

Metropoolregio Rotterdam-Den Haag: geïntegreerd of gesegmenteerd?

Door Abu Toasin Oakil en Martin Dijst van de Universiteit Utrecht

Gedragen door infrastructurele ontwikkelingen hebben steden zich in de loop der tijd getransformeerd tot stedelijke agglomeraties ook wel ‘daily urban systems’ genoemd. Deze ruimtelijk uitdijing ging gepaard met ruimtelijk deconcentratie en hergroepering in kleine en grotere centra van stedelijke functies voor bijvoorbeeld werken, wonen, winkelen en ontspanning. Langzamerhand ontwikkelen stedelijke regio’s zich tot polycentrische gebieden gekenmerkt door een web van kris-krasrelaties. Zoals Burger e.a. (2007) aangeven, worden deze ontwikkelingen niet altijd gestaafd met empirisch onderzoek. Op verzoek van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, sinds 1 januari 2015 een samenvoeging van Stadsgewest Haaglanden en Stadsregio Rotterdam, is onderzocht in hoeverre deze regio functioneert als een *daily urban system* of dat er sprake is van een minder of onvolledig geïntegreerde regio (Oakil & Dijst, 2014).

Daily urban systems

Het functioneren van de Metropoolregio als een geïntegreerd daily urban system zou betekenen dat bedrijven en huishoudens gevestigd in de regio specifieke locatiegebonden voordelen kunnen combineren met goede bereikbaarheid van andere bedrijven en huishoudens die elders in de regio gevestigd zijn. Voorbeelden van locatiegebonden voordelen zijn onder andere prijs van grond en gebouwen en de nabijheid van gewenste kennis en mensen (human capital). Dit kan de regionale economische groei en welvaart ten goede komen. Deze functionele specialisaties van plaatsen gaat gepaard met toename van vervoerstromen die zonder voldoende infrastructurele capaciteit tot congestie kunnen leiden (Van Oort et al., 2006).

Het is de vraag in hoeverre er sprake is van integratie binnen de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Om deze vraag te beantwoorden is op basis van de omvang van de in- en uitgaande pendel van de 23 gemeenten die behoren tot de Metropoolregio vastgesteld welke gemeenten onderlinge relaties hebben. Belangrijk daarbij is om rekening te houden met de omvang van de bevolking en afstanden tussen gemeenten (Van Oort e.a., 2010). Immers, grotere gemeenten zullen automatisch meer personen van elders aantrekken of hun eigen beroepsbevolking weten te behouden. Daarnaast zullen dichtbij gelegen gemeenten een grotere aantrekkingskracht op elkaar uitoefenen dan gemeenten die op grotere afstand van elkaar liggen. Om het inzicht in het functioneren van de metropoolregio te vergroten zijn om die reden de relaties gecorrigeerd voor beide factoren.

Afbakening daily urban systems

De afbakening van de daily urban systems van Den Haag en Rotterdam is gebaseerd op het woon-werkverkeer dat tussen gemeenten in Nederland en beide steden plaatsvindt. We kiezen voor woon-werkverkeer omdat voor het werk mensen vrijwel dagelijks een grotere afstand willen afleggen dan voor winkelen en vrijetijdsactiviteiten. In navolging van Coombes e.a. (1979) hebben we de 15%-regel toegepast: indien minimaal 15% van de werkende bevolking van gemeente A in gemeente B werkt, behoort gemeente A tot het daily urban system van gemeente B. Op basis van deze regel en gebruikmakend van CBS-data (2011)

over de werkende beroepsbevolking zijn gemeenten toegewezen aan de agglomeratie Den Haag dan wel Rotterdam.ⁱ Op basis van de 15%-regel zijn twee gemeenten die administratief wel tot het Stadsgewest Haaglanden behoren niet als onderdeel van dat gewest aangemerkt. Het gaat hierbij om Delft en Midden-Delfland die de drempelwaarde voor zowel Haaglanden alsmede voor Stadsregio Rotterdam niet halen (in de figuur zijn deze gemeenten blanco). Een relatief groot aanbod van werkgelegenheid voor lokale de bevolking en/of de spreiding van de pendel over verschillende gemeenten kunnen hiervoor achterliggende redenen zijn.

Relaties gewogen

Om de woon-werkrelaties tussen gemeenten van een daily urban system te corrigeren voor bevolkingsomvang en afstanden is een zwaartekrachtmodel gebruikt. Dit model voorspelt de omvang van de relaties tussen gemeenten die vervolgens vergeleken kunnen worden met de waargenomen relaties zoals opgenomen in de CBS-databestanden. Is de omvang van deze relaties kleiner dan waargenomen dan heeft de ontvangende gemeente een grotere aantrekkingskracht dan op basis van grootte en afstand verwacht kon worden. Met andere woorden, dan is deze gemeente sterker geïntegreerd in de regio dan je op basis van afstand en bevolkingsomvang zou verwachten (Van Oort e.a., 2006).

