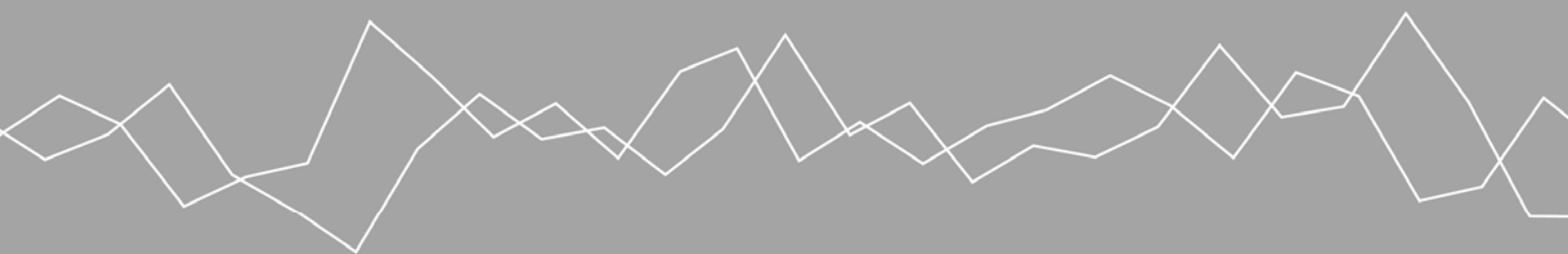


Maatschappelijke kosten-batenanalyse boulevard Scheveningen



seo economisch onderzoek

Amsterdam, december 2007
In opdracht van de gemeente Den Haag

Maatschappelijke kosten-batenanalyse boulevard Scheveningen

Michiel de Nooij

M.m.v.
Bert Hof
Joost Poort



seo economisch onderzoek

“De wetenschap dat het goed is”

SEO Economisch Onderzoek doet onafhankelijk toegepast onderzoek in opdracht van overheid en bedrijfsleven. Ons onderzoek helpt onze opdrachtgevers bij het nemen van beslissingen. SEO Economisch Onderzoek is gelieerd aan de Universiteit van Amsterdam. Dat geeft ons zicht op de nieuwste wetenschappelijke methoden. We hebben geen winstoogmerk en investeren continu in het intellectueel kapitaal van de medewerkers via promotietrajecten, het uitbrengen van wetenschappelijke publicaties, kennisnetwerken en congresbezoek.

SEO-rapport nr. 2007-93

ISBN 978-90-6733-429-7

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	i
Voorwoord.....	iii
1 Inleiding.....	1
2 Opzet van de MKBA.....	3
2.1 Inhoud en doel van een MKBA.....	3
2.1.1 Beschrijving nul- en projectalternatieven.....	3
2.1.2 Nulalternatief.....	3
2.1.3 Projectalternatieven.....	4
2.2 Verdelingseffecten.....	13
2.3 Legitimiteit van overheidsingrijpen.....	13
2.4 Verdisconteren en risico's / onzekerheden.....	13
Tijdshorizon.....	14
2.4.1 Groei van bevolking en economie.....	14
3 Effecten.....	15
3.1 Inleiding.....	15
3.2 Investeringskosten.....	15
3.3 Onderhouds- en vervangingskosten van de boulevard.....	18
3.4 Effect op recreatie.....	19
3.5 Waarestijging van de huizen aan de boulevard.....	30
3.6 Effect op Den Haag Internationale Stad.....	31
3.7 Verkeerseffecten.....	33
3.8 Parkeerplaatsen die verdwijnen?.....	35
3.9 Versterking van de haven: optiewaarde.....	36
3.10 Effecten die niet van belang zijn.....	37
3.10.1 Verandering van de verwachte schade door afslag aan de boulevard.....	37
3.10.2 Veiligheidsbaten.....	37
3.10.3 Overlast van aanleg.....	37
3.10.4 Waarde van verloren uitzicht.....	37
3.10.5 Verminderde schade afslag Scheveningen.....	37

3.10.6	Mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen	38
3.10.7	Effecten op flora en fauna	38
3.10.8	Verlies aan archeologische waarden	38
4	Resultaten	39
4.1	Inleiding.....	39
4.2	Netto Contante Waarde per alternatief.....	39
4.3	Verdelingseffecten	40
4.4	Gevoeligheidsanalyse	41
4.5	Conclusie.....	42
Bijlage A	Referenties	43

Samenvatting

De huidige staat van een deel van de kust van Scheveningen wordt als zwakke schakel in de kustverdediging van West-Nederland gezien. Om in de toekomst aan de wettelijke normen te blijven voldoen heeft de rijksoverheid besloten geld te reserveren om de veiligheid te verbeteren. Bij de verbetering van de veiligheid door het aanbrengen van een dijk in de boulevard kan tevens de ruimtelijke kwaliteit van de boulevard in Scheveningen verbeterd worden. Om te onderzoeken of het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit de welvaart vergroot is een maatschappelijke kosten-batenanalyse opgesteld. In deze maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) zijn vijf projectalternatieven vergeleken met een nulalternatief waarin wel de veiligheid wordt verbeterd maar niet de ruimtelijke kwaliteit. De vijf projectalternatieven verschillen in omvang en kwaliteit van de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit: In alternatief 1 is de ruimtelijke kwaliteit het grootst, en in alternatief 5 is deze het kleinst (maar groter dan in het nulalternatief).

Binnen de MKBA worden alle effecten die de welvaart van Nederland beïnvloeden in kaart gebracht. Welvaart wordt daarbij breed gedefinieerd: het gaat niet alleen om financieel-economische consequenties, maar ook om de gevolgen voor recreatie, milieu en veiligheid en dergelijke. De effecten worden zoveel mogelijk in geld uitgedrukt, zodat deze onderling vergelijkbaar zijn. Onzekerheden zijn door gevoeligheidsanalyses in kaart gebracht.

Tabel S.1 beschrijft de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Merk op dat veiligheid hierin niet is opgenomen. Immers in het nulalternatief wordt de veiligheid ook verbeterd. De projectalternatieven zorgen niet voor extra veiligheid. Een ander effect dat ontbreekt is overlast. Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit op de boulevard zou normaal gesproken met overlast gepaard gaan omdat er gebroken en gebouwd moet worden. Hier treedt dit effect niet op: om de veiligheid te realiseren moet al gebroken worden. Het fraaier inrichten zorgt hooguit voor een klein beetje extra overlast.

Met behulp van zo veel mogelijk beschikbaar materiaal zijn de effecten van vijf alternatieven gewaardeerd ten opzichte van het nulalternatief van een kale inrichting (vergelijkbaar aan de huidige boulevard. Voor sommige effecten zijn aannames en economische redeneringen gebruikt (zoals bij recreatie). Andere effecten zijn in eerste instantie gebaseerd op kostenberekeningen van Arcadis. Voor veel effecten zijn vervolgens aannames gemaakt over de ontwikkeling van een effect als de inrichting steeds verder wordt uitgetekend van alternatief 1 (het alternatief met de grootste uitgaven aan ruimtelijke kwaliteit) tot alternatief 0 (geen extra ruimtelijke kwaliteit). Hoewel dit soms minder degelijk is dan nagestreefd, is het alternatief, namelijk niet proberen in cijfers te berekenen wat er gebeurt, minder aantrekkelijk.

De grootste kostenposten zijn in alle alternatieven de investerings- en onderhoudskosten. De investeringskosten zijn groter dan de extra onderhoudskosten. In deze studie hebben we twee substantiële baten kunnen ontdekken, namelijk het extra surplus voor recreanten en het extra woongenot in de buurt van de boulevard (hetgeen zich in een hogere woningwaarde vertaalt).

Alle kosten en baten bij elkaar opgeteld (in de laatste rij van Tabel S.1) laat zien dat vier van de vijf alternatieven positief scoren (alternatief 5 scoort negatief), en dat alternatief 1 het meest positief scoort.

Tabel S.1 Netto Contante Waarde per alternatief (ten opzichte van het nul- of referentiealternatief)

	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3	Alternatief 4	Alternatief 5
Investeringskosten (A)	-25,72	-24,51	-20,91	-20,54	-18,23
Onderhouds- en vervangingskosten van de boulevard	-10,97	-8,48	-7,59	-2,89	-2,32
BTW opbrengst (van A)	4,11	3,91	3,34	3,28	2,91
Schade door afslag aan de boulevard	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Stijging huizenwaarde	6,78	4,99	4,19	3,38	2,58
Recreatie	34,60	25,50	21,39	17,27	13,16
Parkeerplaatsen	0	0	0	0	0
Den Haag Internationale Stad	+	+	+	+	+
Verkeer	0	0	0	0	0
Totaal	8,79	1,41	0,41	0,51	-1,90

Een ruwe verdeling naar actoren laat zien dat de gemeente Den Haag in alle alternatieven een negatief saldo heeft omdat ze de extra onderhoudskosten moet betalen. Burgers in Den Haag profiteren door meer woongenot en betere recreatie. Dit laatste effect is ook substantieel voor de overige burgers in Zuid Holland en de rest van Nederland.

Voorwoord

Dit onderzoek heeft geprofiteerd van de medewerking van een aantal mensen. De volgende mensen zijn wij (in alfabetische volgorde) dank verschuldigd: Hans Alewijnse (gemeente Den Haag), Rob Ammerlaan (Hoogheemraadschap van Delfland), Esther Balvers (gemeente Den Haag), Sjoukje Biesta (Arcadis), Bert Hof (SEO Economisch Onderzoek), Roland Hoyink (Hoogheemraadschap Delft), Bert Jacobs (gemeente Den Haag), Hinne Paul Krolis (gemeente Den Haag), Allard Koopal (Arcadis), Carl Koopmans (destijds SEO Economisch Onderzoek), Kees van Lent (Arcadis), Jeroen Rietdijk (Hoogheemraadschap van Delfland), Bert Smolders (Arcadis), Rob Steijn (Alkyon), Edith van Dam (Rijkswaterstaat Zuid-Holland), David van Raalten (Arcadis), Marco Veendorp (Arcadis), John Vente (Rijkswaterstaat), Jack Vessies (Provincie Zuid-Holland), en Marnix Wentink (gemeente Den Haag). Uiteraard zijn de auteurs verantwoordelijk voor de inhoud van het rapport en de getrokken conclusies.

1 Inleiding

De gemeente Den Haag wil de boulevard van Scheveningen vernieuwen en de ruimtelijke uitstraling versterken. Dit heeft zowel voordelen voor inwoners van Den Haag, de internationale concurrentiepositie van de badplaats Den Haag en het draagt bij aan de uitstraling van Den Haag als 'Internationale Stad'. Voor de aanpak van de boulevard is een plan ontwikkeld door De Solà-Morales. Nu investeren sluit aan bij de aanpak van de zwakke schakel in de waterkering zoals die binnenkort (vermoedelijk vanaf 2009) door het hoogheemraadschap Delfland wordt uitgevoerd. De investering in de waterkering gaat hoe dan ook door, tijdens het uitvoeren van dit onderzoek is de vorm van de kustversterking nog niet definitief. Waarschijnlijk wordt gekozen voor de dijk in boulevard alternatief. De inrichting van de ruimtelijke ordening volgens het plan De Solà-Morales gaat alleen door als de kustversterking in de vorm van dijk in boulevard door gaat. Het project van de gemeente heeft dan ook alleen betrekking op de ruimtelijke inrichting bovenop en rond de dijk in boulevard. Hierdoor vallen de *kosten* om de veiligheid te realiseren buiten de MKBA, dit geldt uiteraard ook voor de *baten* van meer veiligheid.

Hoofdstuk 2 beschrijft een paar algemene uitgangspunten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse, en gaat uitgebreid in op het nul- en de projectalternatieven. In hoofdstuk 3 worden de effecten geschat. Hoofdstuk 4 presenteert de conclusie.

2 Opzet van de MKBA

In dit hoofdstuk bespreken we de algemene uitgangspunten van de MKBA. Paragraaf 2.1 gaat in op de inhoud en elementen van een MKBA. Paragraaf 2.1.1 gaat in op de nul- en projectalternatieven. Paragraaf 2.2 gaat in op de verdelingseffecten. Paragraaf 2.3 gaat in op de legitimiteit van overheidsingrijpen. Paragraaf 2.4 gaat in op het verdisconteren en de daarbij gebruikte rente of discontovoet. Tevens wordt in paragraaf 2.4 ingegaan op hoe omgegaan wordt met risico's.

2.1 Inhoud en doel van een MKBA

Een MKBA brengt alle door een project veroorzaakte effecten in kaart. Voor zover mogelijk wordt aan deze effecten een prijskaartje gehangen. Dit bevordert de vergelijkbaarheid met de kosten van het project, met andere effecten en met andere projecten. Het prijskaartje dient een reflectie te zijn van de waarde die de maatschappij aan deze effecten toekent. De kosten, de effecten en de waarderings daarvan bepalen uiteindelijk het saldo van de maatschappelijke kosten en baten van een project. Op basis hiervan kan een uitspraak worden gedaan over het maatschappelijk nut van een project.

2.1.1 Beschrijving nul- en projectalternatieven

Het alternatief waarin een project wordt uitgevoerd heet het “projectalternatief”. Dit wordt in een MKBA vergeleken met het alternatief zonder project: het “nulalternatief”. Vanwege deze vergelijking is het voor de hoogte van kosten en baten van belang hoe dit nulalternatief wordt opgesteld. Het nulalternatief dient zo realistisch mogelijk te beschrijven wat er gebeurt indien het project niet wordt uitgevoerd. Bij de kustversterking in Den Haag zullen, ook als het plan De Solà-Morales niet doorgaat, er aan de kustversterking verbeteringen uitgevoerd worden. Een nulalternatief waarin de kustversterking voor onveiligheid blijft zorgen en waarin geen uitgaven aan de kustversterking gedaan worden is daarom niet realistisch. Op deze manier wordt op zuivere wijze vastgesteld wat de kosten en baten van een project zijn.

Het vaststellen van het nul- en de projectalternatieven wordt uitvoerig beschreven, omdat het CPB in een eerdere beoordeling constateerde dat er te weinig aandacht was besteed aan mogelijke andere en goedkopere alternatieven.

2.1.2 Nulalternatief

Het nulalternatief beschrijft wat er gebeurt als het project niet wordt uitgevoerd. Hier is het project het verfraaien van de boulevard zodat deze voor toeristen aantrekkelijker wordt. Als dit verfraaien niet doorgaat dan zal de onveiligheid ook worden opgelost, omdat Scheveningen nu is aangemerkt als een van de zwakke schakels van de Hollandse kust. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft geld gereserveerd om dit probleem op te lossen. Een projectgroep onder leiding van het Hoogheemraadschap Delfland studeert op de mogelijke manieren om deze kustversterking te realiseren. Twee methoden worden onderzocht, namelijk een oplossing waarbij de veiligheid wordt gecreëerd door veel zand voor de kust van Scheveningen op te spuiten, en

een oplossing met een harde constructie. De oplossing met de harde constructie geniet de voorkeur (al is de keus hiervoor nog niet definitief). In deze oplossing wordt de kust van Scheveningen versterkt met een constructie. Deze constructie loopt vanaf de Scheveningse Slag tot aan de tramlijn ten zuiden van de Keizerstraat. Op het strand voor de constructie wordt extra zand aangebracht. Dit zand breekt de kracht van de golven, waardoor de constructie minder hoog hoeft te zijn. Het uitzicht op zee vanaf de bestaande bebouwing blijft daarmee vrijwel overal behouden. In het nulalternatief wordt alleen deze extra veiligheid (ten opzichte van de huidige situatie) gerealiseerd. De oude indeling en de oude inrichting worden weer terug aangebracht (uiteraard met wat kleine wijzigingen in verband met de ophoging die plaatsvindt). Wel wordt het aantal parkeerplaatsen op de boulevard teruggebracht, omdat het beleid van de gemeente Den Haag een grens stelt aan het aantal parkeerplaatsen in Scheveningen en er een aantal (vergevoerde) plannen is om parkeerplaatsen te bouwen (in Paragraaf 3.7 bespreken we dit beleid uitgebreider). Deels zorgt de vorm van de dijk voor een iets ander uitzicht dan het huidige uitzicht. Doordat de dijk met een glooiing is ontworpen verandert het uitzicht tijdens het lopen over de boulevard licht. Hierdoor neemt de ruimtelijke kwaliteit iets toe. Andere verbetering van de ruimtelijke kwaliteit wordt niet gerealiseerd in het nulalternatief.

