gebied van horeca en retail. Hiervoor is uitgegaan van circa 1.000 m² horeca en/of retail.

Omvang in m ²	500
Omzet per m ² in €	2.900 ¹⁰
Gemiddelde besteding per bezoeker in €	20
Aantal bezoeken	72.500
Aandeel bezoek inwoners Scheveningen Haven	10%
Totaal bezoeken p.j. (afgerond)	65.250

⁹ Bron: Actualisatie Hotelmarktonderzoek Den Haag, april 2012, ZKA.

¹⁰ Betreft de gemiddelde omzet van retail/horeca, op basis van branchegegevens Bedrijfschap Horeca & Catering en Hoofdbedrijfschap Detailhandel.

3.3.3. Tweede Haven

De Reder en Dakor

Tussen de Koppelstokstraat en de Doctor Lelykade bouwt AM Vastgoed aan het appartementencomplex 'De Reder'. Het complex bestaat uit een variatie aan woningen (41 drie- en vierkamer appartementen, 6 top appartementen, 5 penthouses en 9 Rederwoningen), een supermarkt, commerciële ruimte en verschillende algemene ruimten voorzien. Naast de Reder wordt het project Dakor gerealiseerd met 11 woningen en commerciële voorzieningen. De supermarkt, die een omvang zal kennen van circa 3.000 – 3.500 m². De huidige Jumbo-supermarkt aan de Van Bergenstraat (ca. 2.500 m²) zal hiervoor verplaatsen naar deze nieuwe locatie. De huidige locatie valt ook binnen het studiegebied, waardoor de oppervlakte met circa 1.000 m² wordt vergroot. Daarnaast bevatten de beide plannen ook nog 600 m² aan overige winkelruimte. We zijn conform bestemmingsplan uitgegaan van maritieme/nautische retail en bedrijvigheid.

De Reder en Dakor	
Omvang in m ²	1.600
Omzet per m ² in €	6.500 ¹¹
Gemiddelde besteding per bezoeker in €	20
Aantal bezoeken	520.000
Aandeel bezoek inwoners Scheveningen Haven	90%
<hr/>	
Totaal bezoeken p.j. (afgerond)	52.000

Havenmeester

Een andere ontwikkeling aan de Doctor Lelykade betreft 'De Havenmeester'. Het project bestaat uit 75 appartementen en circa 700 m² aan commerciële voorzieningen in de plint. De invulling hiervan zal naar verwachting horeca/retail betreffen.

Havenmeester	
Omvang in m ²	700
Omzet per m ² in €	2.900
Gemiddelde besteding per bezoeker in €	20
Aantal bezoeken	101.500
Aandeel bezoek inwoners Scheveningen Haven	10%
<hr/>	
Totaal bezoeken p.j. (afgerond)	91.350

Horeca Dr. Lelykade

Aan de Doctor Lelykade zijn plannen voor het uitbreiden van het horeca-aanbod. De nog leegstaande gebouwen en/of braakliggende terreinen zullen hiervoor worden gebruikt. Het gaat in totaal naar verwachting om drie horecabedrijven, met een totale oppervlakte¹² van circa 1.400 m². Deze uitbreidingen maken geen onderdeel uit van het stedenbouwkundig programma.

¹¹ Bron: HBD - Hoofdbedrijfschap Detailhandel

¹² Opgaaf Gemeente Den Haag.

Horeca Dr. Lelykade (nieuw)	
Omvang in m ²	1.400
Omzet per m ² in €	3.200
Gemiddelde besteding per bezoeker in €	20 ¹³
Aantal bezoeken	224.000
Aandeel bezoek inwoners Scheveningen Haven	10%
Totaal bezoeken p.j. (afgerond)	201.600

3.3.4. *Derde Haven, Norfolkterrein en Kom*

Hotel

Het buitendijkse hotel op het voormalige Norfolkterrein moet een icoon en publiekstrekker worden voor het nieuwe Scheveningen Haven. Het vijfsterrenhotel dat circa 200 – 250 kamers zal tellen, zal een belangrijke functie hebben voor de zakelijke markt en internationale reizigers. Bij de raming zijn we uitgegaan van 50% zakelijk en 50% toeristisch gebruik. De bijbehorende wellnessvoorzieningen zullen niet openbaar toegankelijk zijn en derhalve zelfstandig geen publiek aantrekken. De wellness betreft een integraal onderdeel van het hotelbezoek.

Hotel 5*	
Omvang in m ²	17.500
Aantal kamers	200-250
Gemiddelde kamerbezetting ¹⁴	60,9%
Aantal overnachtingen p.j.	50.000
Aantal bezoeken	860.000
Aandeel bezoek inwoners Scheveningen Haven	-
Totaal bezoeken p.j. (afgerond)	60.000

Congres

Een ander onderdeel van het hotelcomplex zijn congresvoorzieningen die logischerwijs ook voor externe bezoekers toegankelijk is. De totale oppervlakte van de congres-/vergadervoorzieningen is 2.000 m². Dat komt overeen met circa 1.200 stoelen verdeeld over diverse ruimtes. Voor het ramen van het aantal bezoekers zijn we uitgegaan van de gemiddelde stoelbezetting voor dit soort accommodaties. Deze bedraagt op jaarbasis circa 9%¹⁵.

Congres	
Omvang in m ²	2.000
Aantal bezoeken	39.420
Aandeel bezoek inwoners Scheveningen Haven	-
Totaal bezoeken p.j. (afgerond)	39.420

¹³ Gebaseerd op de huidige uitgaven van bezoekers (BRO, 2007/2008) en het bestedingsprofiel voor horeca op basis van het ContinuVrijetijdsOnderzoek (CVTO 2011, NBTC-NIPO Research).

¹⁴ Bron: Actualisatie Hotelmarktonderzoek Den Haag, april 2012, ZKA.

¹⁵ Bron: Kennis van Zalen, 2007.

Museum

Nabij het vijfsterrenhotel is in het stedenbouwkundig programma een prestigieus museum voorzien. In dit museum moeten jaarlijks meerdere exposities/ wisseltentoonstellingen van internationaal niveau te zien zijn. Het museum zal een totale oppervlakte kennen van circa 4.000 m². Als referenties zijn Kunsthal Rotterdam (160.000 bezoekers) en Mauritshuis Den Haag (250.000 bezoekers) genomen.

Museum	
Omvang in m ²	4.000 m ²
Aantal bezoeken	200.000
Aandeel bezoek inwoners Scheveningen Haven	1% - 5%
Totaal bezoeken p.j. (afgerond)	195.000

Horeca/retail

In het deelgebied Derde Haven/Norfolkterrein is op diverse locaties ruimte voor retail en horeca opgenomen. In totaal gaat het om circa 6.830 m². Er wordt in het stedenbouwkundig programma nog geen duidelijkheid gegeven over de verdeling van deze vierkante meters over retail en horeca. Voorlopig wordt uitgegaan van een klein deel voor horeca (circa 1.500 m²) en het overige deel voor (gethematiseerde) winkels.

Horeca/retail	<i>Horeca</i>	<i>Retail</i>
Omvang in m ²	1.500	5.330
Omzet per m ² in €	3.200	2.600
Gemiddelde besteding per bezoeker in €	20	25 ¹⁶
Aantal bezoeken	240.000	554.320
Aandeel bezoek inwoners Scheveningen Haven	10%	10% - 15%
Totaal bezoeken p.j. (afgerond)	216.000	485.030

Fitness

Aan de Derde Haven is in totaal 2.480 m² aan leisure opgenomen. Op basis van de informatie uit de werksessie gaan wij hier uit van een invulling met een fitnesscentrum en bijzondere horeca. Dit laatste is in de voorgaande raming van horeca/retail reeds meegenomen. Wat betreft het fitnesscentrum gaan we uit van een omvang van circa 1.500 m².

