



Masterplan Scheveningen-Kuststrook

Overzichtsrapportage 2001 - 2005



Colofon

Productie

Gemeente Den Haag, Dienst Stedelijke Ontwikkeling

Overzichtsrapportage (evaluatie 2001 -2005)

Ontwikkelingsmaatschappij Den Haag

Samenstelling & redactie

Haags Ontwikkelingsbedrijf, Project & Procesmanagement
Afdeling Communicatie

Fotografie

Afdeling Communicatie

Vormgeving en Druk

Gemeente Den Haag, Facilitaire Dienst
Multimedia

Oplage

500

Den Haag, februari 2006

Inhoud

1 Inleiding	5
1.1 Achtergrond	5
1.2 Wijze van onderzoek en rapportage	5
2 Evaluatie Beleidsuitgangspunten	6
2.1 Analyse en evaluatie	6
3 Evaluatie beleving van de leefbaarheid in Scheveningen	11
3.1 Inleiding	11
3.2 Verloop van beleving van de leefbaarheid in 2004 ten opzichte van 2002	11
3.2.1 Scheveningen algemeen	12
3.2.2 De drie delen van Scheveningen	13
3.2.3 Scheveningen-Bad	13
3.2.4 Scheveningen-Dorp	14
3.2.5 Scheveningen-Haven	15
3.3 Verschillen tussen heel Scheveningen en de drie delen	15
3.4 Scheveningen vs. Den Haag	16
4 Economische voorzieningen	17
4.1 Winkelvoorzieningen	17
Verklaring gebruikte begrippen	17
4.1.1 Conclusies over de winkelvoorzieningen	18
4.2 Bedrijvigheid	18
5 Conclusies en aanbevelingen	19
5.1 Conclusies ten aanzien van het Masterplan	19
5.2 Conclusies over de monitoring	19
5.3 Aanbevelingen	20
5.4 Wijze van monitoring	20
Bijlage 1	
Onderzoeksmethodiek Monitoring Masterplan	21
Bijlage 2	
Resultaten Monitoring Masterplan 2002 en 2004 in vergelijkende zin	22
Bijlage 3	24



1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Het 'Masterplan Scheveningen – Kuststrook, Ontwikkelings- en toetsingskader 2001 – 2010' is op 19 juli 2001 door de gemeenteraad van Den Haag vastgesteld. Het plan omvatte een indicatief programma voor de ontwikkeling van Scheveningen tot 2010. In het Masterplan is opgenomen dat, om de doelstellingen te (kunnen) toetsen, een systeem van monitoring zou worden opgezet. Dit systeem is in 2001 met bewoners en ondernemers ontwikkeld als monitoringsplan en dient als voortgangsrapportage aan de Raad. Een specifiek onderdeel van dit plan is het toetsen van de ontwikkeling van de leefbaarheid. Dit is een uitvloeisel van de bestuurlijke toezegging dat 'leefbaarheid en economie hand-in-hand dienen te gaan'.

In het eerste halfjaar van 2002 is de systematiek uitgewerkt en is een eerste monitoring uitgevoerd, waarover eind 2002 is gerapporteerd. In 2003 is in de 2e monitoring verslag gedaan van de voortgang van het Masterplan. In het bijzonder is aandacht besteed aan de uitvoering van acties/maatregelen en projecten uit de bijlage van het Masterplan. De 3e monitoring is eind 2004 gereed gekomen en omvatte, naast de voortgang van het Masterplan, een (tweede) toets van de leefbaarheid op basis van de uitkomsten van de Leefbaarheidsmonitor 2004.

Bij de presentatie van de 3e monitor aan de bewoners van Scheveningen is door de verantwoordelijk portefeuillehouder toegezegd, dat in 2005 een evaluerende monitor zou worden uitgevoerd. Deze monitor omvat de periode 2001 – 2005 en wordt in voorliggend document gepresenteerd. Aan de orde komen ontwikkelingen op het gebied van de leefbaarheid en economie in de bovengenoemde periode en een analyse van de destijds (in 2001) geformuleerde beleidsuitgangspunten.

Een overzicht van de resultaten van de uitgevoerde acties/maatregelen en projecten is in een apart document weergegeven.

Met deze overzichtsrapportage is de kuststrook van Scheveningen natuurlijk nog niet af. Na de vaststelling van het Masterplan hebben zich nieuwe ontwikkelingen en projecten voorgedaan zoals de plannen voor de boulevard, de haven, de zeewering en de Structuurvisie Den Haag 2020. Het is daarom nu de tijd om de beleidsuitgangspunten van het Masterplan te herijken en te gaan werken aan de opvolger van het Masterplan- tevens deelsluitwerking van de Structuurvisie- met als voorlopige werktitel Ontwikkelingsperspectief Scheveningen. Er wordt verwacht deze volgend jaar gereed te hebben.

1.2 Wijze van onderzoek en rapportage

Voor de evaluerende monitor is gebruik gemaakt van de vorige monitors en de daar achterliggende informatie en kennis. Deze overzichtsrapportage kent de volgende onderdelen:

1. Een *evaluatie* van de beleidsuitgangspunten, zoals opgenomen in het Masterplan. Deze evaluatie treft u in hoofdstuk 2 aan.
2. Een *evaluatie* van de leefbaarheidsaspecten. Bewoners van Scheveningen zijn hierover naar hun mening gevraagd. Daartoe is in de Leefbaarheidsmonitor van 2002 en 2004 een aantal gerichte vragen opgenomen. In hoofdstuk 3 is het vergelijkend resultaat van de mening van de bewoners uitgewerkt.
3. Een *evaluatie* van economische voorzieningen. Deze is opgenomen in hoofdstuk 4.
4. In hoofdstuk 5 worden conclusies getrokken en enkele aanbevelingen gedaan op basis van de resultaten van de evaluatie van de monitoringen.
5. Tenslotte is een aantal bijlagen toegevoegd. In deze bijlagen wordt de onderzoeksmethodiek weergegeven (bijlage 1), worden in bijlage 2 de resultaten van de monitoringen in 2002 en 2004 vergeleken en wordt in bijlage 3 een overzicht van het bezoekersonderzoek.

2 Evaluatie Beleidsuitgangspunten

Het Masterplan Scheveningen-Kuststrook is een ruimtelijk-functioneel beleidskader, waarmee beoogd is een fundament te leggen voor een nieuwe ontwikkelingsfase van Scheveningen. Het is geen kant en klaar uitgewerkt en op haalbaarheid doorgerekend plan. De ambitie is om de (toeristisch-recreatieve) werkgelegenheid te stimuleren door de verblijfsduur van bezoekers te bevorderen; een en ander met behoud en verbetering van de leefbaarheid, optimalisatie van de bereikbaarheid en verbetering van de relatie tussen Scheveningen-Bad en Scheveningen-Haven. In het Masterplan zijn hiervoor drie thema's benoemd: leefbaarheid, werkgelegenheid en bereikbaarheid.

Aan deze ambitie van het Masterplan zijn twintig beleidsuitgangspunten gekoppeld. Deze beleidsuitgangspunten fungeren in feite als toetscriteria voor te ontwikkelen en uit te werken ideeën, acties, maatregelen en projecten. Deze kunnen zowel door de gemeente als door marktpartijen worden ingebracht. In voorliggende monitoring zijn deze beleidsuitgangspunten tegen het licht gehouden om na te gaan hoe ze in de praktijk zijn uitgewerkt.

2.1 Analyse en evaluatie

De analyse van de verzameling beleidsuitgangspunten leidt tot een aantal constatering vooraf:

- De beleidsuitgangspunten zijn algemeen gesteld, zonder specifieke doelen. Dit is een beperking voor het uitvoeren van een uitgebreide en specifieke analyse en evaluatie.
- In het Masterplan is leefbaarheid een cruciaal thema, als onderdeel van het aspect wonen. In het Masterplan is niet nader gekwantificeerd welke relatie wonen zou moeten hebben met toerisme en visserij en omgekeerd. Hoe verhouden deze drie aspecten zich tot elkaar? In het verlengde hiervan spreekt het Masterplan over de noodzaak een balans te vinden tussen sociale kwaliteit (leefbaarheid en woonkwaliteit) en economische kwaliteit (verbetering van werkgelegenheid). In het Masterplan is niet gespecificeerd in welke grootte die balans moet worden uitgedrukt. Overigens ontbreekt in het Masterplan een beleidsuitgangspunt over visserij, een belangrijke component voor Scheveningen-Haven. In 2005 is echter wel een convenant gesloten tussen het cluster en de gemeente, waarin wordt ingezet op behoud en versterking van de visserij in Scheveningen-Haven.
- De vraag of een discrepantie bestaat in het ambitieniveau tussen Scheveningen lokaal/regionaal conform het Masterplan en Scheveningen (inter)nationaal conform de Structuurvisie Den Haag is nog niet te beantwoorden. Belangrijke vraag is, of deze twee ambitieniveaus met elkaar zijn te verenigen?

De twintig beleidsuitgangspunten uit het Masterplan zijn (voor zo ver mogelijk) in onderstaande tabel beoordeeld en van een evaluatie voorzien. Voor de evaluatie zijn ze gegroepeerd naar de volgende onderwerpen: algemeen, toerisme, wonen, gebieden en locaties, landschap, kustverdediging, parkeren en bereikbaarheid en openbare ruimte.

