



ruimtelijke ontwikkeling *magazine*

Energierotonde NL

Lees verder

- + **Schaalsprong Almere**
- + **Nieuwe verdienmodellen gebiedsontwikkeling**
- + **Gebiedsconcessie: ontwikkelingen op stoom**

3

maart 2011

www.romagazine.nl

HOOGWAARDIG OV IN VINEX-WIJKEN

Kwaliteit belangrijker dan tijdigheid

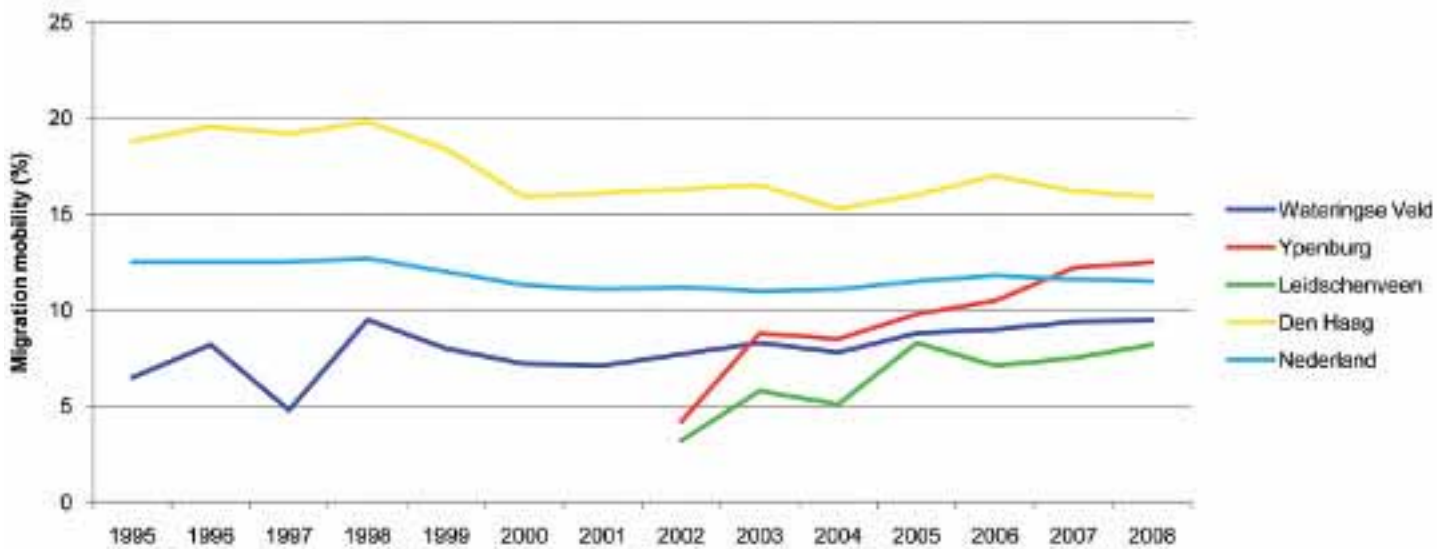
Vroegtijdig aanleggen van hoogwaardig openbaar vervoer heeft slechts een tijdelijk effect op het ov-gebruik in Vinex-wijken, zo blijkt uit een onderzoek in drie grote Haagse nieuwbouwwijken. Het gebruik van de tram is wel hoger in wijken waar deze vroegtijdig is aangelegd, maar dat verschil in tramgebruik verdwijnt na een aantal jaren. De kwaliteit van de verbinding is voor reizigers veel meer een doorslaggevend argument om al dan niet het ov te nemen.

‘A ls je een nieuwe wijk bouwt, moet je ook zorgen dat er vanaf het begin goed openbaar vervoer is, anders kiezen de mensen voor de auto en krijg je ze later niet meer de auto uit en het ov in’, is een vaak gehoorde opvatting. In een dichtbevolkt land als Nederland is onderlinge afstemming tussen de verstedelijking en het

verkeer- en vervoerssysteem noodzakelijk. Als algemeen uitgangspunt hanteert de Nota Ruimte dat nieuwe grote woon- en werklocaties tijdig en adequaat worden ontsloten. Wat daarmee precies bedoeld wordt, is niet nader ingevuld. In Vinex-convenanten (1995-2005) hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over de ontsluiting van de



Figuur 1: De onderzoekswijken.



