

# Trends in de mobiliteit van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag September 2015

Marie-José Olde Kalter, Goudappel Coffeng  
Will Clerx, gemeente Rotterdam  
Roel Bouman, Metropoolregio Rotterdam Den Haag  
Arjan Veurink, Metropoolregio Rotterdam Den Haag

## 1. Aanleiding

Met de oprichting van de Vervoersautoriteit<sup>1</sup> van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) staan de 23 regiogemeenten sterker om de groeiende mobiliteitsstromen zowel binnen de metropoolregio als ook van en naar de metropoolregio in goede banen te leiden. Verwacht mag worden dat niet alleen de externe vervoersstromen van en naar de Metropoolregio Rotterdam Den Haag groeien, maar ook de onderlinge interactie tussen de 23 samenwerkende regiogemeenten.

Maar in hoeverre sluit de huidige afbakening van de MRDH goed aan bij het ruimtelijk activiteitenpatroon van de bevolking? Martin Dijst (Universiteit Utrecht) concludeert in zijn onderzoek naar een 'Daily Urban System' op basis van CBS data van de periode 2010-2013 dat de agglomeraties Den Haag en Rotterdam slechts in beperkte mate een integratie laten zien. Het zijn grotendeels twee agglomeraties en in beperkte mate zijn inwoners van gemeenten op beide agglomeraties tegelijk gericht.

Deze uitkomsten waren reden voor de nieuwe Vervoersautoriteit om nader onderzoek te laten doen: Hoe heeft de mobiliteit zich in de afgelopen periode ontwikkeld? Zijn er kiemen van een toegenomen integratie zichtbaar? En wat betekent dit voor het beleid van de Vervoersautoriteit? Voor het onderzoek zijn CBS bestanden over een lange periode gebruikt vanaf 1985.

## 2. Nieuwe inzichten

### Totaal aantal verplaatsingen stabiliseert, lengte neemt wel toe

In totaal bedraagt het aantal aan de MRDH gebonden verplaatsingen met auto, OV en fiets circa 4 miljoen per werkdag. Dit aantal is in de afgelopen decennia nauwelijks veranderd. De groei van de mobiliteit in de afgelopen 20 jaar is vooral het gevolg van het langer worden van de verplaatsingen. Gemiddeld zijn de aan de MRDH gebonden verplaatsingen 10% langer geworden.

### Bijna 75% van de verplaatsingen blijft binnen het eigen stedelijke gebied

Ongeveer 28% van de verplaatsingen zijn verplaatsingen binnen de steden Rotterdam of Den Haag. Een iets groter deel van 32% betreft interne verplaatsingen binnen de eigen stedelijke regio (exclusief de centrale stad). Een aandeel van 13% van de verplaatsingen is van en naar de centrale stad in de eigen stedelijke regio (Rotterdam of Den Haag). In totaal blijft dus iets minder dan 75% van de MRDH-gebonden verplaatsingen binnen het eigen stedelijke gebied rond Rotterdam of Den Haag. Het aandeel van de verplaatsingen dat op de andere stedelijke regio binnen de MRDH is gericht is met 4% relatief beperkt. Een groter deel van bijna 22% van de verplaatsingen is op de omliggende stedelijke regio's buiten de MRDH gericht.

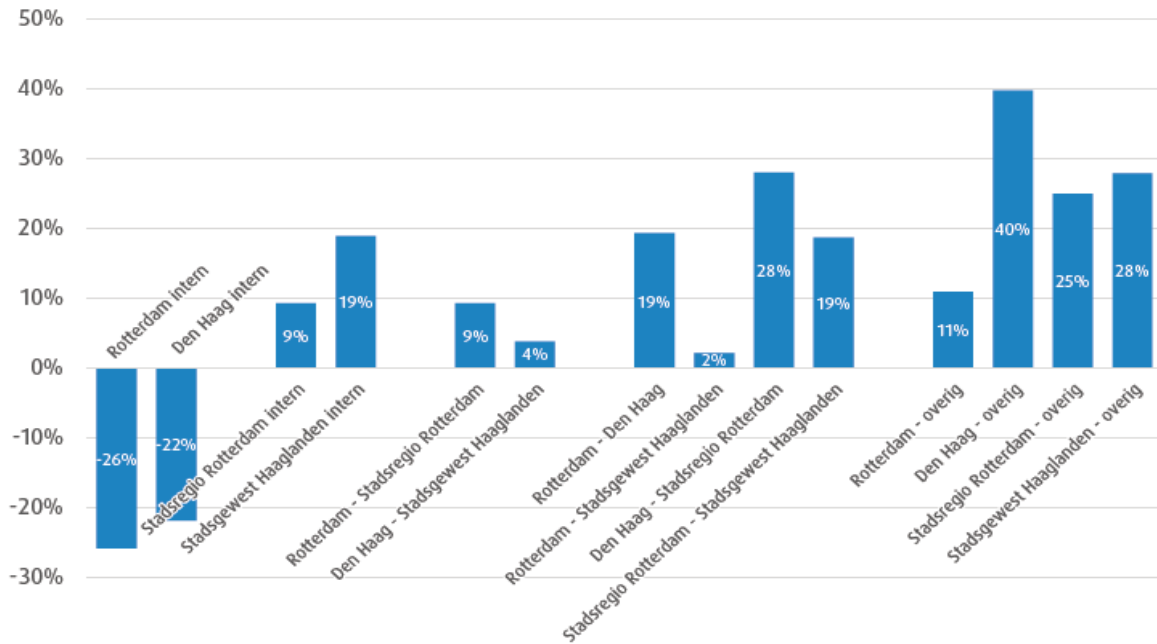
### Minder interne ritten en groei van relaties tussen de stedelijke regio's

