

## Rapport

---

Projectnummer: 364649

Referentienummer: SWNL0246165

Datum: 11-07-2019

---

## Technische rapportage ontwikkeling V-MRDH 2.4

2030 Laag  
2030 Hoog  
2040

Definitief

Opdrachtgever:  
Metropoolregio Den Haag  
T.a.v. de heer Veurink  
Postbus 21012  
3001 AA ROTTERDAM

## Verantwoording

Titel Technische rapportage ontwikkeling V-MRDH 2.4

Subtitel  
2030 Laag  
2030 Hoog  
2040

Projectnummer 364649

Referentienummer SWNL0246165

Revisie Definitief

Datum 11-07-2019

Auteur Jeroen de Wit

E-mailadres jeroen.dewit@sweco.nl

Gecontroleerd door Wilm van der Hoeven

Paraaf gecontroleerd



ia.

Goedgekeurd door

Martijn van Rij

Paraaf goedgekeurd



## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Aanleiding</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Sociaaleconomische gegevens</b> .....	<b>5</b>
2.1	Dataverzameling.....	5
2.2	Dataverwerking.....	6
2.2.1	Correcties arbeidsplaatsen en inwoners .....	6
2.2.2	Overzichten MRDH-regio.....	8
2.3	Overige parameters en correcties .....	9
2.3.1	Studiegebied .....	10
2.3.2	Buitengebied/invloedsgebied .....	11
<b>3</b>	<b>Overige modelinstellingen</b> .....	<b>12</b>
3.1	Netwerkaanpassingen .....	12
3.2	Parkeervoorzieningen en P+R locaties.....	13
3.3	Beleidsinstellingen .....	13
3.3.1	Autokosten: brandstofkosten.....	13
3.3.2	Autokosten: tol .....	14
3.3.3	OV kosten .....	14
3.3.4	Elektrisch fietsverkeer.....	14
3.4	Vrachtparameters .....	14
<b>4</b>	<b>Resultaten prognoses</b> .....	<b>15</b>
4.1	Mobiliteitsontwikkeling .....	15
4.2	Modal split.....	16
4.3	Verkeersprestatie.....	17
4.4	Netwerkbelastingen .....	18
4.5	Verschillen in mobiliteitsontwikkeling t.ov. V-MRDH 2.2.....	20

Bijlage 1 Overzichten socio-economische gegevens

## 1 Aanleiding

Het Verkeersmodel Metropoolregio Rotterdam Den Haag (V-MRDH) is sinds begin 2018 operationeel met als basisjaar 2016 en de scenario's 2023, 2030Laag en 2030Hoog. Het is een verkeersmodel voor strategische en tactische vraagstukken dat de gehele Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) beschrijft. De eerste versie van het model (1.0) heeft inmiddels ook al updates ondergaan (tot en met versie 2.2), waarvan de laatste het startpunt vormde voor de werkzaamheden in dit kader.

Met het model worden verkeersintensiteiten voor verschillende modaliteiten (auto, openbaar vervoer en fiets) en scenario's in beeld gebracht. Het heeft als doel beleidsondersteunende informatie te genereren op het gebied van verkeer en aanpalende terreinen.

In toenemende mate is er in de loop van de tijd de behoefte ontstaan aan een 2040 scenario. Daarnaast hadden de gemeenten ook een actueler inzicht in de ontwikkelingen tot 2030. Dit is de aanleiding geweest om een 2040 model te ontwikkelen en de scenario's 2030Laag en Hoog te actualiseren. Sweco heeft dit in de periode november 2018 - juni 2019 uitgevoerd. Deze scenario's samen vormen de versie V-MRDH 2.4.

De voorliggende technische rapportage beschrijft het proces dat gevolgd is voor het verkrijgen van de socio-economische gegevens binnen de MRDH-regio (dataverzameling), de verwerking van deze informatie tot 3 V-MRDH SEG-sets, de overige modelinstellingen en de belangrijkste uitkomsten van de 3 gemodelleerde modeljaren/scenario's. De rapportage gaat achtereenvolgens in op de:

- socio-economische gegevens (hoofdstuk 2);
- modelinstellingen (hoofdstuk 3);
- modelresultaten voor de prognosejaren 2030, scenario's Laag en Hoog en 2040 (hoofdstuk 4).

Voor de werking van het verkeersmodel wordt verwezen naar het technisch rapport Verkeersmodel MRDH 2.0 en de aanvullende notitie Verkeersmodel V-MRDH 2.2.

## 2 Sociaaleconomische gegevens

### 2.1 Dataverzameling

Sociaaleconomische gegevens zijn belangrijke inputgegevens voor het modelleren van de toekomstscenario's. Voor de verzameling van de ruimtelijke plannen hebben alle 23 betrokken gemeenten bijdragen geleverd. De gemeenten zijn gevraagd een inschatting te maken van de groei in woningen en vierkante meters werklocaties. Daarnaast is per plan gevraagd aan te geven of het een 'hard' of een 'zacht' plan betreft en is gevraagd inzicht te geven in de fasering van het plan (2030L, 2030H en 2040). De gemeenten hebben dit ingevuld in een gestandaardiseerd format in Excel.

De opgegeven aantallen woningen en vierkante meters werklocatie zijn in het format met standaardfactoren omgerekend naar aantallen inwoners en arbeidsplaatsen. De volgende factoren zijn hiervoor gebruikt. Deze zijn gelijk aan de factoren die bij de ontwikkeling van V-MRDH 2.0 gebruikt zijn. Zie onderstaande tabellen.

**Tabel 2-1 Factoren woningbezetting**

Type woning	Woningbezetting
Appartement	1,8
Stadseengezinswoning	2,3
VINEX-nieuwbouw	3,0
Seniorenwoning	1,2

**Tabel 2-2 Factoren arbeidsplaatsen**

Type arbeidsplaats	Categorie	Arbeidsplaatsen per 1.000 m <sup>2</sup>
Kantoor	rest	50
Detail food	detail	150
Detail non-food	detail	100
Gemengd terrein	industrie	200
Hoogwaardig bedrijvenpark	industrie	333
Distributiepark	industrie	200
Zwaar industrieterrein	industrie	150
Zeehaventerrein	industrie	5
Groothandel	rest	5
Diensten	rest	250
Onderwijs	rest	200
Hotel	rest	150
Horeca	detail	150
Glastuinbouw	rest	0,6

*De gemeenten Rotterdam en Den Haag hebben afgeweken van deze gestandaardiseerde wijze van aanleveren. Zij hebben op het niveau van modelzones aantallen arbeidsplaatsen (inclusief categorisering) en woningen aangegeven voor 2030 en 2040; tussen 2030Laag en 2030Hoog is geen onderscheid gemaakt. De gemeente Den Haag heeft ook het aantal inwoners per modelzone opgegeven.*

Dit is vervolgens door Sweco gebundeld en met de MRDH-werkgroep verkeersmodellen bekeken en vergeleken met het NRM en de woningbouwbehoefteraming (WBR) en bevolkingsprognose (BP) van de provincie Zuid-Holland. In de volgende paragraaf wordt hier verder op ingegaan.