In principe worden in een MKBA de kosten van de projectalternatieven vergeleken met het nulalternatief. De kosten van het nulalternatief vallen daardoor weg uit de analyse. Om dit te kunnen doen moeten de extra kosten in kaart worden gebracht. Als tussenstap geven we daarbij de kosten van het nulalternatief. Dit is niet verplicht in een MKBA, maar maakt deze beter leesbaar voor direct bij het project betrokkenen.¹

2.1.3 Projectalternatieven

In de projectalternatieven wordt de realisatie van de kustversterking gecombineerd met plannen van de gemeente Den Haag om de boulevard te vernieuwen en de badplaats aantrekkelijker te maken. Het eerste alternatief is het meest complete ruimtelijke plan: hierin wordt de hele boulevard tot aan het noordelijk havenhoofd ingericht volgens het plan De Solà-Morales. Deze alternatieven zijn goedkoper omdat de hoogteverschillen minder goed worden overbrugd en omdat goedkopere materialen worden gebruikt.

Alternatief 1

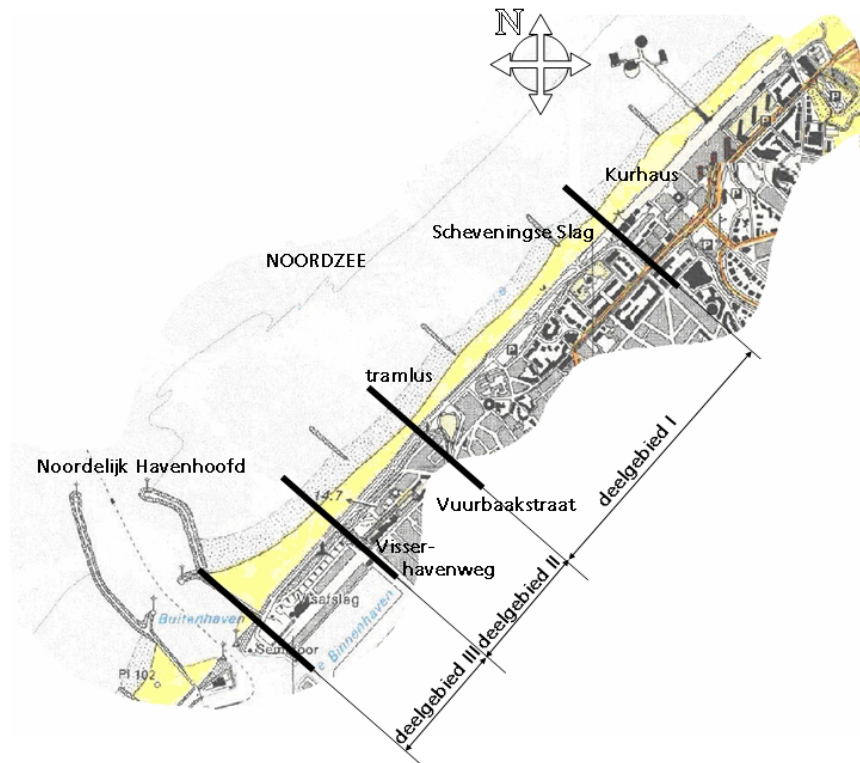
De inrichting van de boulevard is relatief lastig te begrijpen in vergelijking met andere ruimtelijke investeringen (zoals een weg van A naar B). Omdat een goed begrip van de inrichting met het plan De Solà-Morales van belang is voor de inschatting van de (recreatie)effecten gaan we hier uitgebreid in op de vormgeving van dit plan.

Voordat we beschrijven wat er gebeurt geven we eerst vier figuren. Figuur 2.1 geeft het plangebied weer op de kaart (de op de kaart aangegeven deelgebieden worden verderop toegelicht). Het eerste stuk bij het Kurhaus en de pier is al op hoge ruimtelijke kwaliteit ingericht en daar zijn geen kustversterkingsmaatregelen nodig. Figuur 2.2 geeft een afbeelding van hetzelfde gebied maar nu met daarop aangegeven waar aan de kustversterking wordt gewerkt en waar ook aan de ruimtelijke kwaliteit wordt gewerkt. Figuur 2.3 geeft een overzicht van een maquette van het plangebied na uitvoering van het plan De Solà-Morales (alternatief 1). Figuur 2.4 ten slotte geeft een technische tekening van het ontwerp. Deze technische tekening komt

¹ Tevens sluit dit aan bij de wijze waarop in de praktijk de kosten worden uitgerekend.

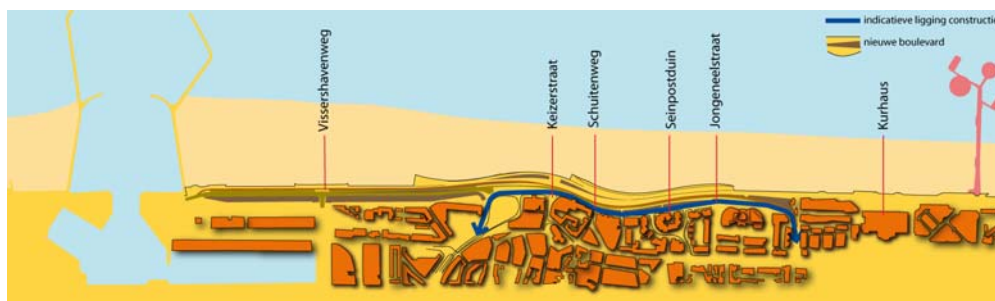
overeen met de kostenschatting zoals deze door Arcadis zijn gemaakt en waar dit rapport op gebaseerd is.²

Figuur 2.1 Afbeelding van het plangebied



Bron: Arcadis (2007)

Figuur 2.2 Afbeelding van alternatief 1: De Solà-Morales



Bron: Arcadis

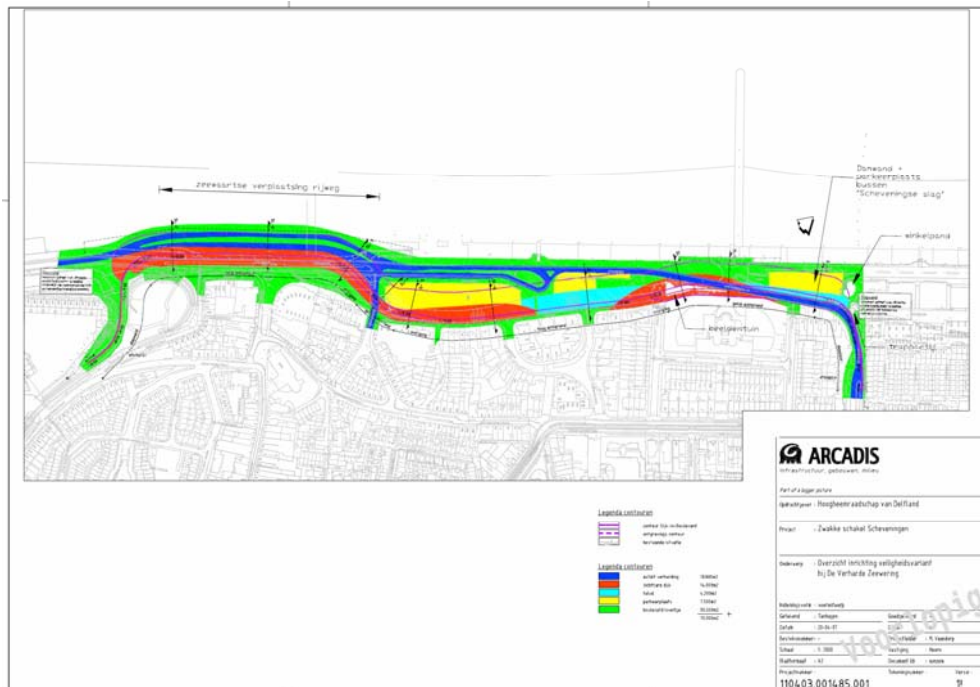
² Voor meer kaarten, tekeningen en dwarsdoorsneden, zie het voorlopig ontwerp.

Figuur 2.3 Tweede afbeelding van alternatief 1: De Solà-Morales



Bron: gemeente Den Haag

Figuur 2.4 Afbeelding van het nulalternatief



Beschrijving van alternatief 1: plan De Solà-Morales

Inleiding

Zo'n 12 jaar geleden is de boulevard van Scheveningen heringericht. De wandelpromenade voor Kurhaus, Palacepromenade en Pier kreeg een nieuwe indeling, nieuwe bestrating, verlichting en banken, en nieuwe kiosken. Voor het resterende deel van de boulevard streeft de gemeente Den Haag naar een kwaliteitsverbetering. In dit gedeelte zou het vervangen van bestrating en straatmeubilair alleen niet voldoende zijn, daarvoor is dit deel van de boulevard te chaotisch ingericht, te druk met verkeer en mist het een duidelijke landschappelijke identiteit. In het plan van de Spaanse architect/stedenbouwkundige Manuel de Solà-Morales wordt de boulevard gecombineerd met een nieuwe zeewering die de veiligheid van het achterland zal garanderen. De nieuwe zeewering is door Arcadis uitgerekend en valt onder verantwoordelijkheid van het hoogheemraadschap.

In het plan van De Solà-Morales verbindt een golvende zeepromenade Scheveningen Bad, Scheveningen Dorp en Scheveningen Haven met elkaar. Deze golvende beweging volgt en versterkt de huidige lijn van gebouwen en duinfronten. De hierdoor ontstane gewelfde vormen zorgen voor een verrassend spel en zullen de wandelaar nieuwsgierig maken naar wat zich achter de bocht bevindt. De nieuwe boulevard is opgebouwd uit verschillende hoogteniveaus, waardoor een stedelijke route ontstaat langs de Keizerstraat, en een strandroute. De stedelijke route zorgt vooral voor een veel betere aansluiting van de Boulevard op de Keizerstraat (winkelstraat). Het gebruik van verschillende hoogtes maakt een wandeling over de boulevard interessanter omdat zowel de horizon als de positie ten opzichte van de horizon verandert.

Verkeer en Parkeren

De promenade dient een duidelijk publieke functie en is in eerste instantie bedoeld voor langzaam verkeer (wandelen, zitten, fietsen). Fietzers en skaters worden bediend met een breed vrij liggend fietspad in 2 richtingen. Ook zullen in de verdere uitwerking locaties voor een bewaakte fietsenstalling worden opgenomen.

Het autoverkeer is minimaal gehouden. De weg van de Scheveningseslag tot de kruising met de Vissershavenweg wordt eenrichtingsverkeer, en de weg op de plek van de bestaande strandweg, vanaf de kruising met de Vissershavenweg richting het noordelijk havenhoofd, blijft tweerichtingsverkeer. Beide wegen hebben als hoofdfunctie de toegang tot de parkeerplaatsen die langs de wegen zelf zijn geordend. Vanwege deze aanpassingen zal ook het achterliggende wegennet licht aangepast moeten worden. Dit is opgenomen in het Masterplan Scheveningen.

Op de Scheveningseslag worden zover mogelijk in de hoek en uit het zicht van de bewoners, 5 opstelplaatsen en een keerpunt voor bussen gecreëerd. Bezoekers kunnen zo per bus vlak bij de boulevard en toeristische trekker Sea-Life afgezet worden. Dit is verkeersveilig en ook toegankelijk voor minder validen (middels een in de beeldentuin opgenomen hellingbaan). De bussen keren terug naar de Gevers Deynootweg en parkeren op de busparkeerplaats bij het Zwarte Pad zodat ze geen storende factor vormen op de boulevard.

Na de Scheveningseslag begint de eenrichtingsweg, half terugliggend in de dijk en altijd op een eigen hoogteniveau. Deze weg speelt zo een bescheiden rol in de gehele boulevard, maar geeft op zichzelf een interessante panoramische ervaring voor het flaneerverkeer per auto.

Parallel aan deze weg loopt een breed fietspad dat afdaalt van de Scheveningseslag en zich op het zelfde niveau voegt als de boulevard; dit fietspad kan in noodgevallen ook door hulpdiensten gebruikt worden. Ter hoogte van Seinpostduin zal een lichte voetgangersbrug gemaakt worden die over het fietspad naar het hogere niveau leidt en zo de verbinding maakt met de toekomstige parkeergarage op de Badhuiskade. Momenteel zijn er ongeveer 1025 parkeerplaatsen op de boulevard, in het ontwerp is dit teruggebracht tot 450.

Markante punten

De boulevard wordt gekenmerkt door zijn golvende vorm en door een aantal markante punten, beginnend met de Scheveningseslag waar het auto- en fietsverkeer na een scherpe bocht de zee voor zich zien uitstrekken. In de buurt van de Scheveningseslag is nu een openbaar toilet aanwezig. Deze voorziening komt weer terug.

Het tweede, aangrenzende punt is de nieuwe Beeldentuin. Deze vervangt de huidige Beeldentuin die moet wijken voor de nieuwe zeewering. De ligging is vergelijkbaar, rondom een trappartij, waarbij de Beeldentuin nu direct aan de wandelboulevard ligt en daarmee meer onderdeel wordt van zijn omgeving. Tom Otterness, de oorspronkelijke ontwerper van de beeldentuin en de beelden, zal betrokken worden bij het nieuwe ontwerp. Deze trappartij verbindt de boulevard met het hoger gelegen deel waar zich ook het museum Beelden aan Zee bevindt.

Het paviljoen Von Wied, gesitueerd tussen twee duinen, en het daaronder liggende museum Beelden aan Zee zijn van grote historische en culturele waarde en vormen daarom een belangrijke plek in de boulevard. Het zicht op het paviljoen en het uitzicht vanuit het terras van het paviljoen en vanuit de zeezaal van het museum is zo vrij mogelijk gehouden.

De Keizerstraat zal als voetgangersstraat een prominent publiek karakter krijgen. De straat zal de belangrijkste verbinding tussen Dorp en strand vormen door middel van een flauwe helling en eindigt niet, zoals voorheen, tegen de zeemuur op de Kalhuisplaats.

Op het hoogste punt van de boulevard en in het verlengde van de Keizerstraat zal het herdenkingsmonument voor Scheveningse Zeelieden “De Vissersvrouw”, op een waardige manier teruggeplaatst worden. Dat betekent onder andere dat er voldoende ruimte is voor herdenkingen, een vlaggenmast en eventueel benodigde nutsvoorzieningen. Het monument zal iets verplaatst moeten worden om ruimte te bieden aan de rijweg en komt terug op het bovenste wandelniveau van de boulevard voor de Kalhuisplaats.

Alle bestaande strandpaviljoens krijgen een plek voor de vernieuwde boulevard. Ze liggen, in clusters van twee tot vier, als eilanden aan het laagste niveau en worden zo geordend dat een goede afwisseling ontstaat met de leegte en de rust van het strand. Een nieuw ontwerp van de clusters voor de strandpaviljoens naast een programma van ruimtelijke regels zal zorgen voor een grotere architectonische kwaliteit en samenhang tussen de strandpaviljoens afzonderlijk. Zo zal onder andere de situering van de paviljoens, een paar meter los van de strandmuur, ervoor zorgen dat een zichtbare entree door een open gevel aan de boulevard én een open gevel aan het strand ontstaat. Ook kan bij de clustering rekening worden gehouden met een verdere profilering van delen van het strand, zoals bijvoorbeeld de (surf)sport.

Materiaalgebruik

De inrichting van de openbare ruimte moet aan hoge kwaliteitseisen voldoen, omdat het een intensief gebruikt stuk openbare ruimte is dat tevens tegen zee-invloeden bestand moet zijn. Er komen ruim 6,5 miljoen bezoekers per jaar over dit stuk van de boulevard. De bestrating van de boulevard zal bestaan uit drie typen materialen die elkaar in een verspringend patroon afwisselen: een basaltachtig natuursteen, een type asfalt met een schelpentoplaag en betonnen platen in een stalen lijst. In de zomer vormt een tijdelijke verharding het laagste niveau, als overgang naar het strand en als toegang tot de strandpaviljoens. De essentie van het ontwerp is –met de woorden van de architect– het lijnenspel door hoogteverschillen en sensuele curven, niet de dure materialen. Daarom wordt ook regelmatig gebruik gemaakt van goedkopere materialen zoals asfalt en stelcon. Soms wordt vanwege het ruimtelijke kwaliteitsaspect wel bewust voor duurder materiaal (zoals natuursteen) gekozen. Bij alle materialen is op de duurzaamheid gelet. Een storm die eens per 500 jaar voorkomt moet geen noemenswaardige schade aanrichten.

De hoofdroute van de boulevard wordt verlicht door hoge lantaarns die in afwisseling geplaatst zullen worden met een aantal herkenbare lichtmasten die de verschillende paviljoenclusters van ver zichtbaar zullen maken. In de bestrating worden lichtbakens gemaakt die de verschillende routes markeren. Ook in de golvende muren, zoals langs het fietspad of langs de lage boulevard, wordt verlichting aangebracht.

De boulevard wordt ingericht met aantrekkelijke houten en stenen banken en geschilderde metalen balustrades zullen waar nodig de grotere hoogteverschillen markeren.