Algemeen

1. Hoofddoelstelling: integrale, duurzame kwaliteitsverbetering van Scheveningen-Kuststrook. De nadruk ligt op (de balans tussen) sociale kwaliteit (leefbaarheid en woonkwaliteit) en economische kwaliteit (verbetering van werkgelegenheid door ontwikkelingen in de toeristische en recreatieve sector). Daarnaast is de kwaliteit van de openbare ruimte en het milieu (de fysieke omgeving) belangrijk.

De balans tussen sociale kwaliteit en economische kwaliteit is nagenoeg onveranderd gebleven. Het is economisch niet slecht gegaan in Scheveningen. De totale werkgelegenheid is licht gegroeid. Het toerisme heeft meer bezoekers opgeleverd. De werkgelegenheid in de horeca is in omvang wat teruggelopen (vooral als gevolg van de algemene economische ontwikkeling).

De verdere ontwikkeling tot aantrekkelijk woongebied is op beperkte schaal doorgegaan. (De woningvoorraad is met 1% toegenomen) Het algemene beeld is er een van stabiliteit; geen grootschalige ontwikkeling en is in overeenstemming met de grote lijn van het Masterplan. Ook in de beleving van de bewoners – balans is tenslotte een subjectief begrip – was er sprake van stabiliteit. Globaal genomen zijn er nauwelijks significante verschillen tussen de scores in de verschillende jaren.

12. Vanwege de schaarse ruimte direct langs de kust is het van belang alleen die ontwikkelingen te stimuleren en toe te staan die passen in het beeld van de deelgebieden en daar een bijdrage aan leveren. Kantoorontwikkeling langs de kust biedt bijvoorbeeld geen toegevoegde waarde.

Waar zich de gelegenheid voordeed, is in de richting zoals in het Masterplan aangegeven gestuurd.

Voorbeelden hiervan zijn:

- Hotel Zeerust (van kantoor naar wonen met op de begane grond een publieksfunctie)
- Kleinschalige nieuwbouw zoals in Korendijkstraat;
- Chique nieuwbouw die is ingepast in het landschap aan de Groningsestraat
- Vervanging van verouderde woningen in de Kompasbuurt.

16. 'Meer zicht op zee' vormt een leidend thema bij toekomstige (inrichtings-) plannen voor de kuststrook.

Dit is de afgelopen jaren als uitgangspunt in het gemeentelijk beleid gehanteerd en vormt onder andere een belangrijk uitgangspunt voor het stedenbouwkundige ontwerp van Sola-Morales. Daarnaast blijft het actueel, omdat het een uitgangspunt is bij de versterking van de zeewering.

Toerisme

4. Scheveningen is primair de badplaats van Scheveningen, Den Haag, Haaglanden en de Zuidvleugel van de Randstad en richt zich daarnaast op bezoekers uit de rest van Nederland en het buitenland.

Discussiepunt voor het Ontwikkelingsperspectief Scheveningen is de regionale ambitie van het Masterplan versus de ambitie van de Structuurvisie (wereldstad aan zee).

7. Er wordt ingezet op verlenging van de verblijfsduur van toeristen en recreanten. Dit vraagt om nieuwe publiekstrekkingen en voorzieningen met een hoog kwaliteitsniveau die het toerisme ook buiten het seizoen stimuleren. De inrichting en het beheer van de openbare ruimte moeten hiervoor worden verbeterd.

Voorbeelden van maatregelen die hierop gericht zijn:

- Nautisch centrum
- Beach Stadion.
- In 2005 pilot seizoensverlenging van de openstelling van de paviljoens.

Beleidsuitgangspunten

11. Evenementen (bij voorkeur meerdaagse en passend bij de sferen van de kuststrook en de deelgebieden) moeten de groei van het verblijfstoerisme en de karakteristiek van de deelgebieden bevorderen.

Evaluatie

Gerealiseerde evenementen zijn o.a.:

- Film by the sea
- North Sea Regatta
- Vuurwerkfestival
- Vliegerfestival
- Illuminada
- Vlaggetjesdag

Wonen

5. Wonen is een onmisbare functie binnen de kuststrook om Scheveningen daadwerkelijk onderdeel van Den Haag te laten blijven. Tevens versterkt wonen het sociaal-economische draagvlak van de stad.

De kuststrook is nagenoeg volledig bebouwd en er zijn niet veel grote locaties, die vanwege een slechte kwaliteit of verouderde bebouwing in aanmerking kwamen voor vernieuwing (m.u.v. de Olieberg). Er is in de beschouwde periode daarom geen grote productie van nieuwe woningen geweest. De productie die wel is gerealiseerd, vertoont de gewenste diversiteit voor de doelgroepen.

6. Het wonen in de kuststrook is bestemd voor brede groepen woonconsumenten. In de toekomst zal bij de aanpak van woongebieden een verschuiving naar meer hoogwaardig wonen optreden, waar mogelijk door uitbreiding en intensivering van het woonaanbod.

In de haven is wel gebouwd in de duurdere sector. Mede daardoor is er spanning ontstaan tussen oorspronkelijke bewoners en nieuwe bewoners.

Voorbeelden van bovengenoemde bouwprojecten zijn:

- Jongerenwoningen (Stevinstraat- Haringstraat)
- Duinvilla's (Groningsestraat)
- Plan Olieberg (bevat circa 150 woningen, waarvan 100 in de sociale sector, maar tevens 50 voor Parnassia in het kader van begeleid wonen)

Gebieden en locaties

3. Het drieluik Bad-Dorp-Haven vormt de essentie van de Scheveningse Kuststrook. Het drieluik dient behouden en verstevigd te worden door de onderscheidende sferen en functies te versterken.

Passend in dit uitgangspunt is in Bad het Palaceplein verbeterd, wordt in Dorp de Keizerstraat heringericht en is in de Haven het sluisje nieuw ingericht.

10. Onderverdeling van de zone direct langs de kust in deelgebieden met eigen thema's en accenten biedt de beste voorwaarden om verschillende doelgroepen te bedienen en de kust als geheel aantrekkelijker te maken.

Dit beleidsuitgangspunt is in de afgelopen jaren gehanteerd.

13. Het schiereiland tussen de zee en de Eerste Haven –het Noordelijk havenhoofd– leent zich voor intensivering met (zakelijke en) toeristische functies die goed aansluiten bij het gemengde karakter van de haven. Deze locatie vormt de 'voorpost' van de haven aan de boulevard.

De gewenste ontwikkeling is niet tot stand gekomen, omdat plannen in die richting niet financieel haalbaar bleken. Daarbij speelde mee dat de combinatie van deze functies met bestaande visserijbelangen lastig bleek. Het college heeft onlangs besloten om 2 varianten voor dit gebied te onderzoeken: uitbreidingsruimte voor de vissector bieden of – als de visbedrijven naar het NFL-terrein verhuizen – deze vervangen door stedelijke en/of toeristisch recreatieve functies.

Beleidsuitgangspunten

Evaluatie

14. In de plantontwikkeling voor de komende tien jaar ligt de functie van het gebied van de Norfolkline vast. In 2007 wordt bekeken op welke wijze en onder welke voorwaarden deze functies kunnen worden toegevoegd.

In 2005 heeft Norfolk aangegeven in 2006 te willen vertrekken. Hiermee is dit beleidsuitgangspunt achterhaald. Het college heeft onlangs besloten om 2 varianten voor dit gebied te onderzoeken: uitbreidingsruimte voor de vissector bieden of stedelijke en/of toeristisch recreatieve functies.

15. Het zwaartepunt van nieuwe (toeristisch-recreatieve) ontwikkelingen liggen in Bad en Haven. Het tussengebied wordt zoveel mogelijk gevrijwaard van (te) dynamische ontwikkelingen. Nieuwe hoogbouw blijft beperkt tot Scheveningen-Bad; intensivering op het Noordelijk Havenhoofd blijft in vergelijking met Bad in hoogte beperkt.

In het tussengebied hebben zich geen ontwikkelingen voorgedaan. Nieuwe hoogbouw in het havengebied heeft niet plaatsgevonden.

17. Het historisch erfgoed in de kuststrook wordt zo veel mogelijk beschermd, in het bijzonder door maatregelen in en om Scheveningen-Dorp.

Dit uitgangspunt heeft - behoudens de renovatie van Politie/Brandweerkazerne in de Duinstraat 25 - nog niet geleid tot zichtbare resultaten, maar wel tot nog uit te voeren plannen voor hotel Zeerust, de Nieuwe Kerk (Duinstraat 4), de Badkapel en de Oude kerk. Aan de rand van het Dorp is het plan Olieberg (ook wel Kompasbuurt) gerealiseerd, waarvan een gedeelte als accent een grotere hoogte heeft gekregen. De Keizerstraat wordt heringericht met historische materialen. Het Schevenings museum wordt gerenoveerd.

Landschap

18. De landschappelijke en ecologische verbinding van noord naar zuid wordt niet direct langs de kust gezocht (afgezien van het strand), maar in de groene zone tussen Scheveningen en de rest van Den Haag. Dit bevordert de continuïteit en kwaliteit van het groen.

Dit beleidsuitgangspunt heeft niet geleid tot maatregelen en staat ook niet ter discussie.