## 2.2 Dataverwerking

### 2.2.1 Correcties arbeidsplaatsen en inwoners

Het resultaat van de dataverzamelfase is een set aan gegevens voor 2030Laag, 2030Hoog en 2040 voor de MRDH-regio (studiegebied). Deze set bestaat uit aantallen:

- woningen;
- inwoners;
- arbeidsplaatsen met verdeling naar type (industrie, detailhandel, overig).

De MRDH-werkgroep verkeersmodellen heeft per gemeente beoordeeld in hoeverre de vulling voor de scenario's overeenkwam met de eigen kennis van ontwikkelingen en de aantallen binnen het NRM, de woningbouwbehoefteraming en bevolkingsprognoses. De conclusie hiervan was dat het aantal opgegeven arbeidsplaatsen laag was en dat de dalende trend in de woningbezetting naar de toekomst toe (zichtbaar in het NRM) ontbrak in de scenario's. Om die reden hebben er correcties plaatsgevonden voor meer consistentie met andere bronnen. De aangeleverde aantallen woningen zijn ongewijzigd gebleven en vormen de basis voor de correcties. De volgende correcties binnen het studiegebied zijn daarbij doorgevoerd.

#### Correctie aantallen inwoners:<sup>1</sup>

Om de dalende trend in de woningbezetting naar de toekomst toe in de SEG's te verwerking is een correctie op aantallen woningen uitgevoerd.

1. Berekening woningbezetting in V-MRDH 2016 per gemeente
2. Berekening trend woningbezetting in NRM-2018 in MRDH-regio:
  - $2030L - 2016 = -0,2\%^2$
  - $2030H - 2016 = -3,0\%$
  - $2040H - 2030H = -0,7\%$
3. 1 en 2 gecombineerd levert per gemeente voor 2030Laag, 2030Hoog en 2040 een gemiddelde woningbezetting. Deze berekende woningbezetting is leidend voor het betreffende scenario in het V-MRDH 2.4.
4. Het aantal inwoners wordt op gemeenteniveau gecorrigeerd om tot de berekende woningbezettingsgraad uit stap 3 te komen. Hiervoor is voor elke gemeente 1 factor bepaald en toegepast op alle zones binnen deze gemeente ter correctie van het aantal inwoners.

**Tabel 2-3 Correctie inwoners in SEG-set V-MRDH 2.4**

	Correctie (absoluut) t.b.v. de ontwikkeling van de inwoners in de MRDH-regio
2030Laag	-38.300
2030Hoog	-54.300
2040	-63.500

<sup>1</sup> De gemeente Den Haag heeft specifiek per modelzone het aantal inwoners opgegeven. De correctie op aantallen inwoners is derhalve niet voor de gemeente Den Haag doorgevoerd.

<sup>2</sup> De trend in woningbezetting in het NRM voor 2030Laag (-0,2%) is niet toegepast voor de bepaling van het aantal inwoners in V-MRDH 2.4 omdat hiermee teveel afgeweken zou worden van V-MRDH 2.2. Om hier beter op aan te sluiten is een percentage toegepast dat ligt tussen NRM2030L en NRM2030H en is gebaseerd op de ontwikkeling van het aantal woningen in 2030L in het V-MRDH. Dit resulteerde in een percentage van -2,0%. Dit is voor 2030L toegepast ter correctie van het aantal inwoners.

### Correctie beroepsbevolking en arbeidsplaatsen

Omdat het aantal door de gemeenten opgegeven arbeidsplaatsen laag is, is er een correctie uitgevoerd op het aantal arbeidsplaatsen. In overleg met de werkgroep is hiervoor als uitgangspunt gehanteerd dat de absolute groei van beroepsbevolking in de MRDH-regio gelijk is aan de groei van het aantal arbeidsplaatsen in de MRDH-regio. De volgende stappen zijn gevolgd voor de correctie van de aantallen arbeidsplaatsen en de bepaling van de beroepsbevolking:

1. Berekening verhouding beroepsbevolking/inwoners in V-MRDH 2016 per gemeente
2. Berekening trend beroepsbevolking/inwoners in NRM-2018 in MRDH-regio
  - a. 2030L – 2016 = +0,8%;
  - b. 2030H – 2016 = +1,7%;
  - c. 2040H – 2030H = -1,0%.
3. Door 1 en 2 te combineren is de verhouding beroepsbevolking/inwoners per gemeente voor 2030Laag, 2030Hoog en 2040 bepaald. Deze verhouding is leidend voor het betreffende scenario in het V-MRDH 2.4.
4. De beroepsbevolking is op gemeenteniveau gecorrigeerd om tot de berekende verhouding uit stap 3 te komen.
5. De totale omvang van de beroepsbevolking is hiermee bekend en zo ook de ontwikkeling t.o.v. 2016. Voor de gehele MRDH-regio is 1 factor bepaald om de arbeidsplaatsen (alle typen) te corrigeren zodat de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen gelijkopgaand is aan de ontwikkeling van de beroepsbevolking. Zie onderstaande tabel..

**Tabel 2-4 Correctie arbeidsplaatsen in SEG-set V-MRDH 2.4**

	Correctiefactor t.b.v. de ontwikkeling van de arbeidsplaatsen in de MRDH-regio	Correctie (absoluut) t.b.v. de ontwikkeling van de arbeidsplaatsen in de MRDH-regio
2030Laag	0,99	- 8.600
2030Hoog	1,03	38.300
2040	1,02	28.100

### 2030Laag en Hoog gemeente Rotterdam en Den Haag

De gemeenten Rotterdam en Den Haag hebben bij de aanlevering van RO-informatie geen onderscheid gemaakt in een hoog en een laag scenario voor 2030. Om dit onderscheid toch aan te brengen in de SEG-set is op basis van de SEG-set van V-MRDH 2.2 inzicht verkregen in het verschil in ontwikkeling van het aantal woningen tussen 2030Laag en 2030Hoog. Zie onderstaande tabel.

**Tabel 2-5 Ontwikkeling aantallen woningen V-MRDH 2.2**

	Rotterdam		Den Haag	
	Ontwikkeling t.o.v. 2016	Index	Ontwikkeling t.o.v. 2016	Index
2030Hoog	32.400	100	45.000	100
2030Laag	25.600	79	36.900	82

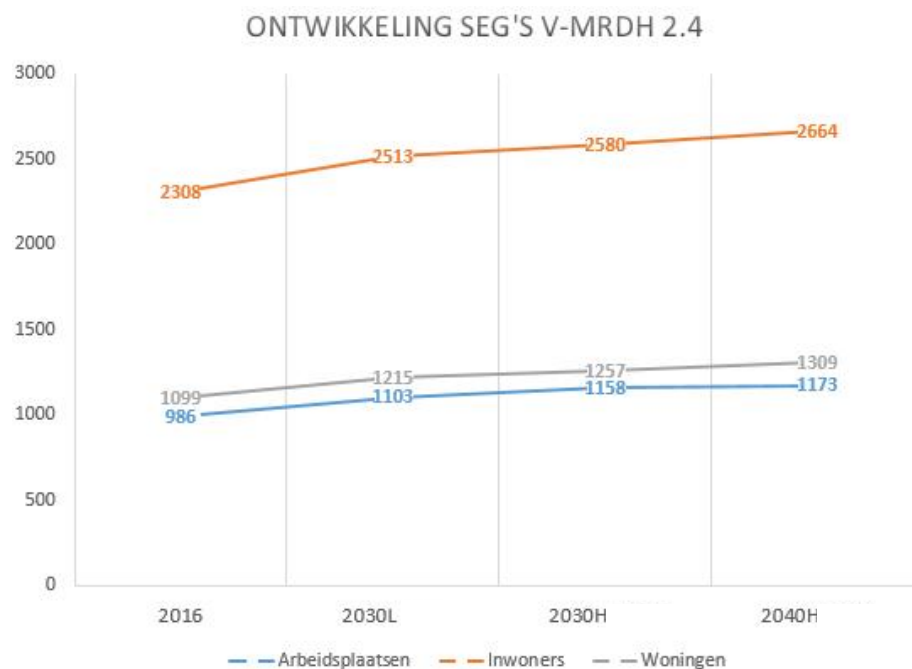
Voor het lage scenario in 2030 zijn voor Rotterdam en Den Haag respectievelijk 79% en 82% van de ontwikkeling meegenomen van de aantallen die voor 2030 aangeleverd zijn door beide gemeenten.