Figuur 2: Migratiemobiliteit in aantal vertrekkende personen op de hele bevolking (Wijkmonitor Den Haag).

grote bouwlocaties per openbaar vervoer. De planning was erop gericht om hoogwaardig openbaar vervoer (treinstation, nieuwe tramverbinding of vrije busbanen) in gebruik

te nemen als twee derde van de woningbouw op een locatie zou zijn gerealiseerd. Deze vuistregel zou resulteren in een kostendekkingsgraad van minimaal vijftig

Ruimtelijke inrichting en mobiliteitsgedrag

Er is in Nederland veel onderzoek verricht naar de vraag in hoeverre het verplaatsingsgedrag van mensen samenhangt met de ruimtelijke kenmerken van de omgeving. Die samenhang lijkt beperkt. Zo zien we bij hogere bebouwingsdichtheden wel kortere verplaatsingen, maar ook meer verplaatsingen. Daardoor verandert het totaal aantal afgelegde kilometers per persoon per dag nauwelijks. Wel worden er in een dichte stedelijke structuur minder kilometers per auto en meer op de fiets en met het openbaar vervoer afgelegd (Maat, 2009). Alleen in de meest stedelijke gebieden kan het relatief lage autobezit deels worden toegeschreven aan ruimtelijke factoren (Van de Coevering et al., 2008). In het buitenland worden soms grotere effecten gevonden. Dat kan verklaard worden door de grotere variëteit in ruimtelijke structuur die daar vaak te vinden is.

Nieuwbouwbewoners reizen meer dan anderen. Dit komt vooral door hun (hogere) opleiding, hoge arbeidsparticipatie en levensfase en veel minder door de inrichting van deze wijken (Snellen et al., 2005). Zo zijn Vinex-wijken grotendeels bevolkt door jonge, vaak tweeverdienende ouders, wat de relatief hoge mobiliteit in die wijken (gedeeltelijk) verklaart.

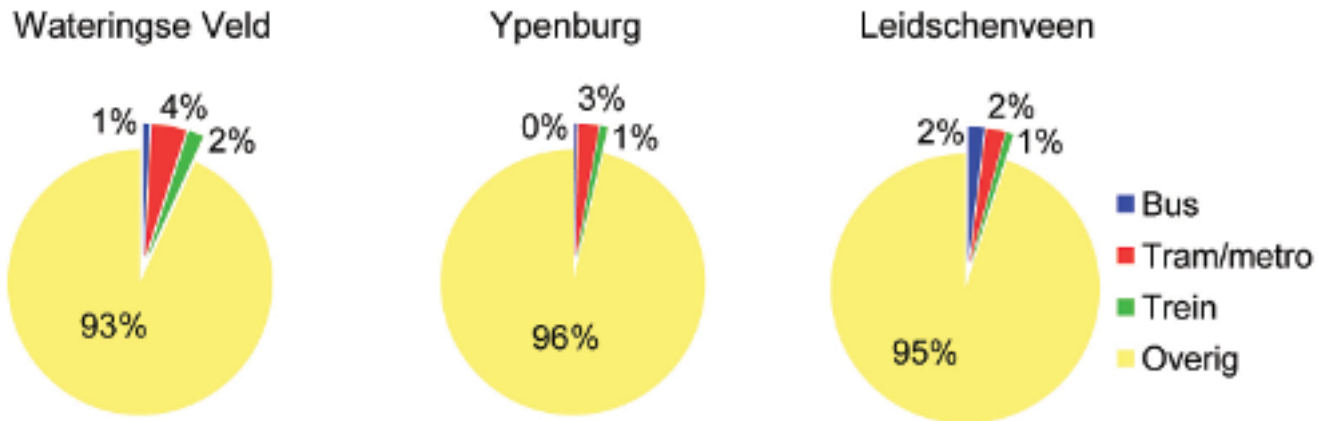
Onderlinge afstemming tussen verstedelijking en het verkeer- en vervoerssysteem is noodzakelijk in Nederland

procent, wat als ondergrens voor rijksfinanciering wordt gehanteerd. Eerder aanleggen zou betekenen dat het Rijk meer zou moeten bijdragen aan de exploitatie van het ov. Later aanleggen heeft het risico dat nieuwbouwbewoners voor de komst van het hoogwaardig ov een keuze voor de auto maken en daar later ook niet meer van afwijken. Dit zou dus tot minder gebruik van het ov leiden.