Kustverdediging

19. De uitwerking van het Rijksbeleid ten aanzien van de kustverdediging op de lange termijn vraagt in Scheveningen om maatwerk. Maatregelen tot versterking van de zeekering moeten rekening houden met de economische functie en de gedane investeringen en dienen de ontwikkelingsmogelijkheden zo min mogelijk te beperken.

Dit uitgangspunt is met succes ingebracht in de planvorming voor de versterking van de "zwakke schakels" in de kustverdediging.

Parkeren en bereikbaarheid

2. Behoud en verbetering van de leefbaarheid voor de bewoners van de kuststrook gaat hand in hand met de economische ontwikkeling. Hierbij wordt in elk geval ingezet op vermindering van de parkeerlast.

Uit de monitoring blijkt dat er veel maatregelen zijn genomen ter vergroting van de leefbaarheid. De waardering voor de leefbaarheid is weinig veranderd en onverminderd hoog. De parkeerlast is echter niet afgenomen.

Beleidsuitgangspunten

8. De groei van het toerisme mag niet leiden tot een verdere toename van de overlast van het autoverkeer. Openbaar vervoer en langzaam vervoer moeten de groei opvangen
9. Om de overlast van het autoverkeer te beperken, wordt in heel Scheveningen betaald parkeren ingevoerd en het aantal parkeerplaatsen in Scheveningen-Bad bevroren. Betere voorzieningen voor het openbaar vervoer, fietsers en alternatieve vervoerswijzen – in samenwerking met transferia buiten de kuststrook- moeten de bezoekersstromen in goede banen leiden

Openbare ruimte

20. Versterking van de identiteit van Bad, Dorp en Haven wordt vertaald in bijzondere inrichtingen van de openbare ruimte. De Boulevard komt als verbindende schakel tussen de drie gebieden tot uitdrukking in een over de gehele lengte samenhangende en meer eenduidige inrichting. In elk geval wordt ingezet op vermindering van de parkeeroverlast

Evaluatie

In 2005 is de pilot vrije busbaan aan de van Alkemadelaan uitgevoerd. Deze pilot wordt momenteel geëvalueerd. Hierbij zijn de volgende problemen gesignaleerd:

- Klachten uit Duinzigt
- Moeilijke kruispunt wisselingen

Betaald parkeren is nog niet in heel Scheveningen ingevoerd. Het aantal parkeerplaatsen in Bad is wel bevroren. Door de herinrichting van het Palaceplein en de aanleg van een opmerkelijk mooie fietsstalling op dit plein, is voorzien in betere voorzieningen voor het openbaar vervoer en fietsers. Groot probleem blijft echter de stalling van fietsen op de boulevard. Uitgangspunt blijft dat er genoeg vrije stallingmogelijkheden blijven bestaan. Die zijn nu nog niet aanwezig.

De visie op de herinrichting van de boulevard van architect Sola Morales is opgesteld en vastgesteld. Vervolgens is deze visie ingebracht in de planvorming voor de kustverdediging. In de laatste vastgestelde stap in de besluitvorming hierover, is gekozen voor een variant, waarin de Visie Boulevard prima past.

3 Evaluatie beleving van de leefbaarheid in Scheveningen

3.1 Inleiding

Bij de vaststelling van het Masterplan Scheveningen – Kuststrook heeft het gemeentebestuur van Den Haag bepaald dat ‘leefbaarheid en economie hand-in-hand’ dienen te gaan. Hiermee heeft het gemeentebestuur bedoeld dat leefbaarheid niet ten koste mag gaan van de economische ontwikkelingen. Om dit te kunnen toetsen, is een methodiek ontwikkeld om de Scheveningse bevolking tijdens de uitvoering van het Masterplan periodiek te ondervragen. Het gaat dan om hun beleving van de leefbaarheid in Scheveningen.

De monitoring van het aspect leefbaarheid in het kader van het Masterplan was niet eenvoudig in een vragenlijst om te zetten. Bij het monitoringsplan, dat in 2002 is vastgesteld, is het Masterplan geanalyseerd op de relatie van leefbaarheid met de aspecten verkeer & parkeren, wonen & bebouwing en economische voorzieningen. De onderzoeksmethodiek is in bijlage 1 omschreven. De bewoners zijn naar hun mening gevraagd over de aspecten leefbaarheid, verkeer & parkeren, wonen & bebouwing en economische voorzieningen.

Bij *leefbaarheid* hebben de bewoners hun mening kunnen geven over items als geluidsoverlast, vuilhandhaving, opheffen achterstallig onderhoud van het groen en de straten en de sociale veiligheid.

Omtrent *verkeer & parkeren* is onderzocht wat de opvatting van de Scheveningse bevolking is over o.a. parkeergelegenheid, de mate van tevredenheid over fietsvoorzieningen en de mate van overlast van gestalde fietsen. Ook is een vraag gesteld over de verkeersveiligheid in de eigen buurt.

Het aspect *wonen & bebouwing* heeft inzicht gegeven in de visie van de bewoners over de waardering van de bebouwing. Over *economische voorzieningen* zijn de bewoners ondervraagd over o.a. de mate van tevredenheid over de winkels voor hun dagelijkse boodschappen.

De resultaten van de ondervraging over deze vier categorieën zijn in bijlage 2 weergegeven.

In de volgende paragrafen wordt het verloop van de opvattingen van de bewoners op hoofdlijnen beschreven. Daarbij wordt de situatie van 2004 vergeleken met die van 2002. In paragraaf 3.2 komt het verloop van de beleving van de leefbaarheid aan de orde, met de beschrijvingen van Scheveningen-totaal, Scheveningen-Bad, Scheveningen-Dorp en Scheveningen-Haven.

In paragraaf 3.3 worden de drie delen van Scheveningen onderling en met Scheveningen - totaal vergeleken

3.2 Verloop van beleving van de leefbaarheid in 2004 ten opzichte van 2002

3.2.1 Scheveningen algemeen

Door de jaren heen zijn de bewoners in het algemeen positief over Scheveningen: voor hun directe woonomgeving geven ze een rapportcijfer van 7,6. Wat in de tussentijdse monitors als belangrijkste aspect in deze positieve beleving geldt, is dat de bewoners in overgrote mate uitspraken, dat ze zich veilig voelden in hun eigen buurt. Daarbij gaat het om bijvoorbeeld de frequentie van persoonlijke misdrijven zoals beroving, geweldsdelicten en lastiggevallen worden op straat: in 2002 sprak 86% en in 2004 83% van de bewoners uit niet betrokken te zijn geweest bij dergelijke voorvallen in de eigen buurt.

De positieve kijk van de bewoners op hun buurt draagt bij aan het positief beleven van Scheveningen. Zo vond 78% (in 2002) en 75% (in 2004) dat hun buurt de afgelopen periode tenminste gelijk is gebleven of er op vooruit is gegaan. Ook voor de nabije toekomst was er een positief beeld: 80% van de bewoners in 2002 en 72% van de bewoners in 2004 geloofde dat hun buurt de komende jaren tenminste gelijk zou blijven of erop vooruit zou gaan. Overigens is hier wel sprake van een afname in het positieve beeld van de ontwikkelingen in de buurt.

De gehechtheid aan de eigen buurt geeft mede aan dat de bewoners positief ten opzichte van Scheveningen staan. 87% van de bewoners in 2002 en 84% in 2004 heeft een hechte tot zeer hechte band met de eigen buurt. Daarbij maakt het niet uit of men er nog maar enige jaren woont of al 20 tot 30 jaar: de waardering is nagenoeg gelijk. De tevredenheid over de buurt komt ook tot uiting in de waardering voor buurt- en speelvoorzieningen en de beoordeling over de buurt.

Minder positief spreken de Scheveningers zich uit over de staat van de openbare ruimte en het gemeentelijk onderhoud. Beide aspecten worden als ‘net voldoende’ beoordeeld en hierin is geen verbetering te constateren. De bewoners ervaren als overlast: bekladding van muren, rommel op straat en vernielingen en zijn minder tevreden over onderhoud van wegen, straten, fietspaden en openbaar groen. Als grootste hinder wordt hondenpoep gezien: maar liefst ruim 90% van de ondervraagden, zowel in 2002 als in 2004, zegt hier last van te hebben.

Zowel in 2002 als in 2003 zegt maar 13% van de bewoners betrokken te zijn geweest bij de planvorming van het Masterplan. Dat is een gering deel van de bevolking, maar het zijn nog altijd grote aantallen deelnemers. Ongeveer tweederde van deze bewoners is tevreden over de wijze waarop de contacten met de gemeente verliepen (met een toenemende tevredenheid in 2004 ten opzichte van 2002, 72% ten opzichte van 65%).

In onderstaande tabel zijn de aspecten uit de monitoringen van 2002 en 2004 met hun beoordelingen vergeleken. De beoordelingen zijn in een relatieve score weergegeven. Hiervoor is gekozen om indicatief de verschillen tussen 2002 en 2004 te laten zien én om het positieve beeld van de bewoners in een oogopslag zichtbaar te maken. Tevens is in de tabel een evaluatie opgenomen, waarmee een globaal oordeel over het verloop in de mening van bewoners wordt gegeven.

