

Programma Bereikbaarheid Regio Groningen-Assen

Monitoringsrapportage 2015



Regio Groningen-Assen
STEDELIJK NETWERK

Programma Bereikbaarheid Regio Groningen-Assen

Monitoringsrapportage 2015

Definitief

Opdrachtgever:
Regio Groningen-Assen

Sweco Nederland B.V.
Groningen, 11 mei 2016

Verantwoording

Titel : Programma Bereikbaarheid
Regio Groningen-Assen

Subtitel : Monitoringsrapportage 2015

Projectnummer : 346573

Referentienummer : 346573


Revisie : 3.0

Datum : 11 mei 2016


Auteur(s) : Mervin Rozema, drs. Hans Praamstra, ir. Bart Zwiggelaar

E-mail adres : hans.praamstra@grontmij.nl

Gecontroleerd door : drs. Hans Praamstra

Paraaf gecontroleerd : 

Goedgekeurd door : drs. ing. Hans Popken

Paraaf goedgekeurd : 

Contact : Sweco Nederland B.V.
Rozenburglaan 11
9727 DL Groningen
Postbus 7057
9701 JB Groningen
T +31 88 811 66 00
www.sweco.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding en achtergrond.....	4
1.2	Doel en resultaat regionaal monitoringsprogramma Bereikbaarheid.....	4
1.3	Methode.....	5
1.4	Leeswijzer	5
2	Ontwikkeling mobiliteit en externe factoren	7
2.1	Verwevenheid stad en regio	7
2.2	Ontwikkeling mobiliteit.....	9
2.2.1	Autoverkeer.....	9
2.2.2	Fietsverkeer en openbaar vervoer	12
2.2.3	Stad Groningen	13
2.2.4	P+R en carpool	14
2.2.5	Groningen Airport Eelde	14
2.3	Demografische, ruimtelijke en economische ontwikkelingen	15
3	Conclusie en evaluatie	17
3.1	Conclusies	17
3.2	Aanbevelingen	17

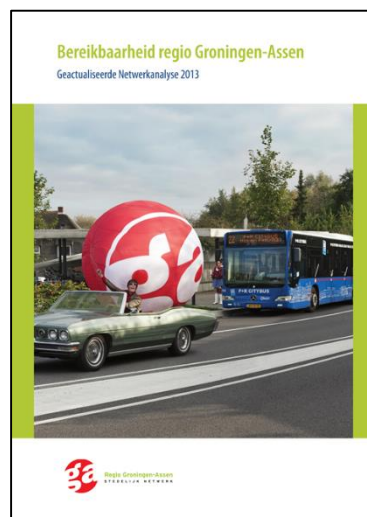
Bijlage 1: Gehanteerde criteria en indicatoren

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en achtergrond

In 2013 is de Netwerkanalyse geactualiseerd. Een belangrijke aanbeveling uit de Actualisatie Netwerkanalyse is dat het gewenst is om de mobiliteitsontwikkeling in de regio (en relevante projecten en factoren die daarop van invloed zijn) op een regelmatige basis te monitoren. Hierdoor kunnen ontwikkelingen helder in kaart worden gebracht en kan de regionale bereikbaarheidsstrategie indien noodzakelijk bijgesteld worden.

In 2014 is een eerste monitoringsronde gehouden waarvan de resultaten zijn gerapporteerd in de Monitoringsrapportage 2014. In de afgelopen maanden is de tweede monitoringsronde voor het jaar 2015 uitgevoerd. In voorliggende rapportage wordt een samenvatting gegeven van de belangrijkste ontwikkelingen en worden conclusies en aanbevelingen gedaan op basis van de gesignaleerde ontwikkelingen.



1.2 Doel en resultaat regionaal monitoringsprogramma Bereikbaarheid

Doel van het regionaal monitoringsprogramma Bereikbaarheid is het op regelmatige basis in beeld brengen van de ontwikkeling van mobiliteit, bereikbaarheidsprojecten en externe factoren. De jaarlijkse monitoringsronde wordt uitgevoerd op basis van een gestructureerde aanpak waarin alle relevante data geordend en geanalyseerd wordt. Eventuele nieuwe trends en ontwikkelingen kunnen zo in een vroegtijdig stadium worden gesignaleerd. Op basis hiervan kunnen de regionale bereikbaarheidsstrategie en het programma Bereikbaarheid getoetst en eventueel bijgesteld worden.