### 2.2.2 Overzichten MRDH-regio

Dit heeft voor het studiegebied geleid tot de totalen zoals weergegeven in tabel 2.6 en figuur 2.1.

**Tabel 2-6 Ontwikkeling SEG's MRDH-regio**

	Woningen		Inwoners		Arbeidsplaatsen	
	Aantal	Index	Aantal	Index	Aantal	Index
2016	1.099.000	100	2.308.000	100	986.000	100
2030Laag	1.215.000	111	2.513.000	109	1.103.000	112
2030Hoog	1.257.000	114	2.580.000	112	1.158.000	117
2040	1.309.000	119	2.664.000	115	1.173.000	119



**Figuur 2-1 Ontwikkeling SEG's MRDH-regio (x1.000)**

In onderstaande tabel is de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen en de beroepsbevolking opgenomen. Zichtbaar is dat de absolute ontwikkeling van beide nagenoeg (door afronding op hele getallen zijn kleine verschillen ontstaan) gelijk is.

**Tabel 2-7 Ontwikkeling arbeidsplaatsen en beroepsbevolking MRDH-regio**

	Arbeidsplaatsen		Beroepsbevolking	
	Aantal	Groei absoluut t.o.v. 2016	Aantal	Groei absoluut t.o.v. 2016
2016	986.000	0	1.091.000	0
2030Laag	1.103.000	117.000	1.207.000	116.000
2030Hoog	1.158.000	172.000	1.263.000	172.000
2040	1.173.000	187.000	1.277.000	186.000



Ten opzichte van V-MRDH 2.2 worden in de SEG's verschillen geconstateerd. Zie tabel 2.8.

**Tabel 2-8** *Verschillen in SEG's V-MRDH 2.2 en 2.4*

	Woningen			Inwoners			Arbeidsplaatsen		
	2.2	2.4	Index	2.2	2.4	Index	2.2	2.4	Index
2016	1.099	1.099	100	2.308	2.308	100	986	986	100
2030Laag	1.200	1.215	101	2.516	2.513	100	1.072	1.103	103
2030Hoog	1.234	1.257	102	2.582	2.580	100	1.101	1.158	105

Zichtbaar is dat het aantal woningen is toegenomen met 1-2% door actualisatie van de ruimtelijke plannen voor 2030. Het aantal inwoners blijft gelijk doordat rekening gehouden is met de dalende woningbezettingstrend voor de bepaling van het aantal inwoners. In versie 2.2 is dit niet gecorrigeerd. Daarnaast is zichtbaar dat het aantal arbeidsplaatsen in scenario 2030Laag met 3% en in scenario 2030Hoog met 5% is toegenomen.

In de bijlage 2 is voor elk scenario op gemeenteniveau een overzicht van de SEG's opgenomen.

### 2.3 Overige parameters en correcties

Nadat de aantallen woningen, arbeidsplaatsen, inwoners en beroepsbevolking bepaald zijn is een verdere verrijkingsslag ten behoeve van de SEG-set uitgevoerd om invulling te geven aan alle variabelen waar het V-MRDH mee rekent. Dit zijn naast de bovenstaande variabelen:

- inwoners 0-11 jaar (inwon0011);
- inwoners 0-34 jaar (inwon0034);
- leerlingplaatsen basisonderwijs (llp0011);
- leerlingplaatsen overig (llp12eo);
- autobezit per huishouden (autosperhh).

Voor de bepaling van deze variabelen is in de werkwijze onderscheid gemaakt tussen het studiegebied en het invloedsgebied/buitengebied.

**Tabel 2-9** *Gebiedsindeling*

Deelgebied	Zonerange	Aantal zones
Studiegebied (MRDH)	1 - 6700	6700
Verfijnd invloedsgebied Zuid-Holland	6701 - 7234	534
Invloedsgebied rest Zuid-Holland	7235 - 7400	166
Buitengebied (rest Nederland)	7401 - 7786	386

### 2.3.1 Studiegebied

#### Leeftijdsklassen inwoners, leerlingplaatsen en beroepsbevolking

Op eenzelfde wijze als dat voor de bepaling van het aantal inwoners (i.r.t. de woningbezetting) is de verdeling van de inwoners over de leeftijdsklassen, het aantal leerlingplaatsen en de omvang van de beroepsbevolking bepaald. De trend in de MRDH-regio is afgeleid uit het NRM-2018 (zie onderstaande tabel). Op basis van deze trend is de verdeling van de inwoners over de leeftijdsklassen, het aantal leerlingplaatsen en de beroepsbevolking op gemeenteniveau aangepast waarbij de data uit de SEG-set van het basisjaar 2016 het startpunt is<sup>3</sup>.

**Tabel 2-10 Trends leeftijdsklassen, leerlingplaatsen, beroepsbevolking in NRM-2018 (ontwikkeling aandeel t.o.v. inwoneraantal)**

	2030L - 2016	2030H-2016	2040H-2030H
Inwoners_034	-1,0%	+0,2%	-0,7%
Inwoners_011	-0,3%	+0,5%	-0,1%
Leerlingplaatsen 0011	-2,6%	+10,3%	+4,2%
Leerlingplaatsen 12eo	-5,2%	+3,1%	+5,8%
Beroepsbevolking	+0,8%	+1,7%	-1,0%

#### Autobezit

Ook de totale hoeveelheid auto's in Nederland is voor het V-MRDH afgeleid uit het NRM-2018. Hiervoor is de verhouding tussen het aantal auto's en het aantal huishoudens in Nederland bepaald. Deze verhouding is toegepast op het aantal huishoudens in de V-MRDH SEG-set. Dit resulteert in de volgende hoeveelheden auto's in Nederland.

**Tabel 2-11 Aantallen auto's in Nederland V-MRDH 2.4**

	Aantal auto's in Nederland	Index
2016	7.991.010	100
2030Laag	8.298.642	104
2030Hoog	9.026.293	113
2040	9.603.429	120

Voor de verwerking in de SEG-set van de verschillende scenario's is de variabele 'autosperhh' op zoneniveau overgenomen uit het basisjaar 2016 en met een generieke factor vermenigvuldigd zodat het totaal aantal auto's in Nederland uitkomt op bovenstaande aantallen. De verschillen in gemiddeld autobezit per modelzone blijft op deze wijze consistent met de eerdere modeljaren. Er is geen rekening gehouden met gebiedspecifieke ontwikkelingen van het autobezit. Voor de zones zonder woningen in 2016 en met woningen in 2030/2040 is de gemiddelde waarde voor de variabele 'autosperhh' van de betreffende gemeente gehanteerd.