De verschillende aspecten zijn gegroepeerd rond bepaalde thema's, die afwisselend in grijs en in wit zijn aangegeven: veiligheid, ervaring met de eigen buurt, voorzieningen en openbare ruimte.

3.2.2 De drie delen van Scheveningen

Het positieve beeld dat de bewoners in het algemeen van Scheveningen hebben, zien we ook terug in het beeld van de drie delen van Scheveningen: Scheveningen-Bad, Scheveningen-Dorp en Scheveningen-Haven. Wel verschilt per deel de positieve indruk van de bewoners over hun eigen buurt. Hierna zal per deel een indruk worden gegeven van het verloop van de beleving van de leefbaarheid. Daarvoor wordt dezelfde tabel gehanteerd als die voor Scheveningen Algemeen is gebruikt. In paragraaf 3.3 zullen de verschillen tussen de delen onderling en ten opzichte van Scheveningen Algemeen worden beschreven.

Aspecten	Algemeen		evaluatie
	2002	2004	
Onveiligheidsgevoelens	+	++	Toenemend (zeer) positief veiligheidsgevoel
Diefstal/beschadiging	+/-	+	Toenemend positief veiligheidsgevoel
Persoonlijke misdrijven	++	++	Gelijkblijvend zeer positief beeld
Ontwikkeling buurt (komende jaren)	++	+	Afnemend beeld van zeer positief tot positief
Ontwikkeling buurt (afgelopen jaar)	+	+	Gelijkblijvend positief beeld
Gehechtheid aan buurt	++	+	Afname van zeer positief tot positief
Participatie	+/-	+/-	Gelijkblijvend beeld (voldoende)
Tevredenheid met buurt	++	++	Gelijkblijvende grote tevredenheid
Beoordeling buurt	+	+	Gelijkblijvende tevredenheid
Buurtvoorzieningen	+	++	Van tevreden naar zeer tevreden
Speelvoorzieningen	+	+	Gelijkblijvende tevredenheid
Staat openbare ruimte	+/-	+/-	Gelijkblijvende beoordeling (voldoende)
Gemeentelijk onderhoud	+/-	+/-	Idem

Aspecten	Scheveningen-Bad		evaluatie
	2002	2004	
Onveiligheidsgevoelens	+	++	Toenemend (zeer) positief veiligheidsgevoel
Diefstal/beschadiging	+/-	+	Toenemend positief veiligheidsgevoel
Persoonlijke misdrijven	++	++	Gelijkblijvend zeer positief beeld
Ontwikkeling buurt (komende jaren)	++	+	Afnemend beeld van zeer positief tot positief
Ontwikkeling buurt (afgelopen jaar)	++	+	Idem
Gehechtheid aan buurt	++	+	Idem
Participatie	+/-	+/-	Gelijkblijvend beeld (voldoende)
Tevredenheid met buurt	++	++	Gelijkblijvend grote tevredenheid
Beoordeling buurt	+	++	Van tevreden naar zeer tevreden
Buurtvoorzieningen	++	++	Gelijkblijvende grote tevredenheid
Speelvoorzieningen	+	+	Gelijkblijvende tevredenheid
Staat openbare ruimte	+/-	+/-	Gelijkblijvende beoordeling (voldoende)
Gemeentelijk onderhoud	+/-	+/-	Idem

3.2.3 Scheveningen-Bad

Het gevoel van veiligheid is in Scheveningen-Bad groot tot zeer groot. Er is zelfs sprake van een lichte toename op de betreffende aspecten. Ook het niveau van beoordeling van de eigen buurt met de daarin voorkomende voorzieningen is hoog tot zeer hoog. De bewoners van Scheveningen-Bad geven daarmee aan een positief beeld te hebben van hun buurt. Ze waarderen dat zowel in 2002 als in 2004 met een 7,7.

Toch zien ze voor hun buurt een afnemende positieve ontwikkeling. Zowel de ontwikkeling van hun buurt in het afgelopen jaar als de ontwikkeling in de komende jaren beoordelen ze als minder positief. Ook de gehechtheid aan de buurt is minder positief.

3.2.4 Scheveningen-Dorp

Ook de bewoners van Scheveningen – Dorp oordelen positief over hun buurt. Het cijfer van 7,6 voor hun buurt geven ze zowel in 2002 als in 2004. Dit wordt mede gesteund door het positieve tot zeer positieve gevoel over de veiligheid. Dit gevoel is zelfs licht toegenomen.

De bewoners kijken echter wel minder positief naar de ontwikkelingen in de buurt. De beoordeling in 2004 is minder positief dan in 2002. Ook de gehechtheid aan de buurt vertoont een minder positief beeld.

Over de staat van de openbare ruimte en het gemeentelijk onderhoud oordelen de bewoners net voldoende. Dit niveau is vergelijkbaar tussen 2002 en 2004.

Aspecten	Scheveningen-Dorp		evaluatie
	2002	2004	
Onveiligheidsgevoelens	+/-	++	Toenemend (zeer) positief veiligheidsgevoel
Diefstal/beschadiging	+/-	+	Toenemend positief veiligheidsgevoel
Persoonlijke misdrijven	++	++	Gelijkblijvend zeer positief beeld
Ontwikkeling buurt (komende jaren)	++	+	Afnemend beeld van zeer positief tot positief
Ontwikkeling buurt (afgelopen jaar)	+	+	Gelijkblijvend positief beeld
Gehechtheid aan buurt	++	+	Afname van zeer positief tot positief
Participatie	+/-	+/-	Gelijkblijvend beeld (voldoende)
Tevredenheid met buurt	++	++	Gelijkblijvende grote tevredenheid
Beoordeling buurt	+	+	Gelijkblijvende tevredenheid
Buurtvoorzieningen	+	++	Van tevreden naar zeer tevreden
Speelvoorzieningen	+	+	Gelijkblijvende tevredenheid
Staat openbare ruimte	+/-	+/-	Gelijkblijvende beoordeling (voldoende)
Gemeentelijk onderhoud	+/-	+/-	Idem

Aspecten	Scheveningen-Haven		evaluatie
	2002	2004	
Onveiligheidsgevoelens	+	++	Toenemend (zeer) positief
veiligheidsgevoelDiefstal/beschadiging	+/-	+	Toenemend positief veiligheidsgevoel
Persoonlijke misdrijven	++	++	Gelijkblijvende zeer positief beeld
Ontwikkeling buurt (komende jaren)	+	++	Toename van positief naar zeer positief
Ontwikkeling buurt (afgelopen jaar)	+/-	+	Toename naar positief beeld
Gehechtheid aan buurt	+	+/-	Afname van positief naar voldoende
Participatie	-	-	Gelijkblijvend negatief beeld
Tevredenheid met buurt	+	++	Van tevreden naar zeer tevreden
Beoordeling buurt	+/-	+/-	Gelijkblijvende tevredenheid (voldoende)
Buurtvoorzieningen	+	++	Van tevreden naar zeer tevreden
Speelvoorzieningen	+	+/-	Afname van positief naar voldoende
Staat openbare ruimte	+/-	-	Afname naar onvoldoende
Gemeentelijk onderhoud	+/-	+/-	Gelijkblijvende beoordeling (voldoende)

3.2.5 Scheveningen-Haven

De bewoners van Scheveningen-Haven waarderen hun eigen buurt enigszins minder positief in vergelijking met de twee andere buurten. Scheveningen-Haven krijgt het cijfer van 7,3. Toch oordelen ze in dezelfde mate positief tot zeer positief over hun gevoel van veiligheid, met (net als bij de andere buurten) een lichte stijging in positieve veiligheidsgevoelens. De tevredenheid over hun buurt wisselt: een stijging naar zeer tevreden over hun buurt in het algemeen en de buurtvoorzieningen; een consolidering op voldoende van de beoordeling van de buurt (woonomgeving en netheid/schoonheid) en de speelvoorzieningen.

De bewoners van Scheveningen-Haven zijn positief over de ontwikkelingen van hun buurt. Zowel ten aanzien van de ontwikkelingen in het afgelopen jaar als de ontwikkelingen in de komende jaren tonen de bewoners een positievere houding. Maar het vertrouwen in de gemeente is wat minder: bij de participatie oordelen ze negatief; zowel in 2002 als in 2004.

Ook over de staat van de openbare ruimte en het gemeentelijk onderhoud zijn de bewoners van Scheveningen-Haven minder te spreken.

3.3 Verschillen tussen heel Scheveningen en de drie delen

Hiervoor is al aangegeven, dat de bewoners van Scheveningen in het algemeen positief oordelen over Scheveningen. Wel laten de opvattingen enige verschillen zien, tot uiting komend in het cijfer dat de bewoners toekennen aan Scheveningen, in de oordelen over de verschillende aspecten en in het verloop van de verschillen van 2002 naar 2004. Interessant is om na te gaan waar die verschillen zich voordoen en in welke mate die verschillen fluctueren in de tijd. Daarvoor zijn de voorgaande tabellen samengevoegd tot één tabel, waarin de verschuiving in oordelen zijn weergegeven.

Het eerste dat opvalt, is dat de bewoners van Scheveningen – Dorp als de doorsnee Scheveningers kunnen worden beschouwd. Immers op alle aspecten geven ze in dezelfde variatie het oordeel als geldt voor Scheveningen in het algemeen.

