

# **Meer integratie en meer externe oriëntatie: Trends in de mobiliteit van de metropoolregio Rotterdam Den Haag**

Paul van Beek – Goudappel Coffeng – pvbeek@goudappel.nl

Will Clerx – gemeente Rotterdam – wcg.clerx@rotterdam.nl

Arjan Veurink – Metropoolregio Rotterdam Den Haag – a.veurink@mrhd.nl

## **Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 19 en 20 november 2015, Antwerpen**

### **Samenvatting**

Met de oprichting van de vervoersautoriteit staan de 23 regiogemeenten sterker om de groeiende mobiliteitsstromen zowel binnen de metropoolregio als ook van en naar de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) in goede banen te leiden. Verwacht mag worden dat niet alleen de onderlinge interactie tussen de 23 samenwerkende regiogemeenten groeit, maar ook de externe vervoersstromen van en naar de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Vreemd genoeg is hiervan relatief weinig bekend. Reden voor de nieuwe Vervoersautoriteit om hiernaar onderzoek te laten doen: hoe heeft de mobiliteit zich in de afgelopen periode ontwikkeld? En wat zijn vanuit deze trends relevante aanbevelingen voor het mobiliteitsbeleid van de nieuwe vervoersautoriteit? Op grond van de resultaten van dit onderzoek kunnen aangrijpingspunten worden geformuleerd voor de mobiliteitsagenda voor de nieuwe Vervoersautoriteit MRDH.

Het onderzoek laat de volgende resultaten zien, die tevens zijn vertaald naar aangrijpingspunten voor beleid:

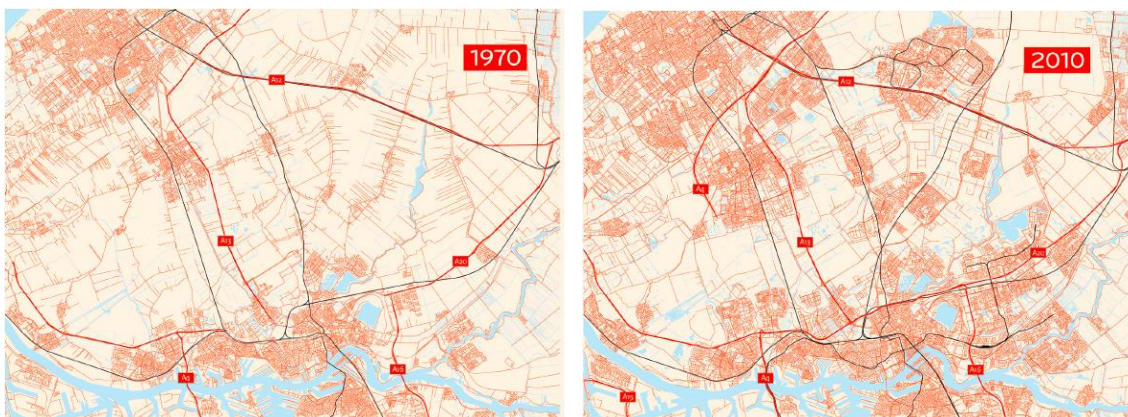
- Het aandeel interne ritten in de steden neemt sterk af. Ook het gebruik van de auto neemt af.
- Tegelijkertijd neemt het aandeel van de fiets in de steden toe en speelt de fiets een belangrijke rol in het voor- en natransport naar de OV-knooppunten. Het openbaar vervoergebruik op deze relaties groeit en daarmee ook de fiets.
- 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. De externe relaties van de MRDH groeien nog sterker.
- Vooral aan de zuidzijde van de MRDH zijn de gemeenten vervoerskundig erg op de MRDH gericht. Bij de verbetering de netwerken moet niet alleen aandacht worden geschonken aan de interne relaties maar ook aan de externe.
- Het aandeel van het openbaar vervoer groeit vooral op stedelijke vervoerrelaties, dus daar waar het openbaar vervoer al sterk is. Hier is sprake van een dubbele groeiemarkt, omdat het aandeel van deze verplaatsingen in het totaal ook groeit.
- Het gebruik van de auto groeit minder hard en neemt zelfs af in de steden. Binnen steden kan de vrijkomende ruimte gebruikt worden voor een kwaliteitsverbetering voor de fietsers. Buiten de steden geeft dit aanleiding om de aandacht geleidelijk te verschuiven van vergroting van de capaciteit naar het verbeteren van de kwaliteit (o.a. betrouwbaarheid), zowel op Rijkswegen als op het onderliggende regionale wegennet.