<sup>3</sup> Dit geldt niet voor de bepaling van het aantal leerlingplaatsen binnen de gemeente Rotterdam. De gemeente Rotterdam heeft voor 2030 en 2040 op zoneniveau nieuwe aantallen leerlingplaatsen aangeleverd, waarbij geen onderscheid gemaakt is in een hoog/laag scenario. De verrijkingsslag op basis van de trend in het NRM-2018 is toegepast op de nieuwe leerlingplaatsprognoses van de gemeente Rotterdam en niet op de 2016-aantallen uit het basisjaar van het V-MRDH.

### 2.3.2 Buitengebied/invloedsgebied

De ontwikkeling buiten het studiegebied in het V-MRDH is gebaseerd op de groei die waargenomen wordt in het NRM-2018. Voor zowel het invloedsgebied (zone 6701 t/m 7400) als voor het buitengebied (zone 7401 t/m 7786) is de groei afgeleid op V-MRDH zoneniveau. Afhankelijk van de omvang van de relatieve groei is de ontwikkeling relatief (bij relatieve groei < 200%) of absoluut (bij relatieve groei > 200%)<sup>4</sup> toegepast op de vulling van de betreffende zone in het basisjaar 2016.

We constateren echter dat de ontwikkeling in de MRDH-regio verschillen laat zien tussen het NRM en de eigen opgaven. De ontwikkelingen zijn in scenario 2030Laag en 2030Hoog in het V-MRDH sterker dan in het NRM. In scenario 2040 zijn juist de SEG's in NRM hoger dan in V-MRDH. Wanneer we in het buitengebied zouden uitgaan van de ontwikkeling in de NRM-SEG's ontstaat een discrepantie tussen de groei in het studie- en buitengebied. Met de werkgroep is besloten hiervoor te corrigeren en de hiernavolgende stappen toe te voegen aan het proces.

Voor V-MRDH en NRM zijn de gemiddelde groeifactoren (gemiddeld over inwoners en arbeidsplaatsen) tussen het basis- en prognosejaar voor het studiegebied bepaald en vergeleken. Zie onderstaande tabel. De SEG's in het buitengebied zijn daarop aangepast in het V-MRDH. De correctiefactoren zijn toegepast op de SEG's in het buitengebied. Hiermee is de groei in het buitengebied in verhouding met de groei in het studiegebied en ontstaat er een evenwichtige set in heel Nederland.

**Tabel 2-12 Correctiefactor buitengebied V-MRDH**

	Ontwikkeling studiegebied t.o.v. 2016		Correctiefactor Buitengebied
	MRDH	NRM	
2030L	9,70%	4,30%	1,054
2030H	13,5%	12,0%	1,015
2040	16,5%	17,0%	0,995

<sup>4</sup> De ontwikkeling is ook in absolute zin meegenomen wanneer er sprake is van een nieuw ontwikkelgebied waarbij de vulling van de betreffende zone in 2016 0 is.

### 3 Overige modelinstellingen

Naast een update van de socio-economische gegevens is het V-MRDH 2.4 ook voorzien in een update van de modelinstellingen. Concreet gaat het hier om netwerkaanpassingen, parkeervoorzieningen, beleidsinstellingen en vrachtparameters.

#### 3.1 Netwerkaanpassingen

Ten opzichte van V-MRDH versie 2.2 zijn de volgende netwerkwijzigingen doorgevoerd in het autonetwerk.

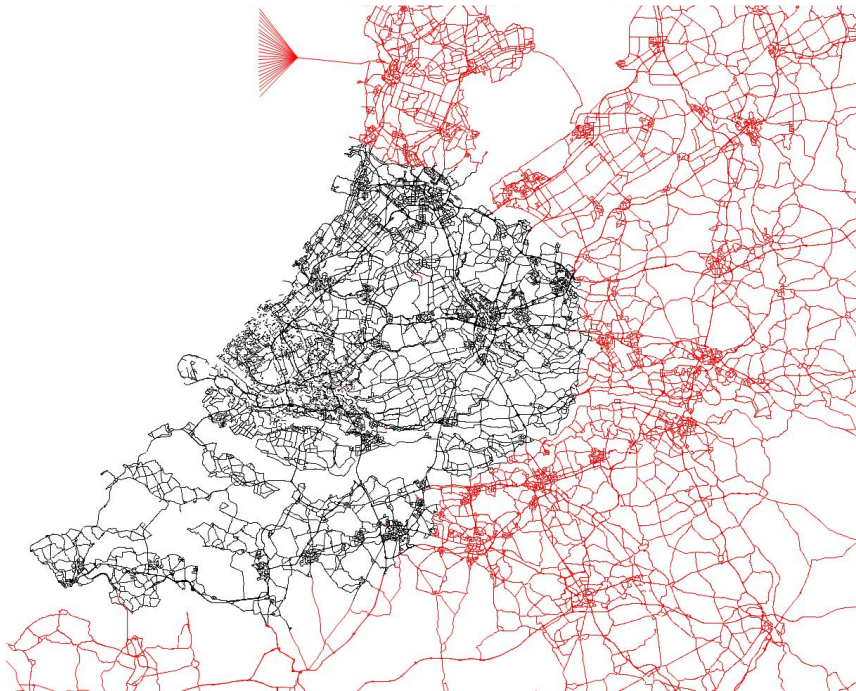
- **Horti-campus**  
De ontwikkeling Horti-campus is opgenomen in zone 2.918. Deze zone is alleen ontsloten op de N222 en niet op de N213. Om dit mogelijk te maken is de Lange Broekweg geknipt en is zone 2.918 aangetakt aan het oostelijke deel van deze weg. De bestaande vulling van het gebied zit in zone 2.916. Deze zone is ontsloten op zowel de N213 als op de N222. Zie figuur 3.1.
- **Tunnel Beatrixlaan Rijswijk**  
Dit project is uit het netwerk verwijderd waardoor het netwerk hier weer conform de 2016-situatie is. Zie figuur 3.1



Figuur 3-1 Doorgevoerde netwerkwijzigingen (links: Horti-campus, rechts: Beatrixlaan)

- **Capaciteiten buitengebied**  
Uit een netwerkcontrole is gebleken dat er in het buitengebied onterecht capaciteiten zijn gemodelleerd op diverse links. Deze hadden een capaciteit van 0 moeten hebben net als in het 2016-netwerk. Op deze wijze wordt dit deel van het netwerk met een onbeperkte capaciteit gemodelleerd. Dit is in 2 stappen gecorrigeerd:
  1. Via een netwerkselectie 'buitengebied o.b.v. gemeente' op alle links een capaciteit van 0 gezet.
  2. Handmatige correctie van links in het invloedsgebied die onterecht een capaciteit hadden. Ook hier is de capaciteit op 0 gezet.

Het gebied waar de wegvakken een 0-capaciteit hebben is nu overeenkomstig aan het 2016-netwerk. Figuur 3.2 toont dit gebied.