De gemiddelde fitnessbeoefenaar bezoekt het centrum 4 maal per 3 weken. Met een gemiddeld ledenbestand gaat het dan om circa 100.000 bezoeken per jaar. Gezien in de toekomstige situatie Scheveningen Haven circa 4.000 inwoners zal kennen en daarvan naar verwachting circa 15% (gemiddelde participatiegraad in Nederland) aan fitness doet, zal minimaal 60% van het ledenbestand van een nieuwe fitnessclub van buiten Scheveningen Haven moeten komen.

¹⁶ Bron: bestedingsprofiel Winkelen in een stadsdeelcentrum

Fitness	
Omvang in m ²	1.500
Aantal bezoeken	100.000
Aandeel bezoek inwoners Scheveningen Haven	35%-45%
Totaal bezoeken p.j. (afgerond)	60.000

Leisure

Eveneens in de Derde Haven is ook kleinschalige leisure voorzien. De omvang bedraagt circa 500 m², maar de exacte invulling hiervan is nog niet duidelijk. Logischerwijs is het uiteindelijke bezoekersaantal hiervan wel grotendeels afhankelijk. Voorlopig is uitgegaan van een omzet- en kwaliteitsniveau van een binnen de leisuremarkt.

Leisure	
Omvang in m ²	500
Omzet per m ² in €	2.200
Gemiddelde besteding per bezoeker in €	25 ¹⁷
Aantal bezoeken	44.000
Aandeel bezoek inwoners Scheveningen Haven	5% - 15%
Totaal bezoeken p.j. (afgerond)	39.600

3.3.5. Strand

Door de vernieuwing van Scheveningen Haven en het mogelijke doortrekken van tramlijn 11 wordt het nabijgelegen Zuiderstrand en het strand bij het Beachstadion (toekomstige beach-city) naar verwachting aantrekkelijker voor strandbezoek. Op basis van de eerder uitgevoerde bezoekersonderzoeken van BRO voor Scheveningen Bad, Scheveningen Haven en Kijkduin vinden er jaarlijks samen bijna 8 miljoen bezoeken plaats met als motief 'strand/rondwandelen'. Een meerderheid van dit bezoek (circa 90%) betreft activiteiten rondom/op het strand en de boulevard¹⁸. Het strandbezoek bedraagt hiermee tussen de 7 en 8 miljoen in deze kustgebieden samen.

In zomer zal dit grotendeels echt strandbezoek betreffen (zwemmen, zonnen, etc.) en in de overige periodes wandelen op het strand/boulevard. De exacte duur en de aard van deze bezoeken is niet bekend. In Kijkduin en Scheveningen Bad – die beide een uitgesproken badplaatskarakter kennen - vindt er intensief gebruik van het strand plaats: respectievelijk voor Bad circa 3,8 mln. bezoeken met circa 10,5 hectare strand en voor Kijkduin 1,7 miljoen bezoeken met circa 6 hectare strand. Per hectare vinden er derhalve bij een gelijkmatige verdeling circa 320.000 bezoeken plaats.

¹⁷ Bron: CVTO, bestedingsprofiel (indoor) leisure.

¹⁸ Vastgesteld in overleg met Dienst Stedelijke Ontwikkeling/Strategie en Onderzoek. Het gaat hier voor het overgrote deel om activiteiten rondom de kuststrook en niet zo zeer in het centrumgebied of achterliggende gebieden.

Aangezien Scheveningen Haven een minder uitgesproken karakter als badplaats zal kennen, maar meer gericht zal zijn op de beleving van de nieuwe functies en het maritieme karakter, zal het strandbezoek hier naar verwachting wat lager liggen dan in Kijkduin en Scheveningen Bad. Voor de raming gaan we uit van 250.000 bezoeken per hectare. In totaal is er 11 hectare strand in het studiegebied Scheveningen Haven, verdeeld over het gebied rondom het Beachstation t/m de Vissershavenweg (4 hectare) en het Zuiderstrand t/m einde Wieringsepad (7 hectare). Met deze oppervlakte zouden er bij relatief intensief gebruik van het strand in theorie 2,75 miljoen strandbezoeken plaatsvinden in Scheveningen Haven (11 ha. x 250.000). Het huidige strandbezoek in Scheveningen Haven bedraagt circa 1,9 miljoen¹⁹, waardoor het strandbezoek bij een betere ontsluiting van het Zuiderstrand kan toenemen met circa 850.000. Echter, deels betreft dit bezoekers die ook andere functies in het gebied bezoeken (combinatiebezoek) en deels gaat dit om inwoners van het gebied. Naar verwachting zal overeenkomstig het huidige aandeel in het bezoek circa 25% van het strandbezoek voor rekening komen van de inwoners van Scheveningen Haven (1 bezoek per 1-2 weken²⁰). Hiermee zal het strandbezoek van niet-inwoners circa 487.500 per jaar bedragen.

Aangezien het totale strandbezoek aan Scheveningen naar verwachting slechts licht zal toenemen (het totale bezoek aan Scheveningen is de laatste jaren ook redelijk stabiel), zal er voornamelijk sprake zijn van interne verschuivingen. Door functieveranderingen van het strand en de directe omgeving, veranderen de stranden in Scheveningen naar verwachting (deels) van 'kleur': ieder strand zal steeds meer een eigen doelgroep gaan bedienen. Het totale bezoek aan de stranden bij Scheveningen Haven (rondom Beach-city en het Zuiderstrand) zal per saldo toenemen. De sterkste toename zal door het programma en de nieuwe OV-verbinding plaatsvinden bij het Zuiderstrand (Norfolkterrein).



¹⁹ Bron: BRO bezoekersonderzoek 2007/2008. 61% geeft aan dat 'strand/rondwandelen' één van de belangrijkste redenen is om Scheveningen Haven te bezoeken. 90% betreft activiteiten op/rondom het strand/boulevard.

²⁰ Duur en de aard van het bezoek kan sterk variëren, van kleine wandeling tot dag strandbezoek. In de toekomstige situatie zal Scheveningen Haven op basis van de geplande woningbouw circa 4.000 – 5.000 inwoners kennen (nu bijna 3.000 inwoners).

DEELGEBIED	FUNCTIES	METRAGE m ²	OMZET PER m ²	OMZET TOTAAL	BESTEDING P.P.	OVERNACHTINGEN	SUBTOTAAL BEZOEKEN	% INWONERS SH	TOTAAL NIEUW BEZOEK (afgerond)
1 Noordelijk Havenhoofd									
IX	3* Hotel, 200 kamers	10.260				44.457	66.686	0,0%	66.700
X	Fishworld	1000 -1500					62.500	2,5%	60.940
XII	Beachcity	1.000	1.250	1.250.000	30		41.667	5,0%	39.580
IX/X/XI	Overig leisure/horeca/retail NHH	5.800							
	A. Leisure	2.300	1.500	3.450.000	30		115.000	10,0%	114.885
	B. Horeca	1.750	3.200	5.600.000	20		280.000	5,0%	279.860
	C. Retail	1.750	2.600	4.550.000	25		182.000	12,5%	181.775
2 Schiereiland									
nvt	Nationaal popmuseum/-experience	5.000					175.000	2,5%	170.625
nvt	Horeca retail	3.500							
	A. Horeca	800	3.200	2.560.000	20		128.000	10,0%	115.200
	B. Retail	3.500	2.600	9.100.000	25		364.000	10,0%	327.600
nvt	3* Hotel, 90 kamers	2.250				20.006	36.010	0,0%	36.000
nvt	Overig horeca/retail (o.a. 4 master)	500	2.900	1.450.000	20		72.500	10,0%	65.250
3 Tweede Haven									
nvt	De Reder en Dakor	1.600	6.500	10.400.000	20		520.000	90,0%	52.000
nvt	Nieuwe horeca Dr. Lelykade (3)	1.400	3.200	4.480.000	20		224.000	10,0%	201.600
nvt	Havenmeester	700	2.900	2.030.000	20		101.500	10,0%	91.350
4 Derde Haven, Norfolkterrein en Kom									
I	5* Hotel, 200-250 kamers	17.500				50.014	60.017	0,0%	60.000
I	Congres (openbaar)	2.500					39.420	0,0%	39.420
II	Museum	4.000					200.000	2,5%	195.000
II + III + IV+V	Horeca/retail	6.830							
	A. Horeca	1.500	3.200	4.800.000	20		240.000	10,0%	216.000
	B. Retail	5.330	2.600	13.858.000	25		554.320	12,5%	485.030
III	Fitness	1.500					100.000	40,0%	60.000
IV	Leisure	500	2.200	1.100.000	25		44.000	10,0%	39.600
5 Strand									
Nvt	Strandbezoek						650.000	25,0%	487.500
							4.256.619		3.385.915