Verder valt op dat de bewoners van Scheveningen-Haven op meerdere aspecten anders oordelen. Vooral de toename van de positieve houding voor de ontwikkeling van de eigen

buurt (zowel het afgelopen jaar als de komende jaren) is opmerkelijk. Waar de andere twee buurten minder optimistisch zijn, hebben de bewoners van Scheveningen – Haven kennelijk meer vertrouwen in de ontwikkeling van de eigen buurt.

Minder positieve lijnen (cursief gedrukt in de tabel) doen zich, naast de ontwikkeling van de eigen buurt (met uitzondering van Scheveningen – Haven) voor bij de gehechtheid aan de buurt. Hoewel het oordeel op zich nog positief is, laten de mensen een mindere gehechtheid blijken.

Het minste oordeel geven de mensen aan de staat van de openbare ruimte en het gemeentelijk onderhoud. Vooral de overlast van hondenpoep wordt door het overgrote deel van de bewoners (90% zowel in 2002 als in 2004) als (zeer) hinderlijk ervaren.

In onderstaande tabel is de tekst vetgedrukt als er sprake is van een positieve ontwikkeling. Cursieve tekst duidt op een afname.

Aspecten	Algemeen	Scheveningen-Bad	Scheveningen-Dorp	Scheveningen-Haven
Onveiligheidsgevoelens	Toenemend (zeer) positief veiligheidsgevoel	Toenemend (zeer) positief veiligheidsgevoel	Toenemend (zeer) positief veiligheidsgevoel	Toenemend (zeer) positief veiligheidsgevoel
Diefstal/beschadiging	Toenemend positief veiligheidsgevoel	Toenemend positief veiligheidsgevoel	Toenemend positief veiligheidsgevoel	Toenemend positief veiligheidsgevoel
Persoonlijke misdrijven	Gelijkblijvend zeer positief beeld	Gelijkblijvend zeer positief beeld	Gelijkblijvend zeer positief beeld	Gelijkblijvend zeer positief beeld
Ontwikkeling buurt (komende jaren)	<i>Afnemend beeld van zeer positief tot positief</i>	<i>Afnemend beeld van zeer positief tot positief</i>	<i>Afnemend beeld van zeer positief tot positief</i>	Toename van positief naar zeer positief
Ontwikkeling buurt (afgelopen jaar)	Gelijkblijvend positief beeld	<i>Afnemend beeld van zeer positief tot positief</i>	Gelijkblijvend positief <small>grijze vlakken zijn opgenomen beeld</small>	Toename naar positief beeld
Gehechtheid aan buurt	<i>Afname van zeer positief tot positief</i>	<i>Afname van zeer positief tot positief</i>	<i>Afname van zeer positief tot positief</i>	<i>Afname van positief naar voldoende</i>
Participatie	Gelijkblijvend beeld (voldoende)	Gelijkblijvend beeld (voldoende)	Gelijkblijvend beeld (voldoende)	Gelijkblijvend negatief beeld
Tevredenheid met buurt	Gelijkblijvende grote tevredenheid	Gelijkblijvende grote tevredenheid	Gelijkblijvende grote tevredenheid	Van tevreden naar grote tevredenheid
Beoordeling buurt	Gelijkblijvende tevredenheid	Van tevreden naar grote tevredenheid	Gelijkblijvende tevredenheid	Gelijkblijvende tevredenheid (voldoende)
Buurtvoorzieningen	Van tevreden naar grote tevredenheid	Gelijkblijvende grote tevredenheid	Van tevreden naar grote tevredenheid	Van tevreden naar grote tevredenheid
Speelvoorzieningen	Gelijkblijvende tevredenheid	Gelijkblijvende tevredenheid	Gelijkblijvende tevredenheid	<i>Afname van positief naar voldoende</i>
Staat openbare ruimte	Gelijkblijvende beoordeling (voldoende)	Gelijkblijvende beoordeling (voldoende)	Gelijkblijvende beoordeling (voldoende)	<i>Afname naar onvoldoende</i>
Gemeentelijk onderhoud	Gelijkblijvende beoordeling (voldoende)	Gelijkblijvende beoordeling (voldoende)	Gelijkblijvende beoordeling (voldoende)	Gelijkblijvende beoordeling (voldoende)

3.4 Scheveningen vs. Den Haag

Hoewel deze Monitoring gericht is op Scheveningen, wordt het beeld gecompleteerd als Scheveningen op enkele aspecten wordt vergeleken met Den Haag.

De score van leefbaarheid van Scheveningers ten opzichte van alle inwoners van Den Haag op de aspecten waardering voor de eigen buurt en parkeervoorzieningen laat het volgende beeld zien. De Scheveningers waarden hun woonomgeving gemiddeld met een 7,9, terwijl de Hagenaar de woonomgeving gemiddeld met een 7,0 waardeert. Daarentegen is slechts 40% van de Scheveningers tevreden over het parkeren tegenover 49% van de Hagenaars.

In zijn algemeenheid scoort Scheveningen in 2004 als gebied ten opzichte van Den Haag totaal voor wat betreft de waardering van de woonomgeving zeer goed. Dit niveau van waardering wordt ook gehaald in de stadsdelen Loosduinen, Haagse Hout en Leidschenveen/Ypenburg.

4 Economische voorzieningen

Een graadmeter voor de ontwikkeling van Scheveningen in het algemeen en in het kader van het Masterplan Scheveningen - Kuststrook in het bijzonder zijn economische voorzieningen. Uit diverse bronnen is informatie gehaald om enig inzicht te krijgen in het verloop van kengetallen van economische voorzieningen. Zo zijn bijvoorbeeld geraadpleegd 'Integrale Stadsdeelbeschrijving, Scheveningen; 2002 en 2004', 'Den Haag in cijfers', 'OZB 2004', 'Koopstromenonderzoek 2004' en 'Werkgelegenheidsregister L&V'. Er zijn geen cijfers over 2005 opgenomen, omdat er ook geen leefbaarheidsmonitor is uitgevoerd in 2005.

In de volgende paragrafen worden de ontwikkelingen beschreven van de winkelvoorzieningen (paragraaf 5.1) en overige bedrijven (paragraaf 5.2). Voor beide aspecten worden de ontwikkelingen van 2002 en 2004 op een rijtje gezet.

4.1 Winkelvoorzieningen

Om de economische voorzieningen te kunnen karakteriseren, zijn enkele kengetallen gebruikt en geanalyseerd: gemiddelde toonbankbesteding, bestedingspotentieel, koopkrachtbinding, totale omzet, aantal winkels en aantal m² vloeroppervlak. In onderstaande tabel zijn de kengetallen voor deze grootheden weergegeven. Voor de 1e monitoringsrapportage van november 2002 zijn gegevens van 2000 gebruikt, voor de 3e monitoringsrapportage van december 2004 zijn gegevens van 2003 en/of 2004 gebruikt.

Voorts betreft de informatie van winkelvoorzieningen winkels op stadsdeelniveau, in dit geval dus voor Scheveningen als geheel. Onderscheid wordt onderscheid gemaakt in *dagelijkse artikelen* en *niet-dagelijkse artikelen*.

Verklaring gebruikte begrippen

Gemiddelde toonbankbesteding:

de gemiddelde particuliere besteding per hoofd bij de detailhandel;

Bestedingspotentieel:

gemiddelde besteding per hoofd maal het aantal inwoners;

Koopkrachtbinding:

de mate waarin consumenten uit Scheveningen hun koopkracht in de winkels van Scheveningen effectueren;

Koopkrachttoevloeiing:

de mate, waarin door consumenten van buiten Scheveningen in Scheveningen wordt besteed.

Uit de tabel valt af te leiden dat de situatie in 2004 ten opzichte van 2000 op diverse aspecten een verbetering laat zien. Zo is er in het bestedingspotentieel zowel bij de dagelijkse als bij de niet-dagelijkse artikelen een toename te zien. De toename is bij de dagelijkse artikelen het grootst. In totaal is het bestedingspotentieel met ca. 6% toegenomen.

De koopkrachtbinding laat een minder positief beeld zien. Zowel bij de dagelijkse als niet-dagelijkse artikelen is sprake van teruggang (met 9%). Die teruggang laat zich niet in de omzet zien: daar is sprake van een behoorlijke stijging (38% bij de dagelijkse artikelen en 19% bij de niet-dagelijkse artikelen). Dit wordt veroorzaakt door een hogere koopkrachttoevloeiing, van 18% in 2000 tot 41% in 2004. Dit is hoger dan gemiddeld. De lagere koopkrachtbinding en hogere koopkrachttoevloeiing zijn het gevolg van het toenemende zwerfgedrag van consumenten.

Uit de tabel is verder af te leiden dat er een afname is in het aantal winkels in dagelijkse artikelen met 11%. Op het totaal aantal winkels betekent dit een afname met 4%.