*Figuur 3-2 Gebied wegvakken met 0-capaciteit ('rode' links hebben een 0-capaciteit)*

In het OV/fiets-netwerk zijn geen wijzigingen doorgevoerd t.o.v. versie 2.2. Ook de OV-dienstregeling is gelijk aan versie 2.2.

Voor een volledige infra-projectenlijst wordt verwezen naar de technische handleiding van V-MRDH 2.0 en de notitie 'Verkeersmodel V-MRDH 2.2'.

### **3.2 Parkeervoorzieningen en P+R locaties**

Het V-MRDH bevat informatie over parkeervoorzieningen en P+R locaties. Dezelfde parkeervoorzieningen zijn gehanteerd als in V-MRDH 2.2. Ook de parkeerkosten zijn ongewijzigd gebleven. Voor 2040 zijn dezelfde waarden als in 2030 Hoog aangenomen. Informatie hierover is opgenomen in het bestand 'p&r en parkeerritten 20xx.rb'. Voor 2040 wordt in de simrun-job verwezen naar 'p&r en parkeerritten 2030.rb'.

### **3.3 Beleidsinstellingen**

De beleidsinstellingen als gevolg van de welvaartsontwikkeling zijn afgeleid uit het NRM-2018. Hierbij is dezelfde methode toegepast als voor het prognosejaar 2030 in V-MRDH 2.2. Op deze wijze blijft de consistentie behouden.

#### **3.3.1 Autokosten: brandstofkosten**

Bij het afleiden van de autokosten zijn de brandstofkosten uit het NRM gebruikt. Echter is bij de ontwikkeling van het V-MRDH geconstateerd dat bij het 1-op-1 hanteren van dit NRM-cijfer een overschatting zichtbaar is van autogebruik in het MRDH. Vanwege deze constatering is de verandering van het brandstofindex gedempt. Op basis van gevoeligheidsanalyses is voor de vorige prognosejaren 40% van de brandstofprijzverandering meegenomen. Deze gevoeligheidsanalyse is uitgevoerd bij de ontwikkeling van V-MRDH 1.0. Het resultaat hieruit is meegenomen bij de bepaling van de brandstofkosten voor 2040.

Voor 2040 is de brandstofprijzverandering op eenzelfde wijze meegenomen. Dit resulteert in een indexwaarde van 87,1. Zie tabel 3.1.

**Tabel 3-1 Ontwikkeling brandstofkosten V-MRDH 2.4**

	2016	2030		2040
		Laag	Hoog	
Nederland	100	97,5	90,3	87,1

### 3.3.2 Autokosten: tol

In het V-MRDH 2030 is voor de Blankenburgverbinding de tol meegenomen. Er is uitgegaan van een tarief van:

- €7,11 voor vrachtverkeer;
- €1,18 voor autoverkeer.

Vanwege de hogere kostengevoeligheid in de toedeling (er wordt bijvoorbeeld niet per motief toegedeeld) is het toltarief in de toedeling intern gecorrigeerd door een correctie van 50% toe te passen. Hierdoor is het beste resultaat in vergelijking met het NRM verkregen.

Omdat de toltarieven tussen 2030 en 2040 in het NRM2018 niet wijzigen worden in het V-MRDH voor 2040 dezelfde toltarieven gehanteerd als in 2030.

### 3.3.3 OV kosten

De indices voor het OV zijn voor de verschillende prognosejaren binnen het V-MRDH constant gehouden. Voor zowel BTM als trein is een index van 100 gehanteerd. De OV-kosten in het NRM-2018 blijven ook constant tussen 2030 en 2040.

**Tabel 3-2 Ontwikkeling OV-kosten V-MRDH**

	2016	2030		2040
		Laag	Hoog	
BTM-tarief	100	100	100	100
Treintarief woon-werk	100	100	100	100
Treintarief overig	100	100	100	100

### 3.3.4 Elektrisch fietsverkeer

Het NRM-2018 laat een stijging zien van het aandeel elektrisch fietsverkeer van 25% (2030H) naar 28% (2040H). Deze groei is toegepast op de aandelen die voor 2030H zijn toegepast in het V-MRDH.

**Tabel 3-3 Ontwikkeling aandeel elektrisch fietsverkeer in V-MRDH**

	2016	2030		2040
		Laag	Hoog	
< 2,5 km	5,0%	5,8%	6,1%	6,8%
2,5 – 7,5 km	10,0%	11,7%	12,2%	13,6%
> 7,5 km	25,0%	29,2%	30,5%	34,1%

## 3.4 **Vrachtparameters**

Vrachtparameters zijn opgenomen in het bestand 'vrachtparameters20xx.csv' Voor 2030Laag en 2030Hoog hebben geen wijzigingen plaatsgevonden t.o.v. V-MRDH-versie 2.2. Voor 2040 is een kopie gemaakt van het bestand 'vrachtparameters2030hoog.csv' en hernoemd naar vrachtparameters2040hoog.



## 4 Resultaten prognoses

In dit hoofdstuk komen de resultaten aan bod van de gewijzigde ruimtelijke, infrastructurele en beleidsuitgangspunten van de verschillende scenario's (2030laag, 2030hoog en 2040). Deze worden op de volgende onderdelen vergeleken met het basisjaar 2016.

- mobiliteitsontwikkeling;
- modal split;
- verkeersprestatie;
- netwerkbelastingen.

### 4.1 Mobiliteitsontwikkeling

Het mobiliteitsniveau (aantal verplaatsingen per modaliteit per planjaar) is een belangrijke indicator van de ontwikkelingen in een regio en een directe uitvoer uit het verkeersmodel. In tabel 4.1. zijn de prognoses 2030laag, 2030hoog en 2040 gepresenteerd in een overzicht. In tabel 4.2 is de mobiliteitsontwikkeling geïndiceerd weergegeven ten opzichte van 2016. De waarden hebben betrekking op alle verplaatsingen gerelateerd aan de MRDH-regio, zowel intern als extern.

Uit de tabellen en grafieken maken we op dat:

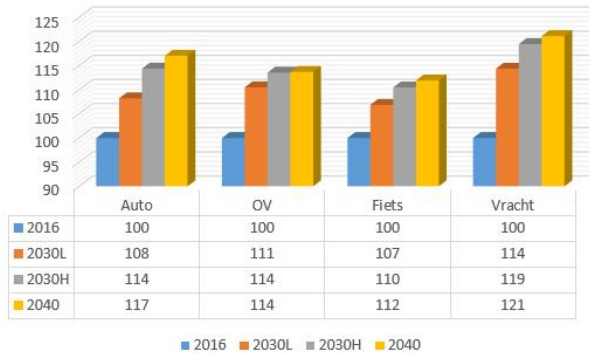
- De groei van het autoverkeer in 2030 tussen 8 en 14% ligt, afhankelijk van het economische scenario. In 2040 stijgt deze groei door tot 17% t.o.v. 2016.
- De groei van het openbaar vervoer in 2030 t.o.v. 2016 tussen 11 en de 14% ligt, afhankelijk van het economische scenario. Tussen 2030 en 2040 wordt er geen verdere stijging in aantallen OV-ritten waargenomen.
- De groei van het fietsverkeer in 2030 ligt tussen de 7% en de 10%. Tot 2040 stijgt dit door tot 12% t.o.v. 2016.
- De grootste groei in het vrachtverkeer wordt waargenomen tot 2030: 14% in 2030Laag en 19% in 2030Hoog. Tot 2040 groeit het vrachtverkeer nog door tot een totale groei van 21% t.o.v. 2016.