3.4. Combinatiebezoek

In de voorgaande gepresenteerde bezoekersaantallen is vanuit elke functie/activiteit afzonderlijk geredeneerd en nog geen rekening gehouden met het combinatiebezoek ofwel het dubbelgebruik van functies over het gehele gebied. Daarvoor maken we in deze paragraaf een correctie.

Uit het bezoekersonderzoek van BRO blijkt dat de gemiddelde verblijfsduur in Scheveningen Haven iets meer dan 2 uur bedraagt. Door het toevoegen van functies ontstaan er meer bezoekmotieven (combinatiemogelijkheden), waardoor de verblijfsduur naar verwachting zal toenemen. Het is aannemelijk dat de verblijfsduur zal toenemen en op termijn meer richting het niveau van Scheveningen Bad zal opschuiven, waar de verblijfsduur gemiddeld 4 uur bedraagt. Tijdens een langer verblijf is er meer ruimte voor combinatiebezoek/dubbelgebruik van functies. Het werkelijke aantal bezoekers zal daarom lager liggen dan de in de vorige tabel gepresenteerde 3,38 miljoen.

Het bezoek aan de trekkers uit het stedenbouwkundig plan, te weten de hotels en attracties, zullen meerdere functies in het studiegebied bezoeken. Deels zullen bezoeken aan trekkers gecombineerd worden (bijv. een hotelovernachting en een bezoek aan popexperience), het overgrote deel zal echter combinatiebezoek tussen de ondersteunende functies betreffen. De ondersteunende functie betreffen meestal horeca, winkels en/of (kleinschalige) leisure.

Voor de raming gaan we uit van de volgende verdeling en uitgangspunten (aannames)²¹: Het vertrekpunt van de raming vormt het bezoek aan de trekkers: hotels, musea, attracties, congresvoorzieningen en het strand. Hiervan bezoekt:

- Iedere hotelgast 1 á 2 ondersteunende functies in het gebied;
- Circa tweederde van het bezoek aan de overige trekkers in het gebied gemiddeld 1 andere functie in Scheveningen Haven;
- Circa 20% van het strandbezoekers ook een andere ondersteunende functie in Scheveningen Haven (horeca/retail).

Dit combinatiebezoek wordt in mindering gebracht op het totaal bezoek aan de ondersteunende functies. Van het bezoek aan ondersteunende functies (horeca/retail/kleinschalige leisure) dat dan nog overblijft betreft:

- 50% doelgericht publiek (bezoek aan 1 functie);
- 50% (winkel-)publiek dat in totaal gemiddeld 3 á 4 functies ondersteunende functies bezoekt.

Met de bovenstaande uitgangspunten vinden er ruim 812.000 combinatiebezoeken plaats, waardoor het totale aantal bezoekers per jaar circa 2,57 miljoen zal bedragen. Zie ook tabel 3.1. op de volgende pagina.

²¹ Op basis van het huidige combinatiebezoek (BRO bezoekersonderzoek 2007/2008) en ContinuVrijetijdsOnderzoek (NBTC-NIPO Research) toegespitst op vergelijkbare functies in de gemeente Den Haag en andere stedelijke gebieden in Nederland.

Tabel 3.1. Totaal bezoekersaantal, na correctie combinatiebezoek (excl. inwoners Scheveningen Haven)

	Totale bezoek	Totale bezoek na correctie combinatiebezoek
Bezoekers trekkers	1.100.025	1.100.025
Bezoeken ondersteunend	2.285.890	
<i>Waarvan combinatiebezoek vanuit</i>		
<i>Hotel</i>	244.050	
<i>Attractie/trekkers</i>	224.913	
<i>Strandbezoek</i>	97.500	
Totaal combinatiebezoek	566.463	
Bezoeken ondersteunend - combinatiebezoek trekkers		1.719.428
<i>Waarvan combinatiebezoek ondersteunende functies</i>		245.633
Bezoekers ondersteunend		1.473.795
Totaal	3.385.915	2.573.820

3.5. Verdeling over de deelgebieden

Het zwaartepunt van het stedenbouwkundig programma ligt qua aantal nieuwe bezoekers duidelijk in het gebied Norfolkterrein en Derde Haven. Circa 45%-50% van de bezoeken concentreert zich in deze omgeving. In dit deelgebied zijn het aanbod aan retail, het museum en het hotel de grote trekkers. De Tweede Haven en het Noordelijk Havenhoofd volgen op respectievelijk 25%-30% en 20%-25%. Het bouwvolume aan commerciële functies is in deze gebieden dan ook kleiner dan in het gebied Norfolkterrein en Derde Haven (incl. Zuidelijk Havenhoofd).

Tabel 3.2. Relatief zwaartepunt bezoek nieuw programma (% van het bezoek)

Noordelijk Havenhoofd	20% - 25%
Schiereiland en Tweede Haven	25% - 30%
Derde Haven, Norfolkterrein en Kom	50% - 55%

3.6. Profiel van het bezoek

Door de realisatie van de nieuwe functies en de verandering van sfeer en uitstraling van Scheveningen Haven zal het profiel van het bezoek ook in meer of mindere mate veranderen. In deze paragraaf gaan we in op de te verwachten effecten op de spreiding, herkomst en het bestedingsprofiel van het nieuwe bezoek²². Daarnaast zal gekeken worden naar het mogelijke combinatiebezoek tussen Scheveningen Bad en Haven.

²² In aanvulling op het bestaande bezoek aan Scheveningen Haven.

Spreiding

Om de pieken in het bezoek te kunnen bepalen is hier een inschatting gemaakt van de spreiding van het bezoek over het jaar en in de week. Om een goed beeld te krijgen van de spreiding hebben we de spreiding van het huidige bezoek omgerekend naar astronomische seizoenen²³.

Spreiding over het jaar

Het grootste aandeel van het bezoek aan Scheveningen Haven komt momenteel in de zomer (ca. 37%). Het gebied wordt het minst bezocht in het najaar (ca. 18%). Door realisatie van het stedenbouwkundig programma ontstaan er andere, aanvullende bezoekmotieven, waardoor de spreiding van het bezoek verandert.

Met behulp van het ContinuVrijtijdsOnderzoek en eerdere onderzoeken van ZKA, is per functie een raming gemaakt van de spreiding van het bezoek over de seizoenen. Voor het complete programma ziet de verdeling over het seizoen er als volgt uit.

Met de realisatie van het stedenbouwkundig plan en overige plannen wordt het bezoek iets gelijkmatiger verdeeld over het jaar en Scheveningen Haven daarmee iets minder weersafhankelijk, maar nog steeds zal het grootste aandeel van het bezoek in de zomer naar Scheveningen Haven blijven komen (33%).