## 1.1 Is de Metropoolregio Rotterdam Den Haag een Daily Urban System?

### 1.1 Nog geen Daily Urban System

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is op 1 januari 2015 van start gegaan en omvat het gebied van de voormalige stadsregio's Rotterdam en Haaglanden. De MRDH bestaat uit 23 gemeenten. Als uitvloeisel van de MRDH is een nieuwe vervoerautoriteit Rotterdam Den Haag opgericht. De Vervoerautoriteit krijgt de beschikking over rijksmiddelen voor regionaal verkeer en vervoer (BDU) die voorheen werden toegekend aan de beide stadsregio's, en ook de bevoegdheid openbaarvervoerconcessies te verlenen. Een belangrijke ratio hierachter is dat de MRDH vervoerskundig als één geheel functioneert: ofwel dat het gezien kan worden als een 'Daily Urban System' (DUS); zie o.a. de Strategische Bereikbaarheidsagenda (Vervoerautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag i.o., 2013). Een door de Universiteit Utrecht uitgevoerde studie (Toasin en Dijst, 2014 en 2015) laat echter zien dat de MRDH (nog) niet als een DUS functioneert. Ook eerdere studies (zie bijvoorbeeld Ritsema van Eck & Snellen, 2006) laten zien dat op basis van de oriëntatie van de dagelijkse verplaatsingen Rotterdam en Den Haag (vooralsnog) twee gescheiden mobiliteitssystemen zijn.

Tegelijkertijd geldt dat beide stadsgewesten steeds meer geïntegreerd raken. De ruimtelijke ontwikkeling (figuur 1.1) laat zien dat de beide stadsgewesten naar elkaar toegroeien en meer en meer als een stedelijk gebied kunnen worden gezien. Dit beeld sluit ook aan bij de bestuurlijke werkelijkheid. Andere metropolen laten ook zien dat de klassieke stedelijke ontwikkeling met één centrum vervangen wordt door een meer polycentrische ontwikkeling. Voorbeelden hiervan zijn Tokio, het Ruhrgebied en Londen.



Figuur 1.1: Ruimtelijke ontwikkeling Stadsgewesten Rotterdam en Den Haag, periode 1970-2010 (Bron: PBL, 2014)

### 1.2 Naar een onderzoeksvraag

Hoewel eerdere studies hebben uitgewezen dat de MRDH (nog) niet als DUS functioneert, wil de MRDH wel graag weten of een beweging richting een DUS op basis van kwantitatieve gegevens is vast te stellen. Met andere woorden, zijn er de afgelopen 25-

30 jaar ontwikkelingen ("kiemen") waar te nemen die duiden op het vervoerskundig naar elkaar toegroeien van de regio's Rotterdam en Haaglanden?

Om deze vraag te beantwoorden, heeft Goudappel Coffeng een onderzoek uitgevoerd naar de ontwikkeling in de vervoerskundige samenhang van de MRDH (Goudappel Coffeng 2015). In dat onderzoek staan de belangrijkste resultaten van de uitgevoerde kwantitatieve analyses, welke een antwoord geven op de volgende vragen:

- Hoe zien de verplaatsingspatronen van de MRDH in de huidige situatie er uit?
- In hoeverre verschillen de verplaatsingen naar vervoerwijze, verplaatsingsmotief, tijdsperiode en bevolkingscategorie?
- Hoe hebben de mobiliteitspatronen zich de afgelopen 25-30 jaar ontwikkeld?
- Zijn er in de ontwikkeling verschillen tussen vervoerwijzen, verplaatsingsmotieven, tijdsperioden en bevolkingscategorieën?

