

► **Onderzoeksrapport**

DSO/Programmamanagement, Strategie en Onderzoek

Havenmonitor 2016



COLOFON

Uitgave
Gemeente Den Haag
DSO / Programmamanagement, Strategie en Onderzoek
Juni 2016

Inlichtingen

DSO / Programmamanagement, Strategie en Onderzoek
Henk van Andel (070 35 35565 / henk.vanandel@den Haag.nl)

De Dienst Stedelijke Ontwikkeling aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid inzake het gebruik en toepassing van de gepresenteerde gegevens. Afwijkingen in absolute aantallen en % kunnen worden veroorzaakt door afronden. Bij gebruik van cijfers is bronvermelding verplicht.

INHOUDSOPGAVE

	Samenvatting	5
1	Inleiding	7
2	Economie	9
2.1	Werkgelegenheid.....	9
2.2	Nieuwkomers en sterke groeiers.....	12
2.3	Visafslag.....	13
3	Gebruik van de haven	15
3.1	Aantal aankomsten, unieke schepen en opbrengsten havengelden.....	15
3.2	Aantallen per scheepstype.....	16
3.3	Ontwikkeling in aankomsten per scheepstype	17
3.4	Kadebezetting.....	19
3.5	Jachthaven	20
3.6	Watertaxi	21
4	Omgeving	23
4.1	Woningen en bevolking	23
4.2	Bezoekers van de haven	24

SAMENVATTING

De gemeente Den Haag wil de economische functie van de Scheveningse haven vergroten, dat wil zeggen groei van de werkgelegenheid. Daarbij ligt het accent op de visserij, watersport, havengebonden dienstverlening en offshore-support, en innovatie in deze sectoren. Om de ontwikkelingen in de tijd te volgen is deze zogenaamde havenmonitor ontwikkeld die periodiek geactualiseerd kan worden.

In het havengebied waren op 1 januari 2016 595 bedrijven. Daarvan waren er 140 direct aan de haven-gebonden, dat wil zeggen actief in en rond de visserij, havengebonden en offshore dienstverlening, watersport en horeca. In totaal ging het om 1.330 banen.

Het aantal banen bij de havengebonden bedrijven is in de periode 2010-2014 iets afgenomen, maar is de afgelopen twee jaar weer gegroeid. Het ligt nog iets onder het aantal van 2010 (was 1.367). De dynamiek doet zich vooral bij de horeca voor.

Bij de overige bedrijven is daarentegen sinds 2012 een duidelijke groei te zien. Het aantal nam toe van 1.665 in 2010 tot 2130 in 2016. De toename heeft onder andere te maken met de komst van het Zuiderstrandtheater en een grote supermarkt.

De afgelopen 3 jaar hebben zich 169 nieuwe bedrijven gevestigd in het havengebied. Het gaat vooral om eenmansbedrijven.

De omzet van de visafslag is in 2015 sterk gegroeid, sterker dan bij andere Nederlandse visafslagen. Hierdoor is ook het relatieve belang van Scheveningen toegenomen.

Het aantal schepen dat in de haven aankwam, is in de periode 2011-2015 sterk gedaald. In 2016 was er weliswaar sprake van een flinke groei, maar het aantal ligt nog 20% onder het niveau van 2011. De opbrengsten van havengelden laten dezelfde ontwikkeling zien.

De afgelopen 5 jaar is er weinig veranderd in het scheepstype dat de Scheveningse haven aandoet. Alleen is het aantal aankomsten van sportvissers geleidelijk iets teruggelopen, terwijl bij kotters en tenders het afgelopen jaar een lichte stijging is te zien.

Van de watertaxi maakte in 2016 gemiddeld 73 personen per dag gebruik. Dat is meer dan in 2015 (was 58).

In de omgeving van de haven wordt volop gebouwd. Het aantal woningen is in de periode 2010-2016 met 214 toegenomen tot 1.869. Naar verwachting zal dat aantal verder toenemen tot 2.586 in 2020.

Het aantal bewoners laat een vergelijkbare ontwikkeling zien. Op 1 januari 2016 waren er 3214 en dit aantal zal volgens de prognose toenemen tot 4519 in 2020, een groei van 41%.

Uit de continue metingen van City Traffic blijkt dat het aantal bezoeken aan de Scheveningse haven in 2016 ten opzichte van 2015 met 5% is toegenomen (tot ca. 1,2 miljoen bezoeken).

1 INLEIDING

In de nota “Scheveningen haven, is en blijft haven” (RIS281550) wordt aangegeven dat de gemeente Den Haag de economische functie van de haven wil vergroten, dat wil zeggen groei van de werkgelegenheid. Daarbij ligt het accent op de visserij, watersport, havengebonden dienstverlening en offshore-support, en innovatie in deze sectoren. Om deze doelstelling te bereiken moeten de randvoorwaarden verbeterd worden (havenbeheer, bereikbaarheid en ontsluiting). De uitwerking van de plannen vindt plaats in nauw overleg met de stakeholders.

Speerpunten van de nota zijn plannen voor nieuwe woningen in de directe omgeving van de haven, de komst van een nationaal zeezeilcentrum en het aantrekken van innovatieve ondernemers. Verder worden plannen aangekondigd met betrekking tot:

- verbetering van verkeersdoorstroming (o.a. doortrekken tramtracé, verbetering parkeermogelijkheden);
- bevordering sportmogelijkheden (o.a. Beachcity);
- bevordering van het toerisme (o.a. watertaxi en evenementen);
- ontwikkeling van een bedrijfsverzamelgebouw.

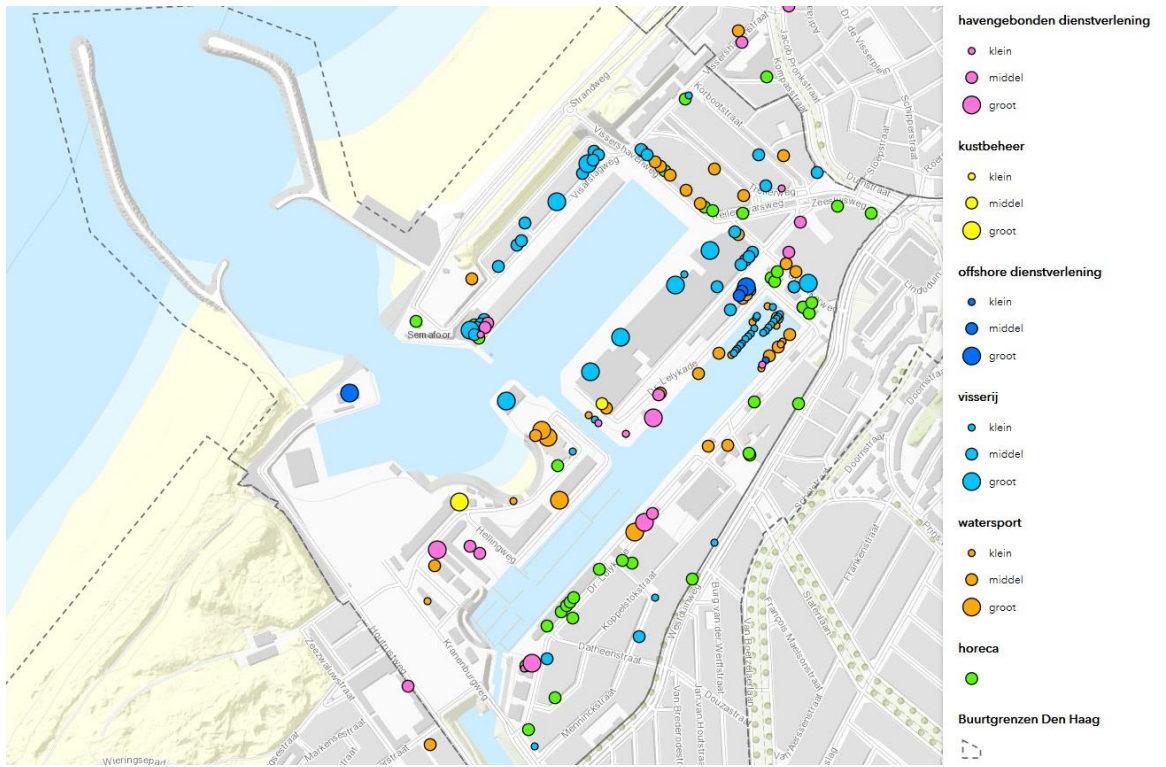
In de nota is ook aangekondigd dat er een havenmonitor komt die die de ontwikkelingen volgt op het gebied van:

- economische groei;
- toename van de werkgelegenheid;
- aantal en diversiteit van de vaarbewegingen;
- aard van de nieuwe bedrijvigheid.