**Tabel 4-1 Aantal ritten MRDH (intern + extern) in miljoenen, gemiddelde werkdag**

	2016	2030Laag	2030Hoog	2040
<b>Auto</b>	3,60	3,90	4,12	4,22
<b>OV</b>	0,91	1,00	1,03	1,03
<b>Fiets</b>	2,11	2,26	2,34	2,37
<b>Vracht</b>	0,26	0,29	0,31	0,31

**Tabel 4-2 Aantal ritten MRDH (intern + extern) geïndexeerd (2016=100)**

Ontwikkeling aantal ritten MRDH-regio

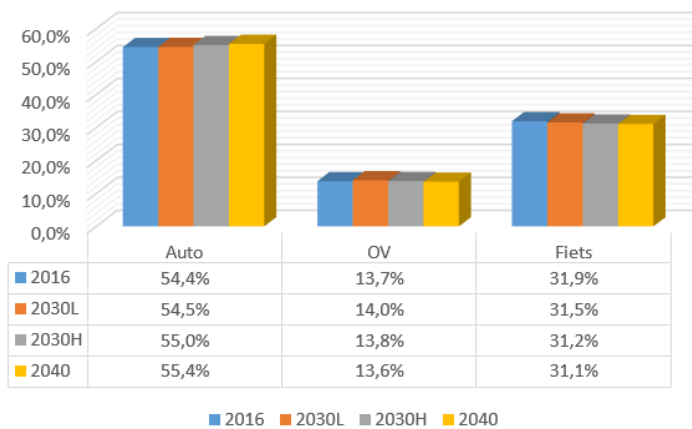


## 4.2 Modal split

Vanuit de hiervoor gepresenteerde aantallen ritten per modaliteit is voor het gehele studiegebied de modal split vastgesteld. De waarden zijn per planjaar weergegeven in tabel 4.3.

**Tabel 4-3 Modal split MRDH-regio**

Ontwikkeling modal split MRDH-regio



De effecten op de totale modal split zijn beperkt. De auto is de meest gebruikte modaliteit, gevolgd door de fiets en het openbaar vervoer. Zichtbaar is dat het aandeel autogebruik constant toeneemt. Dit gaat ten koste van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets. De oorzaak hiervan ligt in de autokosten die in de toekomstscenario's dalen. Zie hiervoor paragraaf 3.3.1. Opgemerkt moet worden dat hier gekeken wordt naar alle verplaatsingen binnen en van/naar de MRDH-regio.



### 4.3 Verkeersprestatie

Naast de verschillen in aantallen ritten bekijken we in deze paragraaf de voertuig- en reizigerskilometers. De absolute aantallen zijn weergegeven in tabel 4.4. De indices t.o.v 2016 in tabel 4.5.

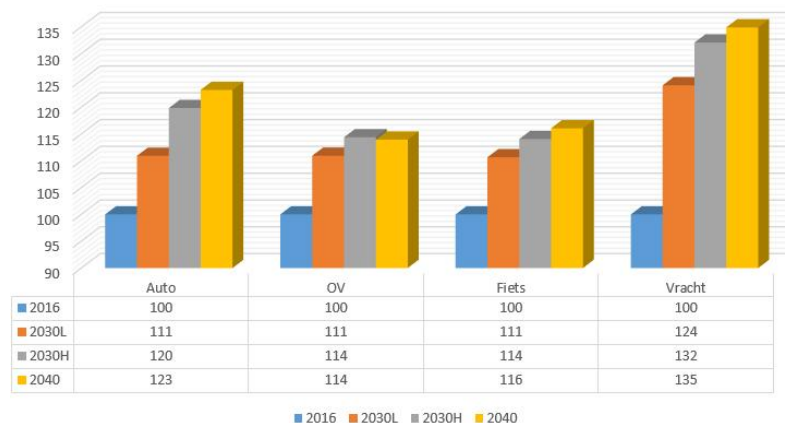
- Auto- en fietskilometers nemen in alle scenario's toe terwijl OV na 2030 op gelijk niveau blijft.
- Wanneer we de ontwikkeling van het aantal voertuigkilometers vergelijken met de ontwikkeling van het aantal ritten (figuur 4.2) zien we dat het aantal auto- en fietskilometers meer stijgt dan het aantal ritten van deze modaliteiten. Dit duidt op langere afstandsverplaatsingen (toenemende gemiddelde verplaatsingsafstand). Ditzelfde geldt voor het vrachtverkeer.
- Zichtbaar is dat de vrachtkilometers in alle jaren het sterkste toenemen

**Tabel 4-4 Voertuig- en reizigerskilometers MRDH-regio in miljoen kilometers**

	2016	2030Laag	2030Hoog	2040
<b>Auto</b>	33,8	37,5	40,5	41,6
<b>OV</b>	17,8	19,8	20,4	20,3
<b>Fiets</b>	5,1	5,6	5,8	5,9
<b>Vracht</b>	3,5	4,4	4,7	4,8

**Tabel 4-5 Ontwikkeling voertuigkilometers MRDH-regio**

Ontwikkeling voertuigkilometers in MRDH-regio



#### 4.4 Netwerkbelastingen

Tabel 4.6 toont als laatste onderdeel een overzicht van de etmaalintensiteiten op 33 belangrijke wegvakken in het studiegebied. In tabel 4.6 zijn de indices weergegeven t.o.v. 2016.

Gemiddeld over alle intensiteitspunten bemeten zien we een groei van intensiteiten in 2030Laag, 2030Hoog en 2040 van respectievelijk 18%, 28% en 31%.