Voor een analyse van de mobiliteitspatronen is gebruik gemaakt van het OVG 1985-2003, het MON 2004-2009 en het OViN 2010-2013. Daarbij is een selectie gemaakt van alle binnenlandse verplaatsingen van personen van 12 jaar en ouder met een herkomst en/of bestemming in de MRDH. Voor de analyses is een selectie gemaakt van alle binnenlandse verplaatsingen van de bevolking van 12 jaar en ouder, exclusief 'loop' verplaatsingen. Om een goed beeld te krijgen van de ontwikkeling van de vervoersstromen in de metropoolregio Rotterdam Den Haag zijn alleen de verplaatsingen met een herkomst en/of bestemming in de metropoolregio geselecteerd. Vervolgens is voor alle relaties het aandeel ten opzichte van het totaal aantal aan de metropoolregio gerelateerde verplaatsingen bepaald. In de analyse is onderscheid gemaakt naar vier perioden:

1985-1992 op basis van het OVG  
1995-1998 op basis van het OVG  
2004-2009 op basis van het MON  
2010-2013 op basis van het OViN

Voor elke periode zijn de verschillende jaren gestapeld om voldoende waarnemingen per relatie te krijgen. Een weging heeft plaatsgevonden met behulp van de weegfactoren die in het OViN, MON en OVG zijn opgenomen, zodat uitspraken kunnen worden gedaan over de Nederlandse mobiliteit.

In hoofdstuk 2 presenteren we een selectie van de resultaten. Voor een gedetailleerd overzicht verwijzen we naar het onderzoeksrapport. De belangrijkste conclusies en aangrijpingspunten voor het beleid zijn opgenomen in hoofdstuk 3.

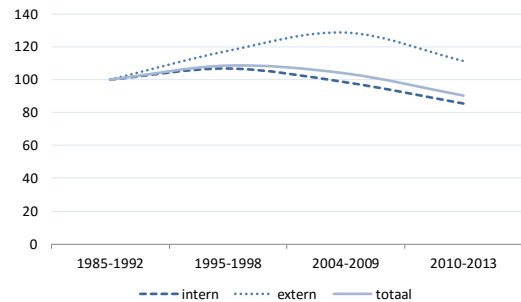
## **2. Resultaten van het onderzoek**

### *2.1 Algemene ontwikkeling van de mobiliteit*

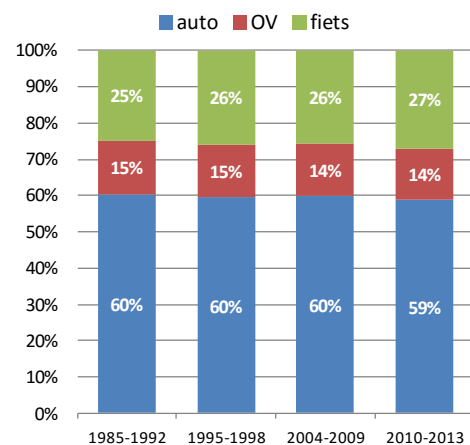
De mobiliteit van inwoners van Nederland is de laatste 25 jaar sterk gestegen. De groei deed zich vooral voor in de jaren tachtig en negentig van de vorige eeuw (KiM, 2013). De groei van de mobiliteit is in deze eeuw veel minder sterk. Sinds 2008 vlakt vooral de

groei van de automobilititeit af. De economische crisis lijkt hierbij een belangrijke rol te spelen.

In de MRDH is eenzelfde ontwikkeling waar te nemen (zie figuur, 1985=100). Vooral het externe verkeer is tot 2008 sterk gestegen. Dat zijn verplaatsingen vanuit de metropoolregio naar bestemmingen buiten de metropoolregio (en omgekeerd). Eind jaren tachtig was 82% van alle verplaatsingen intern verkeer (herkomst en bestemming in de metropoolregio), nu heeft het interne verkeer een aandeel van 78%.