Resultaten:

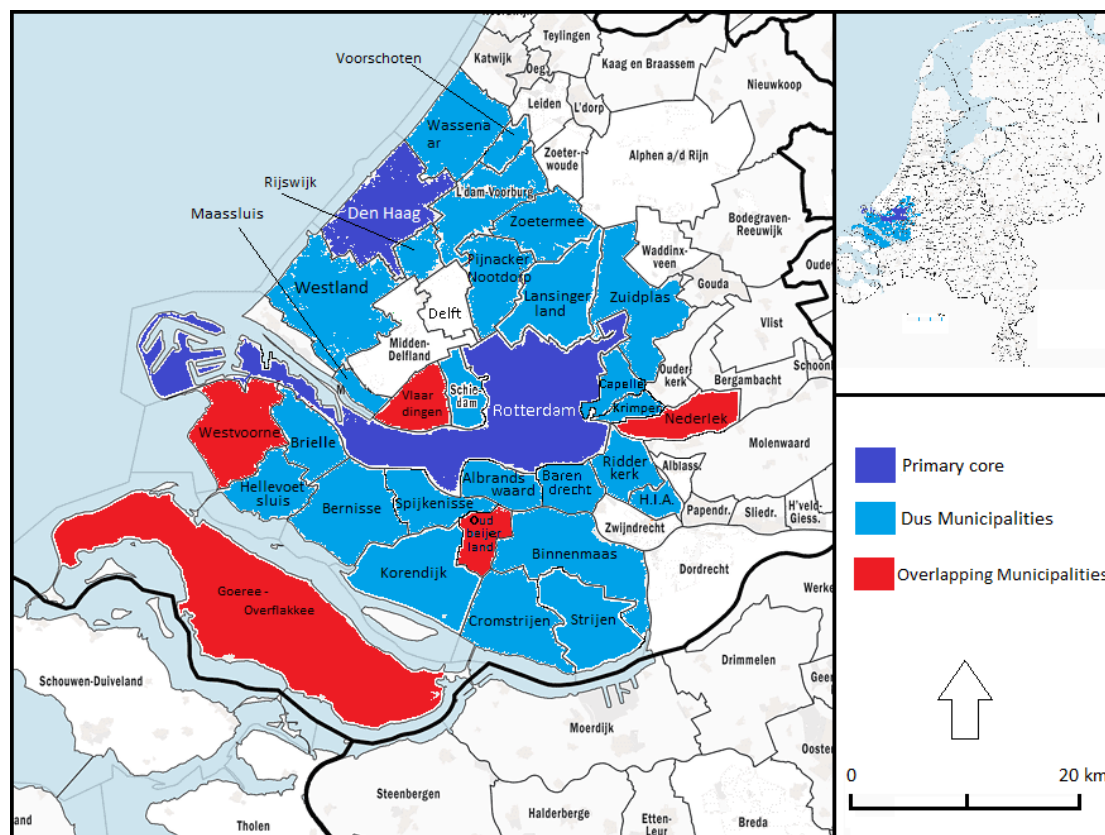
Voor de twee afzonderlijke agglomeraties en de gehele Metropoolregio Rotterdam-Den Haag samen zijn de woon-werkverplaatsingen geanalyseerd.

- **Den Haag:** De gemeente Den Haag heeft op bijna alle gemeenten in de agglomeratie een grotere aantrekkingskracht dan op basis van omvang en afstand verwacht kan worden. Dit geldt het sterkst voor Zoetermeer en Leidschendam-Voorburg. Rijswijk vormt een uitzondering. Deze gemeente ontvangt meer werkenden uit de gemeente Den Haag dan er dagelijks naar Den Haag vertrekken. Rijswijk is daarnaast aantrekkelijk voor werkenden afkomstig uit gemeenten zoals Zoetermeer, Leidschendam-Voorburg, Pijnacker-Nootdorp en Westland.
- **Rotterdam:** Voor de Stadsregio Rotterdam kunnen iets andere conclusies getrokken worden. Met name voor Capelle aan den IJssel en Barendrecht is Rotterdam de dominante gemeente in de agglomeratie. Deze twee gemeenten oefenen ook een grotere aantrekkingskracht uit op andere gemeenten dan op basis van grootte en afstand verwacht kan worden. In tegenstelling tot Den Haag laten de Rotterdamse gemeenten onderling in- en uitgaande stromen van personen zien, wat duidt op een grotere integratie van gemeenten dan in de agglomeratie Den Haag.
- **Metropoolregio:** De analyses zijn niet alleen uitgevoerd voor de afzonderlijk agglomeraties, maar ook voor de hele Metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Er is een aantal gemeenten, zoals Nederlek, Vlaardingen en Westvoorne in de agglomeratie Rotterdam die aantrekkelijk bestemmingslocaties zijn voor veel Haagse gemeenten. Omgekeerd zijn dezelfde Rotterdamse gemeenten aangevuld met Oud-Beijerland en Goeree-Overflakkee belangrijke vertrekgemeenten van personen die in Haagse gemeenten werkzaam zijn. De gemeente Rotterdam blijkt echter geen belangrijke gemeente te zijn in relaties met de agglomeratie Den Haag. Dit in tegenstelling tot Den Haag voor gemeenten gesitueerd in de Rotterdamse regio.