De ligging en hellingshoeken van de bestaande stenen taluds krijgen zo veel mogelijk een groene in plaats van een versteende uitstraling.

De hoge kwaliteitseisen gelden ook voor het toekomstig beheer. Om dit mogelijk te maken zullen bij de verdere uitwerking en materialisering de randvoorwaarden vanuit beheer nadrukkelijk worden meegenomen. Naast de al genoemde bestratingsmaterialen moet daarbij ook rekening worden gehouden met stuifzand. De vernieuwde inrichting en het intensievere gebruik maken in ieder geval een toename van de beheersinspanningen noodzakelijk. Dit wordt in de onderhoudskosten meegenomen.

Alternatief 2 tot en met 5

Alternatief 2 tot en met 5 variëren van alternatief 1 en ten opzichte van elkaar op de grootste kostenpost, namelijk ruimtelijke kwaliteitsverbetering. Bij het ontwerpen van deze alternatieven worden drie deelgebieden onderscheiden. In de alternatieven wordt de inrichting op een minder hoog kwaliteitsniveau gedaan maar blijft de structuur van het plan De Solà-Morales (qua hoogteverschillen, verkeerskundige inrichting) hetzelfde als in alternatief 1. Hieronder staan deze gebieden beschreven, Figuur 2.1 illustreert deze gebieden op de kaart van Scheveningen:

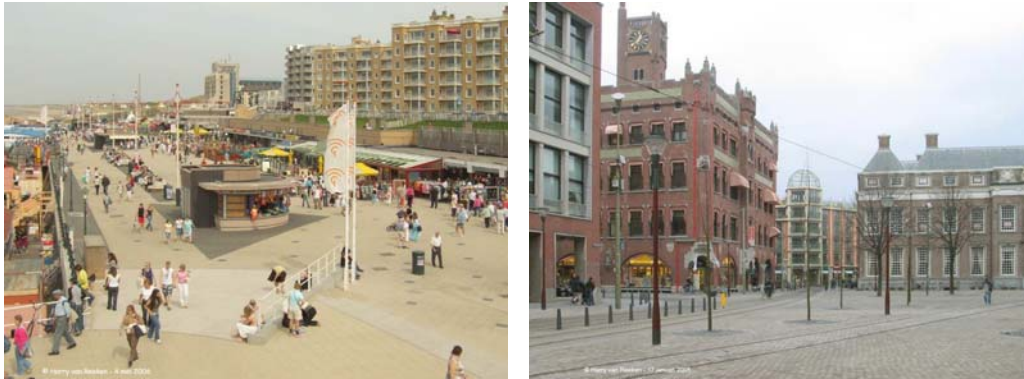
- Deelgebied I is het gebied tussen de Scheveningseslag en de Vuurbaakstraat (keerlus lijn 11). Hier komt de dijk onder de boulevard te liggen.
- Deelgebied II, van de Vuurbakenstraat tot de Vissershavenweg, is de verbingszone tussen het hooggelegen deelgebied I, op de zeedijk, en het laaggelegen deelgebied III. Indien hiervan een gedeelte op een ander kwaliteitsniveau uitgevoerd zou moeten worden is dat pas mogelijk vanaf de plaats waar de hoogte van deelgebied III wordt bereikt.
- Deelgebied III ligt tussen de Vissershavenweg en het Noordelijk Havenhoofd. De planvorming voor het aangrenzende gebied ter weerszijden van de boulevard alhier evenals voor het Adriaan Maasplein is nog onzeker. Uitstel van de uitvoering van het plan De Solà-Morales of de aanleg van een tijdelijke situatie op Residentiekwaliteit is daarom denkbaar.

Deelgebied II en III hebben ook direct te maken met de kustversterking. De dijk komt weliswaar niet tot deze gebieden maar het zand voor de kust komt wel tot voor deze gebieden omdat het extra zand in een glooiende vorm tegen de kust moet liggen omdat het anders snel wegspoelt.

Het verschil tussen de alternatieven bestaat vooral uit een verschil in het kwaliteitsniveau dat per deelgebied wordt gekozen. De in Den Haag gebruikte kwaliteiten zijn:

- Hofstadkwaliteit. Het mooiste niveau dat binnen de gemeente Den Haag wordt gebruikt. Hierbij bestaat de bestrating uit een natuursteeninrichting. Deze wordt onder andere gebruikt op de drukker pleinen in Den Haag zoals de Turfmarkt en Grotiusplaats. Den Haag gebruikt dit niveau van inrichting in het centrum en gebieden met een op het centrum lijkende drukte. Hofstadkwaliteit wordt gebruikt voor de meest intensief gebruikte en drukst bezochte delen van de stad. De gemeente Den Haag ziet deze gebieden vaak als een (inter)nationale visitekaartje van Den Haag. De gebieden met Hofstadkwaliteit zijn vooral ingericht als voetgangersgebieden. Hofstadkwaliteit kost tussen € 228 en € 260 per m².³ Figuur 2.5 geeft twee voorbeelden van inrichting met Hofstadkwaliteit.

³ Prijspeil 1 oktober 2006, exclusief BTW.

Figuur 2.5 Twee voorbeelden van inrichting met Hofstadkwaliteit

Bron: Gemeente Den Haag

- **Residentiekwaliteit:** De Residentiekwaliteit is de standaard inrichting voor Den Haag in (woon)gebieden die geen bijzondere uitstraling behoeven. De gemeente Den Haag gaat ervan uit dat Residentiekwaliteit tussen de € 142 en € 160 per m² kost. Het prijsverschil is afhankelijk van de materiaalkeuze. Figuur 2.6 geeft twee voorbeelden van inrichting met Residentiekwaliteit.

Figuur 2.6 Twee voorbeelden van inrichting op residentieniveau

Bron: Gemeente Den Haag

Hoe waardevoller een gebied is voor de stad (dit correleert sterk met hoe druk een gebied is), hoe hoger doorgaans het gekozen inrichtingsniveau is. Zoals te verwachten geldt dat een hoger kwaliteitsniveau gepaard gaat met hogere kosten.

Overzicht van de verschillende alternatieven

Door de verschillende deelgebieden op andere kwaliteitsniveaus in te richten ontstaan verschillende alternatieven⁴. Tabel 2.1 geeft een overzicht van de verschillende alternatieven. (De kosten per alternatief worden in hoofdstuk 3 besproken).

⁴ Deze alternatieven worden soms ook aangeduid als varianten. We volgen hier de OEI handleiding qua terminologie en gebruiken alternatieven.

Tabel 2.1 **Overzicht van de alternatieven**

	Deelgebied I	Deelgebied II	Deelgebied III
Alternatief 1	Hofstad	Hofstad	Hofstad
Alternatief 2	Hofstad	Hofstad	Residentie
Alternatief 3	Hofstad	Hofstad	Bestaand *
Alternatief 4	Hofstad	Residentie	Bestaand *
Alternatief 5	Hofstad	Bestaand	Bestaand *

* met eenvoudige middelen wordt het parkeren in dit deel van de boulevard uitgebreid om aan de parkeereis te voldoen. In dit geval dus met een minimale ingreep, bijvoorbeeld door dwarsparkeren op de stoep te tekenen.

Niet-gebruikt projectalternatief: andere fasering

Een veel gebruikt alternatief bij het beoordelen van projecten is een andere fasering. Fasering wil zeggen delen van of het gehele project later uitvoeren. Bij veel projecten bespaart dit kosten of zorgt het dat de kosten verder in de toekomst gemaakt worden, terwijl tegelijkertijd de baten in het begin relatief klein zijn.

Van een alternatieve fasering is hier afgezien. Omdat de baten in de tijd niet hard groeien (de recreatiebaten zijn vanaf het begin groot), is fasering het uitstellen van zowel de kosten als de baten. Dit kan niet aantrekkelijker zijn dan een alternatief dat nu positief scoort. (het kan wel minder negatief scoren dan een negatief scorend alternatief). Dit wordt nog versterkt doordat uitstellen en de boulevard later opknappen extra kosten veroorzaakt, namelijk het opnieuw opbreken en bestraten van de boulevard, het versneld afschrijven van nieuw materiaal dat nu gebruikt wordt en het zorgt voor overlast als de boulevard voor een tweede keer wordt opgebroken. De kosten hiervan zijn niet precies bepaald maar het weer aanbrengen van de basisinrichting na de werkzaamheden aan de kustversterking in het nulalternatief is begroot op ruim € 17 miljoen (incl. BTW). Bij latere aanleg gaan deze uitgaven dus deels verloren, fasering kan hier dus alleen met een kostenpost van een aantal miljoenen euro's. Fasering (of uitstel) lijkt daarom niet interessant als alternatief.⁵

Bezuinigingsmogelijkheden

Op de eerdere aanvraag had het CPB het commentaar dat er geen goedkopere alternatieven onderzocht waren. Hier zijn vier goedkopere alternatieven onderzocht, hier is de bezuiniging steeds gezocht in het op een lager niveau afwerken. Andere alternatieven onderscheiden we hier niet, omdat ten opzichte van de eerdere aanvraag gezocht is naar bezuinigingsmogelijkheden. De gevonden bezuinigingsmogelijkheden zijn al in de alternatieven verwerkt. Zo was in 2006 nog sprake van ruwweg 5 kilometer muurtjes. Dit is teruggebracht naar ongeveer 4 kilometer.⁶

⁵ Fasering zou eventueel alleen kunnen voor deelgebied III, echter de fasering van de uitvoering gaat er reeds vanuit dat dit deelgebied als laatste wordt gedaan.

⁶ Op een gegeven moment bevatte het ontwerp twee bruggen over de boulevard. De brug voor het autoverkeer is uit kostenoverwegingen geschrapt, terwijl de brug voor de voetgangers en fietsers er met het oog op het scheiden van de verkeersstromen juist ingehouden is.

2.2 Verdelingseffecten

Een MKBA berekent in eerste instantie de kosten en de baten van projecten voor de maatschappij als geheel. Zodra deze kosten en baten zijn vastgesteld, kan worden gekeken naar de verdeling daarvan over verschillende partijen. Wie dragen de kosten, en bij wie komen – uiteindelijk – de baten terecht? Actoren kunnen bijvoorbeeld zijn de Rijksoverheid, lagere overheden (Provincie, Gemeente, het Hoogheemraadschap), particulieren/burgers (kosten) en bewoners, de middenstand, reizigers en dergelijke (baten). Een kwalitatieve inschatting van met name wie uiteindelijk de baten ontvangt zal telkens onderdeel zijn van de MKBA.

2.3 Legitimiteit van overheidsingrijpen

Een MKBA berekent de kosten en de baten voor de maatschappij als geheel. Een belangrijke vraag bij de boulevardverfraaiing volgens het plan van De Solà-Morales luidt: is een overheidsbijdrage noodzakelijk of wenselijk? Op basis van de uitkomsten van de MKBA zal daarom worden geanalyseerd in hoeverre de projecten niet of niet in dezelfde mate zouden worden uitgevoerd als er geen bijdrage van de overheid is. Dit heeft te maken met het soort effecten dat een project teweegbrengt. Indien sprake is van zogenaamde ‘positieve externe effecten’ van een project, dan zal het zonder overheidsbijdrage, maar enkel op basis van private financiering niet of in te geringe mate van de grond komen. Een voorbeeld van zulke effecten betreft investeringen in de ruimtelijke kwaliteit die niet volledig toe-eigenbaar zijn door private marktpartijen.

2.4 Verdisconteren en risico's / onzekerheden

Verdisconteren

Bij kosten-batenanalyses moet rekening gehouden worden met de tijdsvoorkeur. Tijdsvoorkeur wil zeggen dat effecten nu zwaarder wegen in de afweging dan effecten in de toekomst. Daarom wordt de (netto) contante waarde berekend. Hierbij wordt de totale waarde van een project (de optelling van alle kosten en baten) gecorrigeerd tot het moment dat deze effecten optreden. De hierbij gebruikte rente- of discontovoet is 5,5 procent (dit is zonder inflatie). Dit bestaat uit een risicovrije rente van 2,5 procent en een opslag van 3 procent voor risico's die niet in kaart gebracht zijn (dit is volgens de laatste actualisatie).⁷

Risico's

Eventuele risico's (bijvoorbeeld door afhankelijkheid van andere projecten) en onzekerheden (over de kosten of over ingeschatte effecten) worden bij de MKBA's zoveel mogelijk in kaart

⁷ Brief van de Minister van Financiën d.d. 8 maart 2007 aan de voorzitter van de Tweede Kamer, kenmerk IRF 2007-0090 M.

gebracht. Bovendien controleren we in hoeverre de uitkomsten gevoelig zijn voor gedane aannames. Hiervoor wordt een gevoeligheidsanalyse gepresenteerd.

Tijdshorizon

Hier is gekozen voor een tijdshorizon van 50 jaar ($N=50$ in de NCW vergelijking) in verband met de periode waarin de projectalternatieven in ieder geval aan de veiligheidseisen voldoen. Door de tijdsvoorkeur hebben bedragen in de periode daarna nog maar een klein gewicht in de berekening. Effecten na 50 jaar zijn onzeker en dragen relatief weinig bij aan het totaal.

Voor alle alternatieven is ervan uitgegaan dat de investeringen in 2009 tot en met 2012 plaatsvinden. De baten beginnen na afronding van de werkzaamheden, dus vanaf 2013.

Hierbij wordt aangenomen dat de inrichting van de boulevard zolang meegaat. Dit is goed mogelijk omdat er onderhoudskosten worden meegenomen in de afweging waarin een voorziening is opgenomen voor vervanging van kapot straatmeubilair.

2.4.1 Groei van bevolking en economie

Bevolkingsgroei en economische groei hebben invloed op de waarde van (onder andere) veiligheid (overstromingskans en afslagkans), natuur en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. De waarde hiervan stijgt met de welvaart per persoon en met het aantal personen. Hoe welvarender mensen worden hoe meer ze over hebben voor veiligheid, recreatie, enzovoorts. Alle effecten behalve de investeringskosten en de waarde van de huizen aan de boulevard stijgen jaarlijks met de door het CPB voorspelde productie per hoofd en de groei van de bevolking.

De voorspellingen voor de bevolkingsgroei en economische groei in dit rapport zijn gebaseerd op de CPB studie *'Vier vergezichten op Nederland: Productie, arbeid en sectorstructuur in vier scenario's'* (Huizinga en Smid, 2004). Hierin worden vier scenario's doorgerekend. Daarvan is hier het gemiddelde gebruikt.

3 Effecten

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk beschrijven we de effecten die optreden bij het uitvoeren van het plan van De Solà-Morales. Hierbij gaat het zowel om de beschrijving van wat er gebeurt, als de waardering van de verandering in geld (zodat de effecten onderling vergelijkbaar zijn).

Voordat we ieder effect afzonderlijk bespreken, geven we hier een kort overzicht:

De volgende effecten zijn van belang:

- Investeringskosten;
- Kosten onderhoud;
- Belevingswaarde/recreatie effecten;
- Waarde parkeerplaatsen die verdwijnen;
- Toegenomen woongenot in de buurt van de boulevard (gemeten door een waardestijging van de huizen);
- Effect op Den Haag Internationale Stad (exclusief toerisme);
- Verkeerseffecten.

De volgende effecten zijn niet van belang, omdat er geen verschil is tussen de projectalternatieven en het nulalternatief:

- Overlast van aanleg;
- Verminderde schade afslag Scheveningen;
- Mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen;
- Effecten op flora en fauna;
- Verlies aan archeologische waarden;
- Verminderde schade door afslag aan de boulevard;
- Waarde van verloren uitzicht.

De rest van dit hoofdstuk beschrijft deze effecten. De effecten die van belang zijn bespreken we ieder in een paragraaf, terwijl de effecten die niet van belang zijn in de laatste paragraaf gezamenlijk worden besproken.

3.2 Investeringskosten

Deze paragraaf beantwoordt de vraag wat de investeringskosten van de verschillende alternatieven zijn. Voor de kosten van de investeringen zijn de schattingen van Arcadis gebruikt.

In het nulalternatief wordt ook geïnvesteerd in de kustversterking, omdat de zwakke schakel in de kustversterking wordt aangepakt. De uitgaven hieraan zijn voor de veiligheid € 29,5 miljoen (inclusief BTW) en voor de basisinrichting (inrichting vergelijkbaar aan hoe die nu is) € 17,7 miljoen (inclusief BTW).

Tabel 3.1 beschrijft de extra investeringskosten per alternatief ten opzichte van de investeringen in het nulalternatief.

Tabel 3.1 Extra investeringskosten ten opzichte van het nulalternatief

	Investeringskosten incl. BTW (2009-2012)
Alternatief 1	27,8
Alternatief 2	26,5
Alternatief 3	22,6
Alternatief 4	22,2
Alternatief 5	19,7

Bron: Arcadis (2007) SSK-raming planstudie versterking zeekering Scheveningen, datum 30 november 2007.
Bron Flankerende maatregelen gemeente Den Haag. Berekening SEO Economisch onderzoek.