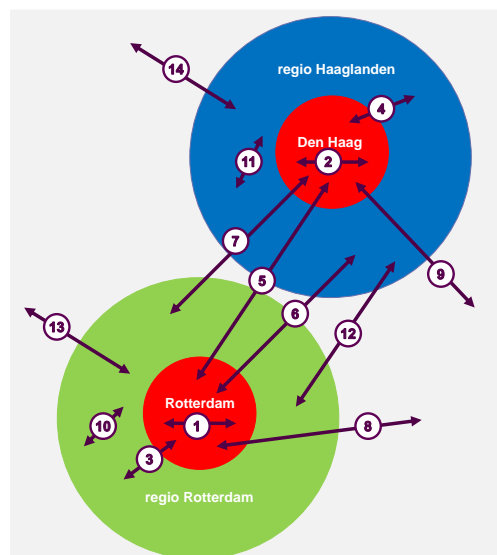
Inwoners van de MRDH lijken meer georiënteerd op bestemmingen buiten de regio. Hoewel het totaal aantal verplaatsingen afneemt, geldt dit niet automatisch ook voor het aantal afgelegde kilometers. Vooral omdat het externe verkeer, met een grotere verplaatsingsafstand, is toegenomen.



Het aandeel auto- en OV-verplaatsingen is licht afgenomen (zie figuur). Daartegenover staat een groei van het fietsgebruik. Het aandeel verplaatsingen naar tijdstip (spits vs. dal) of weekdag (werkdag vs. weekend) is de afgelopen 25-30 jaar nauwelijks veranderd.

## 2.2 En ontwikkelingen in detail

In de figuur staat schematisch weergegeven welke vervoersstromen in de analyses zijn meegenomen. In totaal gaat het om 14 relaties waarvan de mobiliteitsontwikkeling in kaart is gebracht. Voor historische analyses op dit detailniveau zijn data uit OVG-MON-Ovin bruikbaar. Op een lager detailniveau, bijvoorbeeld per gemeente of kleinere delen van de regio is de omvang de steekproef snel te klein voor analyses in de tijd.



In de tabellen staan de grootte van de stromen en de veranderingen in de verschillende stromen per richting voor de periode 1985-1989 en 2010-2013. Op de rijen staan de herkomstgebieden en in de kolommen de bestemmingsgebieden.

Het interne verkeer (de diagonalen in de tabellen) heeft het grootste aandeel in het aantal verplaatsingen in de metropoolregio. Opvallend is wel dat het aandeel intern verkeer in de twee hoofdkernen, Rotterdam en Den Haag, in de afgelopen 25-30 jaar

sterk is afgenomen. Het aandeel binnen de Rotterdamse regio en het aandeel binnen de Haagse regio is daarentegen toegenomen.

HERKOMST	BESTEMMING					
	Rotterdam	Rdam overig	Den Haag	DH overig	overig	totaal
Rotterdam	20,7%	3,5%	0,4%	0,7%	3,2%	28,5%
Rdam overig	3,6%	13,7%	0,2%	0,6%	1,8%	19,9%
Den Haag	0,4%	0,2%	16,5%	3,0%	1,9%	22,1%
DH overig	0,7%	0,6%	3,0%	14,4%	2,0%	20,8%
overig	3,2%	1,7%	1,9%	1,9%		8,7%
totaal	28,5%	19,8%	22,0%	20,8%	8,9%	100,0%

*Tabel 3.1: Aandeel aantal verplaatsingen per relatie MRDH 1985-1989*

HERKOMST	BESTEMMING					
	Rotterdam	Rdam overig	Den Haag	DH overig	overig	totaal
Rotterdam	15,3%	3,5%	0,5%	0,7%	3,6%	23,6%
Rdam overig	3,6%	15,0%	0,3%	0,8%	2,4%	22,1%
Den Haag	0,5%	0,3%	12,9%	3,1%	2,3%	19,1%
DH overig	0,8%	0,7%	3,2%	17,2%	2,5%	24,3%
overig	3,5%	2,5%	2,3%	2,5%		10,9%
totaal	23,7%	22,0%	19,2%	24,3%	10,8%	100,0%

*Aandeel aantal verplaatsingen per relatie MRDH 2010-2013*

Grofweg kan het aan MRDH gebonden verkeer in 2010-2013 als volgt worden geduid:

- 28% intern grote steden,
- 32 % interactie grote stad eigen regio,
- 4% interactie tussen delen van de MRDH,
- 22 % extern verkeer

De ontwikkeling kan als volgt worden geduid:

#### *Regio Rotterdam*

Het aandeel verkeer binnen de gemeente Rotterdam is de afgelopen 25-30 jaar afgenomen, hoewel de laatste jaren weer sprake is van een lichte stijging. Het aandeel verplaatsingen tussen de gemeente Rotterdam en de gemeenten in de regio Rotterdam is in de gehele periode niet significant veranderd. Wel deed zich een lichte groei voor in de periode 1998-2009.