Dit rapport is de eerste versie van de havenmonitor. Hierin worden voor de verschillende thema's de ontwikkelingen in de periode 2010-2016 weergegeven. Achtereenvolgens komen aan de orde: de ontwikkeling van de economie, het gebruik van de haven en de omgeving van de haven.

Ten behoeve van het actieplan Scheveningen haven is een digitale overzichtskaart gemaakt van bedrijven en activiteiten die voor de haven van belang zijn. De figuur op de volgende pagina geeft deze kaart weer.

Figuur 1.1 Overzicht havengebonden bedrijven

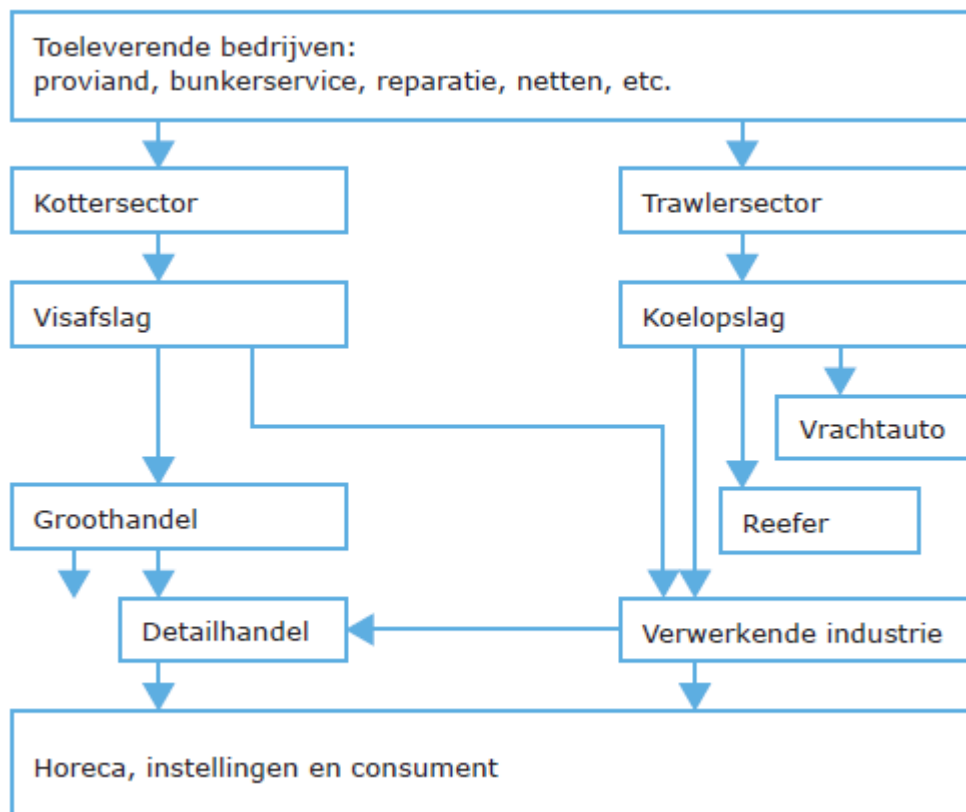


Bron: werkgelegenheidsregister/Economie

2 ECONOMIE

Het viscluster neemt een belangrijke positie in binnen de economische structuur van de Scheveningse haven. Onderstaande figuur geeft de interactie tussen de verschillende onderdelen weer.

Figuur 2.1 Interactie viscluster



Bron: Nieuwenhuizen en Taal, 2005

2.1 Werkgelegenheid

Voor de ontwikkeling van de werkgelegenheid is gebruikt gemaakt van het werkgelegenheidsregister. Daarbij is in de eerste plaats gekeken naar de bedrijven die gevestigd zijn in de directe omgeving van de haven.¹

Op 1 januari 2016 ging het in totaal om 595 bedrijven. Deze bedrijven zijn in de volgende zes categorieën ingedeeld op basis van de SBI-codes en de inventarisatie die door de gemeentelijke afdeling Economie is uitgevoerd:

- visserij: het gaat hierbij zowel vissers, visverwerking als viswinkels (41 bedrijven)
- havengebonden dienstverlening (21)

¹ Geografisch gezien is dat de buurt 'Vissershaven'. Verder zijn 7 bedrijven meegeteld die daar net buiten liggen, maar wel een duidelijk economische relatie met de haven hebben.

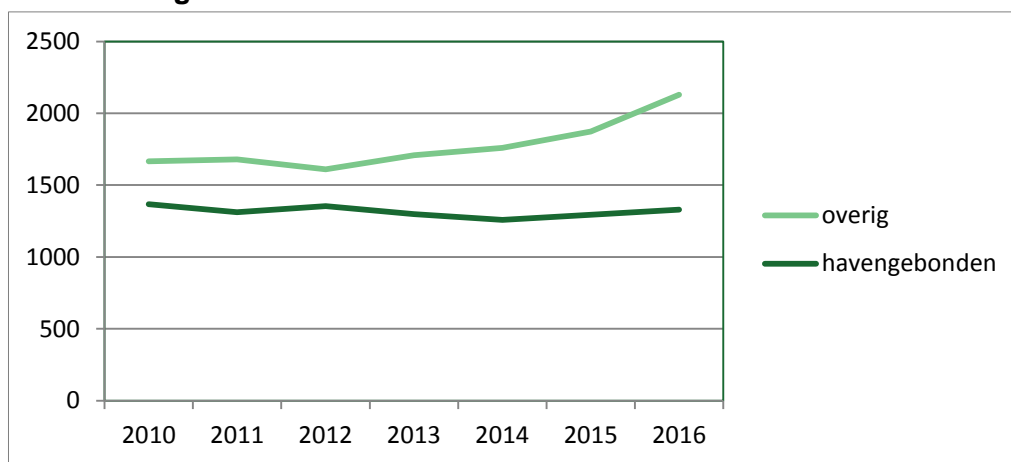
- offshore dienstverlening (5),
- watersport: jachthaven, bootcharters en watersportwinkels (29):
- horeca: cafés, lunchrooms en restaurants (44),
- overige bedrijven die geen directe relatie met de haven hebben (455).

Bij al deze bedrijven waren er op 1 januari 2016 3.460 banen, waarvan 1.330 bij havengebonden bedrijven.

Het aantal banen bij de havengebonden bedrijven is in de periode 2010-2014 iets afgenomen, maar is de afgelopen twee jaar weer gegroeid.

Bij de overige bedrijven is daarentegen sinds 2012 een duidelijke groei te zien. Deze heeft onder andere te maken met de komst van het Zuiderstrandtheater en een grote supermarkt.