Alternatief 1 is precies door Arcadis uitgerekend. De extra kosten van inrichting volgens het ontwerp van De Solà-Morales zijn € 22,4 miljoen.⁸ (Deze bespreken we hieronder in iets meer detail.) Daar komen nog de kosten van flankerende maatregelen bij. Zo wordt de looproute van de nieuw te bouwen parkeergarages mooi ingericht als de boulevard mooi wordt ingericht. Dit kost € 2 miljoen (raming). Ook wordt in de mooi ingerichte variant het verkeer op de boulevard eenrichtingsverkeer. Daardoor zijn verkeersmaatregelen bij de toevoer nodig (€ 1 miljoen) en bij het kruispunt Duinstraat € 2,4 miljoen (raming ingenieursbureau gemeente Den Haag). Daarmee kosten deze flankerende maatregelen € 5,4 miljoen. We gaan ervan uit dat deze flankerende maatregelen in alle alternatieven worden genomen. De lagere kosten van alternatief 2 tot en met 5 zijn gebaseerd op een eerdere kostenberekening van Arcadis. De kostenverschillen zijn constant verondersteld.⁹

Tabel 3.2 geeft de kosten van het nulalternatief en alternatief 1 uitgesplitst naar de belangrijkste onderdelen. De kosten van het nulalternatief staan in kolom A en B. Kolom A bevat de kosten die voor de veiligheid gemaakt moeten worden. In kolom B staan de kosten om een inrichting terug te brengen die min of meer gelijk is aan de huidige inrichting. Kolom C bevat de totale kosten bij het uitvoeren van het ontwerp van De Solà-Morales. Kolom D bevat de kostenverschillen tussen het ontwerp van De Solà-Morales en het nulalternatief. Dit zijn de relevante kosten voor de MKBA. Het grootste kostenverschil zit in de herinrichtingskosten van de Scheveningseslag. Deze hogere kosten in het ontwerp van De Solà-Morales worden veroorzaakt doordat een groter gebied wordt heringericht en doordat dit op een hoger niveau gebeurt.¹⁰

⁸ Ten opzichte van de vorige FES-aanvraag zijn de kosten van alternatief 1 (dus ten opzichte van het nulalternatief) nu hoger. In mei 2006 zijn de kosten voor de inrichting geraamd op € 9,2 miljoen (incl. toeslagen en BTW). Deels heeft deze kostenstijging te maken met indexering: de kosten zijn nu uitgedrukt in prijzen van 2007 in plaats van in prijzen van 2006. De belangrijkste reden voor de kostenstijging is echter dat in 2006 met kengetallen werd gewerkt (zoveel meter verhard terrein maal een vast bedrag per vierkante meter), terwijl in 2007 de kosten berekend zijn gebaseerd op gedetailleerde bouw tekeningen.

⁹ Niet iedere keer zijn alle alternatieven meer doorgerekend. De veranderingen aan het ontwerp hebben namelijk waarschijnlijk te weinig invloed op de relatieve kostenverschillen om de extra inspanningen hierin te rechtvaardigen.

¹⁰ Deze inrichtingskosten staan in veel meer detail in de kostenramingen van Arcadis.

Tabel 3.2 Uitsplitsing van de investeringskosten

	Veiligheids- maatregelen (A)	Basisinrichting (B)	Totale kosten bij uitvoering van het plan De Solà- Morales (alternatief 1) (C)	Kostentoeename De Solà-Morales t.o.v. veiligheids- alternatief (C-A-B)
Verwijderen verharding vanaf tramlus tot havenhoofd	0	0	0,8	0,8
Verwijderen strandmuur	0,2	0	0,1	-0,1
Herinrichting Scheveningseslag	0,0	9,8	29,7	19,9
Verwijderen en aanbrengen kabels en leidingen	0,0	0,7	1,0	0,3
Leveren en aanbrengen watergoot	0	0,3	0	-0,3
Functiebehoud parkeerplaats Scheveningseslag	0	0,4	0	-0,4
Aanleg parkeerplaats havenhoofd (compensatie)	0	1,3	0	-1,3
Engineeringkosten	0,6	0,3	1,4	0,4
Opdrachtgeverskosten	1,4	0,9	3,4	1,1
Overige bijkomende kosten	0,1	0,1	0,3	0,1
Project onvoorzien	2,6	1,5	6,1	2,0
Verwijderen verharding Scheveningseslag - tramlus	1,3	0	1,3	0
Verwijderen winkelpand Scheveningseslag	0,2	0	0,2	0
Grondwerken (strandsuppletie + profilering)	13,1	0	13,1	0
Dijk + diepwanden	9,7	0	9,7	0
Verwijderen en aanbrengen Beeldentuin	0,3	1,0	1,3	0
Fasering (tijdelijke ontsluiting)	0	1,3	1,3	0
Totale kosten	29,5	17,7	69,7	22,4

Bron: Arcadis. Door afronding kunnen kleine verschillen ontstaan.

Deze investeringskosten zijn nog inclusief BTW. BTW is vanuit het welvaartspectief voor heel Nederland een overdracht van de een aan de ander, per saldo heeft dit geen effect op hoeveel geld of welvaart er is. Daarom worden in hoofdstuk 4 de BTW ontvangsten van de overheid berekend voor deze investeringskosten.

In verband met het verdisconteren maakt het uit wanneer de kosten worden gemaakt. Voor het meest standaard kostenscenario is uitgerekend wanneer welke kosten gemaakt worden. Dit heeft vooral te maken met de planning van de werkzaamheden, tijdens het toeristenseizoen of tijdens het stormseizoen is werken aan de kustverdediging aan beperkingen onderhevig. De werkzaamheden van de andere alternatieven lopen waarschijnlijk parallel aan deze werkzaamheden. Tabel 3.3 geeft een overzicht van wanneer welk percentage van de investeringskosten gemaakt wordt.

Tabel 3.3 Extra investeringskosten ten opzichte van het nulalternatief in de tijd

	Totale, niet verdisconteerde investeringskosten (gelijk aan tabel 3.1)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Alternatief 1	27,8	0,0	9,8	6,8	6,8	4,5	0,0
Alternatief 2	26,5	0,0	9,3	6,4	6,4	4,3	0,0
Alternatief 3	22,6	0,0	8,0	5,5	5,5	3,7	0,0
Alternatief 4	22,2	0,0	7,8	5,4	5,4	3,6	0,0
Alternatief 5	19,7	0,0	6,9	4,8	4,8	3,2	0,0

Bron: Arcadis, berekening SEO Economisch Onderzoek

3.3 Onderhouds- en vervangingskosten van de boulevard

De alternatieven kunnen van elkaar verschillen in de hoogte van de onderhoudskosten. Hoe duurder het materiaalgebruik hoe duurder vervanging van kapot materiaal is. Ook geldt dat hoe groter het verharde gebied is hoe hoger de onderhoudskosten zijn. In totaal nemen in alternatief 1 de onderhoudskosten toe met € 3,78 per vierkante meter (van € 6,22 per vierkante meter naar € 10 per vierkante meter). Ook neemt het aantal vierkante meters toe van 103.000 naar 125.000. Deze twee gecombineerd geeft een toename van de onderhoudskosten van € 609.340 per jaar.¹¹

De extra onderhoudskosten van alternatief 2 tot en met 5 zijn hiervan afgeleid. Tabel 3.4 geeft de zo berekende jaarlijkse onderhoudskosten.

Tabel 3.4 Onderhoudskosten per jaar

	Oppervlakte	Waarvan in Hofstadkwaliteit (€10 per m2)	Waarvan in residentiekwaliteit (€6,22 per m2)	Onderhoudskosten	Verskil ten opzichte van het nulalternatief (€ per jaar)
Nulalternatief	103.000	0%	100%	640.660	0
Alternatief 1	125.000	100%	0%	1.250.000	609.340
Alternatief 2	122.800	75%	25%	1.111.954	471.294
Alternatief 3	117.300	75%	25%	1.062.152	421.492
Alternatief 4	111.800	25%	75%	801.047	160.387
Alternatief 5	107.400	25%	75%	769.521	128.861

¹¹ In formulevorm: $+125.000 \times 10 \text{ €/m}^2 - 103.000 \times 6,22 \text{ €/m}^2$.

3.4 Effect op recreatie¹²

Inleiding

De belangrijkste baat bij het verfraaien van de boulevard volgens het plan De Solà-Morales is dat het aangenamer wordt om op of in de buurt van de Boulevard te vertoeven. Dit heeft voordelen voor recreanten, de middenstand ter plaatse en de aantrekkelijkheid van Den Haag als woon- en vestigingslocatie. De woon- en internationale aantrekkelijkheid van Den Haag als vestigingsplaats bespreken we in de volgende paragraaf.

Het waarderen van recreatie is bijzonder lastig. Het basis probleem is dat recreatiebaten van de boulevard niet op een markt worden verhandeld. Hierdoor is er geen vraagcurve beschikbaar om het geluk of consumentensurplus dat recreanten van een kustbezoek hebben te schatten. Omdat deze meest directe methode om een effect te waarderen niet bruikbaar is, kan op een tweetal andere manieren de waarde van de boulevard voor de recreatie worden afgeleid. Ten eerste kan aan recreanten gevraagd worden hoeveel ze de voorgenomen verandering waarderen. Eventueel kunnen dergelijke waarden uit enquêtes van andere maar vergelijkbare projecten worden gebruikt. Box 3.1 gaat in op deze methode, beschrijft waarom deze hier lastig is toe te passen, waarom resultaten van eerdere enquêtes van andere projecten hier niet toepasbaar zijn en waarom hier niet voor deze methode gekozen is. De rest van deze paragraaf beschrijft de wel gebruikte methode, namelijk door het economisch beredeneren hoe groot de baten waarschijnlijk zijn.

Box 3.1 (On)bruikbaarheid van bestaande stated preference studies

De manier waarop de kustversterking wordt uitgevoerd, heeft vermoedelijk invloed op het 'geluk' van recreanten op de boulevard, ook als ze niks uitgeven. Dit is te waarderen door een stated preference methode uit te voeren. In stated preference onderzoeken wordt respondenten gevraagd hoeveel ze bereid zijn te betalen voor een bepaald goed (zoals een mooiere boulevard, een nieuw natuurgebied, enzovoorts) of hoeveel ze betaald zouden moeten worden om gecompenseerd te worden voor het verlies van een goed (bijvoorbeeld een natuurgebied dat volgebouwd wordt met een industrieterrein). Met het waarderen van niet-marktgoederen is ondertussen redelijk veel ervaring opgedaan, toch blijft het vooralsnog omstreven omdat het economisch-technisch lastig is, en omdat gebruik gemaakt wordt van wat mensen zeggen (normale waardering gebruikt marktgegevens, deze zijn gebaseerd op wat mensen doen). Voor een uitgebreidere beschrijving zie bijvoorbeeld Baarsma (2000).

Er is een aantal stated preference onderzoeken uitgevoerd naar de betalingsbereidheid voor een bezoek aan de kust. Hoewel men voorzichtig moet zijn met waarden in de ene studie te gebruiken in een andere studie kan dat, als veldwerk onmogelijk is, toch de beste oplossing zijn. Toch zijn de bestaande stated preference studies hier om twee redenen niet bruikbaar. Ten eerste gaan deze studies over de waardering, terwijl hier een belangrijk deel van de baat bestaat uit *de verandering* van de waardering. Ten tweede gaan studies over de betalingsbereidheid vaak over kustnatuur zoals slikken en schorren en stranden. Hiervoor zijn betalingsbereidheden variërend van € 1,93 tot € 0,87 per bezoek gemeten (Ruijgrok, 2000). Een gemiddelde waarde van € 1,40 lijkt redelijk. Waarderingsstudies van beter vergelijkbare gebieden zijn niet gevonden.

Hier gaat het om de *verandering* van de waarde van een bezoek als gevolg van de nieuwe inrichting. Een ruwe benadering voor deze waarde zou 10 procent van de betalingsbereidheid per bezoek kunnen zijn. Omdat de stated preference methoden ook de kustnatuur betreffen en de Scheveningse Boulevard hier (sterk) van afwijkt, lijkt dit echter een te ruwe benadering die hier dan ook niet is toegepast.

Voor Scheveningen is geen nieuwe waarderingsstudie met enquêtes uitgevoerd, in verband met de doorlooptijd en in verband met de onderzoekstechnische lastige probleemstelling. Niet goed uitgevoerde enquêtes hebben

¹² Voor deze paragraaf heeft een recreatie-expert van Arcadis (Kees van Lent) extra input geleverd. Dit betrof vooral het inschatten van de veranderingen van recreatief gedrag. Hierdoor zijn de ingeschatte veranderingen zo goed als mogelijk is zonder een separaat veldonderzoek uit te voeren.

het risico van veel te grote waarderingen (respondenten waarderen dan niet de verandering, maar het bezoek *an sich* of geven sociaal wenselijke antwoorden¹³).

Waardering recreatie: economische beredenering hoe groot de baten zijn

De gebruikte beredenering van het effect van de baten van het verfraaien bestaat uit een aantal stappen:

1. Beschrijving huidige recreatieve situatie
2. Inschatting effect van de verfraaide boulevard op de bestaande consumenten.
3. Kwantitatieve inschatting van de verandering van de recreatie in Scheveningen als gevolg van de verschillende ruimtelijke kwaliteitsalternatieven.
4. Berekening van de welvaartseffecten van deze veranderingen.
5. Presentatie van het totale welvaartseffect

Deze stappen gaan we hieronder achtereenvolgens na. Box 3.2 beschrijft een aantal overwegingen bij de methode.

Box 3.2 Overwegingen bij de gebruikte methode

Het waarden van recreatie op basis van een economisch redenering is lastig en heeft als risico dat het een groot gevoel van zekerheid over de methode oplevert. Op diverse plaatsen is het mogelijk de methode te bekritisieren:

- Het inschatten van de effecten op recreanten is lastig. Om te beginnen zijn er weinig badplaatsen die qua omvang, ligging en inrichting vergelijkbaar zijn met Scheveningen. Hier zijn geen projecten gedaan vergelijkbaar met het herinrichten van de boulevard. Via de gemeente Den Haag is nagegaan of andere gemeenten (en gemeentelijke onderzoeksbureaus) bekend zijn met referentieprojecten. Dit is niet het geval, waardoor het gebruik van kentallen van andere projecten niet mogelijk is.
- Het schatten van de recreatie-effecten is zo goed mogelijk gedaan, namelijk in samenspraak met een recreatiedeskundige van Arcadis. Verder hebben twee externe recreatiedeskundigen hier een second opinion op gegeven. Zij gaven aan dat een waardering zoals hier uitgevoerd lastig is, maar dat alternatieve methoden niet voorhanden zijn.
- Het presenteren van een getal suggereert veel zekerheid. Dit is niet juist. Een gevoeligheidsanalyse of scenarioanalyse is daarom nuttig om dit inzichtelijk te maken (zoals ook door de externe deskundigen aangegeven). Dit wordt in hoofdstuk 4 gedaan voor de hele schatting van de recreatiebaten (dus niet per afzonderlijk onderdeel).
- In de berekeningen in dit hoofdstuk is steeds gewerkt met een schatting (een puntschatting). Zoals gezegd zoveel zekerheid is er niet. Echter als we hier met bandbreedtes zouden werken dan zou het aantal cijfers verdubbelen ten koste van de leesbaarheid van deze paragraaf. Bij het vaststellen van de gebruikte puntschatting zijn we steeds relatief voorzichtig geweest. Zo schatten we verderop het effect voor de bestaande recreanten in op een stijging van 2 procent van hun surplus. De verwachting is dat deze stijging ligt tussen de 1 en 5 procent. Met 2 procent hebben we hier geprobeerd een voorzichtige benadering te kiezen.

¹³ Als een op de 10 respondenten zegt bereid te zijn een euro per bezoek te betalen, als de boulevard wordt opgeknapt, omdat de respondent denkt de enquêteur daar een plezier mee te doen, dan komt er al (onterecht) een waarde uit die hoger is dan we verderop afleiden.

Stap 1 Huidige recreatie op de Scheveningse boulevard¹⁴

Jaarlijks wordt 13,9 miljoen keer een bezoek gebracht aan Scheveningen Boulevard. Zonder evenementen mee te tellen werden 12,9 miljoen bezoeken aan de boulevard gebracht. Scheveningen haven werd 3,8 miljoen keer bezocht. Zonder evenementen waren er 3,6 miljoen bezoeken. Van deze bezoeken van Scheveningen Boulevard komt 41 procent uit Den Haag, 11 procent uit de rest van de regio Haaglanden en nog 16 procent komt uit overig Zuid-Holland. De rest is afkomstig uit de rest van Nederland (27 procent) en het buitenland (5 procent). Op basis van de beschikbare onderzoeken is niet te herleiden welk deel van de bezoekers in Scheveningen Boulevard voor dagbezoek komt, en welk deel dag¹⁵- danwel verblijfsrecreant is. Hier is daarom een expert judgement gebruikt.¹⁶ Tabel 3.5 geeft een overzicht van de aantallen bezoekers per regio van herkomst en de gemiddelde besteding per bezoek.