Als we niet naar de omvang maar naar dynamiek in het ruimtelijke activiteitenpatroon kijken ontstaat een heel ander beeld. Als gevolg van de groei van de verplaatsingsafstand nemen de interne verplaatsingen duidelijk af, terwijl het aandeel van de externe verplaatsingen groeit. Zo groeit het

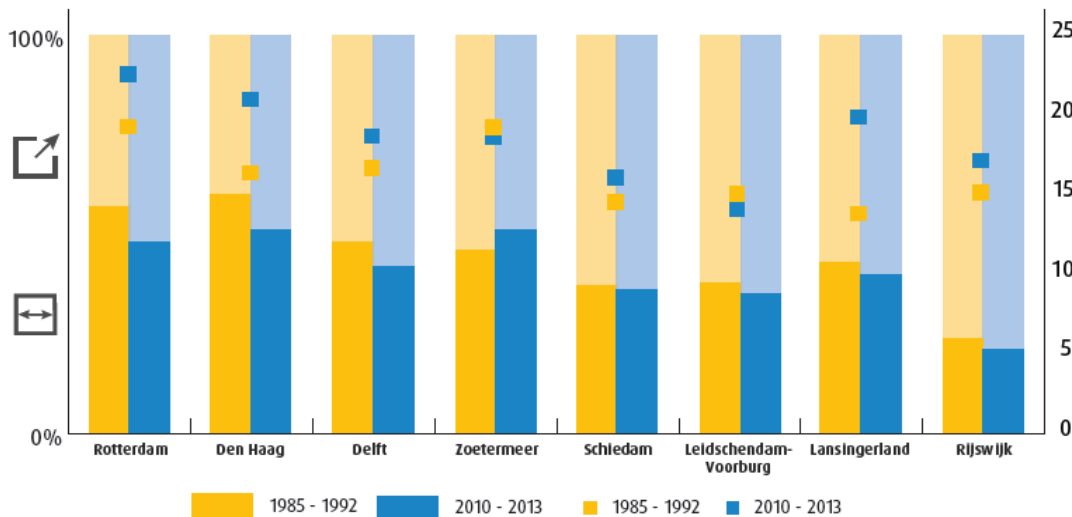
---

<sup>1</sup> In 2014 is de Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) opgericht. De 23 gemeenten verenigd in de MRDH bundelen hun krachten ter verbetering van de bereikbaarheid en de versterking van het economisch vestigingsklimaat.

aandeel van verplaatsingen tussen de beide stedelijke gebieden rond Rotterdam en Den Haag met 19%. Op deze relatie wordt al veel gereisd met het openbaar vervoer en is het aandeel van hoogopgeleiden en van het motief werk verhoudingsgewijs hoog. Figuur 1 laat zien dat het aandeel van het interne vervoer binnen de steden Rotterdam en Den Haag daarentegen juist is afgenomen met -26% respectievelijk -22%. Het aandeel van verplaatsingen van de regiogemeenten naar de centrale stad stijgt licht (+9% en +4%). Het aandeel van verplaatsingen van de stedelijke regio's naar omliggende stedelijke regio's groeide fors met 25% en 28%. Van Den Haag naar omliggende regio's is zelfs een stijging van 40%. Er is dus sprake van een duidelijke trend van een afnemend aantal interne ritten en een groeiend aantal langere verplaatsingen binnen de metropoolregio en naar de omliggende stedelijke regio's. Hierin neemt de interactie met de "andere" stedelijke regio binnen de MRDH nog geen dominante positie in. Op deze relaties vinden ook wij ook weer een hoog aandeel van het openbaar vervoer en hoogopgeleide werkers.