Tabel 3.3 Spreiding bezoekers over het jaar (afgerond, in mln.)

	Bestaand		Nieuw ²⁴		Totaal 2023	
Voorjaar	0,77	23%	0,57	22%	1,32	22%
Zomer	1,27	37%	0,69	27%	1,98	33%
Najaar	0,62	18%	0,67	26%	1,26	21%
Winter	0,76	22%	0,64	25%	1,38	23%
	3,42	100%	2,57	100%	5,99	100%

Spreiding in de week

Op basis van kengetallen²⁵ van het gebruik van de functies uit het stedenbouwkundig programma kan voor het nieuwe bezoek een raming gemaakt worden van de spreiding van het bezoek over de week. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de spreiding in de toekomstige situatie na de vernieuwing van Scheveningen Haven (vanaf 2023).

Tabel 3.4. Spreiding bezoekers over de week (afgerond, in mln.)

	Bestaand		Nieuw		Totaal 2023	
		%		%		%
Doordeweeks	1,85	54%	1,36	53%	3,23	54%
Zaterdag	0,75	22%	0,75	29%	1,50	25%
Zondag	0,82	24%	0,46	18%	1,32	22%
Totaal	3,42	100%	2,57	100%	5,99	100%

²³ Bron: KNMI, Voorjaar/Lente: 21 maart t/m 20 juni, Zomer: 21 juni t/m 20 september, Najaar/Herfst: 21 september t/m 20 december, Winter: 21 december t/m 20 maart. Afwijkend van de seizoenen zoals gebruikt in het BRO bezoekersonderzoek. Hierin is gerekend met de toeristische seizoenen. Hiervoor heeft een correctie plaatsgevonden.

²⁴ Gecorrigeerd voor combinatiebezoek

²⁵ Bron: ContinuVrijtijdsOnderzoek, NBTC-NIPO Research

Herkomst

Momenteel heeft Scheveningen Haven voornamelijk een lokale (Scheveningen/Den Haag) en regionale (Haaglanden) functie. Het aandeel lokale bezoekers uit de gemeente Den Haag bedroeg bij de laatste meting (2007) 52%. Het aandeel regionale bezoekers steeg in dat jaar naar 16%. Ook na realisatie van het stedenbouwkundig plan (2023) zal Scheveningen Haven een sterke regionale functie kennen. Dat geldt zeker voor de beginjaren. Dat wil niet zeggen dat er niets verandert in de herkomst van het bezoek.

Doordat er een grotere diversiteit aan voorzieningen ontstaat in Scheveningen Haven, inclusief enkele grote trekkers, krijgt het gebied een groter markt bereik. Met name bij bovenregionaal bezoek en toeristen van verder weg (overig Nederland en buitenland) zal het gebied meer in trek zijn. De trekkers in het gebied (hotels, musea en attracties) vertegenwoordigen ruim 30% van het totale bezoek en zullen voor het overgrote deel bovenregionale bezoekers trekken, waardoor het aandeel bezoek met name overig NL en buitenland zal toenemen (van 18% naar 20%). Het aandeel bezoekers uit Den Haag neemt wat af (van 52% naar 49%), maar heeft nog steeds verreweg de grootste omvang. Tabel 3.5. geeft een overzicht.

Tabel 3.5. Herkomst bezoekers (in mln. en %)²⁶

	Bestaand		Nieuw		Totaal 2023	
Den Haag	1,78	52%	1,16	45%	2,93	49%
Haaglanden	0,55	16%	0,39	15%	0,96	16%
Zuid-Holland	0,48	14%	0,41	16%	0,90	15%
Overig NL en buitenland	0,62	18%	0,62	24%	1,20	20%
	3,42	100%	2,57	100%	5,99	100%

Combinatiebezoek Scheveningen Bad en Haven

In de huidige situatie combineert circa 12% een bezoek aan Scheveningen Haven met een bezoek aan Scheveningen Bad. In omgekeerde richting is dit slechts 3%²⁷. In absolute aantallen komt dit overeen met circa 0,45 miljoen bezoekers die vanuit de Haven ook Scheveningen Bad bezoeken en circa 0,35 miljoen bezoekers die vanuit Bad ook Scheveningen Haven bezoeken. Het totale combinatiebezoek bedraagt derhalve circa 0,8 miljoen. Het huidige combinatiebezoek vindt vooral plaats in de zomerperiode (bij goede weersomstandigheden).

Overall zal het combinatiebezoek ook in de toekomstige situatie van 2023 relatief beperkt blijven vanwege de relatief grote afstand tussen Scheveningen Bad en Scheveningen Haven (minimaal 1,5 km en maximaal 3 km²⁸). Doorgaans ervaren consumenten 400 tot 600 meter als een acceptabele loopafstand van een parkeerplaats/halte OV²⁹ naar bestemming. Slechts een beperkte groep is bereid langere afstanden af te leggen. Bovendien zal tweemaal dezelfde route over de boulevard gelopen moeten worden, omdat aantrekkelijke alternatieven ontbreken. De routes via Scheveningen Dorp en het achterland van Bad zijn voor de toerist namelijk minder aantrekkelijk. Deze factoren samen maken het combinatiebezoek minder aantrekkelijk.

²⁶ Optellingen kunnen afwijken door afrondingen (geldt voor alle tabellen).

²⁷ Bron: Bezoekersonderzoek Scheveningen Haven en Scheveningen Bad, 2007/2008, BRO.

²⁸ Maximale afstand van Zwarte Pad tot aan Zuidelijk Havenhoofd/Norfolkterrein.

²⁹ Bron: Publicatie Parkeerkencijfers, parkeernormen CROW 2008.

Voor het combinatiebezoek tussen Scheveningen Haven en Scheveningen Bad in de toekomstige situatie geldt:

- In de huidige situatie is het combinatiebezoek tussen Scheveningen Haven en Scheveningen Bad (alsmede andere locaties in de gemeente Den Haag) vooral populair bij de toeristische bezoekers. Deze doelgroep neemt Scheveningen Haven naar verwachting toe (o.a. verblijfgasten hotels en bezoekers musea), waardoor het ook combinatiebezoek toeneemt;
- Anderzijds trekken de geplande functies uit het stedenbouwkundig plan meer doelgericht bezoek (bijv. congresvoorzieningen, leisure en musea) dan dat nu het geval is en er zijn bovendien meer motieven en bestedingsmogelijkheden in Haven zelf. Hierdoor zal het combinatiebezoek juist afnemen;
- De invoering van het betaald parkeren in combinatie met de bestaande relatief grote afstand tussen Haven en Bad zorgt naar verwachting voor een daling van het combinatiebezoek;
- Met de ontwikkeling van Scheveningen Haven wordt ingezet op een hoogwaardig niveau (beter bestedende doelgroepen), afwijkend van het profiel van Scheveningen Bad (laagdrempelig familie vermaak), de motieven van deze doelgroepen zullen verder uit elkaar lopen dan in de huidige situatie. Dit heeft een negatief effect op het combinatiebezoek;
- Per saldo zal het aantal bezoekers (absoluut) dat een bezoek aan Haven combineert met een bezoek aan Scheveningen Bad ongeveer gelijk blijven (circa 450.000), waardoor het relatieve aandeel afneemt met circa 4-6%-punt afneemt, naar 8% van het bezoek.

Voor het combinatiebezoek tussen Scheveningen Bad en Scheveningen Haven toekomstige situatie geldt:

- Het gebied Scheveningen Haven wordt aantrekkelijker en zal meer trekkers en bezoekmotieven kennen voor bezoekers van Scheveningen Bad, waardoor het combinatiebezoek naar verwachting zal toenemen;
- Door de toevoeging van commerciële functies, parkeervoorzieningen en vooral verblijf kan Scheveningen Haven ook een nieuw startpunt worden voor bezoek aan Scheveningen als totale bestemming;
- Op basis van het bovenstaande zal het combinatiebezoek tussen Scheveningen Bad en Haven naar verwachting licht toenemen met circa 1-2%-punt, tot 4%-5% van het totale bezoek.