Het aandeel verplaatsingen binnen en tussen de gemeenten in de Rotterdamse regio is toegenomen. Deze toename deed zich alleen voor in de periode 1998-2009. Dit is de periode waar in groot deel van de VINEX opgave is gerealiseerd.

De algemene duiding is dat de mobiliteit binnen de regio Rotterdam zich meer in de schil rondom de hoofdkern afwikkelt.

### *Ontwikkeling stromen in Haagse regio*

Het aandeel verkeer binnen de gemeente Den Haag is de afgelopen 25-30 jaar afgenomen. In alle onderzochte periodes deed deze afname zich voor. Het aandeel verplaatsingen tussen de gemeente Den Haag en de gemeenten in de Haagse regio is niet significant veranderd. Wel trad er een groei op tot aan 2009, waarna dit aandeel weer afnam.

Het aandeel verplaatsingen binnen en tussen de gemeenten in de Haagse regio is toegenomen. Deze toename deed zich niet voor in de periode 1998-2009. De algemene duiding is dat de mobiliteit ook binnen de regio Den Haag zich meer in de schil rondom de hoofdkern afwikkelt.

### *Ontwikkeling stromen tussen regio Rotterdam en Haagse regio*

In dit deel wordt nagegaan in welke mate er verandering is opgetreden in het aandeel verplaatsingen tussen de twee voormalige stadsregio's. In deze trendanalyse zou 'iets van een 'Daily Urban System' kunnen (gaan) ontstaan'. Zijn er kiemen waarneembaar die wellicht kunnen uitgroeien naar meer mobiliteit in de gehele regio?

Het blijkt dat het aandeel verplaatsingen tussen de steden Rotterdam en Den Haag in de totale mobiliteit in MRDH toenam van 0,8% naar 1,0%. Deze significante toename deed zich vooral voor in de periode 1998-2009. Tussen 2009 en 2013 was er een lichte daling in deze mobiliteit, conform het landelijke beeld. Hier kan inderdaad van een kiem worden gesproken: het aandeel van dit type verplaatsingen is nog niet groot maar wel sterk groeiend.

Op de relatie 'Rotterdam-gemeenten Haagse regio' is er gedurende de gehele periode geen groei aangetroffen, ondanks het eerder geconstateerde naar elkaar toegroeien van de verstedelijking in de regio's. Wel was er een stijging tussen 1985 en 1998 waarna weer een daling optrad tussen 1998 en 2009. Op de relatie 'Den Haag-gemeenten' regio Rotterdamse' was er wel een lichte stijging. Tegen de algemene trend in trad deze stijging met name op in de meest recente periode.

Verder valt op dat er meer gereisd wordt tussen de gemeenten in de schil rondom Rotterdam en de schil rondom Den Haag. Deze stijging trad met name op tussen 1998 en 2009. Ook hier is sprake van een kiem: deze uitwisseling tussen de voormalige stadsregio's is nog niet groot maar wel fors groeiend van 1,2% naar 1,5% van de dagelijkse mobiliteit.

De algemene duiding is dat er een paar kiemen van verandering zijn waar te nemen die geduid kunnen worden als een groei van een 'Daily Urban System' binnen de MRDH.