Figuur 2.2 Ontwikkeling aantal banen in en rond de haven



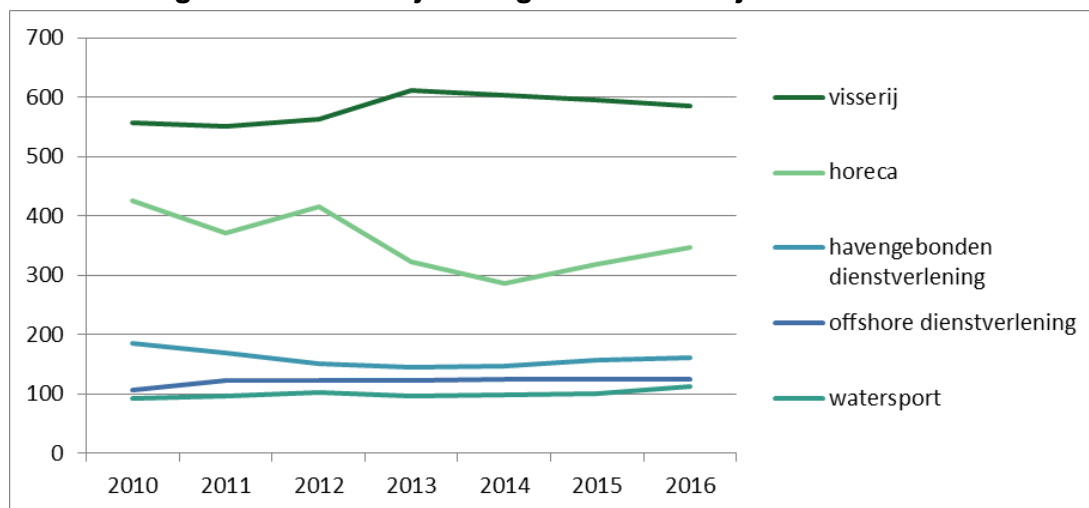
Bron: werkgelegenheidsregister

Kijken we naar de verschillende sectoren binnen de havengebonden bedrijven, dan zien we meer verschillen in dynamiek. Visserij is de grootste categorie met 585 banen. Het aantal banen in deze sector nam in de periode 2010-2013 toe om daarna licht te dalen. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de locatie van werkgelegenheid in een havengebied is gerelateerd aan de vestiging op het land. Het varende personeel van diverse bedrijven is niet eenduidig in het werkgelegenheidsregister opgenomen. Dit is inherent aan het type locatie (een haven met bedrijven met tevens een vestiging buiten de haven) en het type werkgelegenheid (niet standplaats gebonden varende personeel). Dit geeft een onderschatting voor de werkgelegenheid in de visserij. De meest recente schatting van de werkgelegenheid in de visserijsector (LEI 2015) gaat bijvoorbeeld uit van 800 personen.

De horeca is de op een na grootste sector. Hier zien we een grillig verloop. Het aantal banen daalde flink in de periode 2010-2014, maar groeit de laatste twee jaar weer.

De sectoren ‘havengebonden dienstverlening’, ‘off-shore dienstverlening’ en ‘watersport’ liggen qua omvang dicht bij elkaar in de buurt en laten een vrij stabiele ontwikkeling zien. Het aantal banen in de havengebonden dienstverlening is in de periode 2010-2016 licht afgenomen, terwijl het aantal banen in de watersport iets is gegroeid.

Figuur 2.3 Ontwikkeling aantal banen bij havengebonden bedrijven

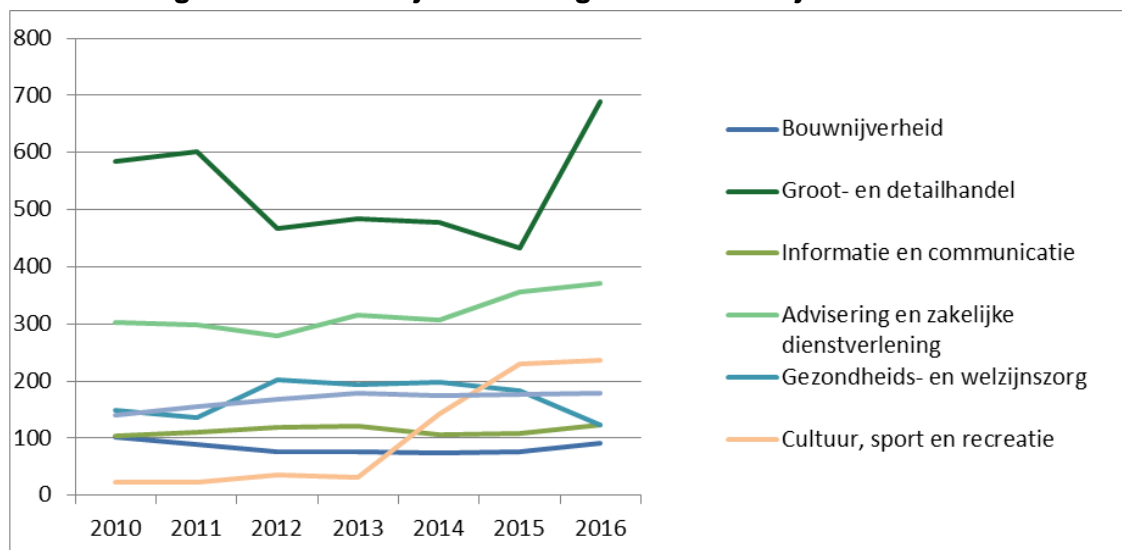


Bron: werkgelegenheidsregister

Als we kijken naar de ontwikkeling van de werkgelegenheid bij de bedrijven die niet direct met de haven verbonden zijn, vallen een aantal sectoren op. Allereerst zien we een forse groei bij de sector Cultuur, sport en recreatie na 2013.² Deze is zoals eerder genoemd gerelateerd aan de komst van het Zuiderstrandtheater en het Residentieorkest. Ten tweede valt het grillige patroon bij de sector (groot)handel op: een sterke daling in 2011 en een sterke groei in 2015. Deze ontwikkeling hangt samen met de sluiting en komst van een grote supermarkt in de buurt van de haven. Verder is een gestage groei te zien in de sector Advisering en zakelijke dienstverlening. Dit hangt samen met de komst van een aantal adviesbureaus en kan duiden op innovatie.

² Bij Cultuur, sport en recreatie gaat het niet om watersport, die zijn bij de havengebonden bedrijven meegeteld.

Figuur 2.4 Ontwikkeling aantal banen bij niet havengebonden bedrijven



Bron: werkgelegenheidsregister

2.2 Nieuwkomers en snelle groeiers

Nieuwe bedrijven

De afgelopen 3 jaar hebben zich 169 nieuwe bedrijven gevestigd in het havengebied. Het gaat om 119 eenmansbedrijven, 42 bedrijven met 2-10 personen in dienst en negen bedrijven met meer dan 10 personen.

Bij de grotere bedrijven gaat het om drie horeca gelegenheden, twee vishandels, een grote supermarkt, een handelaar in autospullen en een bankfiliaal. Die samen goed zijn voor nieuwe banen in 2016.

Weinig snelle groeiers

Tot slot hebben we gekeken of er bedrijven zijn die de laatste 5 jaar een snelle groei hebben doorgemaakt. Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen bedrijven die in 2011 1-5 mensen in dienst hadden, bedrijven met 6-10 mensen en bedrijven met meer dan 10 mensen.

Er blijken geen kleine bedrijven te zijn die in de periode 2011-2016 verdubbeld zijn (meer dan 5 of 10 mensen erbij).

Van de grotere bedrijven zijn er negen die meer dan 20% zijn gegroeid. De grootste groei deed zich voor bij een supermarkt (plus 49 banen), een reclamebureau (plus 24 banen) een personenvervoerder (plus 19 banen).