Per saldo zal er sprake zijn van een lichte toename van het combinatiebezoek met circa 100.000. Het combinatiebezoek voor beide gebieden samen zal gemiddeld 5%-6% bedragen. Hierbij is uitgegaan van een 'korte verbinding' tussen het Zuidelijk en Noordelijk Havenhoofd (alleen over havenmond). Dit aandeel zal waarschijnlijk (fors) toenemen wanneer besloten wordt een langere kabelbaan te realiseren die vanuit het Zuidelijk Havenhoofd verder richting Scheveningen Bad wordt doorgetrokken (Pier en omgeving). Uiteraard is dit afhankelijk van de kosten, het aantal 'stations' en de reistijd. Om dit effect te kwantificeren is nader onderzoek nodig (wordt momenteel uitgevoerd).

3.7. Conclusie

Nieuwe functies goed voor bijna 2,6 miljoen nieuwe bezoekers

In dit hoofdstuk is op basis van een raming van de publieksaantrekkende werking per functie de toename van het bezoek aan Scheveningen Haven bepaald. Gezamenlijk zijn de plannen goed voor bijna 3,4 miljoen bezoekers (exclusief eigen inwoners van Scheveningen Haven), maar hierbij is nog geen rekening

gehouden met combinatiebezoek tussen functies. Indien daarvoor gecorrigeerd wordt zorgt de uitvoering van het stedenbouwkundige plan en overige plannen in totaal voor een toename van bijna 2,6 miljoen bezoekers. Het combinatiebezoek bedraagt derhalve ruim.810.000. Opgeteld bij het bestaande bezoek, exclusief de inwoners van Scheveningen Haven (3,42 miljoen), bedraagt het totale bezoek in 2023 naar verwachting bijna 6 miljoen per jaar (incl. bestaande evenementen).

Tabel 3.6. Resumé bezoek

	Bestaande bezoek excl. inwoners Scheveningen Haven	Totaal bezoek 2023 excl. inwoners Scheveningen Haven
Bestaand bezoek	3.800.000	
Aandeel inwoners Scheveningen Haven (10%)	<u>380.000</u>	
Bestaand bezoek excl. inwoners SH	3.420.000	3.420.000
Geraamde bezoeken vanuit functies		3.385.915
Combinatiebezoek tussen functies		<u>812.095</u>
Nieuw bezoek na correctie combinatiebezoek		2.573.820
Totaal bezoek 2023		5.993.820

Bovenregionaal bezoek neemt toe, maar regionale functie blijft het sterkst
Scheveningen Haven wordt aantrekkelijker voor bovenregionaal bezoek en zal daardoor een groter marktgebied gaan kennen. Het aandeel bovenregionaal bezoek zal toenemen van 18% naar circa 20% (incl. buitenland). Scheveningen Haven zal ook in de toekomst voornamelijk een regionale functie kennen (bezoek Den Haag en Haaglanden samen 65%).

De spreiding van het bezoek over het jaar zal veranderen. Het bezoek in de zomer neemt relatief gezien wat af (37% naar 33%), terwijl het bezoek in het najaar relatief wat toeneemt (18% naar 21%). Overall zal Scheveningen Haven een meer jaarronde bestemming worden.

Combinatiebezoek tussen Scheveningen Haven en Bad neemt licht toe
Het combinatiebezoek van Haven naar Bad zal afnemen (-4%-5%-punt), omdat Scheveningen Haven zelf meer doelgericht bezoek zal trekken en ook voldoende bestedingsmogelijkheden kent. Het combinatiebezoek vanuit Scheveningen Bad naar Haven zal licht stijgen, omdat het gebied aantrekkelijker wordt (+ 1%-2%-punt). Het totale combinatiebezoek tussen Scheveningen Bad en Haven zal circa 5%-6% bedragen.

4. MODAL-SPLIT

4.1. Inleiding

Om te zorgen voor voldoende ontsluiting van de nieuwe functies in Scheveningen Haven, wordt nagedacht over een verbeterde OV-verbinding door het realiseren van een efficiënte en comfortabele tramverbinding op het Norfolkterrein.

Daarnaast wordt (op termijn) betaald parkeren ingevoerd in dit gebied, dat momenteel bekend is door zijn laagdrempeligheid en de mogelijkheden tot gratis parkeren. In dit hoofdstuk gaan we in op de effecten van deze maatregelen op de modal split.

Achtereenvolgens komt de modal-split aan de orde van:

- Het bestaand bezoek (4.2.);
- Bezoek o.b.v. stedenbouwkundig plan (4.3.);
- Het totale toekomstige bezoek, incl. het doortrekken van tramlijn 11 (4.4.).

4.2. Bestaand bezoek

Ook voor de modal-split van het bestaande bezoek, wordt uitgegaan van het bezoekersonderzoek van BRO. Aangezien het bezoek van inwoners van het studiegebied niet worden meegenomen in de ramingen, is ook voor de modal-split een correctie toegepast. Zoals in hoofdstuk 2 toegelicht, zal niet met 3,8 miljoen maar met 3,42 miljoen worden gerekend (- 10%).

In verhouding zullen inwoners van Scheveningen Haven meer per fiets en te voet het studiegebied bezoeken en minder/niet per auto of openbaar vervoer. Omdat daardoor bij de correctie het absolute aantal gebruikers van auto en OV (nagenoeg) gelijk blijft en vooral het langzaam verkeer afneemt, neemt het *relatieve* aandeel van het autogebruik en OV gebruik juist toe. In tabel 4.1. is het resultaat van de correctie weer gegeven. Bij het bepalen van de totale modal-split zal het bestaande bezoek, exclusief inwoners van Scheveningen Haven gebruik worden.

Tabel 4.1. Modal-split van het bestaande bezoek aan Scheveningen Haven, incl. en excl. inwoners (in mln. en %)

	Incl. inwoners SH in mln.	in %	Excl. inwoners SH in mln.	in %
Auto/motor	1,90	50%	1,90	55%
OV	0,53	14%	0,53	15%
Per fiets	0,34	9%	0,27	8%
Te voet	0,99	26%	0,69	20%
Overig	0,04	1%	0,03	1%
	3,80	100%	3,42	100%

4.3. Bezoek o.b.v. stedenbouwkundig plan

Voor het bepalen van de modal-split is voor het overgrote deel gebruik gemaakt van het ContinuVrijetijdsOnderzoek 2011. Met behulp van dit databestand is per functie een verdeling van de vervoerswijzen bepaald. Hierbij is nadrukkelijk gekeken naar stedelijke gebieden en de modal-split van vergelijkbare bestaande functies in de gemeente Den Haag. Voor een consistente raming is het gebruik van het vervoermiddel ook gerelateerd aan de herkomst (afgelegde afstand).

De modal-split vanuit de functies die gerealiseerd zullen worden in Scheveningen Haven, ziet er als volgt uit (tabel 4.2.). Dit betreft de verhoudingscijfers zonder de verkeerskundige ingrepen in het gebied en inclusief het bezoek van eigen inwoners van Scheveningen Haven.

Tabel 4.2. Modal-split nieuw bezoek vanuit functies stedenbouwkundig programma (in %)

	Aandeel in modal-split in %
Auto	57%
OV	11%
Per fiets	19%
Te voet	9%
Overig	4%
	100%

4.4. Totaal toekomstig bezoek

In de bovenstaande modal-split is nog geen rekening gehouden met de OV-verbeteringen, het invoeren van het betaald parkeren en is nog niet gecorrigeerd voor bezoek van inwoners uit het studiegebied. Hierop wordt in de volgende paragraaf ingegaan.