### *Ontwikkeling stromen tussen metropoolregio en buitengebied*

Zoals al eerder bleek is er een algemene groei van de externe mobiliteit. Het aandeel verplaatsingen met een herkomst in MRDH en bestemming in de rest van NL en vice versa groeide van 18 naar 22% in de gehele regio. Op de relatie 'Rotterdam-rest NL' is de groei in aandeel 0,7%. Deze groei trad met name op in de periode 1998-2009. In de meeste recent periode was er stabilisatie. Het aandeel in de totale mobiliteit in de regio is nu 7,1%. De mobiliteit op de relatie 'Den Haag-rest NL' is de groei 0,9%. Deze groei is

een combinatie van een sterke groei tussen 1985 en 2009 en een lichte daling in de recente periode 2009-2013. Het aandeel in de totale mobiliteit in de regio is nu 4,8%. Ook tussen de andere gemeenten van MRDH en de rest van NL wordt meer gereisd. De relatie 'gemeenten Haagse regio-rest NL' groeide in de periode 1985-2013 van 3,8% naar 5,0%. Tussen de gemeenten in de regio Rotterdam en de rest van NL groeide het aantal verplaatsingen in de gehele periode van 3,5% naar 4,9%. Deze groei trad met name op in de periode 1998-2009. In de meest recente periode is er sprake van stabilisatie.

De algemene duiding is dat bij alle vier typen gebieden in de MRDH meer uitwisseling is met gebieden buiten de MRDH. Deze groei van de externe mobiliteit lijkt voor de vier gebieden ongeveer even groot, zij het dat de groei van en naar Den Haag iets groter is waardoor de externe Haagse mobiliteit die van Rotterdam nadert. De externe mobiliteit van de gemeenten in de regio Rotterdam en Haagse regio is van ongeveer gelijke grootte. Deze ontwikkeling is getalsmatig van 'grotere orde' dan de eerder geconstateerde groei van een DUS binnen de MRDH.

### *2.3 En nog meer detail door inzoomen op segmenten.*

Voor een betere duiding van de ontwikkelingen is nader ingezoomd enkele opvallende relaties in de regio met een significante ontwikkeling tussen 1985-2013. Voor de geselecteerde relaties is gekeken in hoeverre de samenstelling van het verkeer op deze relaties in de afgelopen 25-30 jaar is veranderd. Daarbij is gekeken naar de verdeling van het aantal verplaatsingen naar vervoerwijze, motief, spits/dal, opleidingsniveau, weekday en wel of geen betaald werk.

#### *Rotterdam – Rotterdam (aandeel in 2010-2013 5%)*

Van alle verplaatsingen met een herkomst en/of bestemming binnen de metropoolregio is het aandeel verplaatsingen binnen de gemeente Rotterdam de afgelopen 25-30 jaar afgenomen. De belangrijkste veranderingen in de samenstelling van het verkeer in de periode 1985-2013 op deze relatie zijn als volgt samen te vatten:

Het aandeel fietsverplaatsingen in Rotterdam is sterker gestegen dan gemiddeld. Het aandeel autoverplaatsingen daalt meer dan gemiddeld. In vergelijking tot het gemiddelde is binnen Rotterdam vooral het aandeel werkgerelateerde verplaatsingen sterker gestegen en het aandeel overig (sociaal-recreatief, winkel) sterker afgenomen.

Ook het aandeel verplaatsingen door hoog opgeleiden is binnen Rotterdam sterker gestegen dan in de totale regio. Er worden in Rotterdam iets minder verplaatsingen in de spits gemaakt ten opzichte van het gemiddelde en er is een lichte stijging van het aantal verplaatsingen in het weekend.

#### *Rotterdam – Den Haag (aandeel in 2010-2013 1%)*

Van alle verplaatsingen met een herkomst en/of bestemming binnen de metropoolregio is het aandeel verplaatsingen tussen de gemeenten Rotterdam en Den Haag de afgelopen 25-30 jaar toegenomen. De belangrijkste veranderingen in de samenstelling van het verkeer in de periode 1985-2013 op deze relatie zijn als volgt samen te vatten:

Het aandeel OV-verplaatsingen tussen Rotterdam en Den Haag is sterker gestegen dan gemiddeld en het aandeel auto is gedaald.

Op de relatie Rotterdam-Den Haag is het aandeel werkgerelateerde verplaatsingen sterker gestegen dan gemiddeld en het aandeel overig (sociaal-recreatief, winkel) afgenomen. Ook het aandeel verplaatsingen door hoog opgeleiden is op deze relatie sterker gestegen dan gemiddeld.