**Tabel 4-6 Doornedeintensiteiten (mvt/etmaal)**

Wegvak	2016	2030Laag	2030Hoog	2040
A4 tussen Delft-Rotterdam	77.800	98.600	111.800	116.400
A13 tussen Delft Z-Berkel en Rodenrijs	121.700	154.200	165.700	171.500
A4 Beneluxtunnel	161.700	153.100	171.800	176.900
A24 Blankenburgverbinding	0	46.900	51.200	52.800
A16 Brienoordbrug	218.400	247.800	269.100	278.400
A12 Zoetermeer-Nootdorp	138.000	151.100	164.100	170.500
A20 N'kerk-Moordrecht	96.700	104.500	112.200	115.500
A4 Leidschendam-Leiden	143.100	187.100	204.900	211.800
A4 Plaspoelpolder-Rijswijk	147.500	170.900	186.100	191.800
A15 t.w.v. aansl. Spijkenisse	83.800	62.700	66.700	66.900
A16 t.z.v. Ridderster	237.400	266.400	299.600	306.700
A44 t.z.v. RijnlandRoute	53.200	51.100	55.100	56.600
A16 R'dam tussen N209-Terbregseplein	0	118.400	123.800	125.500
A20 tussen Crooswijk-Terbregseplein	149.900	116.200	126.500	131.500
A20 tussen Vlaardingen West-Vlaardingen Centrum	62.000	99.000	107.300	110.000
Rotterdamsebaan	0	23.100	26.900	29.300
A12 tussen Pr. Clausplein-Voorburg	157.300	163.200	173.600	178.900
N14 tussen A4 en Pr. Bernardlaan	58.000	56.300	57.900	58.500
Beatrixlaan (Rijswijk)	51.000	57.100	58.800	59.100
N211 tussen N222-Laan v. Wateringseveld	64.700	75.500	78.300	78.800
N222 Veilingroute t.w.v. N211	16.300	28.100	28.400	28.600
N471 t.z.v. N470	25.800	36.700	39.000	39.700
N470 West	18.500	21.900	23.200	23.200
N470 Oost	19.800	21.300	22.900	23.500
N209 t.z.v. Bleiswijk	25.500	27.000	27.800	28.200
N209 tussen A.V.Ohrlaan-Boterdorpseweg	23.300	38.500	40.500	41.400
Molenlaan (Irenebrug)	20.900	11.900	13.200	13.800
Maastunnel	53.600	55.100	58.300	59.800
Erasmusbrug	35.800	32.500	33.200	33.500
Willemsbrug	16.600	22.400	25.900	28.400
N57 Harmsenbrug	35.800	45.100	49.400	49.800
N218 Hartelbrug	51.600	52.100	55.100	55.400
N492 Spijkenisserbrug	30.500	31.900	34.600	35.000
<i>Sommatie over alle locaties</i>	2.398.300	2.828.000	3.063.100	3.149.700

**Tabel 4-7 Indices doorsnedeintensiteiten (mvt/etmaal) ten opzichte van 2016**

<b>Wegvak</b>	<b>2016</b>	<b>2030Laag</b>	<b>2030Hoog</b>	<b>2040</b>
A4 tussen Delft-Rotterdam	100	127	144	150
A13 tussen Delft Z-Berkel en Rodenrijs	100	127	136	141
A4 Beneluxtunnel	100	95	106	109
A24 Blankenburgverbinding				
A16 Brienoordbrug	100	113	123	127
A12 Zoetermeer-Nootdorp	100	109	119	124
A20 N'kerk-Moordrecht	100	108	116	119
A4 Leidschendam-Leiden	100	131	143	148
A4 Plaspoelpolder-Rijswijk	100	116	126	130
A15 t.w.v. aansl. Spijkenisse	100	75	80	80
A16 t.z.v. Ridderster	100	112	126	129
A44 t.z.v. RijnlandRoute	100	96	104	106
A16 R'dam tussen N209-Terbregseplein				
A20 tussen Crooswijk-Terbregseplein	100	78	84	88
A20 tussen Vlaardingen West-Vlaardingen Centrum	100	160	173	177
Rotterdamsebaan				
A12 tussen Pr. Clausplein-Voorburg	100	104	110	114
N14 tussen A4 en Pr. Bernardlaan	100	97	100	101
Beatrixlaan (Rijswijk)	100	112	115	116
N211 tussen N222-Laan v. Wateringseveld	100	117	121	122
N222 Veilingroute t.w.v. N211	100	172	174	175
N471 t.z.v. N470	100	142	151	154
N470 West	100	118	125	125
N470 Oost	100	108	116	119
N209 t.z.v. Bleiswijk	100	106	109	111
N209 tussen A.V.Ohrlaan-Boterdorpseweg	100	165	174	178
Molenlaan (Irenebrug)	100	57	63	66
Maastunnel	100	103	109	112
Erasmusbrug	100	91	93	94
Willemsbrug	100	135	156	171
N57 Harmsenbrug	100	126	138	139
N218 Hartelbrug	100	101	107	107
N492 Spijkenisserbrug	100	105	113	115
<i>Sommatie over alle locaties</i>	100	118	128	131

#### 4.5 Verschillen in mobiliteitsontwikkeling t.ov. V-MRDH 2.2

De verschillen in mobiliteitsontwikkeling tussen V-MRDH versie 2.2 en versie 2.4 zijn in onderstaande tabel zichtbaar voor de 2030Laag en 2030Hoog.

**Tabel 4-8** *Vergelijk aantal ritten MRDH (intern + extern in miljoenen, gemiddelde werkdag)*

	V-MRDH 2.2		V-MRDH 2.4		2.4 / 2.2	
	2030Laag	2030Hoog	2030Laag	2030Hoog	2030Laag	2030Hoog
<b>Auto</b>	3,87	4,05	3,90	4,12	101	102
<b>OV</b>	1,02	1,04	1,00	1,03	98	99
<b>Fiets</b>	2,24	2,24	2,26	2,34	101	104
<b>Vracht</b>	0,28	0,3	0,29	0,31	104	103

- Zichtbaar is dat het autoverkeer tussen 1% a 2% toeneemt. Dit is in lijn met toename van het aantal woningen en arbeidsplaatsen. Deze is tussen beide modelversie met een vergelijkbaar percentage toegenomen.
- Het fietsgebruik is toegenomen. In 2030Laag met 1% en in 2030Hoog met 4%. Ook dit ligt in lijn met de groei van de SEG's.
- Door toename van het aantal arbeidsplaatsen is ook het vrachtverkeer toegenomen. Deze toename is 3% a 4%.
- We constateren dat het OV-gebruik afneemt met 1% a 2%. Reden hiervan is een onbalans in de SEG-set in V-MRDH 2.2 ten aanzien van de ontwikkeling van het aantal leerlingplaatsen. Geconstateerd is dat de ontwikkeling van het aantal leerlingplaatsen in V-MRDH 2.2 in het buitengebied niet in verhouding staat met de ontwikkeling van het aantal inwoners tot 34 jaar. Doordat er teveel leerlingplaatsen in het buitengebied opgenomen zijn is er een relatief grote OV-stroom naar het buitengebied ontstaan. Dit is in versie 2.4 hersteld waardoor er een afname in OV-ritten zichtbaar is.<sup>5</sup>

Dit komt ook tot uiting wanneer we de modal-split vergelijken. Zie onderstaande tabel.

**Tabel 4-9** *Vergelijk modal split*

	V-MRDH 2.2		V-MRDH 2.4		2.4 / 2.2	
	2030Laag	2030Hoog	2030Laag	2030Hoog	2030Laag	2030Hoog
<b>Auto</b>	54,3%	55,3%	54,5%	55,0%	100	100
<b>OV</b>	14,3%	14,1%	14,0%	13,8%	98	98
<b>Fiets</b>	31,4%	30,5%	31,5%	31,2%	100	102

<sup>5</sup> Door deze correctie zijn ook de overige modaliteiten beïnvloed waardoor de aantallen ritten per modaliteiten niet meer 1:1 gerelateerd kunnen worden aan de ontwikkelingen in de SEG's.