Correctie inwoners Scheveningen Haven

In de modal-split uit tabel 4.2. is ook het bezoek van inwoners meegenomen. Inwoners van Scheveningen Haven zullen het gebied voornamelijk per fiets of te voet bezoeken. Indien we de inwoners van Scheveningen Haven niet meenemen, zal het aandeel langzaam verkeer derhalve afnemen. Hiervoor is een correctie gemaakt: het aandeel langzaam verkeer neemt af van 28% (modal-split vanuit functies) naar 20%. Aangezien de inwoners het gebied relatief vaker bezoeken, blijft het relatief een groot aandeel. Het gebruik van auto/motor en het OV neemt relatief gezien toe.

Tabel 4.3. Modal-split nieuw bezoek na correctie voor inwoners Scheveningen Haven (in mln. en in %)

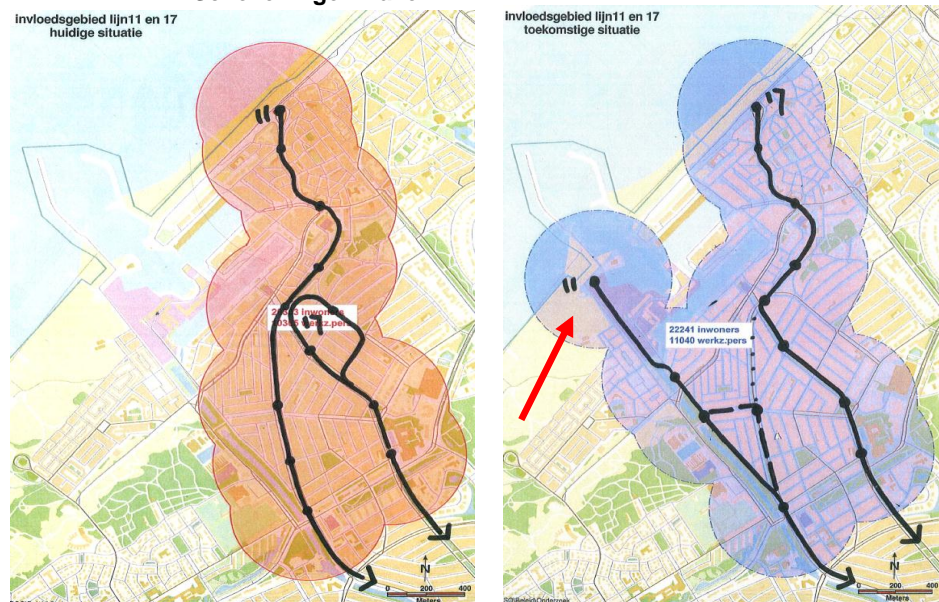
		Aandeel in modal-split
Auto/motor	1,57	61%
OV	0,39	15%
Te fiets	0,39	15%
Te voet	0,13	5%
Overig	0,10	4%
	2,57	100%

Doortrekken tramlijn 11 en betaald parkeren

Onderdeel van het stedenbouwkundig plan is ook een mogelijke tracéverandering van tramlijn 11, waardoor de eindhalte wordt verplaatst van de Strandweg naar het einde van de Houtrustweg op het Norfolkterrein. Vanwege het feit dat deze verandering effect zal hebben op de modal-split van het bezoek, wordt deze ingreep en de effecten ervan hier afzonderlijk beschreven en doorgerekend.

In de huidige situatie is Scheveningen Haven bereikbaar met twee tramlijnen: lijn 11 en lijn 17. In de onderstaande figuur is links de huidige situatie aangegeven. Hieruit blijkt dat in de huidige situatie een groot deel van Scheveningen Haven reeds binnen het invloedsgebied van een tramhalte valt³⁰. Alleen het Noordelijk Havenhoofd en met name het gebied rond de Derde Haven en het Norfolkterrein, is nu matig per openbaar vervoer ontsloten.

Figuur 4.1. Huidige (l) en toekomstige situatie (r) tramverbindingen Scheveningen Haven



Wanneer tramlijn 11 verandert van tracé en wordt doorgetrokken tot aan het strand (zie figuur 4.1., toekomstige situatie (r)), levert dit vooral verbeteringen op voor het gebied rond de Derde Haven, het Norfolkterrein en een deel van de Doctor Lelykade. Deze tramverbinding zal daardoor ook belangrijk zijn voor de inwoners en werkzame personen in dit gebied, maar deze doelgroep wordt in het kader van deze studie niet meegenomen.

Vanuit de nieuwe tramhalte op het Norfolkterrein (direct aan de strandopgang) zal het ook mogelijk zijn (binnen het invloedsgebied) een deel van het Noordelijk Havenhoofd te bereiken, al zal daarvoor wel overgestapt moeten worden op andersoortig vervoer (kabelbaan) over de havenmond heen. De Dr. Lelykade is goed bereikbaar via een nieuwe halte bij kruising Dr. Lelykade/Kranenburgweg. De overige deelgebieden vallen niet binnen het primaire invloedsgebied van de nieuwe tramhaltes, maar blijven met tram 17 bereikbaar.

³⁰ Bron: Verkenning verlegging lijn 11 naar het Norfolkterrein in Scheveningen Haven, Achtergrondinformatie t.b.v. ZKA, februari 2012. Een straal van 400 meter komt overeen met circa 500 meter lopen.

Feitelijk vindt in deze gebieden slechts een beperkte verbetering van het openbaar vervoer plaats. Over het algemeen zijn tot op heden de effecten van OV-verbeteringen op autogebruik relatief beperkt. Dit heeft er mee te maken dat auto en openbaar vervoer nog steeds grotendeels gescheiden markten zijn³¹. Of de bezoekers voor openbaar vervoer zullen kiezen en een concurrerend alternatief vinden voor de auto, hangt af van de concurrentiefactoren snelheid en comfort. Mensen die vaak met OV reizen hebben daarbij een voorkeur voor frequent OV met een halte op enige loopafstand boven een halte dichtbij en een minder frequente dienstregeling³². Mensen willen namelijk met enige regelmaat gebruik kunnen maken van het vervoer, waardoor er meer mogelijkheden ontstaan de locatie te verlaten. De frequentie van het vervoer kan bovendien ook van invloed zijn op de duur van het voor- en natransport. Juist het voor- en natransport is een belangrijke beslisfactor bij gebruik OV. In het gebied rond de Derde Haven en het Norfolkterrein wordt vooral het voor- en natransport sterk verkort. Naar verwachting heeft dit een positief effect op het OV-gebruik.



Naast een verkorting van het voor- en natransport zullen ook de volgende factoren naar verwachting een positieve invloed hebben op het OV-gebruik:

- Met het doortrekken van tramlijn 11 wordt het gebied beter ontsloten en wordt er een concurrerend alternatief voor de auto gecreëerd. Door een verkorte reistijd zijn grote delen van de regio binnen 45 minuten te bereiken³³;
- Er wordt betaald parkeren ingevoerd, waardoor er voor een langer verblijf in Scheveningen Haven andere modaliteiten zoals OV eerder in beeld komen;
- Toename van het autoverkeer en congestie in het algemeen en op drukke stranddagen in het bijzonder;
- De verwachting is dat het OV-gebruik vooral in stedelijke gebieden de komende jaren zal toenemen, dat is ook opgenomen in het geldende beleid rondom openbaar vervoer³⁴. Aangezien in Den Haag wordt gestreefd naar een opwaardering van het tramnetwerk naar RandstadRail, zal dat naar verwachting ook hier het geval zijn;
- Positieve ervaringen met de inzet van het lightrailnetwerk in Den Haag/Haaglanden.