Tabel 3.5 Aantal bezoeken, gemiddelde uitgave naar herkomst

Herkomst	Huidig aantal bezoeken Scheveningen Boulevard (a)	Percentage dat hiervan dagrecreant is (b)	Gemiddelde besteding per bezoek in 2003 (c)	Gemiddelde besteding per bezoek in 2003, gecorrigeerd voor inflatie (d)
Den Haag	5.289.000	100%	11,25	11,94
Regio Haaglanden	1.419.000	100%	11,52	12,22
Zuid-Holland	2.064.000	100%	14,98	15,89
Overig NL	3.483.000	80%	21,47	22,78
Buitenland	645.000	15%	21,47	22,78
Totaal	12.900.000	90%	15,27	16,20

Bron: a: Strabo (2004a), b: schattingen SEO Economisch Onderzoek, (c) Strabo (2004a) en berekeningen op basis daarvan door SEO Economisch Onderzoek; (d) CBS.

Bij deze cijfers zijn twee opmerkingen van belang. Ten eerste heeft Strabo voor hun boulevardonderzoek een ander, aanpalend, gebied onderzocht dan het gebied dat hier effecten ondervindt van de kustversterking en de eventuele verfraaiing van de inrichting daarop. Toch lijken deze cijfers de beste benadering te zijn voor de bezoeken in dit gebied. Hiermee is rekening gehouden bij het schatten van de effecten. Ten tweede, Strabo spreekt over bezoekers, maar gezien de aantallen (meer dan 5 miljoen) uit Den Haag, nemen we hier aan dat het om bezoeken gaat.

Uit het bezoekersonderzoek in opdracht van de gemeente Den Haag blijkt dat de bestedingen tijdens een dagbezoek aan Scheveningen € 15,27 per bezoeker zijn. Deze liggen hoger dan gemiddeld in Nederland. De gemiddelde uitgaven per persoon per dagtocht bedroegen in

¹⁴ Een belangrijke bron voor de gegevens over bezoekers aan Scheveningen is Strabo (2004a) Overallrapportage Bezoekersonderzoek Scheveningen Bad, 2003-2004, Overallrapportage najaar 2004. Voor de haven is gebruik gemaakt van Strabo (2004b) Overallrapportage Bezoekersonderzoek Scheveningen Haven, 2003-2004, Overallrapportage najaar 2004. Andere voor recreatie relevante bronnen zijn: ZHBT Toeristisch Advies (2004), ZKA (2006), ZKA/Interview NSS (2005). Het feit dat de Strabo onderzoeken vier jaar oud zijn lijkt acceptabel omdat er de afgelopen vier jaar zich geen grote wijzigingen op de boulevard met daarbij horende wijzigingen in recreatiegedrag hebben voorgedaan.

¹⁵ Hierbij hanteren we het principe dat iedereen die niet elders dan thuis overnacht een dagrecreant is. Dit kan dus ook een buurtbewoner zijn die een uur komt.

¹⁶ Hierbij is , onder andere gebruik gemaakt van andere bronnen over recreatie door buitenlanders in Nederland.

Nederland in 2003 € 11,73 (NRIT, 2003). Bij de verdeling van uitgaven in Scheveningen Bad is het aandeel ‘food, drogisterij en parfumerie’ en ‘kleding en schoeisel’ hoger dan gemiddeld, zie Tabel 3.6.

Tabel 3.6 Bestedingen tijdens een dagbezoek aan Scheveningen (gemiddeld)

	Uitgaven per bezoeker	%
Food, drogisterij en parfumerie	1,96	13
Kleding en schoeisel	2,21	14
Souvenirs/cadeaus	0,54	4
Overige artikelen	0,51	3
Horeca	6,71	44
Cultuur (museum/theater/bioscoop)	1,30	9
Overige bestedingen	2,04	13
Totaal	15,27	100

Bron: Strabo (2004a).

Stap 2 Effect van de verandering van de boulevard voor het surplus / geluk van de bestaande bezoekers bij bestaand recreatief gedrag.

Ook zonder dat de bezoekers meer uitgeven, langer blijven of vaker komen, zijn er baten omdat het leuker is om op de boulevard te zijn. Recreanten die nu op de boulevard en het aanpalende strand recreëren doen dat om dat de baten (hun geluk) van wat ze anders met hun tijd en uitgaven zouden doen minder is dan recreëren op de boulevard. (In stap 3 gaan we na wat de welvaartseffecten zijn van veranderend gedrag). Met deze opportunitetskosten benadering¹⁷ kan worden uitgerekend wat de waarde van recreëren op de boulevard nu is. Stel dat een dagrecreant tweemaal drie kwartier reist om op de boulevard en weer terug te komen, er vervolgens gemiddeld twee uur doorbrengt en er gemiddeld € 15,29 uitgeeft. Tevens nemen we een uurwaarde aan van € 5,08 (hetgeen de ondergrens is die in waarderingsstudies bij tijdswinst in het vervoer wordt gevonden). Een bezoek voor een dagrecreant ‘kost’ vier uur (tweeënhalf uur op het strand en anderhalf onderweg) maal de uurwaarde van € 5,08 plus €5 reiskosten plus de gemiddelde uitgave op het strand €15,29. Dit is in totaal € 40,61.¹⁸ We schatten het consumentensurplus op 25 procent hiervan ten opzichte van de alternatieve toepassingsmogelijkheden van tijd en geld (25 procent is relatief hoog omdat de toegangsprijs van het strand nul is). Het surplus van een strandbezoek is voor een dagrecreant dan ook gelijk aan € 10,15. Het surplus in de MKBA gebruiken zou leiden tot een grote overschatting, omdat het gaat om een verbetering voor bestaande recreanten. Een stijging van het surplus met 2 procent lijkt redelijk. In alternatief 1 stijgt het surplus voor een dagrecreant dan met € 0,20. Tabel 3.7 vat de kerngegevens van de opportunitetswaardeberekening samen.

¹⁷ Hier grotendeels de reiskosten benadering.

¹⁸ In formulevorm: $(2,5 + 2 \cdot 0,75) \cdot 5,08 + 5 + 15,29$

Tabel 3.7 Kerngegevens opportuniteitswaardeberekening

	Dagrecreanten	Verblijfsrecreanten
Uurwaarde	5,08	5,08
Reistijd (enkele reis) (uur)	0,75	1,5
Verblijf op het strand (uur)	2,5	4
Reiskosten (per bezoek) (€)	5	10
Verblijfskosten (€)	0	25
Uitgaven ter plaatse (€)	15,29	22,78
Consumentensurplus (%)	0,25	0,25

Noot: Laagste tijdswaardering die AVV in haar reistijdonderzoeken vindt (<http://www.rws-avv.nl/pls/portal30/docs/16437.PDF>). Verblijfstijd op het strand is geschat op basis van de Strabo onderzoeken. Verblijfskosten zijn gebaseerd op de gemiddelde prijs voor een hotelkamer in den Haag, waarbij ervan uitgegaan is dat deze voor meer dan alleen een strandbezoek wordt gebruikt en dat deze vaak wordt gedeeld. Reiskosten, schatting op basis van www.9292ov.nl en afstand maal € 0.18 per kilometer.

De berekening voor verblijfsrecreanten gaat analoog hieraan, maar dan met een langere reistijd (1,5 uur enkele reis), een langere verblijfsduur (4 uur), en iets hogere uitgaven (€ 22,78). Verder maken verblijfsrecreanten ook uitgaven voor hun verblijf (geschat op € 25 per strandbezoek) en zijn de reiskosten geschat op € 10. De waarde van een bezoek door een verblijfsrecreant is dan ook € 23,33; de stijging is wederom 1 procent, oftewel: € 0,47.

In alternatief 1 neemt het geluk met 2 procent toe, in de andere alternatieven is dit minder, namelijk tussen de 1,5 en 0,75 procent (zie de eerste rij van Tabel 3.8).

Het aantal recreanten op dit deel van de boulevard wijkt af van het aantal dat Strabo (2004a) heeft geteld op de boulevard, omdat dat een ander gebied betreft (meer rond het Kurhaus). Uit dit onderzoek is bekend dat 40 procent van de bezoekers vanuit dat gebied over de boulevard loopt (oftewel 4.890.200). Vanuit de haven komen ook bezoekers naar dit stuk van de kust. In de haven komen jaarlijks 3.590.000 bezoeken. Gezien de bezoekmotieven en de bezoekduur lijkt het waarschijnlijk dat 30 procent (oftewel 1.077.000) bezoeken ook als mededoeel het hier onderzochte stuk van de boulevard hebben. Verder komen er ook mensen direct naar dit deel van de boulevard met de auto (en parkeren op dit stuk boulevard) of de tram. Als er per weekenddag 1,5 auto op een parkeerplaats staan en er 2,5 personen per auto gemiddeld inzitten dan levert dit met 100 weekenddagen per jaar nog eens 384.375 bezoekers op. Met tram 11 komen per werkdag gemiddeld 650 bezoekers aan op dit stuk, aangenomen is dat dit in het weekend het dubbele is. Dit zijn dan nog eens 302.250 bezoekers. In totaal wordt dit stuk boulevard 6.653.825 maal per jaar bezocht.¹⁹

Op basis van de veranderende waardering, en zonder het geluk voor buitenlanders mee te tellen, is in Tabel 3.8 het jaarlijkse extra geluk voor de bestaande recreanten samen. In alternatief 1 gaan de bestaande recreanten er jaarlijks € 1.450.843 in surplus op vooruit hetgeen afneemt tot € 544.066 in alternatief 5.

¹⁹ Merk op dat het aantal bezoekers op doordeweekse dagen met de auto en het aantal mensen dat rechtstreeks naar dit stuk van de boulevard loopt of fiets (om het cordon heen) niet in deze schatting zit.

Tabel 3.8 Berekening van de extra jaarlijkse welvaart voor bestaande recreanten

	Nulalternatief	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3	Alternatief 4	Alternatief 5
Stijging van de waardering		2,00% ²⁰	1,50%	1,25%	1,00%	0,75%
Dagrecreanten						
Aantal (volgens Strabo)	11.558.400					
Aantal op dit deel van de boulevard	6.275.608					
Surplus (€ per bezoeker)	10,15					
Surplusstijging (€ per bezoeker)		0,20	0,15	0,13	0,10	0,08
Verblijfsbezoekers						
Aantal (volgens Strabo)	696.600					
Aantal op dit deel van de boulevard	378.217					
Surplus (€ per bezoeker)	23,33					
Surplusstijging (€ per bezoeker)		0,47	0,35	0,29	0,23	0,18
Extra CS (€ totaal per jaar)		1.450.843	1.088.133	906.777	725.422	544.066

Noot: Het aantal recreanten is exclusief de buitenlandse bezoekers

Stap 3 Veranderingen in recreatief gedrag als gevolg van de projectalternatieven.²¹

Naast een effect op bestaande recreanten *bij gelijkblijvend gedrag*, treden er nog drie soorten effecten op: (i) recreanten die meer uitgeven tijdens een even lang verblijf, (ii) recreanten die langer blijven en daarbij meer uitgeven, (iii) recreanten die eerst niet kwamen komen nu wel naar de boulevard. In deze paragraaf werken we deze effecten in een aantal stappen uit.

Bij de beoordeling van de alternatieven is uitgegaan van de volgende uitgangspunten met betrekking tot het bezoekgedrag:

- Een dagrecreatief bezoek bestaat uit één, hoogstens twee concrete bezoekmotieven (men komt niet voor én de boulevard én de haven én het casino).
- Bij een aantrekkelijk en ruimtelijk goed ontsloten aanbod dat groter is dan een dagrecreant op een dagbezoek kan consumeren, is het aannemelijk dat een deel van die consumenten verleid wordt tot een herhalingsbezoek.
- Bij een verblijfsbezoek is het aannemelijk dat een toerist zich gedraagt als een dagrecreant met het verschil dat een mogelijk herhalingsbezoek al kan plaatsvinden binnen dezelfde vakantie, of tijdens een later bezoek.
- Uitgegaan is van een verblijf van gemiddeld acht dagdelen. Uit ZKA (2006, p.26) blijkt dat 80 procent van de verblijfs gasten ergens gedurende een periode van 1 tot en met 4 nachten blijft.

²⁰ Dit percentage en het percentage in de cellen hiernaast zijn inschatting op basis van de beschrijving van de recreatie-effecten zoals die in het vervolg van deze paragraaf worden besproken. Het percentage waarmee het geluk verandert, is gelijkgesteld aan de verandering van het aantal dagrecreanten.

²¹ In deze stap gaan we uit van 12,255 miljoen bezoekers op de boulevard. Dit is het aantal exclusief de buitenlanders. Bij het schatten van de percentages is rekening gehouden met het feit dat dit een overschatting is. Dit is gecorrigeerd door de percentages lager in te schatten. Waardoor het totale effect zonder over- of onderschattingen is.

Toegepast op Scheveningen betekent dit het volgende:

- De doorlopmogelijkheid van de boulevard naar Scheveningen dorp (de Keizerstraat) waardoor mensen tijdens een dagbezoek meer uit gaan geven is niet waarschijnlijk. Dat wordt voor mensen met het bezoekmotief 'Scheveningen Bad' (flaneren, kijken en bekeken worden, strandwandeling) te ver. Het naar Scheveningen gaan gebeurt naar verwachting in de eerste driekwart kilometer (het huidige stuk boulevard; niet nagemeten), al flanerend doe je daar heen en weer ongeveer drie kwartier over.
- Flaneren over de boulevard is iets anders dan Scheveningen Dorp bezoeken: dat is een ander bezoekmotief.
- Door een betere inrichting kan wel het aantal herhalingsbezoeken toenemen (dag en/of verblijf). Door een betere inrichting en - samenhang zien mensen een overgang van mondaine badplaats naar Scheveningen Dorp en - Haven. Verblijfsrecreanten blijven dan wat langer, of mensen komen eerder terug voor een nieuw dagbezoek.
- Als onderdeel van de betere inrichting worden ook de strandpaviljoens beter (aantrekkelijk) over het strand verdeeld.
- Relevante criteria of voorwaarden voor 'betere inrichting' zijn de door ZKA (2005) genoemde punten: a) stepping stones, b) een samenhangende, herkenbare en aantrekkelijke (ruimtelijke) 'huissijl' om de bezoekers te verleiden en c) aparte toegankelijkheid voor de verschillende bezoekersstromen (wandelen, fietsen etc.)

Toegesplitst op de projectalternatieven betekent dit het volgende:

Alternatief 1: meest volledige scenario

- Het uitzicht op zee vanaf de boulevard en vanuit de gebouwen en recreatieve voorzieningen blijft gehandhaafd.
- De rondingen in de vormgeving versterken de belevingswaarde van de boulevard.
- De gewenste ruimtelijk-economische relatie tussen Bad, Dorp en Haven wordt in dit alternatief versterkt. De verbetering van bereikbaarheid (zichtbaarheid en beleefbaarheid) van de bezoekgebieden vergroot de kans op een combinatie- of herhaalbezoek.

Het toeristisch-recreatief potentieel van Scheveningen als geheel kan in dit alternatief worden benut. De ruimtelijke beleving kan zelfs worden versterkt. Er zijn relatief weinig negatieve effecten gevonden.

De positieve effecten van het beter verbinden van Scheveningen Bad, -Dorp en -Haven zijn licht positief. Extra bestedingen zullen waarschijnlijk voornamelijk plaatsvinden door verblijfsbezoekers die meer combinaties maken tijdens hun verblijf. Een logische en aantrekkelijke ruimtelijke verbinding is voor de recreatief-toeristische ontwikkeling op termijn belangrijk omdat het de gelegenheid geeft voor een verdere uitbreiding van het aanbod.

Alternatief 2 tot en met 5

- In al deze alternatieven wordt deelgebied I verfraaid volgens het plan van De Solà-Morales. Dit is het gebied tegen de huidige boulevard aan. Voor dagrecreanten komt er dus een mooi stuk boulevard bij, maar een half zo lang stuk als in alternatief 1. voor dit deel geldt dus hetzelfde als hierboven voor alternatief 1 is beschreven.

- In alternatief 2 tot en met 5 verdwijnt de *verbeterde* doorloop naar de haven, omdat een deel van de route niet aantrekkelijk wordt opgeknapt en dus niet uitnodigt om door te lopen.