Kerngegevens Stadsdeel Scheveningen	Dagelijkse artikelen			Niet-dagelijkse artikelen			Totaal		
	2004	2000	Mutatie	2004	2000	% toename	2004	2000	% toename
Gem. toonbankbesteding	€ 2.059	€ 1.756	+ 17%	€ 2.396	€ 2.219	+ 8%	€ 4.455	€ 3.975	+ 12%
Bestedingspotentieel (in milj.)	€ 110	€ 99	+ 11%	€ 127	€ 126	+ 2%	€ 237	€ 225	+ 6%
Koopkrachtbinding	76%	85%	- 9%-pt	33%	41%	- 9%-pt	53%	60%	- 9%-pt
Koopkrachttoevloeiing	38%	13%	+25%-pt	47%	24%	23%-pt	41%	18%	23%-pt
Totale omzet (in milj.)	€ 134	€ 97	+ 38%	€ 81	€ 68	+ 19%	€ 215	€ 165	+ 30%
Aantal winkels	164	184	- 11%	365	365	0 %	529	549	- 4%
Aantal m ² vloeropp.	16.856	15.580	+ 8%	39.923	34.580	+15%	56.779	50.160	+13%

Wat de winkelvloeroppervlakte betreft, zien we in totaliteit een toename in m² van 13%. Overigens is de gemiddelde vloeroppervlakte bij winkels met dagelijkse artikelen gestegen van 84,7 m² naar 102,8 m² en bij de winkels met niet-dagelijkse artikelen van 94,7 m² naar 109,4 m². Er is duidelijk sprake van schaalvergroting.

4.1.1 Conclusies over de winkelvoorzieningen

De ontwikkelingen in de dagelijkse artikelen laat zien dat er sprake is van verbetering van vloerproductiviteit met 28%, van € 6.213 per m² in 2000 naar € 7.973 per m² in 2004 (6075 en 7950, toename 31%) (totale omzet/aantal m² vloeroppervlak). Mogelijke oorzaken zijn de schaalvergroting en vooral de hogere koopkrachttoevoeiing.

In de niet-dagelijkse artikelen is de vloerproductiviteit van € 1.966 per m² in 2002 gestegen naar € 2.029 per m² in 2004. Dit is een aarzelende verbetering (3%) voor een branche waar het, in vergelijking met de dagelijkse artikelen, moeizaam verloopt.

In de beschouwde periode is sprake van een lichte verbetering in de economische voorzieningen, waar het de dagelijkse artikelen betreft. Moeizaam blijft het in de branche van de niet-dagelijkse artikelen

4.2 Bedrijvigheid

Het Scheveningse bedrijfsleven kenmerkt zich door accenten op horeca, gezondheids- en welzijnszorg, detailhandel en reparatie, zakelijke en overige diensten en visserij/kweken van vis. In onderstaande tabel is een overzicht geven van het aantal vestigingen in 2004 en het aantal werkzame personen in deze sectoren in 2004. Tussen haakjes staan de getallen uit het jaar 2000. Het betreffen hier overigens alleen de officiële werkgelegenheidscijfers (voor de gebieden 2, Belgisch Park, en 7, Scheveningen Bad). Zwart werk en seizoenswerk worden niet meegenomen in onderstaande tabel.

De totale werkgelegenheid is tussen 2000 en 2004 iets toegenomen en was in 2002 het grootst. Opmerkelijk is de afname bij zowel het aantal vestigingen als het aantal werkzame personen bij de horeca. Deze afname was in de economisch slechte jaren 2002 en 2003 het grootst, om in 2004 weer te stabiliseren. De gezondheids- en welzijnsdiensten vertonen groei, met name in het jaar 2002.

Omschrijving	Aantal vestigingen		Aantal werkzame personen	
	2004	2000	2004	2000
Horeca	248	(282)	1429	(1705)
Gezondheids- en welzijnszorg	91	(84)	1195	(928)
Detailhandel en reparatie	384	(440)	1401	(1423)
Zakelijke en overige diensten	406	(437)	2335	(2276)
Visserij/kweken van vis	6	(8)	343	(253)

Het aantal vestigingen in de sector visserij vertoont een gestage teruggang. Het aantal werkzame personen is in 2001 flink gegroeid; in de jaren daarna weer afgenomen en de laatste twee jaar ongeveer stabiel op een aanzienlijk hoger niveau dan in 2000.

Als indicatoren van de ontwikkelingen in het toerisme zijn de horeca en de resultaten van de bezoekersenquête van belang.

De werkgelegenheid in de horeca is in 2004 met 16% afgenomen ten opzichte van 2000. Dit is met name in de – economisch slechte – jaren 2001 en 2002 gebeurd. Voor Den Haag als geheel is het niveau gelijk gebleven en voor de G4 is er zelfs sprake van een toename met 4%.

Het aantal vestigingen is in Scheveningen en Belgisch Park gedaald met 12 procent. In Den Haag als geheel is een daling te zien met 9% en in de G4 is de daling beperkt gebleven tot 2%. We zien dat wat betreft de werkgelegenheid in de horeca (een speerpunt van beleid in het Masterplan) Scheveningen relatief slecht scoort. Daar staat echter tegenover dat uit het bezoekersonderzoek blijkt dat het aantal bezoekers, de verblijfsduur en de gemiddelde bestedingen zijn toegenomen.

	Scheveningen-Bad	Scheveningen-Haven
aantal bezoekers (*mln.)		
inclusief evenementen	13,9	3,8
exclusief evenementen	12,9	3,6
bezoekduur		
korter dan een uur	20%	36%
één tot twee uur	34%	36%
langer dan twee uur	46%	29%
gemiddelde bezoekduur		
	172 minuten	131 minuten
gemiddeld besteed bedrag		
per bezoekenheid	€ 29,-	€ 32,-

Bron: Bezoekersonderzoek 2003/2004 Strabo

4.2.1 Conclusies economie

Het is economisch niet slecht gegaan in Scheveningen. De totale werkgelegenheid is licht gegroeid. Het toerisme heeft meer bezoekers opgeleverd. De werkgelegenheid in de horeca is echter relatief sterk gedaald; vooral in de economisch slechte jaren 2001 en 2002.

5 Conclusies en aanbevelingen

Het Masterplan Scheveningen – Kuststrook beoogt een integrale visie te geven op de thema's leefbaarheid, werkgelegenheid en bereikbaarheid. Daartoe waren in het Masterplan beleidsuitgangspunten geformuleerd, die het ruimtelijk-functionele kader vormen voor projecten, maatregelen en afspraken. De ambitie was en is om bij de uitvoering van projecten leefbaarheid en economie 'hand-in-hand' te laten gaan. Om te zien of deze ambitie is gehaald, is een wijze van monitoring ontwikkeld en uitgevoerd. In een drietal monitoringen is de voortgang van de projecten in beeld gebracht; in twee monitoringen is ook nog aandacht besteed aan de leefbaarheid, zoals bewoners van Scheveningen die hebben ervaren.

Deze aanpak is in Den Haag niet gebruikelijk en is wellicht uniek. Het komt vaak voor dat de voortgang van een gebiedsplan bijgehouden wordt; de projecten die uit het plan voortkomen worden op gezette tijden met de betrokkenen doorgenomen. Wat uniek is, is dat ook getracht is de effecten van deze acties te meten; zowel de economische effecten als de effecten op de waardering van de bewoners.

De voorliggende monitoringsrapportage geeft een terugblik op deze monitoringen (over de periode van 2001 tot en met 2005 voor zover cijfers van het laatste jaar voorhanden waren). Wat is er terechtgekomen van de beleidsuitgangspunten? Hoe hebben de bewoners van Scheveningen door de jaren heen de leefbaarheid van hun buurt ervaren? Welke economische ontwikkelingen hebben zich in Scheveningen voor gedaan? Daarnaast wordt ook stil gestaan bij de vraag of deze wijze van monitoring de moeite waard is geweest.

5.1 Conclusies ten aanzien van het Masterplan

Alles overziend overheersen de volgende conclusies:

- a. Veruit de meeste van de voorgenomen activiteiten (output) hebben plaatsgevonden.
- b. De Scheveninger heeft over de periode van 2001 tot en met 2004 in het algemeen een positief beeld van Scheveningen (de zogenoemde outcome van het beleid). Hij/zij waardeert dat gemiddeld met een 7,5, waarbij deze waardering door de jaren heen niet veranderd is. De waardering voor de buurt brengt de Scheveninger tot uiting in zijn positieve gevoel over veiligheid, zijn tevredenheid over de (buurt)voorzieningen en zijn positieve houding ten opzichte van ontwikkelingen van zijn buurt.

Dit positieve beeld wordt enigszins aangetast door de minder optimistische verwachtingen, die de Scheveninger

heeft over de ontwikkeling van zijn buurt. Hoewel de mening hieromtrent nog aanmerkelijk positief is, is een afnemende lijn waarneembaar.

Minder positief is de Scheveninger over de buitenruimte. In het algemeen blijft de mening over de netheid van de buurt aan de zuinige kant. De Scheveninger geeft hiervoor een 6,5. Met name de overlast van hondenpoep wordt door bijna alle Scheveningers gedeeld. Verder beoordeelt men de staat van de openbare ruimte en het gemeentelijk onderhoud als net voldoende.

Wat de bereikbaarheidsaspecten betreft, is de Scheveninger zeer tevreden over het openbaar vervoer; wordt de verkeersveiligheid als voldoende gewaardeerd, maar is men in meerdere mate ontevreden over de parkeergelegenheid.

- c. De balans tussen sociale kwaliteit en economische kwaliteit is kennelijk nagenoeg onveranderd gebleven. Het is economisch niet slecht gegaan in Scheveningen. De totale werkgelegenheid is licht gegroeid en het toerisme heeft meer bezoekers opgeleverd.