³¹ Bron: Savelberg, F., Annema, J.A., Bakker, P., Francke, J., van Mourik, H., Olde Kalter, M. & Kolkman, J. (2009). Het scheiden van de markt. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Den Haag

³² Motivaction (2008). Mobiliteit en bereikbaarheid; wensen van Nederlanders.

³³ Met het doortrekken van tramlijn 11 daalt de VF-waarde onder 1,5, met name door een verkorting van het natransport. Dit is een concurrerende waarde. De VF geeft de reistijdverhouding van deur tot deur weer tussen een reis per openbaar vervoer in vergelijking tot dezelfde reis met de auto. Hoe kleiner de VF-waarde, des te groter is de relatieve kwaliteit van het openbaar vervoer en des te groter het marktaandeel.

³⁴ Conform: Lijnennota visie Netwerk RandstadRail.

De combinatie van de invoering van het betaald parkeren in het gebied (gratis parkeren op maaiveld verdwijnt) en de OV-verbetering in Scheveningen Haven heeft naar verwachting de volgende effecten:

- Van het bestaande bezoek dat momenteel per auto/motor naar Scheveningen Haven komt heeft 38% aangegeven dat dit te maken heeft met de langere reistijd van het OV. In de nieuwe situatie wordt de reistijd (incl. voor- en natransport) verkort, waardoor naar verwachting circa 25% van de huidige autogebruikers te verleiden is tot OV-gebruik. Dit komt overeen met circa 175.000 - 185.000 gebruikers, waardoor het totaal bijna 710.000 bedraagt;
- Voor het nieuwe bezoek zal naar verwachting eenzelfde aandeel (25%) van het bezoek dat normaliter de auto zal gebruiken, te verleiden zijn tot OV-gebruik. Dit komt overeen met 180.000 – 190.000 gebruikers, waarmee het OV-gebruik circa 580.000 bedraagt;
- In totaal zal in de toekomstige situatie een tracé verandering en opwaardering van tramlijn 11 zorgen voor circa 360.000 – 370.000 nieuwe OV-gebruikers, waardoor het totaal bijna 1,3 miljoen bedraagt.

De invoering van het betaald parkeren en de OV-verbetering zorgt dus voor een verschuiving in de modal-split. Hiermee en op basis van de modal-split vanuit de functies, ontstaat de volgende verdeling van de totale modal-split. Hierbij dient rekening gehouden te worden met een bandbreedte van circa 2-3 %-punten naar boven en naar beneden.

Tabel 4.4. Modal-split van het totale bezoek (bestaande bezoek + bezoek stedenbouwkundig plan, in mln. en in %)

	Bestaand excl. inwoners SH + verschuiving modal		Bezoek nieuw programma excl. inwoners SH + verschuiving modal-split		Totaal 2023 incl. verschuivingen modal-split	
Auto/motor	1,72	50%	1,39	54%	3,11	52%
OV	0,71	21%	0,58	22%	1,28	21%
Te fiets	0,27	8%	0,39	15%	0,66	11%
Te voet	0,69	20%	0,13	5%	0,82	14%
Overig	0,03	1%	0,10	4%	0,13	2%
	3,42	100%	2,57	100%	5,99	100%

De auto blijft het belangrijkste vervoermiddel om Scheveningen Haven te bereiken. Het OV-gebruik neemt toe van 15% is de bestaande situatie (exclusief inwoners Scheveningen Haven), naar 21% in na realisatie van het stedenbouwkundig plan. In absolute zin is er derhalve sprake van meer dan een verdubbeling van het OV-gebruik na realisatie van het stedenbouwkundig plan en het doortrekken van tramlijn 11. Het aandeel langzaam verkeer neemt mede doordat het marktgebied van Scheveningen Haven toeneemt (langere afstanden worden afgelegd) in relatieve zin af.

Autonome aantrekkingskracht tramlijn

In totaal gebruiken in de toekomstige situatie 1,28 miljoen bezoekers van Scheveningen Haven het openbaar vervoer (excl. inwoners van Scheveningen Haven). Dit betreft het gebruik afgeleid van de bestaande en toekomstige functies in Scheveningen Haven (doelgericht bezoek). Het is mogelijk dat de tramlijn ook autonoom zorgt voor meer bezoek door een betere bereikbaarheid en service (bijv. frequente dienstregeling).

Dit effect zal naar verwachting beperkt zijn, omdat in de meeste gevallen het aanbod en de sfeer van het gebied doorslaggevend is in de keuze voor een bezoek. Dat het aanbod leidend is, blijkt ook uit het geringe aandeel dat het gratis parkeren in Scheveningen Haven waardeert (3%). De autonome aantrekkingskracht zal er voornamelijk voor zorgen dat bezoekers van andere deelgebieden (bijvoorbeeld Scheveningen Bad) gebruik gaan maken van haltes binnen het studiegebied Scheveningen Haven³⁵. Het gaat hier dat om niet-doelgericht bezoek (zoals vanuit de functies berekend). Op basis van de huidige activiteiten in Scheveningen Haven die niet locatiegebonden zijn (bijv. rondwandelen) en ervaringen in vergelijkbare gebieden, wordt aangenomen wordt dat de nu berekende 1,28 miljoen gebruikers circa 90%-95% van het totale gebruik betreft. Dat betekent dat er een autonoom effect is van circa 65.000 – 130.000 bezoekers.

Hiermee zal het totale toekomstige OV-gebruik dat is afgeleid van de te realiseren functies ruim 1,3 miljoen bedragen. Het aandeel OV-gebruik zal dan nog licht toenemen naar 23%. Absoluut gezien zal Scheveningen Haven circa 2,5 keer zoveel OV-gebruikers kennen. Hierbij is nog geen rekening gehouden met OV gebruik voor woon en werkmotief. Voorwaarde is wel een hoogwaardige invulling van het openbaar vervoer (lightrail), frequente dienstverlening, goed bereikbare en zichtbare haltes en een aantrekkelijke prijsstelling. Daarnaast vergt het realiseren van deze autonome aantrekkingskracht zeker in de beginjaren de nodige inspanningen op het gebied van marketing en communicatie. Het totale OV-gebruik komt er dan als volgt uit te zien (tabel 4.4.).

Tabel 4.5. Totale OV-gebruik

Bestaand	528.200
<i>Nieuw door functies</i>	386.073
<i>Verschuivingen modal-split</i>	365.000
Subtotaal	1.279.273
<i>Mogelijke autonome aantrekkingskracht (gemiddeld)</i>	97.500
Totaal OV-gebruik 2023	1.376.773

Circa 50%-60% van het totale bezoek vindt plaats in de omgeving van de nieuwe haltes na het doortrekken van tramlijn 11 (Norfolkterrein). Circa 75% van dit bezoek zal naar verwachting gebruik maken van deze nieuwe haltes, waardoor er per jaar vanuit de functies uit het stedenbouwkundig plan ruim 520.000 - 620.000 reizigers van deze haltes gebruik zullen maken.

4.5. Conclusies

Circa 2,5 keer meer OV-gebruikers

De verbeterde OV-verbinding middels tramlijn 11 zorgt voor een betere ontsluiting van het Zuidelijk Havenhoofd/Norfolkterrein. Het autogebruik zal in totaal door de invoering van het betaald parkeren en de verbeterde OV-verbinding afnemen, terwijl het OV-gebruik juist zal toenemen. Circa 365.000 bezoekers die normaliter de auto zullen nemen, kunnen naar verwachting in de toekomst tot OV-gebruikers worden gerekend. Met name de afname van de reistijd (gemak) zal hierbij van belang zijn.

³⁵ De huidige eindhalte van tramlijn 11 bij de Strandweg is niet in het studiegebied van Scheveningen Haven gelegen.