Hieronder werken we op basis van de hierboven beschreven uitgangspunten en de vertaling daarvan naar het gedrag van recreanten, uit wat er op recreatief gebied precies verandert. Eerst beschrijven we de veranderingen in alternatief 1, daarna de veranderingen in alternatief 2 tot en met 5. Tabel 3.9 vat deze veranderingen overzichtelijk samen.

(Verdringing werken we verderop in stap 4 uit).

Effecten op gedrag en bestedingen in alternatief 1²²:

- Het aantal dagbezoeken zal met 2 procent (eerste jaar 5 procent in verband met effect promotieacties, daarna minder) toenemen. Deels komt dit door de slinger in de Dijk waardoor meer uitzichten ontstaan, en deels door een betere overgang tussen strand en boulevard en een betere aankleding.
- 1 procent van de dagrecreanten zal circa 1,5 uur langer in het gebied blijven en een extra horeca-uitgave doen van € 3,50 per persoon.
- Door de upgrading van de omgeving zullen ook de horeca en winkels geüpgrade worden. Bestaande recreanten zullen hierdoor gemiddeld 3,25 procent meer uitgeven. Dit is als volgt afgeleid uit de gemiddelde besteding in Scheveningen Bad. Aangenomen is dat de uitgaven aan dagelijkse producten (€ 1,96) en overige bestedingen (€3,34) niet toenemen, terwijl de niet-dagelijkse boodschappen (€ 3,26) en de horeca-uitgaven (€ 6,71) met 5 procent toenemen. Het gemiddelde hiervan is 3,25 procent.²³
- Er zullen 2 procent meer verblijfsbezoekers komen.
- 1 procent van de verblijfsrecreanten zal gebruik maken van de doorloop naar Dorp en Haven voor horecabezoek of uit eten in Dorp of de Haven, waardoor een extra besteding wordt gedaan van € 12,50 per persoon (de koffie is al genoten in het hotel of huisje, dus een goedkopere besteding dan nu gemiddeld per bezoek). Dit betekent ook dat er 1 procent van de verblijfsrecreanten een dagdeel langer in Scheveningen is. Een kwart hiervan verblijft een nacht langer in Nederland. De berekening van de 0,25 procent is als volgt: (i) aangenomen wordt dat de helft van deze 1 procent een overnachting boekt (ii) de toename van het aantal overnachtingen gaat waarschijnlijk voor 50 procent ten koste van overnachtingen elders in Nederland (iii) $50 \text{ procent} \times 50 \text{ procent} \times 1 \text{ procent} = 0,25 \text{ procent}$.
- Verblijfsstoeristen die niet langer blijven zullen 3,25 procent meer uitgeven.

Effecten op gedrag en bestedingen in alternatief 2 tot en met 5:

- het aantal dagrecreanten dat naar de boulevard komt zal met 1,5 tot 0,75% toenemen in respectievelijk alternatief 2 tot en met 5.
- Het aantal dagrecreanten dat langer blijft zal met 0,8 tot 0,5% toenemen in respectievelijk alternatief 2 tot en met 5.
- De extra uitgaven van de bestaande dagrecreanten is proportioneel aan de toename van het aantal dagrecreanten. Bijvoorbeeld voor alternatief 2 zijn de extra bestedingen $(0,80/1,0) \times 3,25 = 2,6 \text{ procent}$.

²² Aangenomen is steeds dat de promotie van Scheveningen in orde is. Hiervoor zijn ten opzichte van de huidige promotie geen extra bedragen opgenomen.

²³ De hier genoemde bedragen zijn bedragen per bezoek. Ten opzichte van de Strabo rapportage zijn de bedragen per bezoekenheid dus door de gemiddelde grootte van een bezoekenheid gedeeld.

- De doorloop naar Scheveningen Haven verbetert veel minder dan in alternatief 1, hierdoor is het effect op de verblijfsrecreanten kleiner dan in Alternatief 1. In alternatief 2 zal 0,5 % van de verblijfsrecreanten gebruik maken van de doorloop naar Dorp en Haven. Dit neemt af tot 0,20 % in alternatief 5. De uitgaven per extra verblijfsrecreant zijn gelijk aan bij alternatief 1.
- Het aantal verblijfsrecreanten neemt toe met 2 procent in alternatief 1. In de andere alternatieven is de stijging kleiner, waarbij alternatief 5 de kleinste stijging te zien geeft. Het aantal extra verblijfsrecreanten neemt snel af tussen alternatief 1 en 2, omdat de doorloop niet meer compleet is waardoor doorloop weinig plaats zal vinden en er minder kans is herhalingsbezoek.
- Extra uitgaven van verblijfstoeristen die niet langer blijven, zijn proportioneel aan het percentage verblijfstoeristen dat langer blijft.

Tabel 3.9 vat de in tekst beschreven veranderingen samen.

Tabel 3.9 Veranderingen die zich bij de recreatie voordoen

	Nulalternatief	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3	Alternatief 4	Alternatief 5
Dagrecreanten						
Extra dagrecreanten	0,00%	2,00%	1,50%	1,25%	1,00%	0,75%
Aantal dagrecreanten dat langer blijft (A)	0,00%	1,00%	0,80%	0,70%	0,60%	0,50%
Uitgave gedurende het langere verblijf.	€ 0,00	€ 3,50	€ 3,50	€ 3,50	€ 3,50	€ 3,50
Extra uitgaven bestaande dagrecreanten (proportioneel aan A)	0,00%	3,25%	2,60%	2,28%	1,95%	1,63%
Verblijfsrecreanten						
Extra verblijfsrecreanten (B)	0,00%	2,00%	0,50%	0,40%	0,30%	0,20%
Uitgaven extra verblijfsrecreant	€ 0,00	€ 50,00	€ 50,00	€ 50,00	€ 50,00	€ 50,00
Extra overnachtingen (proportioneel aan B)	0,00%	0,25%	0,06%	0,05%	0,04%	0,03%
Prijs extra overnachting	€ 0,00	€ 50,00	€ 50,00	€ 50,00	€ 50,00	€ 50,00
Extra uitgaven bestaande verblijfsrecreanten (proportioneel aan B)	0,00%	3,25%	0,81%	0,65%	0,49%	0,33%

Stap 4 Vertaling van extra bestedingen naar extra welvaart

Consumentensurplus

Voor consumenten nemen we aan dat de uitgaven in Scheveningen een consumentensurplus (geluk) hebben van 20 procent. Door de boulevard verschuiven de uitgaven, hierdoor neemt het surplus toe, we schatten dit op 20 procent van het surplus op de extra uitgaven.²⁴

Het nut dat buitenlandse toeristen hebben van deze investering nemen we niet mee, omdat een MKBA het effect voor Nederland bekijkt.

²⁴ Dit wijkt af van de schatting van het consumentensurplus bij bestaand recreatief gedrag omdat een bezoek aan de boulevard ongeprijsd is.

Producentensurplus/ Verdringingseffecten

Niet al deze bestedingen leiden ook tot meer producentensurplus. Ten eerste, er treedt verdringing op aan de bestedingenkant. Niet alle extra bestedingen in Scheveningen leiden ook tot extra besteding in Nederland (het niveau van de MKBA), immers mensen die eerst naar Noordwijk gaan maar door de nieuwe inrichting Scheveningen verkiezen, geven per saldo misschien niet méér geld uit.²⁵ Ten tweede leiden extra bestedingen in Scheveningen tot meer werkgelegenheid. Bij een normale arbeidsmarkt betekent dat de extra productie op en rond de boulevard ten koste gaat van werkgelegenheid elders. (Iemand die op de boulevard werkt, werkt niet in de ICT).

Daarom is er hier van uitgegaan dat extra bestedingen door Nederlanders niet tot baten voor het bedrijfsleven leiden. Wel gaan we uit van een extra producentensurplus door uitgaven van buitenlanders voor zover die eerst niet in Nederland plaatsvonden. Op deze uitgaven wordt namelijk winst gemaakt: het verschil tussen de marginale kosten die gemaakt moeten worden om een kop koffie, een overnachting enz. te kunnen aanbieden, en de prijs die daarvoor wordt betaald. Deze winst telt mee als bate. Dit producentensurplus is geschat op 5 procent van de extra buitenlandse bestedingen.

Stap 5 Presentatie van het totale welvaartseffect

Tabel 3.10 vat de resultaten samen. Dit is de beste inschatting gezien kennis en ervaring, maar zonder extra onderzoek te doen naar verandering van recreatief gedrag en naar waardering. Omdat dit de best mogelijke schatting is, is deze gebruikt in de berekening van de netto contante waarde.

De eerste regel van de tabel geeft het welvaartseffect bij gelijk recreatie gedrag (Stap 2). De twee blokken daaronder bevatten de afleiding van de welvaartswinst van veranderingen in recreatiegedrag (Stap 3 en 4). Het eerste blok hiervan beschrijft dit voor de dagrecreanten. Het tweede blok beschrijft dit voor de verblijfsrecreanten. Merk op dat de welvaartswinst (uitgespitst in consumenten- en producentensurplus) veel kleiner is dan de verwachte extra bestedingen. De onderste drie regels beschrijven het totaal. De derde regel van onderen beschrijft het totale extra consumentensurplus, de tweede regel van onderen het extra producentensurplus. De onderste regel beschrijft het totaal (dus de som van het producenten en consumentensurplus).

²⁵ Ze zijn echter wel gelukkiger, ze kiezen immers voor iets wat er eerst niet was, dat nieuwe is dus een verbetering ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is al gewaardeerd bij het consumentensurplus.

Tabel 3.10 Gevolgen van de veranderingen in recreatie en de waardering daarvan (waarde 2005 per jaar, * € 1000)

	Nul- alternatief	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3	Alternatief 4	Alternatief 5
Effect voor bestaande recreanten						
extra consumentensurplus bestaande consumenten	0	1.451	1.088	907	725	544
Effecten door veranderingen in recreatiegedrag						
Dagrecreatie						
Extra dagrecreanten	0	231	173	144	116	87
Uitgaven extra dagrecreanten.	0	3.650	2.720	2.260	1.802	1.347
Aantal dagrecreanten dat langer blijft	0	116	92	81	69	58
Uitgaven van langer blijvende dagrecreanten	0	405	324	283	243	202
Extra uitgave bestaande dagrecreanten	0	5.744	4.596	4.021	3.447	2.872
Extra uitgaven door dagrecreanten	0	9.799	7.639	6.564	5.491	4.422
Extra uitgaven buitenlanders	0	121	94	81	67	54
Consumentensurplus over de extra uitgaven door dagrecreanten	0	392	306	263	220	177
Producentensurplus over de extra uitgaven door dagrecreanten	0	6	5	4	3	3
Verblijfsrecreatie						
extra verblijfsrecreanten	0	14	3	3	2	1
uitgaven extra verblijfsrecreanten	0	317	79	63	48	32
extra uitgaven aan overnachtingen	0	87	22	17	13	9
extra uitgaven bestaande verblijfsrecreanten	0	516	129	103	77	52
extra uitgaven buitenlandse bezoekers	0	724	181	145	109	72
Consumentensurplus over de extra uitgaven door verblijfsrecreanten	0	37	9	7	6	4
Producentensurplus over de extra uitgaven door verblijfsrecreanten	0	36	9	7	5	4
Totaal						
Extra consumentensurplus	0	1.880	1.403	1.177	951	725
Extra producentensurplus	0	42	14	11	9	6
Extra welvaart	0	1.922	1.417	1.188	959	731

Bron: Berekening gebaseerd op getallen die in de tekst hierboven reeds genoemd zijn en gedaan zoals in de tekst aangegeven.

* Exclusief buitenlandse recreanten.

Het totale jaarlijkse effect voor alternatief 1 is € 1,92 miljoen. Dit daalt tot € 731.000 voor alternatief 5. Dit bestaat uit een aantal posten. De grootste is de verandering van het surplus voor de bestaande recreanten (tot € 1.451 miljoen). Daarna is het effect voor de dagrecreanten het grootst (consumentensurplus € 0,392 miljoen in alternatief 1). Het effect op de verblijfsrecreanten levert weinig welvaartswinst op (de groep is kleiner dan de dagrecreanten en

bestaat deels uit buitenlanders die niet meetellen in de MKBA). Ook het effect op het producenten is klein, doordat er rekening is gehouden met verdringingseffecten.

3.5 Waardestijging van de huizen aan de boulevard

Hoe fraaier de boulevard hoe prettiger het wonen is aan of in de directe buurt van de boulevard. Als de boulevard verfraaid wordt, dan worden de huizen in de buurt van de boulevard meer waard. Immers hoe fraaier de omgeving hoe meer een huis waard is.

Waardestijging

Hoeveel groter het woongenot wordt dat zich vertaalt in een hogere huizenprijs is lastig te schatten; gedetailleerde studies naar het effect van ruimtelijke ingrepen op de woningwaarde zijn niet goed voorhanden. Het lijkt waarschijnlijk dat dit extra woongenot proportioneel is aan de recreatiebaten. De waardestijging voor alternatief 1 schatten we voor de huizen direct (de eerste 100 meter) in de buurt van de boulevard op ergens tussen 0 en 10 procent. Binnen deze bandbreedte nemen we een puntschatting van 5 procent om de baten te berekenen. Voor de huizen op iets grotere afstand (100-200 meter) schatten we dit effect op de helft hiervan.²⁶ Voor huizen die verder weg liggen gaan we ervan uit dat het effect op het woongenot te klein is om een waardestijging te realiseren. De andere waardestijgingen zijn proportioneel aan de recreatiebaten en staan in Tabel 3.11.

Tabel 3.11 Waardestijging van huizen binnen 0-100 en 100-200 meter afstand van de boulevard

	0-100 meter	100-200 meter
Nulalternatief	0,00%	0,00%
Alternatief 1	5,00%	2,50%
Alternatief 2	3,80%	1,90%
Alternatief 3	3,30%	1,65%
Alternatief 4	2,80%	1,40%
Alternatief 5	2,30%	1,15%

Deze waardestijging vermenigvuldigd met het aantal huizen aan de boulevard geeft de waarde. Tabel 3.12 geeft deze waarden en aantallen huizen die in de boulevardstrook staan weer. De laatste kolom geeft de waardestijging ten opzichte van het nulalternatief.

²⁶ Een recente MKBA van de Bossche spoorzone ging voor alle woningen binnen een straal van 200 meter uit van een waardestijging van 5 procent. (zie Hof en Rosenberg, 2007, Bossche Spoorzone: Maatschappelijke kosten en baten van vier deelprojecten Opdrachtgever: Gemeente 's-Hertogenbosch, SEO-rapport , 988).

Tabel 3.12 Aantal en waarde huizen die beïnvloed worden door de boulevard

	Aantal huizen binnen een straal van 0 tot 100 meter van de boulevard	Waarde per huis binnen een straal van 0 tot 100 meter van de boulevard	Aantal huizen binnen een straal van 100 tot 200 meter van de boulevard	Waarde per huis binnen een straal van 100 tot 200 meter van de boulevard	Waardestijging
Nulalternatief	555,5	224.230	555,5	224.230	0
Alternatief 1	555,5	235.441	555,5	229.836	9.341.982
Alternatief 2	555,5	232.746	555,5	228.488	7.096.659
Alternatief 3	555,5	231.623	555,5	227.927	6.160.657
Alternatief 4	555,5	230.501	555,5	227.366	5.225.566
Alternatief 5	555,5	229.380	555,5	226.805	4.291.386

Bron: gemeente Den Haag

Noot: Merk op dat het aantal woningen in de stroom 0 tot 200 meter bekend was. In de berekeningen is dit gelijk verdeeld over beide deelgebieden. In werkelijkheid zal een iets groter deel in de eerste strook (0 tot 100 meter) liggen omdat hier relatief veel hoogbouw staat. Deze benadering leidt waarschijnlijk tot een onderschatting van het effect.

De totale waardestijging varieert dus tussen € 9,3 miljoen in alternatief 1 en € 4,2 miljoen in alternatief 5.²⁷ In deze waardestijging nemen we het effect op niet woningen niet mee. Dit is in dit deel van de boulevard een relatief klein deel.