Haagse wijken

In drie Haagse Vinex-wijken; Wateringse Veld, Ypenburg en Leidschenveen is onderzocht wat het effect is van de aanleg van een hoogwaardige openbaarvervoerverbinding. De bouw van de drie wijken is begonnen in 1996/1997. Ze zijn vergelijkbaar in bevolkingssamenstelling, liggen ongeveer even ver van het centrum van Den Haag (zie figuur 1) en hebben alle drie een tramverbinding gekregen. In Wateringse Veld is de tram vrijwel bij het begin van de bouw van de wijk aangelegd, in Ypenburg vijf jaar later en in Leidschenveen tien jaar later.

Een argument dat nogal eens gebruikt wordt tegen vroegtijdige aanleg van ov is het feit dat mensen in Vinex-wijken vaker dan gemiddeld zouden verhuizen. Als dat zo is, hoef je →→



Figuur 3: Modal split openbaar vervoer in 2006 (MON Den Haag).

je als overheid eigenlijk niet te richten op het vroegtijdig aanleggen van hoogwaardige openbaarvervoerverbindingen. Immers, over een paar jaar, als de wijk grotendeels is afgebouwd, zijn de oorspronkelijke bewoners grotendeels verhuisd. De nieuwe wijkbewoners kunnen dan hun mobiliteitsgedrag aanpassen aan de nieuwe realiteit, namelijk een nieuwbouwwijk ontsloten door hoogwaardig openbaar vervoer. Uit beschikbare verhuisgegevens (Wijkmonitor Den Haag, 1995-2008, WoON) bleek echter dat mensen in de drie Haagse Vindex-wijken juist minder dan gemiddeld uit de wijk wegtrrokken (zie figuur 2). Het verhuisgedrag van de bewoners in deze nieuwbouwwijken is dus geen reden om de aanleg van de lightrailverbinding zo lang mogelijk uit te stellen.

Tramgebruik

Als het waar is dat vroegtijdige aanleg van ov leidt tot hoger gebruik in latere jaren, zou je dus verwachten dat het ov-gebruik in Wateringse Veld het hoogst is. Daar ligt de tram er immers al vrijwel vanaf het begin van de wijk. MON-cijfers uit 2006 laten zien dat in Wateringse Veld het lightrailgebruik inderdaad beduidend hoger is dan in Ypenburg (zie figuur 3). Met behulp van regressiemodellen, waarin allerlei factoren die de mobiliteit kunnen beïnvloeden zijn meegenomen, is het verschil tussen het tramgebruik in Wateringse Veld en Ypenburg in 2006 en in 2010 nader onderzocht. Daaruit bleek dat er in 2006 in Wateringse Veld significant meer van de tram gebruikgemaakt werd dan in Ypenburg, ook na correctie voor factoren als leeftijd, opleiding, werk, gezinssamenstelling en, autobezit. Opvallend is dat het verschil in tramgebruik in de loop van de tijd is verwaterd, zodat er in 2010 geen significant verschil meer is in tramgebruik tussen beide wijken.

De enquêtes uit 2010 laten zien dat juist in Leidschenveen het tramgebruik het hoogst is, terwijl daar de tramlijn nog maar een paar jaar ligt. Er spelen dus andere factoren een

rol dan alleen het moment van aanleggen van ov. Ook de kwaliteit van de tramlijn lijkt belangrijk te zijn. Leidschenveen is ontsloten door Randstadrail, een sneller systeem dan de stadstrams naar Wateringse Veld en Ypenburg. Analyses van het aantal werkplekken, winkels en woonadressen dat binnen een redelijke tijd (vijftien minuten tot een halfuur) per fiets, auto en ov bereikbaar is, laat zien dat voor de mensen uit Wateringse Veld en Ypenburg het aantal mogelijke bestemmingen ongeveer gelijk is. Bovendien blijkt dat je vanuit Leidschenveen binnen een halfuur meer bestemmingen kunt bereiken per auto of met het ov dan vanuit de beide andere wijken. De meest gewilde bestemmingen zijn vanuit Leidschenveen bovendien relatief snel met het ov bereikbaar. Fietsers kunnen daarentegen juist vanuit Wateringse Veld in vijftien à dertig minuten meer bestemmingen bereiken dan fietsers uit de beide andere wijken.

Dit onderzoek was beperkt van omvang. Het is te vroeg om uit onderzoek naar drie woningbouwlocaties een algemene uitspraak te kunnen doen over de rol van tijdigheid en de kwaliteit van hoogwaardige openbaarvervoerverbindingen op het ov-gebruik. Meer onderzoek is daarom nodig om de resultaten van dit onderzoek te kunnen veralgemeniseren.

↑ **Elske Olthof (4 infra)**

Karst Geurs, Bas Tutert (Universiteit Twente)

Hans Nijland (Planbureau voor de Leefomgeving)