Daarnaast zal stevig geïnvesteerd moeten worden in communicatie en het aantrekkelijk maken van OV-gebruik. Het totale toekomstige OV-gebruik dat is afgeleid van de te realiseren functies ruim 1,3 miljoen bedragen. Het aandeel OV-gebruik zal dan nog licht toenemen naar 23%. Absoluut gezien zal Scheveningen Haven circa 2,5 keer zoveel OV-gebruikers kennen. Hierbij is nog geen rekening gehouden met OV gebruik voor woon en werkmotief.

5. CONCLUSIES

We resumeren hier de belangrijkste conclusies in de vorm van de antwoorden op de gestelde onderzoeksvragen.

1. Hoeveel bezoekers kunnen er in Scheveningen Haven verwacht worden na volledige realisatie van het stedenbouwkundig programma (Norfolkterrein, Noordelijk Havenhoofd, Tweede Haven en popexperience)?

Na realisatie van alle beschreven plannen voor Scheveningen Haven zal het bezoek op jaarbasis met bijna 2,6 miljoen toenemen. Het totale bezoek exclusief de inwoners van Scheveningen Haven zelf, zal bijna 6 miljoen per jaar bedragen. Uitgaande van een hoogwaardige en frequente OV-verbinding, bedraagt de autonome aantrekkingskracht van de tramlijn circa 65.000 – 130.000. Het totale bezoek zou hiermee nog door kunnen groeien tot maximaal 6,1 miljoen per jaar.

2. Is er meer strandbezoek te verwachten door de aanleg van de verlengde tramlijn en/of het stedenbouwkundig programma?

Het strandbezoek zal door de combinatie van een ontsluiting, andere uitstraling van Scheveningen Haven en de toevoeging van functies in het gebied toenemen met bijna 0,5 bezoeken per jaar (circa + 25%).

3. Kunnen er veranderingen in het bezoekersprofiel worden verwacht (spreiding, herkomst, vervoermiddel, etc.)?

Ja, de veranderingen in de spreiding en herkomst zijn als volgt:

Spreiding: het bezoek aan Scheveningen Haven zal iets gelijkmatiger over het jaar worden verdeeld. Het bezoek in de zomer neemt relatief gezien wat af (37% naar 33%), terwijl het bezoek in het najaar relatief wat toeneemt (18% naar 21%).

Herkomst: Doordat er een grotere diversiteit aan voorzieningen ontstaat, inclusief enkele grote trekkers, krijgt het gebied in zijn geheel een groter marktgebied. Het aandeel bovenregionaal bezoek (Zuid-Holland, overig Nederland en buitenland) zal toenemen van 32% naar circa 35%. In absolute zin is dit in toename van ruim 0,9 miljoen bovenregionale bezoekers. Echter zal Scheveningen Haven ook in de toekomst voornamelijk een regionale functie kennen (bezoek Den Haag en Haaglanden samen 64%).

Voor de veranderingen in de vervoerswijze, verwijzen we naar vraag 6.

4. Hoe verdelen de bezoekers zich over de verschillende deelgebieden m.a.w. waar liggen de zwaartepunten in het programma?

Het zwaartepunt van het nieuwe programma op basis van het stedenbouwkundig plan, ligt in het deelgebied 'Derde Haven, Norfolkterrein en Kom'. Hier vindt op basis van het geraamde bezoek aan de functies 45%-50% van alle bezoeken plaats. In de andere deelgebieden bedraagt het aandeel respectievelijk 25%-30% voor de deelgebieden de 'Schiereiland' en 'Tweede Haven' samen en 20%-25% voor het deelgebied 'Noordelijk Havenhoofd'.

5. Welk deel van de bezoekers (aan de nieuwe functies) combineert het bezoek aan Scheveningen Haven met een bezoek aan Scheveningen Dorp of Bad?

Het combinatiebezoek van Haven naar Bad zal afnemen (-4%-5%-punt), omdat Scheveningen Haven zelf meer doelgericht bezoek zal trekken en ook voldoende bestedingsmogelijkheden kent. Het combinatiebezoek vanuit Scheveningen Bad naar Haven zal licht stijgen, omdat het gebied aantrekkelijker worden (+ 1%-2%-punt). Het totale combinatiebezoek tussen Scheveningen Bad en Haven zal circa 5%-6% bedragen. Naar verwachting zullen maar weinig bezoekers ook een (doelgericht) bezoek brengen aan Scheveningen Dorp. De activiteiten zullen voornamelijk rondom/langs de kuststrook en boulevard plaatsvinden.

6. Welke verdeling tussen de vervoerswijze van de bezoekers is te verwachten (zgn. 'modal split') als de OV-verbinding verbetert?

Vrijwel alle nieuwe functies uit het stedenbouwkundig plan kennen een relatief hoog aandeel autogebruik. Echter, door de invoering van het betaald parkeren en de OV-verbetering, ontstaat er een verschuiving in de modal-split. Het OV-gebruik neemt toe van 15% is de bestaande situatie (exclusief inwoners Scheveningen Haven), naar 21% in na realisatie van het stedenbouwkundig plan. De auto blijft wel verreweg het belangrijkste aandeel behouden in de modal-split. Het aandeel langzaam verkeer neemt mede doordat het marktgebied van Scheveningen Haven toeneemt (langere afstanden worden afgelegd) in relatieve zin af. Onderstaand een resumé van de modal-split. Er dient rekening gehouden te worden met een bandbreedte van circa 2-3 %-punten naar boven en beneden.

	Bestaand excl. inwoners SH + verschuiving modal		Bezoek nieuw programma excl. inwoners SH + verschuiving modal-split		Totaal 2023 incl. verschuivingen modal-split	
Auto/motor	1,72	50%	1,39	54%	3,11	52%
OV	0,71	21%	0,58	22%	1,28	21%
Te fiets	0,27	8%	0,39	15%	0,66	11%
Te voet	0,69	20%	0,13	5%	0,82	14%
Overig	0,03	1%	0,10	4%	0,13	2%
	3,42	100%	2,57	100%	5,99	100%

7. Zorgt de verbetering van de OV-verbinding voor een toename van het totaal aantal bezoekers aan Scheveningen Haven of zorgt het alleen voor een verschuiving?

Het zal grotendeels gaan om een verschuiving van bezoekers. De verbeterde OV-verbinding zorgt voor een betere ontsluiting van het Zuidelijk Havenhoofd/Norfolkterrein, maar in de andere deelgebieden is het effect beperkt (blijft per tramlijn 17 te bereiken). De autonome aantrekkingskracht zorgt naar verwachting voor 65.000 tot maximaal 130.000 extra bezoekers per jaar, onder voorwaarde dat het OV qua reistijd en comfort concurrerend is met de auto.

Bestaand	528.200
<i>Nieuw door functies</i>	386.073
<i>Verschuivingen modal-split</i>	365.000
Subtotaal	1.279.273
<i>Mogelijke autonome aantrekkingskracht (gemiddeld)</i>	97.500
Totaal OV-gebruik 2023	1.376.773

8. Welk effect heeft de invoering van het betaald parkeren en de verbeterde OV-verbinding op het huidige bezoek aan Scheveningen Haven?

De combinatie van de invoering van het betaald parkeren en het doortrekken van tramlijn 11 naar het Norfolkterrein zorgt er voor dat een deel van het bestaande bezoek dat Scheveningen Haven momenteel per auto/motor bezoekt, zal overwegen een andere modaliteit te kiezen. In het BRO-bezoekersonderzoek heeft 38% van de autogebruikers aangegeven geen gebruik van het openbaar vervoer te maken vanwege de langere reistijd. In de nieuwe situatie wordt de reistijd (incl. voor- en natransport) verkort, waardoor naar verwachting circa 25% van de huidige autogebruikers te verleiden is tot OV-gebruik. Dit leidt tot een verschuiving van circa 180.000 gebruikers van auto naar OV.