3.6 Effect op Den Haag Internationale Stad²⁸

Inleiding

Een fraaiere boulevard verbetert de uitstraling van Den Haag als internationale stad. Dit vergroot de kansen van Den Haag bij het naar Nederland halen van nieuwe internationale organisaties en het voor Nederland behouden van in Den Haag gevestigde internationale organisaties. Dit vestigingsklimaat hangt uiteraard niet alleen af van het verfraaien van de boulevard, maar hangt mede af van vestigingsfactoren waar Den Haag (als gemeente) deels geen invloed op heeft, zoals de bereikbaarheid vanaf Schiphol en de kwaliteit van het aantal verbindingen op Schiphol, en van vestigingsplaatsfactoren waar de gemeente Den Haag wel invloed op heeft (het gemak waarmee een nieuwe medewerker van een internationale organisatie zich in Den Haag vestigt). Ook de

²⁷ In de MKBA van Ecorys (uit 2006 t.b.v de vorige FES aanvraag) werd dit effect zeer anders ingeschat. De grootste verschillen zijn:

- Ecorys ging uit van een waardestijging van 10% in het plangebied en 5% daarbuiten (het CPB vond dit te hoog). Hier is dat 5 en 2,5 % respectievelijk voor het meest omvattende alternatief.
- Ecorys ging uit ervan uit 30% van de koopwoningen in het plangebied beïnvloed zou worden. 30% van 1.700 = 510. In de SEO studie wordt met alle woningen gerekend: immers ook het woongenot van een fraaiere omgeving neemt toe voor huurders. Het aantal woningen dat indirect beïnvloed zou worden is door Ecorys op 20% van de koopwoningen gesteld in het plangebied. 20% van 1.700 = 340. Het aantal woningen van Ecorys is niet te reproduceren. De hier gebruikte aantallen komen uit de gemeentelijke administratie.
- Ecorys gebruikte op basis van Funda een woningwaarde voor koopwoningen van € 350.000. Echter het gaat om de waarde van alle woningen. Hier is daarvoor de WOZ-waarde gebruikt.
- Uitkomst Ecorys was $510 \times 0,1 \times 350.000 + 340 \times 0,05 \times 350.000 = 17,85 + 5,95$; na verdisconteren: $14,7 + 4,9 = € 19,6$ miljoen.
- Conclusie, de hier gevolgde aanpak is robuuster qua gebruikte aannames en data. De uitkomst komt door deze aanpak ruim de helft lager uit.

²⁸ Deze paragraaf is in belangrijke mate gebaseerd op Andersson Elffers Felix (2006), Decisio BV en Bureau Louter (2005), De Nooij en Theeuwes (2002).

kwaliteit van de openbare ruimte speelt hierbij een rol, zowel voor wat betreft de uitstraling van de organisatie als voor de aantrekkelijkheid voor internationaal personeel om in Den Haag en omstreken te wonen.

In deze paragraaf beschrijven we het belang van de internationale organisaties voor Den Haag en Nederland.

Internationale organisaties in Den Haag

De gemeente Den Haag herbergt veel internationale organisaties. Er zijn veel verschillende soorten internationale organisaties, zoals ambassades, Europese instellingen (zoals het Europees Octrooibureau), VN instellingen (zoals het Internationaal Gerechtshof), en niet-gouvernementele organisaties (zoals het Institute for Organisation for Migration). Sommige instellingen blijven lange tijd in Den Haag, zo is het Vredespaleis rond 1907 gebouwd om het Permanente Hof van Arbitrage te huisvesten. Andere internationale organisaties hebben een meer tijdelijk karakter. Het International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia (ICTY) zal binnen enige jaren de deuren sluiten.

Het economisch belang van internationale organisaties

Het economisch belang dat aan internationale organisaties wordt gehecht kan ook worden afgeleid uit het feit dat zowel de gemeente Den Haag als het Rijk hier beleidsmatig aandacht voor heeft. De gemeente heeft twee onderzoeken laten uitvoeren door Andersson Elffers Felix (2006) en Decisio BV en Bureau Louter (2005). Het Rijk heeft in 2001 een Interdepartementaal Beleidsonderzoek gestart dat geleid heeft tot het rapport ‘Zetel akkoord? Eindrapport van de werkgroep Beleidskader werving en opvang internationale organisaties’. In het kader hiervan is een MKBA opgesteld van het naar Nederland halen van internationale organisaties naar Nederland (zie De Nooij en Theeuwes, 2002).

Decisio BV en Bureau Louter (2005) beschrijven welke internationale organisaties er in Den Haag actief zijn, en welke economische gevolgen dit heeft. In 2004 waren er 12.467 banen bij internationale organisaties in de regio Den Haag. Van deze werkgelegenheid wordt 30 procent ingevuld door Nederlanders.²⁹ Daarnaast schatten Decisio BV en Bureau Louter (2005) dat de bestedingen van de internationale organisaties in Nederland (jaarlijks € 737 miljoen) en de bestedingen van de buitenlandse werknemers (jaarlijks €550 miljoen) nog eens ruim 12.000 banen creëren.

De Nooij en Theeuwes (2002) schatten de economische effecten geringer in, maar nog zeker wel positief. In dit rapport is een eenvoudig algemeen evenwichtsmodel gemaakt, waarin de komst van een internationale organisatie naar Nederland op korte termijn de macro-economische vraag stimuleert, waardoor de productie stijgt. Op den duur stijgen prijzen en lonen iets waardoor de werkgelegenheid weer terug gaat naar het oude niveau. Een internationale organisatie die naar Nederland komt zorgt hier wel voor een bestedingseffect, maar niet voor een verhoging van

²⁹ Omdat internationale organisaties internationaal moeten werven voor hogere functies, is het aandeel Nederlanders onder het hoger personeel lager, terwijl het onder het ondersteunend personeel juist hoger is.

belastingen (zoals wel het geval is met het meeste beleid dat de vraag stimuleert), omdat de bestedingen internationaal worden opgebracht.³⁰

Inspanningen om het vestigingsklimaat voor internationale organisaties te verbeteren

Den Haag heeft een lijst met 50 projecten die het vestigingsklimaat verbeteren. Dit zijn onder andere het opnieuw ontwikkelen van het World Forum gebied en hier ruimte voor internationale organisaties reserveren, het verbeteren van de mogelijkheden voor internationale congressen, een expat loket, een beurs voor expats, versterken van de city marketing, verbeteren van Engelstalige kinderopvang en scholingsmogelijkheden, het verfraaien van Den Haag. Het verfraaien van de boulevard is hier een (klein) onderdeel van.

Het al dan niet uitvoeren van een project zal aan de kans dat internationale organisaties naar Nederland komen of hier blijven weinig veranderen.³¹ Als ieder project dat op deze lijst staat apart geëvalueerd wordt, luidt de conclusie waarschijnlijk dat geen project aantrekkelijk is (dus dat de maatschappelijke baten kleiner zijn dan de maatschappelijke kosten), terwijl als de gehele lijst aan projecten in een keer geëvalueerd wordt dan zou de conclusie kunnen zijn dat het een aantrekkelijk pakket is.

Conclusie

Naar verwachting draagt het verbeteren van de boulevard bij aan de aantrekkelijkheid van Den Haag als vestigingslocatie voor internationale organisaties. Echter dit effect én de waardering ervan is met veel onzekerheid omgeven. Daarom is er hier voor gekozen dit effect niet in geld uit te drukken maar om aan te geven dat het voor alle projectalternatieven een positief effect is. Het effect is in alternatief 1 het grootste en het kleinste in alternatief 5.

3.7 Verkeerseffecten

Onderdeel van het plan van De Solà-Morales is dat een deel van de boulevard eenrichtingsverkeer wordt. Dit heeft negatieve verkeerseffecten, in de zin dat sommige ritten iets langer duren. Tegelijkertijd gaat dit gepaard met een positief effect omdat er minder overlast zal zijn door het eenrichtingsverkeer. Het is moeilijk in te schatten welke van deze twee domineert.

Het uitgangspunt van de herinrichting van de boulevard is dat er geen noodzaak is voor doorgaand verkeer maar dat het wel wenselijk is dat automobilisten op de boulevard kunnen rijden om te ‘flaneren’. Dit is met de herinrichting mogelijk.

In het verkeerscirculatieplan uit 2003 is de structuur voor het hoofdwegennet van Scheveningen geanalyseerd. Scheveningen is lastig te bereiken, hetgeen te maken heeft met de ligging achter Den Haag, en tegen de zee aan waardoor Scheveningen altijd via de stad bereikt moet worden. Er

³⁰ Een tijdelijk in Nederland aanwezige internationale organisatie zorgt eerst voor een positief bestedingseffect, en later voor een even groot negatief bestedingseffect. Door de tijdsvoorkeur is dit maatschappelijk aantrekkelijk.

wordt aan gewerkt om de bereikbaarheid van Scheveningen te verbeteren (onder andere met een betere aansluiting op de snelwegen), echter dit is zo in alle alternatieven.

Een verandering van de verkeerssituatie op de boulevard heeft voornamelijk consequenties voor de route Westduinweg - Duinstraat - Prins Willemstraat - Jurriaan Kokstraat - Gevers Deynootweg. Deze alternatieve route gaat deels door Scheveningen Dorp heen. De belangrijkste verkeersgevolgen zijn:

- Tijdens een gemiddelde avondspits:
 - De Strandweg kent een halvering van het aantal rijbewegingen. Als direct gevolg van het instellen van éénrichtingsverkeer.
 - De route Duinstraat – Scheveningseweg en met name het kruispunt Duinstraat – Prins Willemstraat – Scheveningseweg worden extra belast. Deze route wordt voor autoverkeer minder aantrekkelijk. In de avondspits zal het kruispunt Duinstraat – Prins Willemstraat – Scheveningseweg het autoverkeer komende vanaf de Duinstraat niet goed kunnen verwerken. De capaciteit voor autoverkeer op deze route kan alleen worden vergroot door een herinrichting van het ‘plein’ Duinstraat – Prins Willemstraat – Scheveningseweg.
- Tijdens een gemiddelde stranddag:
 - In de ochtendperiode zullen er in totaal minder rijbewegingen van en naar de boulevard zijn vanwege het feit dat er minder parkeerplaatsen te vinden zijn.
 - In de middagperiode kent voornamelijk de Vissershavenweg een duidelijk toename t.o.v. de huidige situatie. De capaciteit van de Vissershavenweg is echter voldoende om de verwachte toename van ca 500 auto's, verspreid over 5 uur, te verwerken.
 - Bij het wegtijden van de toeristen op het eind van de middag zal de verkeersdruk op de Vissershavenweg ten opzichte van de huidige situatie toenemen. De Vissershavenweg zal deze toename van verkeer kunnen verwerken. Het verkeer dat naar huis gaat zal zoveel mogelijk gestuurd moeten worden via de Westduinweg – Houtrustweg, in plaats van via de Duinstraat – Scheveningseweg.

Kortom er lijken zich eigenlijk alleen verkeerskundige problemen voor te doen bij het kruispunt Duinstraat - Prins Willemstraat. Daarom worden, als het plan van De Solà-Morales door gaat, hier verkeerskundige aanpassingen gemaakt. Dit is opgenomen in de investeringskosten onder de flankerende maatregelen en lost de verkeerskundige problemen op. Omdat de boulevard geen deel meer van een doorgaande route uitmaakt (momenteel nog in beperkte mate) lijkt het aannemelijk dat het verkeerseffect beperkt blijft door de noodzakelijke investeringen.

Gezien deze overwegingen is het verkeerseffect als klein ingeschat en niet gekwantificeerd.

³¹ Mogelijk zijn een deel van de projecten die de gemeente wil realiseren wel individueel van invloed op de kans dat Den Haag een internationale organisatie naar Nederland haalt. De boulevard lijkt deze potentie echter niet te hebben.

3.8 Parkeerplaatsen die verdwijnen?³²

Een van de gevolgen van het herinrichten van de boulevard is dat er op de boulevard minder parkeerplaatsen overblijven. In principe zijn parkeerplaatsen waardevol omdat ze schaars zijn. Dat is ook precies de reden dat de gemeente nu parkeeropbrengst geniet van deze parkeerplaatsen. In 2006 leverde de exploitatie van de 1.025 parkeerplaatsen aan de Strandweg 2006 netto € 1,47 miljoen op. De kosten zijn hier reeds van de baten afgehaald. Als er parkeerplaatsen verdwijnen dan verdwijnt er dus een waardevol goed.

De gemeente heeft uitgerekend hoeveel parkeerplaatsen verdwijnen in projectalternatief 1, namelijk 575. Als een deel van de boulevard wordt opgeknapt (zoals in de andere projectalternatieven) vervallen waarschijnlijk maar een deel van deze parkeerplaatsen op de boulevard. Het schatten van wat er in het nulalternatief gebeurt is nog het lastigste. Deze bespreken we dan ook eerst alvorens de effecten te waarderen.

Nulalternatief

De gemeente Den Haag voert al jaren een parkeerbeleid. Dit heeft een aantal uitgangspunten:

- Het aantal parkeerplaatsen in Scheveningen moet niet afnemen, want dat is slecht voor het toerisme, de bewoners en de lokale economie.
- Het aantal parkeerplaatsen moet niet toenemen. Een groter aantal parkeerplaatsen lijkt misschien wel aantrekkelijk voor de bereikbaarheid, maar is in verband met verkeersdruk en vervuiling niet wenselijk.³³

Het gevolg van dit beleid is dat als er ergens parkeerplaatsen bijkomen of verdwijnen deze elders gecompenseerd moeten worden. Hierbij is het de laatste jaren beleid dat nieuwe, vervangende parkeerplaatsen zoveel mogelijk in pandig of ondergronds worden gebouwd om de schaarse ruimte in Scheveningen open te laten.

Het parkeerbeleid om het aantal parkeerplaatsen niet uit te breiden, maar ook niet in te perken ligt vast sinds 1991. In december 2006 sprak de Haagse raad de eis uit dat het aantal parkeerplaatsen dat op de boulevard bij het plan De Solà-Morales verdwijnt elders gecompenseerd wordt. De raad gaf toen aan dat er diverse initiatieven zijn om ervoor te zorgen dat het aantal parkeerplaatsen in Scheveningen op peil blijft, onder andere met de parkeergarages Circusplein (467) en Badhuiskade (200).

Niet alle initiatieven zijn reeds even zeker. De parking Circusplein (467 parkeerplaatsen) is in ontwikkeling het verst. Er ligt een Voorlopig Ontwerp (al is er nog een aantal technische problemen op te lossen) en een verkeerstechnische uitwerking. De initiatiefnemer acht het plan

³² Omdat uiteindelijk geen parkeerplaatsen verloren gaan, had deze paragraaf ook als subparagraaf in paragraaf 3.10 (effecten die uiteindelijk niet van belang zijn) gepresenteerd kunnen worden. Gezien het potentiële belang van dit effect en de gevoerde discussies is er toch voor gekozen om deze in een aparte paragraaf te presenteren.

³³ In raadsvoorstel nr. 127, Afbouw Scheveningen Bad, uit 1991 is vastgelegd dat een beheersing van het bezoekersparkeren in Scheveningen Bad noodzakelijk is. Dit wordt bereikt door het limiteren van het aanbod aan parkeerplaatsen en het afschermen van de omliggende wijken tegen bezoekersparkeren. Deze afspraak is herbevestigd in het Masterplan Kuststrook dat in het raadsvoorstel 192 uit 2001 door de gemeenteraad is vastgesteld.

financieel haalbaar. De ontwikkeling van de parkeergarage Badhuiskade (400 parkeerplaatsen waarvan 200 als compensatie van de boulevard) is minder ver. Er is nog geen goede oplossing voor de ontsluiting en er is nog geen voorlopig ontwerp. Beide plannen moeten nog de openbare inspraak doorlopen. Kortom er wordt nu aan compensatie reeds meer ontwikkeld dan er nodig is om de verdwijnende parkeerplaatsen op de boulevard te compenseren.

Vooruitlopend op het definitieve besluit dat de boulevard heringericht wordt conform het plan De Solà-Morales heeft de gemeente de bovenstaande ontwikkelingen in gang gezet door te overleggen met de betrokken projectontwikkelaars. Deze zijn aan de slag gegaan en lijken ook door te gaan als het plan De Solà-Morales niet doorgaat (de gemeente heeft impliciet toegezegd dat hoe dan ook 575 parkeerplaatsen in Scheveningen verwijderen). Daarom lijkt het waarschijnlijk dat in het nulalternatief 575 parkeerplaatsen in Scheveningen zullen verdwijnen. Voor de parkeeropbrengsten maakt het niet uit of de parkeerplaatsen verdwijnen van de boulevard of elders in Scheveningen waar de parkeerplaatsen beter op een andere manier gebruikt kunnen worden. Dit is dan ook aangehouden als nulalternatief.³⁴

Conclusie

In alle alternatieven (inclusief het nulalternatief) verdwijnen 575 parkeerplaatsen van straat³⁵ en komen terug in een parkeergarage. Daarmee zijn met het uitvoeren van de projectalternatieven geen maatschappelijke kosten verbonden (voor zover het parkeerplaatsen betreft).