Conclusie

De agglomeraties Den Haag en Rotterdam laten slechts in zeer beperkte mate een integratie zien, waar het om woon-werkverkeer gaat. De Metropoolregio Rotterdam-Den Haag bestaat uit twee grotendeels gesloten agglomeraties. Zelfs binnen de twee afzonderlijke regio's zijn

gemeenten aan te wijzen die een betrekkelijk zelfstandige positie innemen en om die reden minder geïntegreerd zijn dan andere gemeenten. In beperkte mate zijn gemeenten op beide agglomeraties gericht. Op de kaart is dit weergegeven.



Legenda

- Donker blauw: kerngemeenten Rotterdam en Den Haag.
- Licht blauw: gemeenten maken onderdeel uit van een DUS. Dit kan de DUS van Den Haag of van Rotterdam zijn.
- Rood: gemeenten maken onderdeel uit van de DUS van Rotterdam *en* Den Haag.
- Wit: gemeenten maken geen onderdeel uit van DUS van Den Haag of Rotterdam.

Eén van de redenen voor deze resultaten kunnen de grote functionele verschillen tussen de agglomeraties en gemeenten zijn. Omdat het een havenstad is, is Rotterdam aantrekkelijk voor de beroepsbevolking woonachtig in omliggende gemeenten en veel minder voor hen die wonen in Haagse gemeenten. Daarentegen biedt Den Haag werkgelegenheid in de dienstensector aan die wellicht beter past bij de opleiding en beroepen van de bewoners van de Haaglanden dan die van de agglomeratie Rotterdam. Kortom: ‘segmentatie’ lijkt een beter etiket dat op de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag geplakt kan worden dan ‘geïntegreerd’. Dit neemt niet weg dat de bestuurders van de Metropoolregio de verdere integratie van de regio kunnen blijven faciliteren door bijvoorbeeld bestuurlijke afstemming, bedrijventerreinplanning en ontwikkeling van een congestievrije verkeersinfrastructuur. Dit zijn noodzakelijke, maar geen voldoende voorwaarden voor het uitdijen van de functionele relaties in beide afzonderlijke agglomeraties tot het niveau van de gehele Metropoolregio. Dat laatste is afhankelijk van de keuzen van bedrijven en huishoudens.

Professor Martin Dijst (m.j.dijst@uu.nl) is hoogleraar Stedelijke Ontwikkeling en Ruimtelijke Mobiliteit aan de Universiteit Utrecht. Hij is projectleider van het Duurzame Bereikbaarheid Randstad onderzoeksproject CESAR 'Climate and Environmental Change and Sustainable Accessibility of the Randstad'. Binnen dit project is er onderzoek gedaan naar de effecten van klimaat- en weersveranderingen op het functioneren van steden en vervoerssystemen en het verplaatsingsgedrag van personen. Abu Toasin Oakil was als postdoc onderzoeker verbonden aan de Universiteit Utrecht. Momenteel werkt hij bij het Planbureau voor de Leefomgeving waar hij onderzoek doet naar het verplaatsingsgedrag van jongeren.

Referenties

- Burger, M., Van Oort, F., Raspe, O. & Van der Knaap, B. (2007) Steden in de netwerkeconomie. *Geografie*, april, 34-36.
- Coombes, M G, Dixon, J S, Goddard, J B, Openshaw, S & Taylor P J (1979) Daily urban systems in Britain: from theory to practice. *Environment and Planning A*, 11, 565-574.
- Oakil, A.T. & Dijst, M. (2014), *Daily activities, mobility and urban system: a case of The Hague and Rotterdam*. Utrecht: Faculteit Geowetenschappen, Universiteit Utrecht.
- Van Oort, F., Van Brussel, J., Raspe, O., Burger, M., Dinteren, J. & Van der Knaap, B. (2006) *Economische netwerken in de regio*. Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.
- Van Oort, F., Burger, M. and Raspe, O. (2010) On the economic foundation of the urban network paradigm: Spatial integration, functional integration and economic complementarities within the Dutch Handstand. *Urban Studies*, 47(4), 725-748.

ⁱ Een gevoeligheidsanalyse met 5% en 10% als drempelwaarden leverden onrealistische agglomeraties op die zich uitstrekten tot gemeenten op grote afstand van Den Haag en Rotterdam.