Het monitoringsprogramma is onderdeel van de beleidscyclus van het programma Bereikbaarheid (zie nevenstaand schema) en levert de volgende resultaten op:

- Door structureel jaarlijks te monitoren ontstaat een solide basis voor beleid. Met de verzamelde data kunnen na verloop van tijd grondige analyses uitgevoerd worden en gefundeerde conclusies worden getrokken omtrent het regionale mobiliteitsbeleid.
- Inzicht in regionale ontwikkelingen door de keuze voor een brede ruimtelijke scope (de Regio Groningen-Assen inclusief de relatie met de schil daar omheen, ook wel aangeduid als 'daily urban system').
- Een integraal beeld door het onderzoeken en relateren van alle modaliteiten
- Specifieke aandacht voor de relatie tussen mobiliteitsontwikkeling en economische, demografische, ruimtelijke en overige relevante (beleids)ontwikkelingen.

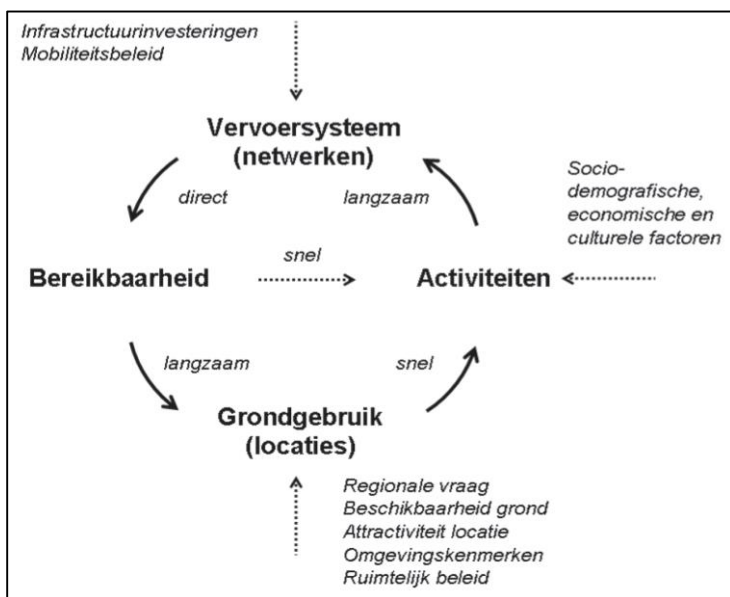


1.3 Methode

De ruimtelijke inrichting, vervoerssystemen en de activiteiten van huishoudens en bedrijven hangen nauw met elkaar samen (zie onderstaand schema). Patronen van ruimtelijke inrichting zijn mede bepalend voor de plaatsen waar mensen activiteiten uitvoeren (waar ze wonen, werken, recreëren, enz.). Verplaatsingen tussen deze verschillende locaties dienen opgevangen te worden door het vervoerssysteem. Ontwikkelingen van het vervoerssysteem spelen hier uiteraard weer op in zodat locaties meer of minder bereikbaar en daardoor meer of minder aantrekkelijk worden voor de vestiging van bepaalde activiteiten.

Daarnaast zijn tal van externe factoren relevant:

- Economische dynamiek van een regio en kenmerken van bedrijven en huishoudens (sociaal-economische context);
- Ruimtelijke kenmerken zoals omgevingskenmerken, beschikbaarheid van grond en ruimtelijk beleid;
- Autonome ontwikkelingen die van invloed zijn op vraag en aanbod van vervoer (technologische innovatie, beleidsontwikkelingen en maatschappelijke ontwikkelingen).