Figuur 1 Verandering in het aandeel verplaatsingen tussen 1985-1992 en 2010-2013



Figuur 2 Aandeel interne en externe verplaatsingen (links) en gemiddelde verplaatsingsafstand in kilometers (rechts)

### **Verschillen tussen de steden**

Er is ook op stedelijk niveau onderzocht of de gemiddelde verplaatsingsafstand en het aandeel extern verkeer is gegroeid door de langere verplaatsingsafstand. Het effect is per gemeente verschillend. Figuur 2 laat zien dat in de meeste gemeenten het aandeel externe verplaatsingen en de gemiddelde verplaatsingsafstand is toegenomen. De effecten treden meer op in de grote steden. Alleen in Zoetermeer zijn het aandeel extern verkeer en de gemiddelde verplaatsingsafstand afgenomen. Dit kan worden verklaard doordat Zoetermeer van groeigemeente met een sterke externe oriëntatie naar een "gewone en volwassen" stad aan het ontwikkelen is. Hierdoor zijn meer verplaatsingen intern gericht. De verplaatsingsafstand in Lansingerland is echter juist gestegen. Dat komt doordat er veel nieuwbouw is ontwikkeld met inwoners die vooral buiten hun woonplaats werken.

### **Drechtsteden sterke oriëntatie op de MRDH**

Een groot deel van de gemeenten ten zuiden van de Vervoersautoriteit van de MRDH zijn duidelijk op Rotterdam georiënteerd. Deze conclusie stemt overeen met de bevindingen uit het eerder gepubliceerde onderzoek van de universiteit Utrecht. Aan de noord- en oostzijde is dit duidelijk veel minder het geval en is er sprake van een meerzijdige oriëntatie op de metropoolregio, de hoofdkernen in dit gebied en de Noordvleugel en Utrecht. Gezien deze oriëntatie is de afstemming van de bovenregionale netwerken vanuit de vervoerautoriteit MRDH belangrijk.

## **3 Aangrijpingspunten voor beleid**

Naast een analyse van alle metropoolregio gebonden verplaatsingen samen is ook een analyse per vervoerwijze gemaakt. Op grond van deze resultaten kunnen aangrijpingspunten worden geformuleerd voor de Uitvoeringsagenda voor de Vervoerautoriteit MRDH.

### **Meer ruimte voor de fiets in de steden**

Het aandeel interne ritten in de steden neemt sterk af. Ook het gebruik van de auto neemt hier af. Maak de auto daarom minder dominant in de steden en benut de vrijkomende ruimte voor meer ruimtelijke kwaliteit en voor andere modaliteiten. Tegelijkertijd neemt het aandeel van de fiets in de steden toe en speelt de fiets een belangrijke rol in het voor- en natransport van het OV. Gebruik de vrijkomende ruimte in de stedelijke netwerken om meer ruimte te bieden voor het snel groeiend fietsverkeer, zowel als hoofdtransport in interne verplaatsingen als in het voor- en natransport van en naar OV-knooppunten.

### **Versterk het openbaar vervoer op de "Kennisas"**

Het aandeel van het openbaar vervoer groeit vooral op vervoerrelaties van en naar de steden, dus daar waar het openbaar vervoer al sterk is. Op deze relaties reizen ook verhoudingsgewijs de meeste werkenden en hoogopgeleiden. Tussen Rotterdam en Den Haag groeide het totaal aantal verplaatsingen met 20% in de afgelopen 25 jaar. Het aandeel van het openbaar vervoer verdubbelde daarbij van 20% naar 40%. Een vergroting van de capaciteit en het verbeteren van de kwaliteit op de as Dordrecht-Rotterdam-Den Haag-Leiden speelt in op de groeimarkt voor het openbaar vervoer en versterkt de positie van de economische kerngebieden waar veel bedrijven en instellingen in de kennis- en dienstensector zijn gevestigd.

### **Meer aandacht voor betrouwbare reistijden voor de auto**

De auto heeft nog steeds een dominante positie buiten de steden en vooral bij kris-kras relaties tussen de Rotterdamse en Haagse regio en bij ritten naar de overige gebieden. Het gebruik van de auto groeit echter minder hard de afgelopen jaren. Aangeraden wordt om te werken aan een afronding van de regionale hoofdwegenstructuur en de aandacht geleidelijk te verschuiven: van terugdringen van files en vergroting van de capaciteit naar het verbeteren van de kwaliteit, waaronder een acceptabele en betrouwbare reistijd.

### **Samenwerking met provincie en omliggende regio's**

Dit onderzoek laat zien dat de onderlinge interactie tussen de voormalig stedelijke regio's rond Rotterdam en Den Haag groeit. Het samenvoegen van de stedelijke regio's tot de MRDH sluit hierbij aan. Maar dit mag niet leiden tot een fixatie op de onderlinge relatie. Ook naar andere stedelijke regio's groeien de vervoersrelaties en deze externe vervoerrelaties moeten ook worden versterkt. Dit vraagt om samenwerking met de provincie en de andere regionale overheden, vooral aan de zuidzijde van de MRDH.