## Bijlage 1 Overzichten socio-economische gegevens

**Tabel B1: Ontwikkeling woningen**

Woningen	2016	2030Laag	Index	2030Hoog	Index	2040	Index
Albrandswaard	10.013	10.381	104	10.469	105	10.469	105
Barendrecht	18.796	19.919	106	19.958	106	19.958	106
Brielle	7.429	8.184	110	9.028	122	9.028	122
CapelleaandenIJssel	30.519	31.018	102	31.287	103	35.921	118
Delft	56.939	63.484	111	67.320	118	74.268	130
Hellevoetsluis	17.151	17.751	103	18.021	105	18.021	105
KrimpenaandenIJssel	12.181	12.555	103	12.805	105	12.805	105
Lansingerland	22.514	26.759	119	29.037	129	31.037	138
Leidschendam-Voorburg	35.810	38.367	107	38.948	109	39.148	109
Maassluis	14.597	17.417	119	17.517	120	17.561	120
Midden-Delfland	7.519	8.253	110	8.478	113	8.478	113
Nissewaard	38.501	39.775	103	40.997	106	41.282	107
Pijnacker-Nootdorp	20.002	23.437	117	23.755	119	25.094	125
Ridderkerk	20.298	21.885	108	21.915	108	21.915	108
Rijswijk	25.012	26.739	107	30.557	122	31.468	126
Rotterdam	318.336	348.886	110	357.029	112	373.986	117
Schiedam	36.406	37.610	103	40.742	112	42.965	118
s-Gravenhage	255.800	288.063	113	295.216	115	302.350	118
Vlaardingen	34.155	36.139	106	36.292	106	36.156	106
Wassenaar	11.477	11.713	102	11.948	104	11.948	104
Westland	44.091	55.011	125	57.426	130	57.426	130
Westvoorne	6.414	6.725	105	7.327	114	7.327	114
Zoetermeer	55.116	65.111	118	71.112	129	80.111	145
<b>Overzichten gebieden</b>							
Voormalig regio Haaglanden	511.766	580.178	113	604.760	118	630.291	123
Voormalig regio Rotterdam	587.310	635.004	108	652.424	111	678.431	116
totaal MRDH	1.099.076	1.215.182	111	1.257.184	114	1.308.722	119
Rest provincie Zuid-Holland	572.196	598.678	105	658.286	115	680.546	119
Rest Nederland	6.006.938	6.240.103	104	6.757.235	112	7.020.270	117
Totaal Nederland	7.678.210	8.053.963	105	8.672.705	113	9.009.538	117

**Tabel B2: Ontwikkeling inwoners**

<b>Inwoners</b>	<b>2016</b>	<b>2030Laag</b>	<b>Index</b>	<b>2030Hoog</b>	<b>Index</b>	<b>2040</b>	<b>Index</b>
Albrandswaard	24.953	25.347	102	25.307	101	25.137	101
Barendrecht	47.882	49.707	104	49.320	103	48.993	102
Brielle	16.664	17.983	108	19.645	118	19.515	117
Capelle aan den IJssel	66.486	66.192	100	66.116	99	75.412	113
Delft	101.119	110.451	109	115.973	115	127.099	126
Hellevoetsluis	38.611	39.154	101	39.352	102	39.094	101
Krimpen aan den IJssel	29.054	29.335	101	29.628	102	29.435	101
Lansingerland	59.000	68.691	116	73.813	125	78.361	133
Leidschendam-Voorburg	74.194	77.878	105	78.276	106	78.158	105
Maassluis	32.292	37.748	117	37.592	116	37.435	116
Midden-Delfland	18.788	20.207	108	20.548	109	20.415	109
Nissewaard	85.293	86.326	101	88.101	103	88.127	103
Pijnacker-Nootdorp	51.891	59.566	115	59.782	115	62.718	121
Ridderkerk	45.097	47.633	106	47.234	105	46.918	104
Rijswijk	49.328	51.664	105	58.462	119	59.803	121
Rotterdam	629.911	676.302	107	685.272	109	713.111	113
Schiedam	77.108	78.042	101	83.701	109	87.692	114
's-Gravenhage	520.005	584.457	112	598.710	115	605.973	117
Vlaardingenv	71.808	74.401	104	73.954	103	73.227	102
Wassenaar	25.873	25.876	100	26.128	101	25.951	100
Westland	104.956	128.278	122	132.616	126	131.729	126
Westvoorne	14.190	14.577	103	15.724	111	15.618	110
Zoetermeer	124.107	143.629	116	155.337	125	173.844	140
<b>Overzichten gebieden</b>							
Voormalig regio Haaglanden	1.070.261	1.202.006	112	1.245.832	116	1.285.690	120
Voormalig regio Rotterdam	1.238.349	1.311.438	106	1.334.759	108	1.378.075	111
totaal MRDH	2.308.610	2.513.444	109	2.580.591	112	2.663.765	115
Rest provincie Zuid-Holland	1.313.417	1.320.010	101	1.417.707	108	1.449.111	110
Rest Nederland	13.300.715	13.362.135	100	14.053.279	106	14.514.707	109
Totaal Nederland	16.922.742	17.195.589	102	18.051.577	107	18.627.583	110

**Tabel B3: Ontwikkeling arbeidsplaatsen**

<b>Arbeitsplaatsen</b>	<b>2016</b>	<b>2030Laag</b>	<b>Index</b>	<b>2030Hoog</b>	<b>Index</b>	<b>2040</b>	<b>Index</b>
Albrandswaard	9.021	9.106	101	9.533	106	9.444	105
Barendrecht	21.251	21.368	101	22.355	105	22.150	104
Brielle	5.562	5.523	99	5.751	103	5.698	102
Capelle aan den IJssel	34.547	35.451	103	36.813	107	36.466	106
Delft	48.415	53.152	110	57.096	118	56.554	117
Hellevoetsluis	8.426	11.884	141	12.397	147	12.274	146
Krimpen aan den IJssel	7.926	8.864	112	9.228	116	9.142	115
Lansingerland	20.050	24.717	123	28.545	142	28.456	142
Leidschendam-Voorburg	19.842	20.688	104	21.569	109	21.368	108
Maassluis	6.440	6.430	100	6.693	104	6.632	103
Midden-Delfland	6.007	7.561	126	9.241	154	9.154	152
Nissewaard	19.460	19.175	99	20.101	103	19.909	102
Pijnacker-Nootdorp	13.725	16.469	120	17.292	126	17.131	125
Ridderkerk	17.730	22.828	129	25.329	143	25.095	142
Rijswijk	31.049	30.854	99	32.138	104	31.848	103
Rotterdam	316.155	352.681	112	367.496	116	380.700	120
Schiedam	29.330	28.689	98	29.992	102	29.702	101
's-Gravenhage	244.178	287.081	118	299.157	123	299.883	123
Vlaardingen	18.779	18.641	99	19.417	103	19.230	102
Wassenaar	9.158	9.657	105	10.040	110	9.946	109
Westland	49.347	51.509	104	55.265	112	59.846	121
Westvoorne	3.089	3.072	99	3.192	103	3.160	102
Zoetermeer	46.793	57.612	123	59.725	128	59.162	126
<b>Overzichten gebieden</b>							
Voormalig regio Haaglanden	468.514	534.583	114	561.523	120	564.892	121
Voormalig regio Rotterdam	517.766	568.429	110	596.842	115	608.058	117
Totaal MRDH	986.280	1.103.012	112	1.158.365	117	1.172.950	119
Rest provincie Zuid-Holland	475.702	509.713	107	556.900	117	574.418	121
Rest Nederland	6.443.397	6.423.362	100	6.967.912	108	7.009.059	109
Totaal Nederland	7.905.379	8.036.087	102	8.683.177	110	8.756.427	111