Voor het zorgvuldig kunnen evalueren en eventueel bijstellen van de bereikbaarheidsstrategie van de Regio Groningen-Assen is het van belang om een helder inzicht te krijgen in de wijze waarop deze factoren elkaar beïnvloeden. In bijlage 1 zijn deze factoren vertaald in concrete thema's en criteria. Daarnaast is per criterium aangegeven welke indicatoren gehanteerd worden. Voor een goede vergelijkbaarheid van data en het kunnen trekken van gefundeerde conclusies is het van groot belang dat deze criteria en indicatoren niet wijzigen door de jaren heen, uitgezonderd substantiële wijzigingen in het vervoerssysteem of wijze van data inwinning¹.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 is de kern van voorliggende monitoringsrapportage en bevat de analyse van de mobiliteitsontwikkeling en de ontwikkeling van relevante externe factoren. Het rapport wordt afgesloten met conclusies en aanbevelingen met betrekking tot de regionale bereikbaarheidsstrategie en programma Bereikbaarheid (hoofdstuk 3).

¹ Een voorbeeld hiervan is de wijze waarop het aantal busreizigers wordt bijgehouden. Tot voor kort was de jaarlijkse NVS tellingen in november hiervoor de meest geschikt bron methodiek. Vanaf dit jaar is echter overgestapt op OV chip gegevens. Dit heeft geleid tot een trendbreuk als gevolg van verschillen in de registratiemethode (zie hoofdstuk 2).

Aangepaste bereikbaarheidsstrategie

Hieronder is een samenvatting gegeven van de aangepaste bereikbaarheidsstrategie. In het **blauw** zijn de wijzigingen ten opzichte van 2006 aangegeven:

1. Ingezet wordt op het optimaliseren van de interne en externe bereikbaarheid van de economische toplocaties van de regio. **Dit betreft o.a. de dynamo's in de stad Groningen, de economische kerngebieden van Assen en Groningen Airport Eelde.**
2. De interne en externe bereikbaarheid van de regio wordt gezien vanuit een integraal vervoersysteem met nadruk op ketenmobiliteit: auto, fiets, bus en rail.
3. Het beter benutten van de bestaande infrastructuur via mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement wordt ingezet in samenhang met de aanleg van infrastructuur.
4. De autoafhankelijkheid is groot vanwege het ijle verzorgingsgebied van de regio. Investerings in auto infrastructuur blijven nodig **daar waar knelpunten (leefbaarheid en bereikbaarheid) zich blijven voordoen en daar waar aanpassingen nodig zijn voor de bereikbaarheid tijdens de uitvoering van de grote infraprojecten in de regio (Aanpak Ring Zuid en FlorijnAs Assen).**
5. Vanwege de geringe opnamecapaciteit van auto's van vooral de stad Groningen wordt OV en fiets als alternatief voor de auto gestimuleerd.
6. HOV assen (Rail **en Bus**) zijn de dragers van het OV-netwerk. **Daarbinnen zijn OV knooppunten van essentieel belang.**
7. Het snel **en efficiënter** maken van het OV zorgt voor meer reizigers en minder kosten. Voor bussen worden snelle (obstakelvrije) assen ingericht (HOV-assen).
8. P+R's **in combinatie met vervoltransport (bus en fiets)** zijn onmisbare schakels in het netwerk. De hoofdfunctie van de P+R's is het ontlasten van de spitsen door het afvangen van woon-werkverkeer.
9. Voor de korte **en middellange afstand (15 km)** wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd. **Speciale aandacht gaat uit naar de aanlanding in de stad en fietsparkeren.**
10. De regio blijft het goederenvervoer via weg, water en spoor faciliteren. Maatregelen voor het goederenvervoer over de weg liften mee met de maatregelen voor het autoverkeer.