Innovatie

Scheveningen haven ontwikkelt zich ook tot een succesvolle broedplaats van innovatieve startups met een link met de zee: van Ocean Cleanup tot de Olympische catamaranbouwers en van innovatieve meetboeien tot de Zeewierboerderij. Deze bedrijven zijn echter nog allemaal meegeteld in de telling van 2016, omdat ze toen nog niet gevestigd waren in het havengebied.

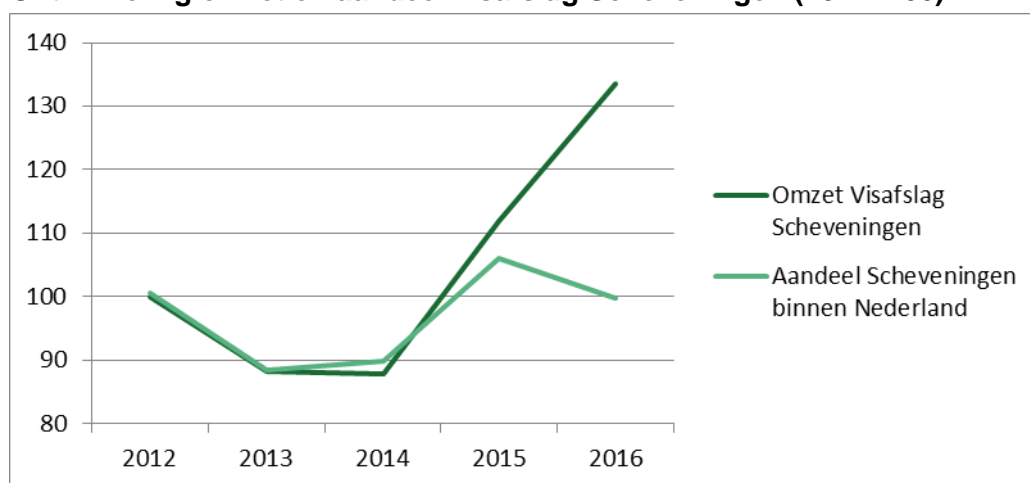
2.3 Visafslag

Een belangrijke pijler voor de economische bedrijvigheid in het havengebied is de visafslag Scheveningen. Jaarlijks worden cijfers gepubliceerd over de omzet van alle visafslagen in Nederland. Daaruit is niet alleen de economische ontwikkeling van de visafslag Scheveningen af te leiden maar ook het relatieve belang van de positie van de Visafslag Scheveningen ten opzichte van andere visafslagen in Nederland.

In 2016 heeft de visafslag Scheveningen 33,9 miljoen euro omgezet. In de periode 2012-2014 daalde de omzet met ruim 10%, maar in 2015 en 2016 groeide deze sterk, zodat per saldo de omzet ruim 30% boven het niveau van 2012 ligt.

De omzet in Scheveningen bedraagt 8,4% van de totaalomzet in Nederland. Dit aandeel fluctueerde de afgelopen jaren (tussen 7,5 en 9,0%). De sterke omzetgroei in 2015 zorgde ook voor een toename van het Scheveningse aandeel. In 2016 groeide de omzet weliswaar ook, maar minder sterk dan de omzet in heel Nederland waardoor het Scheveningse aandeel weer iets terugliep.

Figuur 2.5 Ontwikkeling omzet en aandeel visafslag Scheveningen (2012=100)

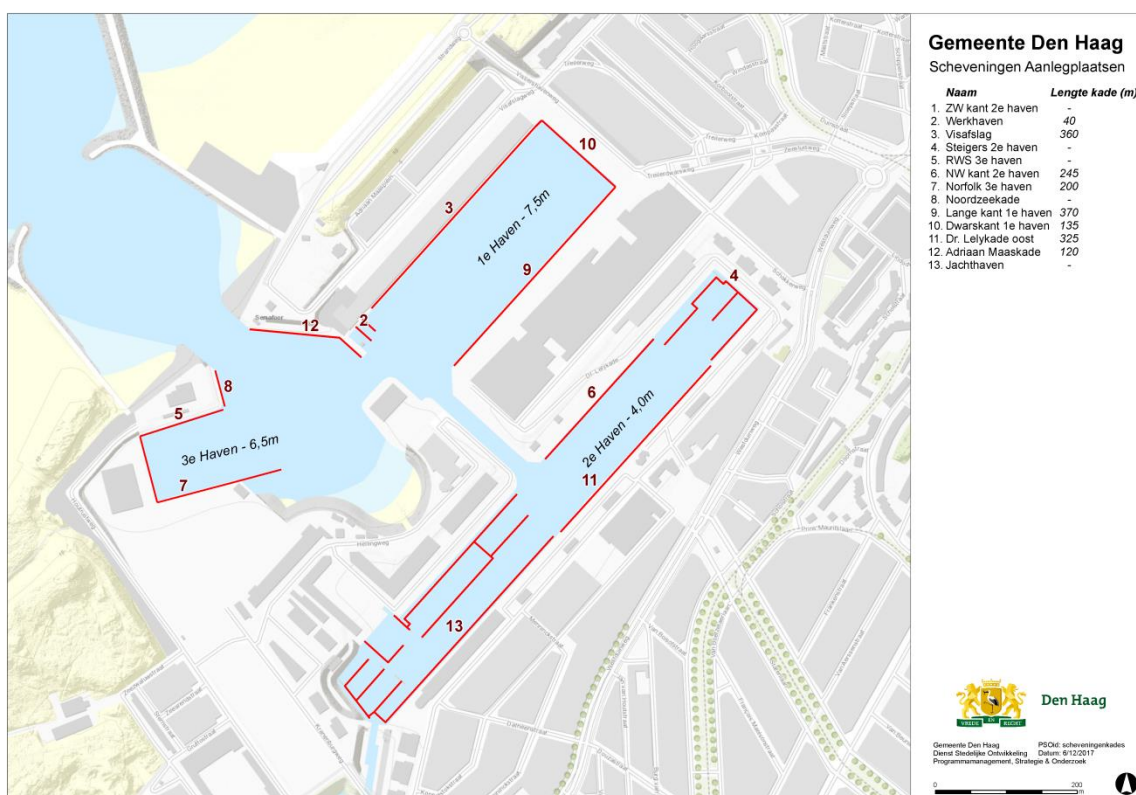


Bron: Visafslag Scheveningen /bewerking PSO

3 GEBRUIK VAN DE HAVEN

Het havenbedrijf registreert alle aankomst- en vertrektijden van alle schepen om de havengelden te kunnen berekenen. Zodoende is voor de periode 2011-2016 per scheepstype bekend hoeveel unieke schepen de Scheveningse haven hebben aangedaan. De schepen die buitengaats in het zicht van de haven voor anker gaan, worden ook meegeteld. Daarnaast zijn gegevens bekend van de jachthaven en de watertaxi. Deze onderwerpen komen achtereenvolgens aan bod.