*Rotterdam – rest NL (aandeel in 2010-2013 7%)*

Het aandeel van de externe verplaatsingen tussen Rotterdam en gemeenten buiten de MRDH is afgelopen 25-30 jaar toegenomen. De belangrijkste veranderingen in de samenstelling van het verkeer in de periode 1985-2013 op deze relatie zijn als volgt samen te vatten:

Het aandeel OV-verplaatsingen tussen Rotterdam en rest NL is sterker gestegen dan gemiddeld en het aandeel auto verplaatsingen is gedaald (het aandeel fietsverplaatsingen is zeer gering en hier niet opgenomen). Op de relatie is het aandeel verplaatsingen met het motief onderwijs relatief sterker gestegen. Het aandeel overig (sociaal-recreatief, winkel) is afgenomen. Uitgesplitst naar opleidingsniveau, weekday en werkzaamheid zijn er geen afwijkende trends in de ontwikkeling. Er worden op deze relatie iets minder verplaatsingen in de spits gemaakt en juist meer in het dal dan gemiddeld.

*Den Haag – Den Haag (aandeel in 2010-2013 13%)*

Van alle verplaatsingen met een herkomst en/of bestemming binnen de metropoolregio is het aandeel verplaatsingen binnen de gemeente Den Haag de afgelopen 25-30 jaar afgenomen. De belangrijkste veranderingen in de samenstelling van het verkeer in de periode 1985-2013 op deze relatie zijn als volgt samen te vatten:

Het aandeel fietsverplaatsingen in Den Haag is sterker gestegen dan gemiddeld. Het aandeel autoverplaatsingen is dalende. Gemiddeld is het aandeel verplaatsingen met het motief onderwijs toegenomen. Binnen Den Haag is de motiefverdeling nauwelijks veranderd. Het aandeel verplaatsingen door hoog opgeleiden is binnen Den Haag sterker gestegen dan gemiddeld. Er worden in Den Haag meer verplaatsingen in de spits gemaakt en er is een lichte stijging van het aantal verplaatsingen in het weekend. Het aandeel verplaatsingen door werkenden is toegenomen.

*Den Haag – rest NL (aandeel in 2010-2013 5%)*

Het aandeel van de externe verplaatsingen tussen Den Haag en gemeenten buiten de MRDH is afgelopen 25-30 jaar toegenomen. De belangrijkste veranderingen in de samenstelling van het verkeer in de periode 1985-2013 op deze relatie zijn als volgt samen te vatten:

Het aandeel OV-verplaatsingen tussen Den Haag en rest NL is sterker gestegen dan gemiddeld en het aandeel auto verplaatsingen is gedaald (het aandeel fietsverplaatsingen is zeer gering en hier niet opgenomen). Op de relatie is het aandeel verplaatsingen met het motief werk relatief sterker gestegen. Het aandeel onderwijs en overig (sociaal-recreatief, winkel) is afgenomen. Uitgesplitst naar opleidingsniveau is het aandeel hoog opgeleiden gelijk gebleven (tegenover een stijging voor deze groep gemiddeld over alle verplaatsingen) en is het aandeel laag opgeleiden sterker afgenomen. Ten opzichte van gemiddeld worden op deze relatie minder verplaatsingen in de spits gemaakt en meer in het dal. Ook is het aandeel werkenden gestegen.



### **3. En de belangrijkste conclusies en aanbevelingen**

#### *3.1 Conclusies*

De hoofdvraag van het onderzoek luidt of op basis van kwantitatieve gegevens is vast te stellen of de afgelopen 25-30 jaar ontwikkelingen ('kiemen') zijn waar te nemen die duiden op het vervoerskundig na elkaar toegroeien van de regio's Rotterdam en Den Haag. Deze ontwikkelingen kunnen een indicatie zijn voor een beweging richting een 'Daily Urban System' van de nieuwe metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Om deze vraag te beantwoorden, is een analyse gemaakt van de mobiliteitspatronen (vervoersstromen) in de periode 1985-2013 op basis van het OVG/MON/OViN. De belangrijkste conclusies zijn:

**Conclusie 1:** Data uit OVG-MON-OViN kunnen worden gebruikt voor historische analyses van de mobiliteit. Deze analyses kunnen worden uitgevoerd voor de metropoolregio als geheel en voor de (grotere) delen daarvan. Gelet op de steekproefomvang en de fluctuaties in de cijfers zijn de uitkomsten op gemeenteniveau niet bruikbaar voor dit soort analyse.