De verdere ontwikkeling tot aantrekkelijk woongebied is op beperkte schaal doorgegaan. (De woningvoorraad is met 1% toegenomen) Het beeld is er een van stabiliteit en geen grootschalige ontwikkeling en is in overeenstemming met de grote lijn van het Masterplan. De andere kant van deze medaille is dat de werkgelegenheid in de horeca per saldo is teruggelopen in plaats van toegenomen, zoals het uitgangspunt van het Masterplan was.

- d. Grote ruimtelijke veranderingen zijn in de planperiode uitgebleven. Op de vraag of de leefbaarheid en economische ontwikkeling elkaar in de weg hebben gestaan, kan daarom geen eenduidig antwoord worden gegeven. De economische ontwikkeling is in de beschouwde periode nogal vlak geweest. Dat betekent echter niet automatisch, dat als de economie weer aantrekt de leefbaarheid niet onder druk kan komen te staan.

5.2 Conclusies over de monitoring

Het verwerven van antwoorden op de vraag: "wat is er van terechtgekomen?" en de kwaliteit van de antwoorden is mede afhankelijk van de wijze van monitoren en de wijze van informatievergaring. De ontwikkelde werkwijze had een basis in de onderzoeksmethodiek zoals in bijlage 1 is weergegeven. De te onderzoeken aspecten dekken voor een groot deel de relatie tussen leefbaarheid met bereikbaarheid, wonen en economische voorzieningen. De informatie achter deze

aspecten en thema's werd grotendeels gehaald uit de Leefbaarheidsmonitor (als onderdeel van de Stadsenquête), de OCW-Monitor 2000 en de Integrale Stadsdeelbeschrijving Scheveningen. Aanvullende informatie (zoals economische gegevens) kwam uit andere bronnen, die bij de gemeente beschikbaar zijn.

De keuze voor bestaande methodieken en bronnen beperkt enerzijds de diepgang in monitoring en ging anderzijds voor een belangrijk deel voorbij aan de ambitie om leefbaarheid en economie 'hand-in-hand' te laten gaan. Immers, met de bestaande methodieken en bronnen is deze relatie niet uitdiepend met cijfers te onderbouwen.

De gekozen werkwijze van monitoring heeft wel voldoende inhoud om een goed beeld te kunnen geven over de mening van de Scheveninger over zijn eigen buurt. Dat was met deze wijze van monitoring ook de intentie.

5.3 Aanbevelingen

Voorliggende evaluerende monitoring is mede bedoeld als input voor het 'Ontwikkelingsperspectief Scheveningen 2020'. Vanuit deze invalshoek worden de volgende aanbevelingen gedaan.

Uitgangspunten toekomstvisie

In het Ontwikkelingsperspectief moeten de beleidsuitgangspunten van het Masterplan worden herijkt, rekening houdend met enerzijds de nieuwe ontwikkelingen die zich na het vaststellen van het Masterplan hebben voorgedaan, zoals het vertrek van de Norfolkline, de besluitvorming over de zeewering/boulevardvisie, de structuurvisie en het economisch onderzoek, en anderzijds de resultaten van 5 jaar Masterplan.

Vanuit dit laatste perspectief zullen de volgende onderwerpen op de agenda van de planvorming voor het Ontwikkelingsperspectief moeten staan:

- verbetering van de werkgelegenheid in de toeristische en de recreatieve sector, dit beleidsuitgangspunt heeft niet het gewenste resultaat opgeleverd;
- de ontwikkelingen in de haven, wat worden de nieuwe beleidsuitgangspunten voor het Norfolkline-terrein en het Noordelijk Havenhoofd;
- blijvende aandacht voor het wonen. De beleidsuitgangspunten t.a.v. differentiatie naar woningtype en woonmilieu zijn vertaald in de gerealiseerde plannen, maar dat waren er wel weinig;
- blijvende aandacht voor verlenging van de verblijfsduur van toeristen en recreanten;
- behoud en verbetering van de leefbaarheid. Op het gebied van de leefbaarheid zijn de doelen meer gehaald, maar dat betekent zeker niet dat deze minder aandacht moeten krijgen.

(Meer) aandacht voor het "buiten gebeuren" in beheer- en onderhoudsprogramma's kan de tevredenheid van de Scheveninger op dit punt opvijzelen. Deze toegenomen aandacht zal daarom onderdeel moeten uitmaken van de Toekomstvisie. Deze visie zal een integraal plan moeten zijn met zowel aandacht voor ontwikkeling als beheer.

Het beleidsuitgangspunt van de parkeerlast te verminderen heeft nog niet geleid tot voldoende maatregelen. Het parkeren is ook een van de weinige onderwerpen waar de Scheveninger negatiever over denkt dan gemiddeld in Den Haag. Tenslotte wil de Scheveninger nadrukkelijker betrokken worden bij planvorming, beleidsontwikkeling en -uitvoering. De Scheveninger, die geparticipeerd heeft – en dat waren velen –, waardeert de manier waarop de gemeente de contacten heeft onderhouden. Procesmanagement en communicatie zijn voor verdere beleidsontwikkeling (Toekomstvisie) en beleidsuitvoering (Masterplan) relevante onderwerpen om nader uit te werken. De bestaande overlegorganen, zoals het Adviesplatform Scheveningen en het Toeristisch Beleidsplatform kunnen daarbij ingeschakeld worden.

5.4 Wijze van monitoring

De wijze van monitoring heeft relatie met de keuze voor de te monitoren aspecten. Bepaald moet worden of informatie omtrent deze aspecten kan worden verkregen met lopende en bestaande onderzoek(methodiek)en of dat (aanvullende) nieuwe onderzoeken moeten worden opgezet en uitgevoerd. Dit is met name van belang om dieperliggende informatie boven water te krijgen. Deze kennis kan dan gericht worden benut voor het realiseren van doelstellingen en het (her)inrichten van de beleidsuitvoering (bijsturen).

De beleidsuitgangspunten van het Masterplan dienden als ruimtelijk-functioneel kader. In feite waren ze bedoeld als toetscriteria voor projecten en maatregelen. Als zodanig waren de beleidsuitgangspunten te algemeen gesteld. Zo dienen bijvoorbeeld doelgroepen te worden gespecificeerd (woonconsumenten, publiekstrekkers), deelgebieden met eigen thema's te worden gedefinieerd en de ambitie Scheveningen lokaal/regionaal versus Scheveningen (inter)nationaal te worden uitgewerkt.

Ondanks alle kanttekeningen heeft monitoring zin. Het houdt de plannenmakers bij de les en houdt de betrokkenheid bij de planvorming van de bewoners en ondernemers vast.

Bijlage 1

Onderzoeksmethodiek Monitoring Masterplan

In het Masterplan Scheveningen-Kuststrook is opgenomen dat een wijze van monitoring van de leefbaarheid ten opzichte van economische ontwikkelingen dient te worden opgezet. De bestuurlijke toezegging dat 'leefbaarheid en economie hand-in-hand' dienen te gaan is dan met een dergelijke monitoring te volgen.

Voor de opzet van de monitoring is in 2001/2002 aan de hand van de doelstellingen van het Masterplan vastgesteld wat gemeten dient te worden. Vervolgens is bepaald hoe een en ander gemeten moet worden. Dit proces is in nauwe samenspraak met bewoners en ondernemers van Scheveningen uitgevoerd. Aan de basis van de monitoring ligt de concretisering van de doelstellingen van het Masterplan in een viertal categorieën: leefbaarheid, economie (economische voorzieningen), wonen & bebouwing,

verkeer & parkeren. Binnen elke categorie is de wat-vraag uitgewerkt in te meten elementen, zie de linkerkolom in onderstaande tabellen. De hoe-vraag is uitgewerkt in de manier waarop gemeten wordt. Daartoe staan enkele manieren van onderzoek ten dienste, zoals de Leefbaarheidsmonitor Scheveningen als onderdeel van de Stadsenquête.

Zowel in 2002 als in 2004 is de Leefbaarheidsmonitor uitgevoerd. Gebleken is dat uit de vier categorieën voornamelijk hoe-vragen uit 'leefbaarheid' zijn op te nemen in de Leefbaarheidsmonitor. De andere categorieën komen in mindere mate aan bod en deze hoe-vragen zijn aan de hand van andere onderzoeken zo mogelijk gesteld. Waar de hoe-vragen niet in de Leefbaarheidsmonitor zijn onder te brengen, is getracht de antwoorden middels andere onderzoeken of (beleids)bronnen te verkrijgen. De niet ingevulde velden van de hoe-vragen hebben hier betrekking op.