Figuur 3.1 Aanlegplaatsen in de Scheveningse haven



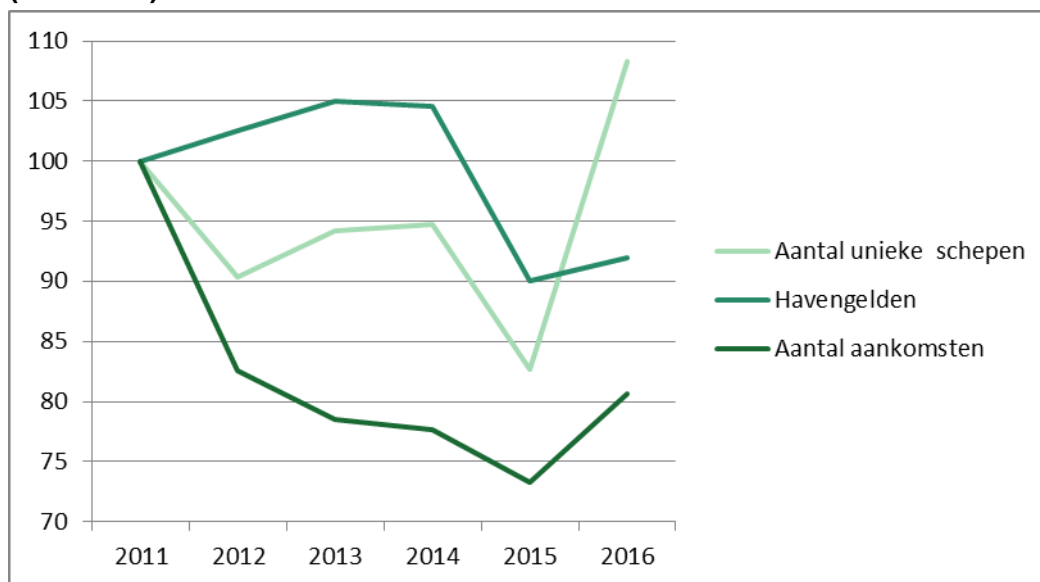
3.1 Aantal aankomsten en unieke schepen en opbrengsten havengelden

In 2016 kwamen er 5.321 schepen in de haven aan. In de periode 2011-2015 was er sprake van een sterke daling. In 2016 kwam er een einde aan die daling en nam het aantal weer flink toe, maar het aantal ligt nog bijna 20% onder het niveau van 2011.

Het aantal unieke schepen laat een grillig verloop zien. In 2012 en 2015 daalde het aantal, maar in 2016 was er sprake van een sterke groei, waardoor het aantal ruim boven dat van 2011 uitkomt.

In 2016 bedroegen de totale opbrengsten van de havengelden € 347.500.³ De afgelopen jaren fluctueren de opbrengsten. In de periode 2011-2014 namen ze toe, maar in 2015 volgde een flinke daling. In 2016 groeiden de opbrengsten weer iets, maar deze liggen nog onder het niveau van 2011.

Figuur 3.2 Ontwikkeling aantal unieke schepen, aankomsten en opbrengst havengelden (2011=100)



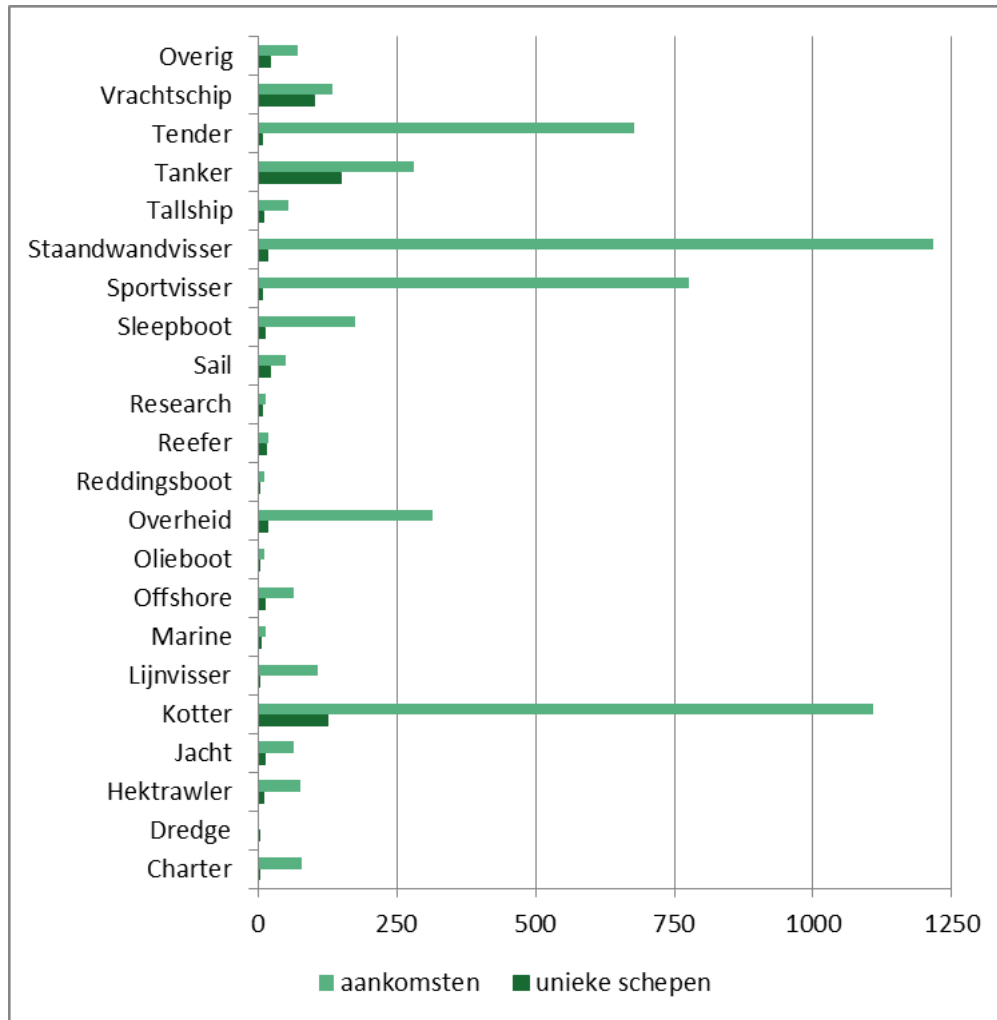
Bron: Havenbedrijf/bewerking PSO

3.2 Aantallen per scheeptype

In totaal deden 576 verschillende (unieke) schepen in 2016 de Scheveningse haven aan. Dat zijn gemiddeld 9,2 aankomsten per schip. Er zijn echter grote verschillen per scheeptype. Onderstaande figuur laat dat zien. De meeste aankomsten (1.217) worden geregistreerd bij staandwandvissers. Het gaat daarbij om 18 unieke boten, ofwel een gemiddelde van 67,6. Bij kotters worden ook veel aankomsten geregistreerd, maar omdat het hier om veel meer verschillende boten gaat, ligt het gemiddelde een stuk lager, namelijk op 8,7. Het zijn de sportvissers die het hoogste gemiddelde scoren met 97,1. De acht boten zijn verantwoordelijk voor 777 aankomsten. Tankers scoren daarentegen gemiddeld laag (1,9), omdat het om veel verschillende schepen gaat.

³ De gelden voor elektriciteit, water en milieu zijn hier buiten beschouwing gelaten.

Figuur 3.3 Ontwikkeling aantal unieke schepen en aankomsten per scheepstype in 2016