**Conclusie 2:** Er zijn kiemen van een groeiend Daily Urban System

Binnen de twee regio's (exclusief de twee hoofdkernen) is sprake van een stijging van de onderlinge relaties. Voor de gemeenten in de regio Rotterdam geldt dat ze meer binnen de schil van de regio Rotterdam georiënteerd zijn, maar ook meer gericht op Den Haag en gemeenten in de Haagse regio. Voor de gemeenten in de Haagse regio geldt hetzelfde, behalve dat ze niet meer georiënteerd zijn op de gemeente Rotterdam.

De algemene duiding is dat er inderdaad een paar kiemen van verandering zijn waar te nemen die geduid kunnen worden als een groei van een 'Daily Urban System' binnen de MRDH. Zowel tussen Den Haag en Rotterdam wordt meer gereisd als tussen de gemeenten rondom deze steden. Het openbaar vervoer en de fiets profiteren meer van deze groei dan de auto.

**Conclusie 3:** Forse afname van intern verkeer in Den Haag en Rotterdam

Er is sprake van een forse daling van het aandeel intern verkeer in de twee hoofdkernen Rotterdam en Den Haag. Die afname gaat met name ten koste van verplaatsingen met de auto, in lichtere mate ook het OV terwijl het aandeel van de fiets juist behoorlijk stijgt.

**Conclusie 4:** Forse toename van de externe mobiliteit

Ook een sterke verandering is dat er meer en meer gereisd tussen MRDH en de rest van Nederland. Vanuit alle gebieden in MRDH is deze toename waarneembaar. Opvallend is dat vanuit de steden Den Haag en Rotterdam met name het OV daarvan profiteert. Vanuit de regio profiteert ook de auto (regio Rotterdam) en de fiets (Haagse regio). De stromen zoals in deze rapportage gepresenteerd betreffen de personenmobiliteit zoals gemeten in het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (2010-2013), het Mobiliteitsonderzoek Nederland (2004-2009) en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (1985-2003). De analyse heeft plaatsgevonden voor de periode 1985-2013. Voor de analyses zijn de voor trendbreuk gecorrigeerde en gereviseerde bestanden gebruikt.

### *3.2 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. Het openbaar vervoergebruik op deze relaties groeit en daarmee ook de fiets. 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. Hier is sprake van een dubbele groeiemarkt, omdat het aandeel van deze verplaatsingen in het totaal ook groeit. 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 groeiemarkt voor het openbaar vervoer en versterkt de positie van de economische kerngebieden.

#### **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 vergroting van de capaciteit naar het verbeteren van de kwaliteit, waaronder betrouwbaarheid van de reistijd.

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

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.

## Literatuur

Vervoerautoriteit Metropool regio Rotterdam Den Haag (i.o.), 2013,  
Strategische bereikbaarheidsagenda Vervoerautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Rotterdam/Den Haag, 2013

A.Toasin en M. Dijst, 2014,  
Daily activities, mobility and urban system: a case of The Hague and Rotterdam,  
Faculteit Geowetenschappen Universiteit Utrecht, 2014

A.Toasin en M. Dijst, 2015,  
Metropoolregio Rotterdam-Den Haag: geïntegreerd of gesegmenteerd?, Faculteit  
Geowetenschappen Universiteit Utrecht, 2014

Ritsema van Eck, 2006

Is the randstad a city network? Evidence from commuting patterns. ©Association for  
European Transport and contributors 2006

KIM, 2013

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Mobiliteitsbalans 2013.

Goudappel Coffeng, 2015,

Trends in de mobiliteit van de metropoolregio, Deventer