3.9 Versterking van de haven: optiewaarde

Momenteel is de gemeente Den Haag samen met projectontwikkelaars bezig om plannen te ontwikkelen voor de Scheveningse Haven. De vorige FES aanvraag omvatte ook een bijdrage voor de ontwikkeling van het havengebied. Het CPB oordeelde (terecht) dat dit onderdeel van de plannen te onzeker was om voor subsidie in aanmerking te komen. Afgelopen jaar zijn de plannen voor de haven flink verder ontwikkeld. De plannen zijn hierbij flink aangepast. Op dit moment zijn deze plannen echter nog niet zodanig uitgekristalliseerd dat hiervoor subsidie wordt aangevraagd. Toch zijn deze plannen van belang voor de huidige MKBA. In alle plannen die nu voor de haven worden gemaakt worden de recreatie en het toerisme flink gestimuleerd, onder andere door twee bruggen over de haven aan te leggen. Hierdoor wordt het mogelijk op meerdere manieren rond en door de haven te lopen, terwijl nu alleen om de haven heen en terug mogelijk is. Dit maakt recreatie in de haven aantrekkelijker. Een opgeknapt boulevard zal meer bezoekers trekken als de haven ook is opgeknapt, dan wanneer alleen de boulevard wordt opgeknapt. Dit effect zal sterker zijn als ook de stukken die direct tegen de haven aan liggen mooi gemaakt worden volgens het plan De Solà-Morales.

Dit effect is gezien de onzekerheid en onduidelijkheid niet gewaardeerd maar wel weergegeven in de overzichten met een + bij alle alternatieven.

³⁴ Eventueel zou ervan uitgegaan kunnen worden dat het staand beleid aangepast wordt in het nulalternatief. Echter de achtergrond van dit beleid is dat volgens de gemeente de extra welvaart van meer parkeerplaatsen (inclusief de opbrengst voor de gemeente) niet opweegt tegen de externe effecten van meer verkeer in Scheveningen (geluidshinder, vervuiling, verkeersonveiligheid, verstopping van het verkeer).

³⁵ De straat hoeft dus niet de boulevard te zijn.

3.10 Effecten die niet van belang zijn

De volgende effecten zijn niet van belang, omdat er geen verschil is tussen de projectalternatieven en het nulalternatief.

3.10.1 Verandering van de verwachte schade door afslag aan de boulevard

Door het uitvoeren van het plan De Solà-Morales kan de schade aan de boulevard door stormen op twee manieren veranderen. Ten eerste door een verandering dat (een deel) van de boulevard afslaat, en door een grotere schadepost (hogere herstelkosten) van de boulevard.³⁶ Echter deze kostenpost zit reeds in de kosten van het onderhoud. Deze hier nogmaals opnemen leidt tot een ongewenste dubbeltelling. Tevens wordt de boulevard zodanig ontworpen dat deze een storm die eens per 500 jaar optreedt zonder noemenswaardige schade moet kunnen doorstaan.

3.10.2 Veiligheidsbaten

De kustversterking zorgt voor meer veiligheid. Dit is uiteraard ook de belangrijkste reden om de dijk in boulevard aan te brengen. Echter dit gebeurt ook in het nulalternatief. De projectalternatieven leveren geen extra veiligheid op. Veiligheid wordt daarom verder niet besproken en ook niet meegenomen als (positief) effect.

3.10.3 Overlast van aanleg

Ook in het nulalternatief wordt de boulevard open gebroken en de kust versterkt door zandsuppletie. Er is dan ook geen verschil tussen de projectalternatieven en het nulalternatief in de hoeveelheid overlast. De uitvoering van het nulalternatief duurt iets korter. De uitvoering is nu voor vijf seizoenen gepland. Het nulalternatief duurt in de laatste fase iets korter en geeft daardoor iets minder overlast. Dit effect lijkt echter te klein om rekening mee te houden.

3.10.4 Waarde van verloren uitzicht

Een deel van de waarde van de huizen in de buurt van de zee wordt bepaald door het uitzicht vanuit huis over het strand en de zee. Door de dijk in de boulevard te verbreden en te verhogen gaat mogelijk uitzicht verloren. Echter, in hoogte en breedte van de dijk in de boulevard verandert niets afhankelijk van de uitvoering die gekozen wordt. Er is dus geen verschil in uitzicht op zee tussen het plan van De Solà-Morales (alternatief 1), de andere alternatieven en het nulalternatief.

3.10.5 Verminderde schade afslag Scheveningen

In het nulalternatief wordt de kust versterkt. Door de inrichting volgens het plan van De Solà-Morales gaat over de inrichting boven op de kustversterking, en voegt geen veiligheid toe. Er is dan ook geen verschil tussen de projectalternatieven en het nulalternatief wat betreft vermindering van de afslag.

³⁶ Een duurdere boulevard door het gebruik van duurdere steensoorten hoeft bij afslag niet tot hogere kosten te leiden als bij herstelwerkzaamheden de oorspronkelijke stenen weer gebruikt kunnen worden. Hier gaat het dus om het verschil tussen rechtleggen en vervangen van weggespoelde stenen.

3.10.6 Mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen

Momenteel behoort een deel van Scheveningen tot de waterkering. Hierdoor gelden er bouwbeperkingen. Als de dijk in boulevard wordt gerealiseerd dan verschuift de waterkering zover zeewaarts dat er meer gebouwd kan worden (zonder dat dit met forse extra kosten gepaard gaat die veroorzaakt worden door het feit dat bij bouwen geen zand afgevoerd mag worden).

Dit gebeurt zowel in het nul- als de projectalternatieven. Door de inrichting volgens het plan van De Solà-Morales gaat over de inrichting boven op de kustversterking, en voegt geen veiligheid toe. Er is dan ook geen verschil tussen de projectalternatieven en het nulalternatief voor wat betreft de ruimtelijke mogelijkheden in Scheveningen.

3.10.7 Effecten op flora en fauna

Het openbreken en weer bestraten van de boulevard en het ophogen van het strand verstoort de rust (onder andere geluidshinder). Echter dit gebeurt ook in het nulalternatief en er treedt dan ook geen effect op door het plan van De Solà-Morales uit te voeren.

3.10.8 Verlies aan archeologische waarden

Er is geen verschil tussen het nul- en de projectalternatieven.

4 Resultaten

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden alle effecten bij elkaar opgeteld zodat het totaalbeeld per alternatief helder wordt (Paragraaf 4.2), wordt naar de verdeling over de verschillende partijen gekeken (paragraaf 4.3) en wordt een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd (Paragraaf 4.4). Paragraaf 4.5 presenteert de slotconclusie.

4.2 Netto Contante Waarde per alternatief

Tabel 4.1 beschrijft de Netto Contante waarde van de verschillende projectalternatieven ten opzichte van het nulalternatief.

Tabel 4.1 Netto Contante Waarde per alternatief (ten opzichte van het nul- of referentiealternatief)

	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3	Alternatief 4	Alternatief 5
Investeringskosten (A)	-25,72	-24,51	-20,91	-20,54	-18,23
Onderhouds- en vervangingskosten van de boulevard	-10,97	-8,48	-7,59	-2,89	-2,32
BTW opbrengst (van A)	4,11	3,91	3,34	3,28	2,91
Schade door afslag aan de boulevard	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Stijging huizenwaarde	6,78	4,99	4,19	3,38	2,58
Recreatie	34,60	25,50	21,39	17,27	13,16
Parkeerplaatsen	0	0	0	0	0
Den Haag Internationale Stad	+	+	+	+	+
Verkeer	0	0	0	0	0
Totaal	8,79	1,41	0,41	0,51	-1,90

De grootste kostenposten zijn in alle alternatieven de investerings- en onderhoudskosten. Voor alternatief twee tot en met vijf zijn de investeringskosten groter dan de extra onderhoudskosten. Voor alternatief 1 zijn de investeringskosten zelfs kleiner dan de onderhoudskosten als de door het Rijk te ontvangen BTW van de investeringskosten wordt afgetrokken. In deze studie hebben we twee substantiële baten kunnen ontdekken, namelijk het extra surplus voor recreanten en het extra woongenot in de buurt van de boulevard.

Alle kosten en baten bij elkaar opgeteld (in de laatste rij van Tabel 4.1) laat zien dat vier van de vijf alternatieven positief scoren, en dat alternatief 1 het meest positief scoort.

4.3 Verdelingseffecten

Per alternatief is een tabel opgesteld met de verdelingseffecten. Tabel 4.2 geeft een overzicht van de hiervoor gebruikte verdeelsleutel. In deze tabel staat de verdeelsleutel zoals die voor alternatief 1 gebruikt is. De verdeelsleutel voor de recreatie is gebaseerd op de berekeningen in Paragraaf 3.4 en deze varieert iets tussen de alternatieven. De verdeelsleutel is tentatief omdat nog niet duidelijk is wie de investeringskosten betaalt.

Tabel 4.2 Verdelingseffecten in alternatief 1³⁷

	Gemeente	Burgers Den Haag	Overige burgers Provincie Zuid-Holland	Overige burgers Nederland	Bedrijfsleven	Nationale overheid
Investeringskosten	0	0	0	0	0	1
Onderhouds- en vervangingskosten van de boulevard	1	0	0	0	0	0
BTW opbrengst	0	0	0	0	0	1
Schade door afslag aan de boulevard	0	1	0	0	0	0
Stijging huizenwaarde	0	1	0	0	0	0
Recreatie	0	0,42	0,27	0,27	0,04	0

Deze verdeelsleutel is toegepast. Tabel 4.3 geeft de resultaten per alternatief.

Tabel 4.3 Verdelingseffecten voor subsidietoekenning door het Rijk

	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3	Alternatief 4	Alternatief 5
Gemeente	-10,97	-8,48	-7,59	-2,89	-2,32
Burgers Den Haag	21,38	15,89	13,33	10,77	8,21
Overige burgers Provincie Zuid-Holland	9,62	7,18	6,02	4,86	3,71
Overige burgers Nederland	9,62	7,18	6,02	4,86	3,71
Bedrijfsleven	0,76	0,25	0,20	0,16	0,11
Nationale overheid	-21,61	-20,60	-17,57	-17,26	-15,32
Totaal	8,79	1,41	0,41	0,51	-1,90

De gemeente Den Haag heeft in alle alternatieven een negatief saldo omdat ze de extra onderhoudskosten moet betalen. Burgers in Den Haag profiteren door meer woongenot en betere recreatie. Dit laatste effect is ook substantieel voor de overige burgers in Zuid-Holland en de rest van Nederland.

³⁷ De verdelingsfactoren voor de recreatie zijn op de recreatiebaten gebaseerd, en wijken daardoor in alternatief 2 tot en met vijf iets af van de verdeelsleutel in alternatief 1. Het verschil is echter zo klein dat deze hier niet zijn weergegeven.

4.4 Gevoeligheidsanalyse

Als er onzekerheid bestaat dan kan een gevoeligheidsanalyse vaak helpen om de gevolgen beter inzichtelijk te maken. Hier is geen volledige gevoeligheidsanalyse uitgevoerd, niet omdat er geen onzekerheid is (die is er bij diverse effecten zoals de recreatie zeker), maar omdat het aantal effecten zeer beperkt is en de gevoeligheidsanalyse al uitgevoerd kan worden door een visuele inspectie van tabel 4.1.

- Hogere recreatiebaten zouden de baten flink vergroten, echter de relatieve aantrekkelijkheid van de alternatieven verandert niet. Nu zijn bijvoorbeeld de welvaartsbaten in alternatief 1 van de mooiere boulevard voor bestaand recreatie gedrag geschat op 2 procent van het surplus. De waarschijnlijke range hiervoor ligt tussen 1 en 5 procent. De gebruikte 2 procent ligt aan de onderkant van deze bandbreedte.
- Hogere investeringskosten³⁸, bijvoorbeeld 50 procent hoger maakt alle alternatieven onaantrekkelijk ten opzichte van het nulalternatief.
- Hogere onderhoudskosten maakt waarschijnlijk alle onaantrekkelijk.
- Groot woongenot (bijvoorbeeld omdat de gebruikte WOZ-waarden de daadwerkelijke huizenprijzen hier onderschatten) maakt alle alternatieven aantrekkelijk.

Een andere mogelijkheid is dat sommige effecten eerder optreden (zoals de recreatiebaten), dan nu is verondersteld. Nu is verondersteld dat de recreatiebaten optreden het jaar na voltooiing van de boulevard. Als deze deels eerder optreden, stijgen de recreatiebaten en worden alle alternatieven aantrekkelijker.

³⁸ Of preciezer: door een grotere overschrijding van de verwachte bouwkosten dan nu reeds in de kostenschatting is meegenomen.

4.5 Conclusie

Met behulp van zo veel mogelijk beschikbaar materiaal zijn de effecten van vijf alternatieven gewaardeerd ten opzichte van het nulalternatief van een kale inrichting (vergelijkbaar aan de huidige boulevard). Voor sommige effecten zijn aannames en economische redeneringen gebruikt (zoals bij recreatie). Andere effecten zijn in eerste instantie gebaseerd op kostenberekeningen van Arcadis. Voor veel effecten zijn vervolgens aannames gemaakt over de ontwikkeling van een effect als de inrichting steeds verder wordt uitgekleeft van alternatief 1 (het alternatief met de grootste uitgaven aan ruimtelijke kwaliteit) tot alternatief 0 (geen extra ruimtelijke kwaliteit). Hoewel dit soms minder degelijk is dan nagestreefd, is het alternatief, namelijk niet proberen in cijfers te berekenen wat er gebeurt, minder aantrekkelijk.

De grootste kostenposten zijn in alle alternatieven de investerings- en onderhoudskosten. De investeringskosten zijn groter dan de extra onderhoudskosten. In deze studie hebben we twee substantiële baten kunnen ontdekken, namelijk het extra surplus voor recreanten en het extra woongenot in de buurt van de boulevard.

Alle kosten en baten bij elkaar opgeteld (in de laatste rij van Tabel 4.1) laat zien dat vier van de vijf alternatieven positief scoren (alternatief 5 scoort negatief), en dat alternatief 1 het meest positief scoort.

Een ruwe verdeling naar actoren laat zien dat de gemeente Den Haag in alle alternatieven een negatief saldo heeft omdat ze de extra onderhoudskosten moet betalen. Burgers in Den Haag profiteren door meer woongenot en betere recreatie. Dit laatste effect is ook substantieel voor de overige burgers in Zuid-Holland en de rest van Nederland.

Bijlage A Referenties

Andersson Elffers Felix (2006) Den Haag Internationale Stad van (rechtvaardigheid), Utrecht

Arcadis (2007) SSK-raming planstudie versterking zeewering Scheveningen

Baarsma, B.E. (2000) Monetary valuation of environmental goods - Alternatives to contingent valuation, proefschrift ter verkrijging van de graad van doctor aan de Universiteit van Amsterdam, Amsterdam.

Decisio B.V. en Bureau Louter (2005) Internationale organisaties in Den Haag, Economische betekenis.

Eijgenraam, Carel J.J., Carl C. Koopmans, Paul J.G. Tang, Nol C.P. Verster (2000), Evaluatie van Infrastructuur projecten, leidraad voor kosten-batenanalyse, CPB, NEI.

Minister van Financiën (2007) Brief aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, onderwerp Actualisatie Discontovoet, kenmerk IRF 2007-0090 M, 8 maart 2007, Den Haag

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2004) Aanvullingen op de Leidraad Overzicht Effecten Infrastructuur, een Samenvatting, Den Haag.

Nederlands Research Instituut voor Recreatie en Toerisme (NRIT) (2003) Dagrecreatie in Nederland 2002/2003, oktober.

Nooij, M. de en J. Teeuwes (2002), Kosten-batenanalyse van vestiging en verblijf internationale organisaties, SEO Stichting voor Economisch Onderzoek, rapport nummer 617, Amsterdam, ISBN 90-6733-215-1.

Ruijgrok, E.C.M. (2000) Valuation of nature in coastal zones, Academisch proefschrift Vrije Universiteit, Elinkwijk bv., Utrecht.

Strabo (2004a) Overallrapportage Bezoekersonderzoek Scheveningen Bad, 2003-2004, Overallrapportage najaar 2004.

Strabo (2004b) Overallrapportage Bezoekersonderzoek Scheveningen Haven, 2003-2004, Overallrapportage najaar 2004

ZHBT Toeristisch Advies (2004) Kustsegmentatie Zuid-Hollandse badplaatsen en kustregio's Eindadvies voor de verdere ontwikkeling van de ZH kust, in opdracht van de Provincie Zuid-Holland, NL RNT, 14-4-2004

ZKA (2006) Toerteller 2006 Zuid-Holland, Economische betekenis toerisme 2005 en ontwikkeling 2001-2005, in opdracht van de Provincie Zuid-Holland, Breda.

ZKA/Interview NSS (2005) Toer Trends 2005 Zuid-Holland, Breda.



seo economisch onderzoek

Roetersstraat 29 · 1018 WB Amsterdam · T (+31) 20 525 16 30 · F (+31) 20 525 16 86 · www.seo.nl