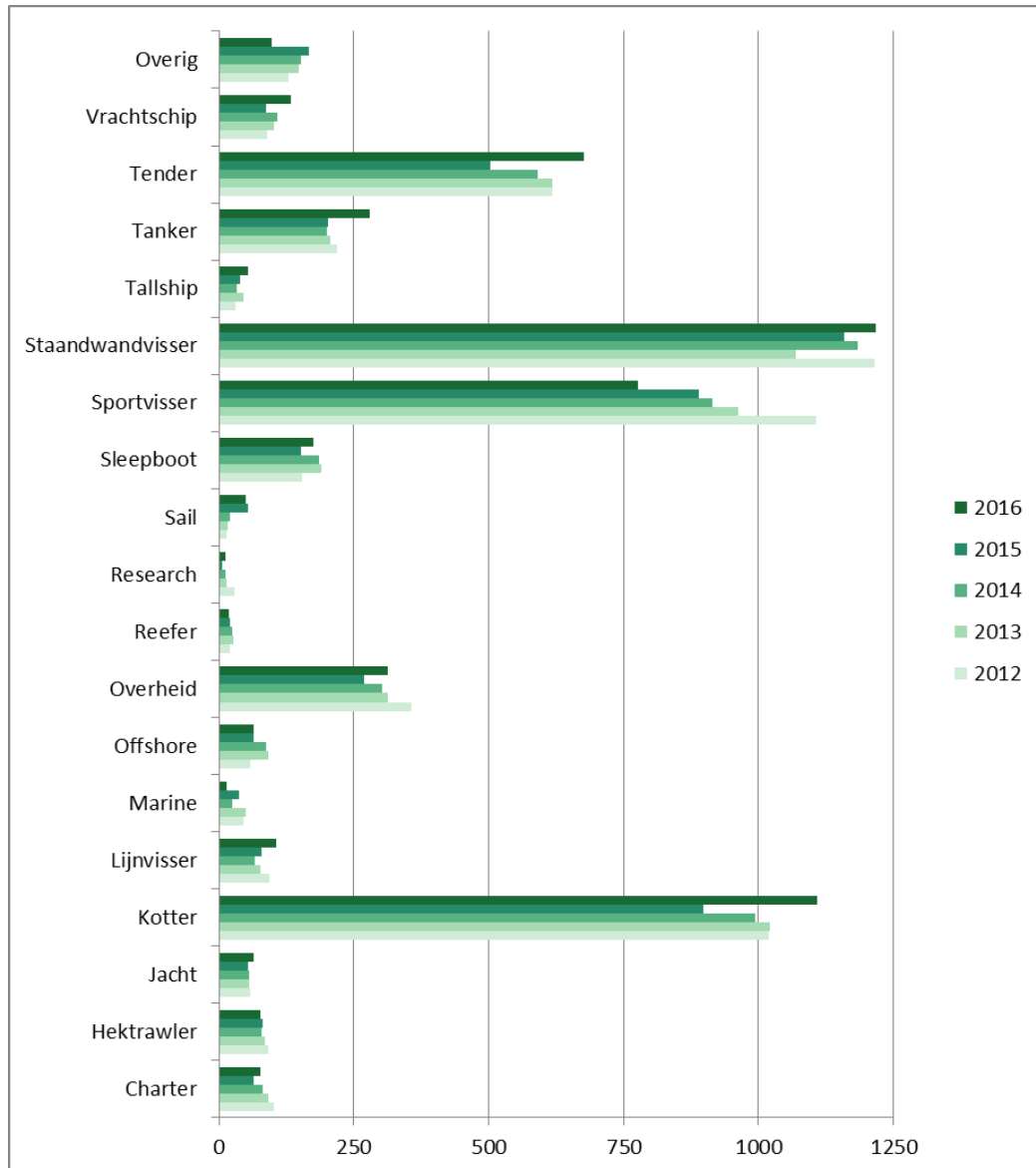


Bron: Havenbedrijf/bewerking PSO

3.3 Ontwikkeling in aankomsten per scheepstype

Om de variatie in vaarbewegingen in beeld te brengen kijken we naar het aantal aankomsten per scheepstype in de afgelopen vijf jaar (zie figuur 3.3). De meeste vaarbewegingen komen voor rekening van staandwandvisser, sportvissers, kotters en tenders (samen 71% van het totaal). De afgelopen vijf jaar is daar weinig verandering in gekomen. Er zijn geen grote verschuivingen. Alleen is het aantal aankomsten van sportvissers wel geleidelijk aan teruggelopen, terwijl bij kotters en tenders het afgelopen jaar juist een stijging is te zien.

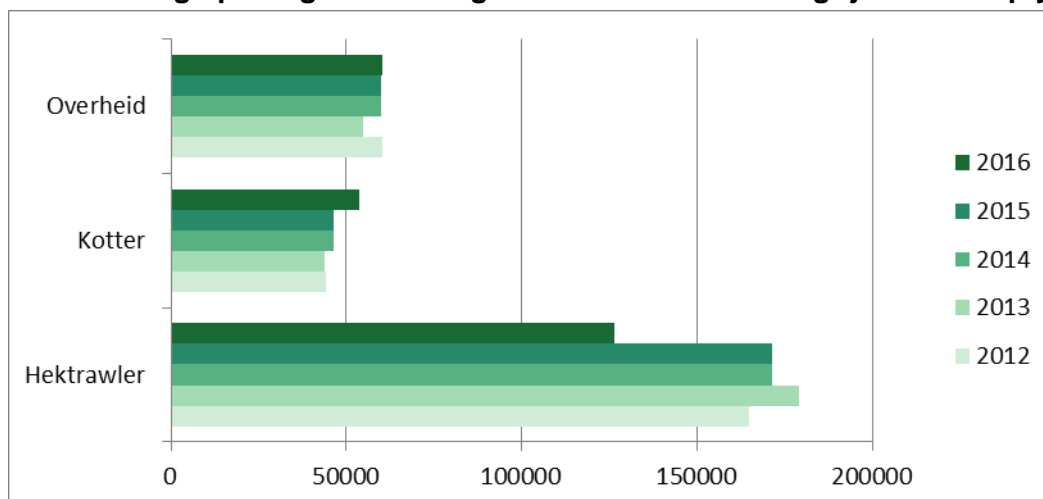
Figuur 3.4 Ontwikkeling aantal aankomsten per scheepstype



Bron: Havenbedrijf/bewerking PSO

Bovenstaande figuur zegt nog niets over het belang van de verschillende scheepstypes voor de haven. De havengelden verschillen immers sterk per type. De hektrawlers zorgen voor de hoogste opbrengsten. In 2016 ging het om € 126.500. Op de tweede plaats komen de boten van de overheid (€ 60.300) en op de derde plaats de kotters (€ 53.700). Gezamenlijk zijn ze goed voor 69% van de opbrengsten. Geen van de andere scheepstypes heeft een aandeel groter dan 5%. De opbrengsten van de hektrawlers waren in de periode 2012-2015 redelijk stabiel, maar zijn in 2016 flink teruggelopen (zie figuur 3.5). Het aandeel in de totale opbrengsten van de havengelden daalde van 43% in 2015 naar 36% in 2016. De inkomsten van de boten van de overheid en kotters zijn de afgelopen jaren wel redelijk stabiel gebleven.

Figuur 3.5 Ontwikkeling opbrengsten havengelden van de drie belangrijkste scheepstypes