Uitgangspunt (wat-vraag)

verwerkt in vraag (hoe-vraag):

Uitgangspunt (wat-vraag)	verwerkt in vraag (hoe-vraag):
Leefbaarheid (algemeen)	
Vuilhandhaving	2, frequentie overlast rommel op straat 10, mening over ophalen huisvuil en over mogelijkheden tot afvalscheiding
Openbare toiletten opnemen in bebouwing	2, zijdelings via overlast wildplassen
Geluidsoverlast	2, frequentie geluidsoverlast algemeen en frequentie overlast lawaai bedrijven/horeca
Opheffen achterstallig onderhoud groen, straten en stoepen	1, tevredenheid met groenvoorziening, 10, mening over onderhoud groenvoorziening
Reductie overlast hondenpoep	2, mening over frequentie overlast hondenpoep
Graffiti en overvolle inzamelbakken	2, mening over frequentie bekladde muren 11, netheid/schoonheid buurt
Sociale veiligheid	2, mening allerlei aspecten over (on)veiligheid 6 - 9 mate van onveiligheidsgevoelens
Stank	2, mening frequentie overlast stank bedrijven/horeca
Inzicht in behoeften jongerenaccommodaties	1, tevredenheid over jongerenvoorzieningen
Verbetering en uitbreiding aantal speelmogelijkheden	1, tevredenheid over speelmogelijkheden 12, beoordeling speelvoorzieningen
Verkeer & parkeren (algemeen)	
Oplossen capaciteitsproblemen OV	1, tevredenheid met openbaar vervoer
Overlast mobiliteit beperken	
Parkeerbeleid	1, tevredenheid met parkeergelegenheid
Verkeersveiligheid	11, beoordeling verkeersveiligheid
Bereikbaarheid	
Verbeteren fietsvoorzieningen	1, tevredenheid met onderhoud fietspaden 10, mening gemeentelijks onderhoud straten en wegen 2, overlast fietsparkeren
Verbreden voetgangersroutes	

Uitgangspunt (wat-vraag)

verwerkt in vraag (hoe-vraag):

Wonen & bebouwing (algemeen)

Meer kansen jonge starters

Weinig nieuwbouw toevoegen

Opwaarderen bebouwing: aanpassen gevelbeeld

3 - 5 mening over onderhoud woningen

Optimaliseren huisvestingsvoorzieningen onderwijs (IHP)

1, tevredenheid met onderwijs

Economische voorzieningen (algemeen)

Winkels en winkelstraten

1, tevredenheid over winkels voor dagelijkse goederen

De monitoring van het Masterplan Scheveningen is op deze manier twee keer uitgevoerd (in 2002 en in 2004). De uitkomsten van de monitoring geven voor elk jaar een beeld van voortgang, resultaten en effecten. Daarnaast geven de resultaten de mogelijkheid om het beeld van 2004 naast het beeld van 2002 te zetten. Op enkele aspecten is die vergelijking te maken en kunnen voorzichtig trends in de uitspraken van de Scheveningse bevolking in ogenschouw worden genomen.

Bijlage 2

Resultaten Monitoring Masterplan 2002 en 2004 in vergelijkende zin

Voor de vier categorieën leefbaarheid, verkeer & parkeren, wonen & bebouwing en economische voorzieningen is in 2002 en 2004 de mening van de bewoners van Scheveningen in het kader van de monitoring van het Masterplan gevraagd. In onderstaande tabellen zijn de resultaten van die onder-vragingen verwerkt en in vergelijkende zin weergegeven (rechterkolom). Hierbij is steeds de situatie van 2004 tegenover de situatie van 2002 geplaatst. In de linkerkolom staan de items waarover de mening is gevraagd.

Leefbaarheid	
Vuilhandhaving	<ul style="list-style-type: none"> er is een lichte stijging in waardering voor het ophalen van huisvuil, waarbij de waardering zowel in 2002 als in 2004 als 'goed' is te kenschetsen ook in 2004 wordt rommel op straat regelmatig als probleem gezien (meer dan 75% van de bewoners vindt dit)
Openbare toiletten opnemen in bebouwing	<ul style="list-style-type: none"> wildplassen wordt door ruim een kwart gezien als probleem
Geluidsoverlast	<ul style="list-style-type: none"> lawaai algemeen: meer bewoners geven aan dit een probleem te vinden (van ruim een kwart in 2002 tot iets meer dan de helft in 2004)
Opheffen achterstallig onderhoud groen, straten en stoepen	<ul style="list-style-type: none"> ruim de helft van de bewoners is (zeer) ontevreden over onderhoud groen overig onderhoud krijgt net een voldoende (gemiddeld 6,5)
Overlast hondenpoep	<ul style="list-style-type: none"> in 2004 hadden meer bewoners (vaak) last van hondenpoep (75% in 2002 ten opzichte van 90% in 2004)
Graffiti en overvolle inzamelbakken	<ul style="list-style-type: none"> meer bewoners hebben hier last van (een kwart in 2002 tot iets meer dan de helft in 2004)
Netheid buurt krijgt een 6,5	
Sociale veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> een ongeveer gelijkblijvend deel van de bewoners (14% – 17%) % voelt zich (soms) onveilig in de eigen buurt
Stank	<ul style="list-style-type: none"> iets meer bewoners (van 5% naar 20%) heeft hier vaak last van
Inzicht in behoeften jongerenaccommodaties	<ul style="list-style-type: none"> een kwart is tevreden
Verbetering en uitbreiding aantal speelmogelijkheden	<ul style="list-style-type: none"> bijna de helft van de bewoners is hier tevreden over een gering deel (ca 15%) van de ondervraagden maakt gebruik van de speelplaatsen daarvan vindt tweederde de hoeveelheid speelmaterialen voldoende tot zeer goed, bijna driekwart onderhoud en netheid voldoende tot zeer goed en tweederde de veiligheid voor kinderen voldoende tot zeer goed
Verkeer & parkeren	
Oplossen capaciteitsproblemen openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> nagenoeg alle ondervraagden is (zeer) tevreden (90% zowel in 2002 als in 2004)
Overlast mobiliteit beperken	<ul style="list-style-type: none"> 90% (zeer) tevreden over openbaar vervoer 6,5 voor verkeersveiligheid
Parkeerbeleid	<ul style="list-style-type: none"> iets meer dan de helft is (zeer) ontevreden
Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> gemiddelde 6,5
Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> 90% (zeer) tevreden over openbaar vervoer 40% (zeer) tevreden met parkeergelegenheid
Verbeteren fietsvoorzieningen	<ul style="list-style-type: none"> gemiddeld 6,5 voor onderhoud straten/wegen weinig overlast fout geparkeerde fietsen
Verbreden voetgangersroutes	
Wonen & bebouwing	
Meer kansen jonge starters	<ul style="list-style-type: none"> in de leeftijdscategorie tot en met 22 jaar zijn in 2003 meer Jonge starters van buiten Scheveningen op Scheveningen komen wonen in de leeftijdscategorie van 23 tot en met 26 jaar zijn in 2003 meer jonge starters uit Scheveningen zelf gehuisvest
Weinig nieuwbouw toevoegen	<ul style="list-style-type: none"> de woningvoorraad is t.o.v. 2002 licht toegenomen (1%)
Opwaarderen bebouwing: aanpassen gevelbeeld	<ul style="list-style-type: none"> de woonomgeving wordt met een 7,5 gewaardeerd 80% vindt onderhoud woningen goed
Optimaliseren huisvestingsvoorzieningen onderwijs (IHP)	<ul style="list-style-type: none"> ca. 80% is (zeer) tevreden met het onderwijs
Economische voorzieningen	
Winkels en winkelstraten	<ul style="list-style-type: none"> ca. 90% (zeer) tevreden over aanbod dagelijkse winkels

Bijlage 3

Uitkomsten Bezoekersonderzoek 2003/2004 in schema:		
	Scheveningen-Bad	Scheveningen-Haven
aantal bezoekers (*mln.)		
inclusief evenementen	13,9	3,8
exclusief evenementen	12,9	3,6
herkomst		
Den Haag	41%	54%
overige regio Haaglanden	11%	12%
overig Zuid-Holland	16%	12%
elders	32%	21%
leeftijd		
< 35 jaar	45%	31%
35-55 jaar	36%	46%
> 55 jaar	21%	23%
inkomen		
benedenmodaal	37%	26%
modaal	22%	21%
bovenmodaal	41%	52%
gemiddeld omvang		
van de bezoekenheid	1,93	1,89
Vervoerwijze		
auto/motor	47%	58%
lopend	17%	22%
(brom-)fiets	8%	9%
openbaar vervoer	24%	7%
overig	5%	6%
gemiddelde waardering		
bereikbaarheid	7,4	7,4

	Scheveningen-Bad	Scheveningen-Haven
bezoekfrequentie		
minimaal één keer		
per week	40%	47%
bezoekduur		
korter dan een uur	20%	36%
één tot twee uur	34%	36%
langer dan twee uur	46%	29%
gemiddelde bezoekduur		
	172 minuten	131 minuten
voornaamste bezoekredenen		
	Strand/ boulevard (34%)	Horeca (27%)
%-combinatiebezoek met ander bezoekdoel		
	18%	25%
gemiddeld besteed bedrag		
na leeftijdscorrectie		
excl. uitschieters, per bezoekenheid	€ 29,- (1,93)	€ 32,- (1,89)
waardering (gemiddeld rapportcijfer)		
strand	7,6	7,5
sfeer en gezelligheid	7,4	7,4
veiligheid	7,0	6,9
schoonmaak en onderhoud	6,8	6,1
horeca	7,1	7,5
drukbeeld	6,9	6,8
stallingsmogelijkheden fiets	6,8	6,3
winkels	6,7	6,6
parkeerbewegwijzering	6,4	--
parkeermogelijkheden	6,3	6,7
algemeen oordeel	7,4	7,3