Bron: Havenbedrijf/bewerking PSO

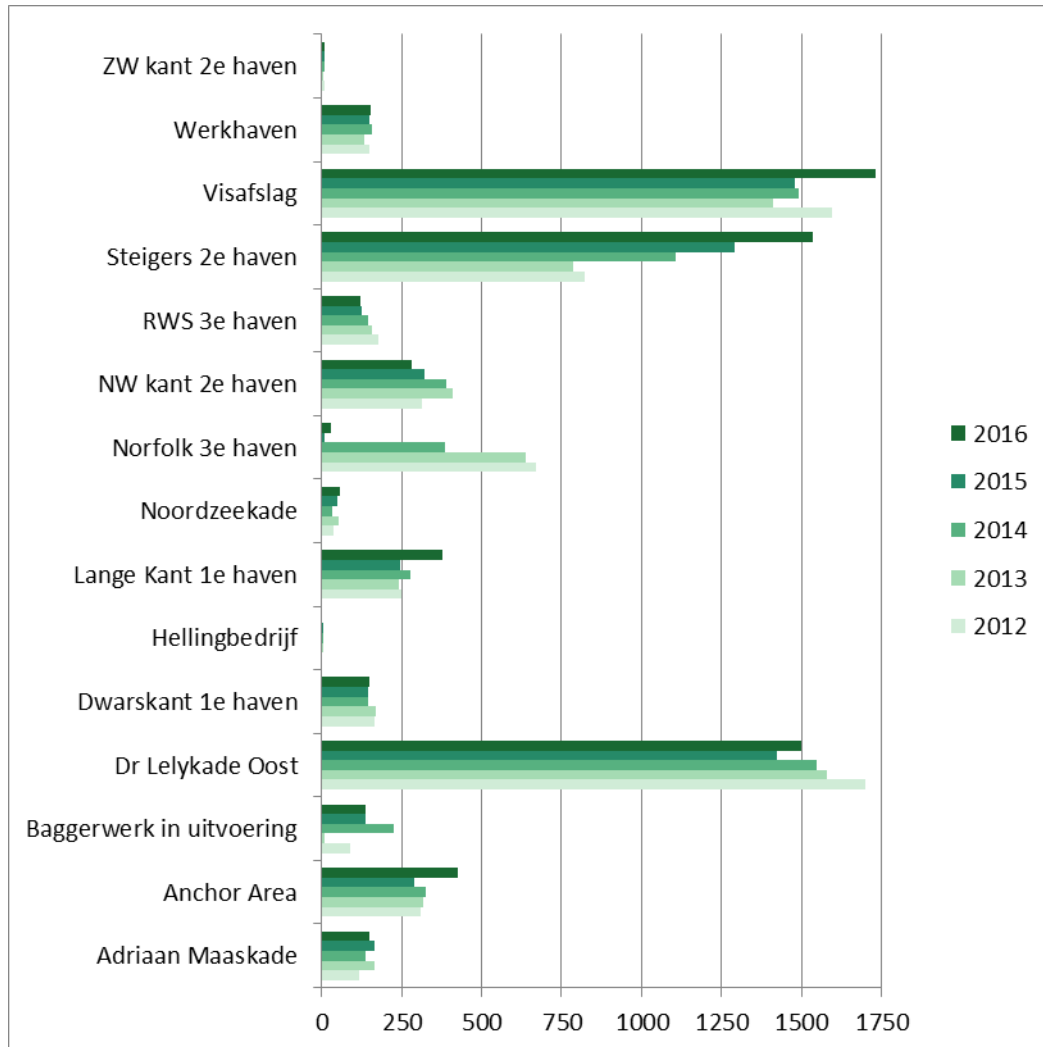
3.4 Kadebezetting

De verschillende delen van de haven worden door verschillende scheepstypes gebruikt. Dit wordt natuurlijk grotendeels bepaald door de functie van de kade. De belangrijkste scheepstypes per kade zijn:

- Dwarskant 1^e haven: kotters en overheid
- Lange kant 1^e haven: hektrawlers, tall-ships, reefers, off-shore, kotters
- Adriaan Maaskade: off-shore, bunker, marine
- Visafslag: kotters en staandwandvissers
- Werkhaven: sleepboten en reddingsboot
- Dr Lelykade Oost: sportvissers en tenders
- Noordwest-kant 2^e haven: kotters
- Steigers 2^e haven: staandwandvissers, chartervaart en zeilschool
- RWS 3^e haven: overheid
- Anchor area: tankers en vrachtboten

Als we kijken naar de kadebezetting in de periode 2012-2016 dan zien we een paar verschuivingen. De opvallendste is de toename van de kadebezetting van de steigers van de 2^e haven. Die is de afgelopen jaren bijna verdubbeld (van 821 naar 1.536). Dit heeft te maken met de (eenmalige) verplaatsing van de staandwandvissers van de 3^e haven naar de 2^e haven. Bij de Noordwest-kant van de 2^e haven is sprake een geleidelijke afname. En bij de Anchor area (buitengaats) en de Visafslag is in 2016 een opvallende toename te zien.

Figuur 3.6 Ontwikkeling van kadebezetting



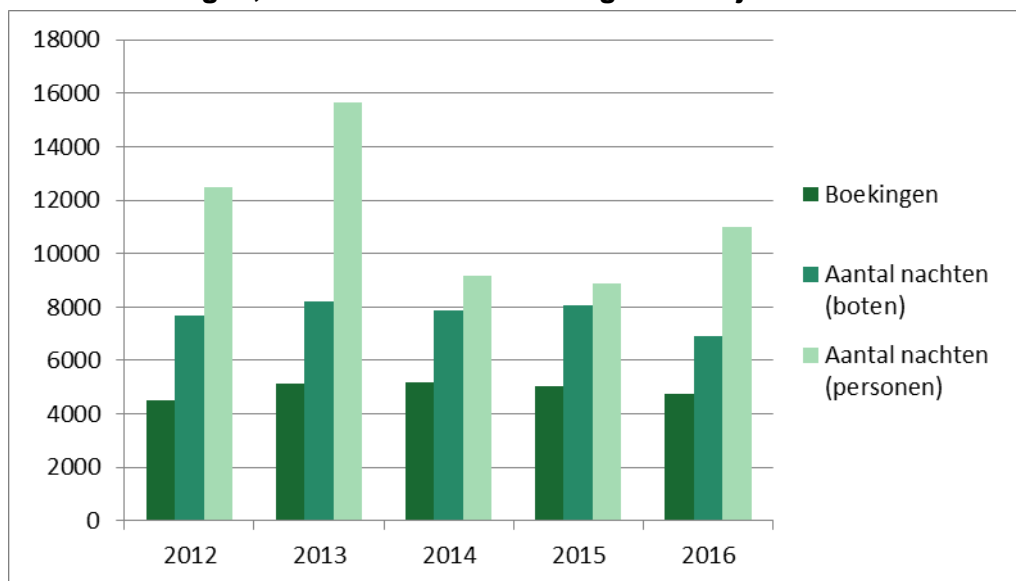
Bron: Havenbedrijf/bewerking PSO

3.5 Jachthaven

De Jachtclub Scheveningen telt 600 leden die een vaste plek in de Jachthaven (2^e haven) hebben. De leden worden niet per keer geteld dat ze in de haven komen. Daarnaast heeft de Jachtclub in 2016 4.756 boekingen gehad. In totaal ging het om 6.919 nachten dat een boot in de Jachthaven lag en 11.006 overnachtingen van personen.

Het aantal boekingen fluctueerde de afgelopen jaren, met een piek in 2013 (zie figuur 3.6), maar het geboekte aantal nachten (boten) verschilde niet zoveel. In 2016 lag dit aantal wel 10% lager dan in voorgaande jaren. Het aantal overnachtingen is de laatste 2 jaar ook iets teruggelopen.

Figuur 3.7 Aantal boekingen, nachten en overnachtingen in de jachthaven



Bron: Jachthaven

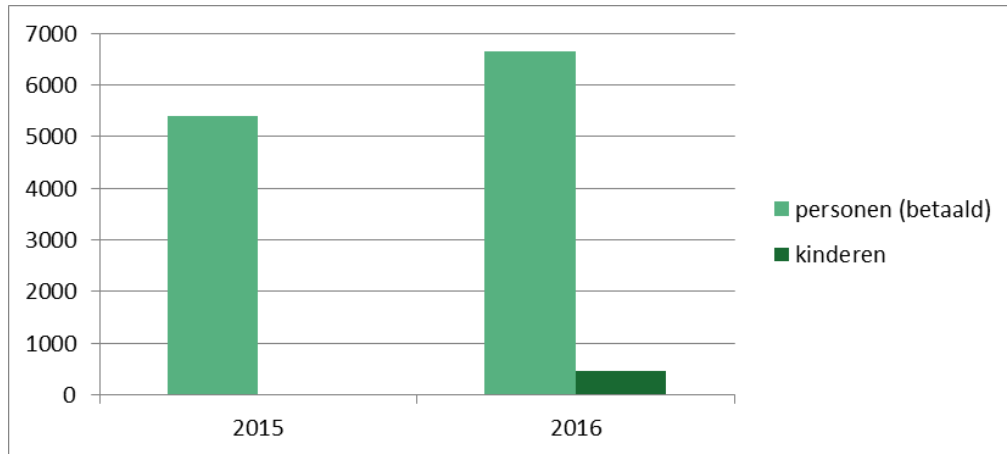
3.6 Watertaxi

Een goede ontsluiting van het havengebied is van groot belang voor het economisch functioneren van het gebied. Omdat er steeds meer woningen, bedrijven en voorzieningen rondom de haven gesitueerd worden, heeft de gemeente de mogelijkheden onderzocht voor het permanent laten varen van een watertaxi in de haven om de interne ontsluiting van het gebied voor voetgangers en fietsers te verbeteren.

In 2015, het eerste jaar, heeft de watertaxi 93 dagen gevaren (juni t/m oktober). In dat jaar hebben er 5401 personen gebruik van gemaakt; kinderen onder de 5 jaar konden gratis mee en zijn niet meegeteld.

In 2016 heeft de watertaxi 97 dagen gevaren (mei t/m oktober). 7118 personen hebben toen gebruik gemaakt van de watertaxi, waarvan 6650 betalende gebruikers en 468 niet-betalende gebruikers (kinderen onder de 5 jaar, inhuur door derden). Dit komt neer op een gemiddelde van 73 personen per dag. Ten opzichte van 2015 is het aantal passagiers gestegen. In 2015 maakten gemiddeld 58 personen per dag gebruik van de watertaxi.

Figuur 3.8 Aantal passagiers van de watertaxi



Bron: Watertaxi

De watertaxi wordt voornamelijk gebruikt voor een pleziertocht, maar ook om van A naar B te komen. Daarnaast is de watertaxi ook meerdere malen ingezet tijdens diverse evenementen in de haven (o.a. Olympic Experience, Vuurwerkfestival).

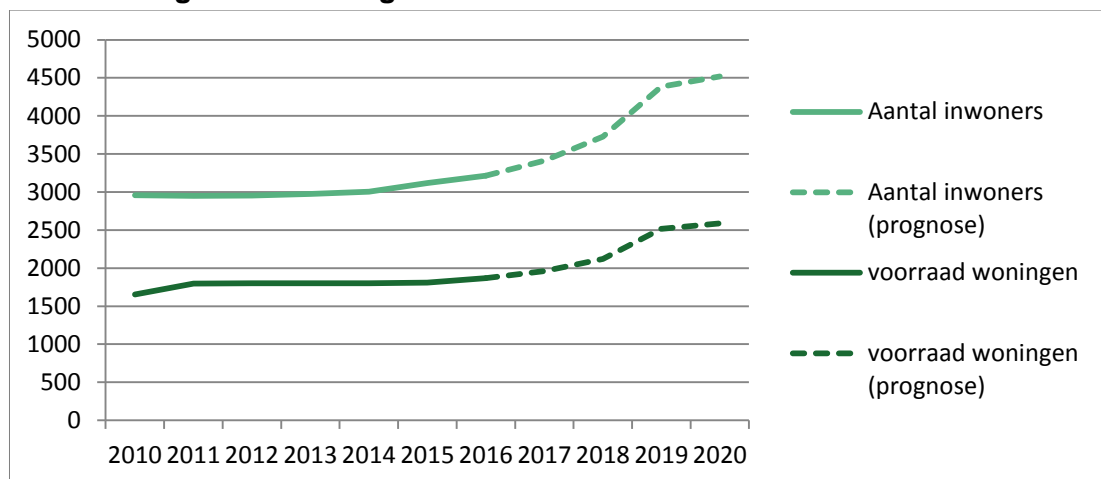
4 OMGEVING

4.1 Woningen en bevolking

Op 1 januari 2016 waren in het havengebied 1.869 woningen, 214 meer dan in 2010. Er wordt daarnaast volop gebouwd. Zodoende zal het aantal woningen naar verwachting toenemen tot 2.586 in 2020; een groei van 38%.

De ontwikkeling van het aantal bewoners laat een vergelijkbaar beeld zien. In de periode 2010-2016 groeide het aantal bewoners licht van 2.960 naar 3.214. Maar dit aantal zal de komende jaren fors toenemen tot ruim 4.500 in 2020, een groei van 41% ten opzichte van 2016.

Figuur 4.1 Ontwikkeling aantal woningen en inwoners



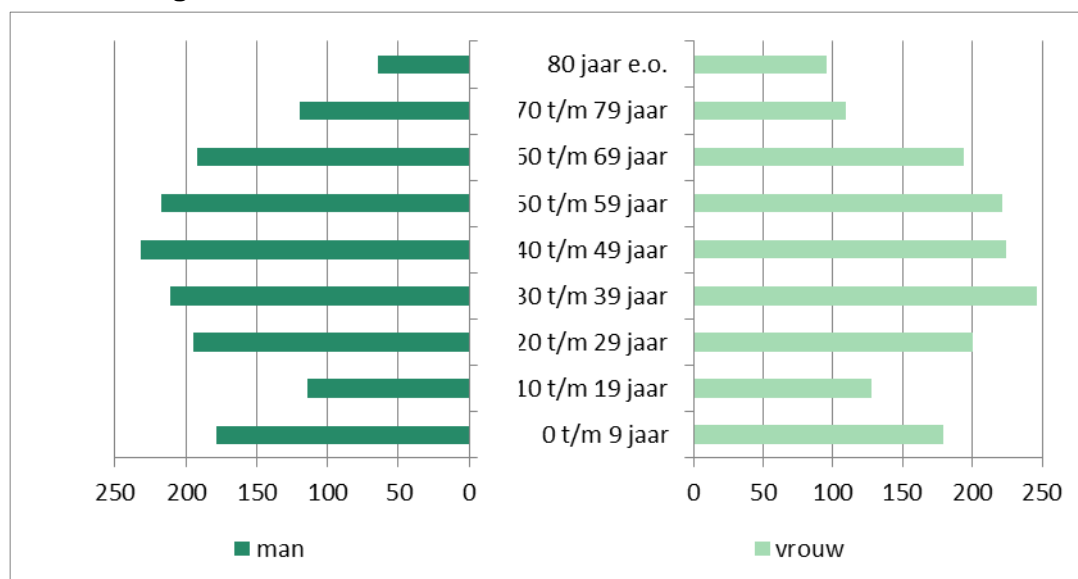
Bron: DHIC en bevolkingsprognose PSO

De bestaande woningvoorraad bestaat bijna uitsluitend uit appartementen (93%); slechts 6% is een eengezinswoning. Verder is 47% een koopwoning, behoort 33% tot de sociale huursector en 19% tot de particuliere huursector.

Het merendeel van de woningen stamt van voor de 2^e wereldoorlog (56%), 22% is gebouwd in de periode 1945-2000 en 22% is gebouwd na 2000.

Van de bevolking is 19% jonger dan 20 jaar, 33% is 20-45 jaar, 27% 45-65 jaar en 21% is 65 jaar of ouder. In het havengebied wonen meer vrouwen dan mannen (resp. 1669 en 1545). Dit komt vooral bij de oudere leeftijdscategorieën tot uiting, zoals in figuur 4.2 te zien is.

Figuur 4.2 Ontwikkeling aantal inwoners



Bron: DHIC en bevolkingsprognose PSO

4.2 Bezoekers van de haven

Den Haag maakt al een aantal jaren gebruik van de volcontinu telpunten van City Traffic. Deze telpunten tellen het aantal langskomende mobiele telefoons aan de hand van wifi signalen. Voor Scheveningen haven zijn inmiddels twee jaar betrouwbare tellingen beschikbaar van het aantal unieke bezoekers per dag en in principe zelfs per uur. Op basis van de continue metingen van City Traffic, aangevuld met de handmatige tellingen, wordt het totaal aantal bezoeken berekend.

In 2016 is het aantal bezoeken aan Scheveningen haven ten opzichte van 2015 met 5% toegenomen (tot ca. 1,2 miljoen bezoeken).