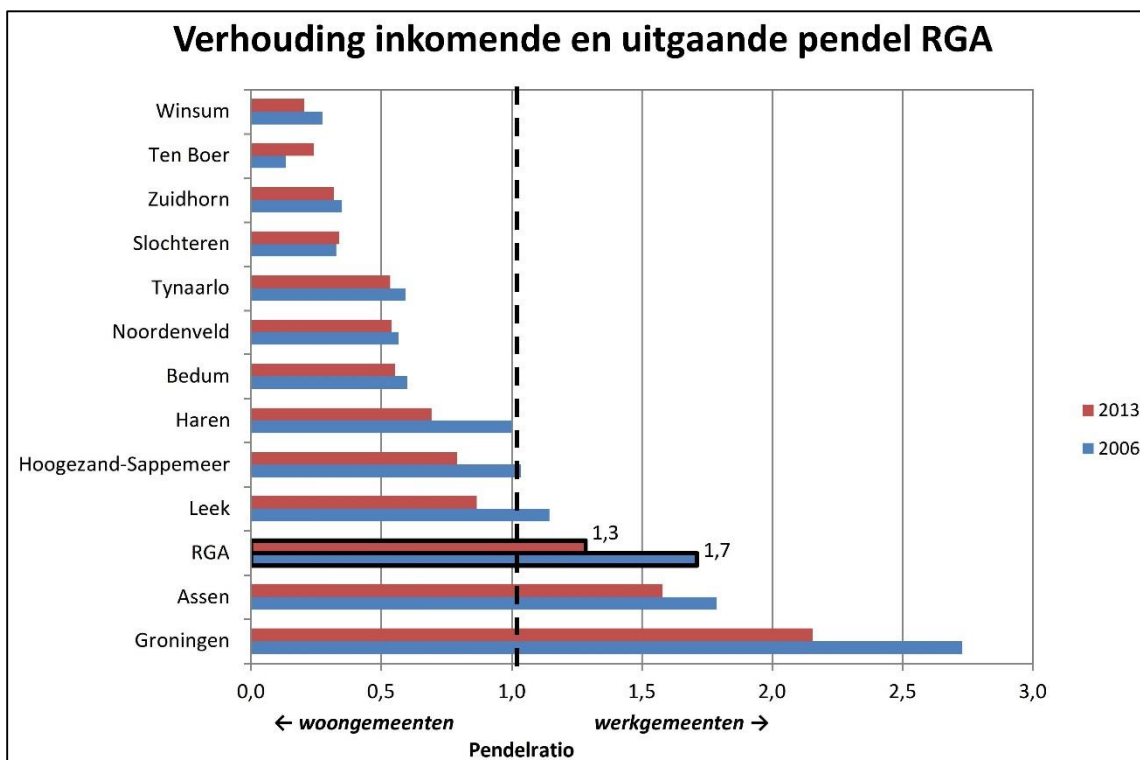
2 Ontwikkeling mobiliteit en externe factoren

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de mobiliteitsontwikkeling in de periode 2000-2015 binnen de regio Groningen-Assen. Centraal staat de vraag hoe de mobiliteit zich feitelijk heeft ontwikkeld in deze periode. Vervolgens wordt ingegaan op de ontwikkeling van de demografische, ruimtelijke en economische en situatie in de regio Groningen-Assen.

2.1 Verwevenheid stad en regio

De steden Groningen en Assen zijn sterk verweven met de omliggende gemeenten binnen én buiten de regio Groningen-Assen. Op basis van de laatste gegevens blijkt deze verwevenheid steeds sterker te worden.

Er is sprake van een sterke woon-werkrelatie tussen de gemeenten binnen de Regio Groningen-Assen. De kernen Groningen en Assen zijn belangrijke werkgemeenten, terwijl de overige gemeenten vooral woongemeente zijn. Maar Groningen en Assen worden ook steeds belangrijker als woongemeente (terwijl men elders binnen of buiten de regio werkt). In de afgelopen jaren is ook de interactie met de schil rond de regio Groningen-Assen toegenomen. Inwoners van de regio werken steeds vaker buiten de regio (o.a. Leeuwarden, Zwolle, Drachten). Het forensenverkeer is dus steeds minder eenzijdig gericht op de steden, maar ook op bestemmingen buiten de regio. Dit betekent dat er naast een overheersende ingaande pendel steeds meer sprake is van een uitgaande pendel ('tegen de spits in'). Kortom: de interactie binnen de regio én met omliggende regio's is sterker geworden.

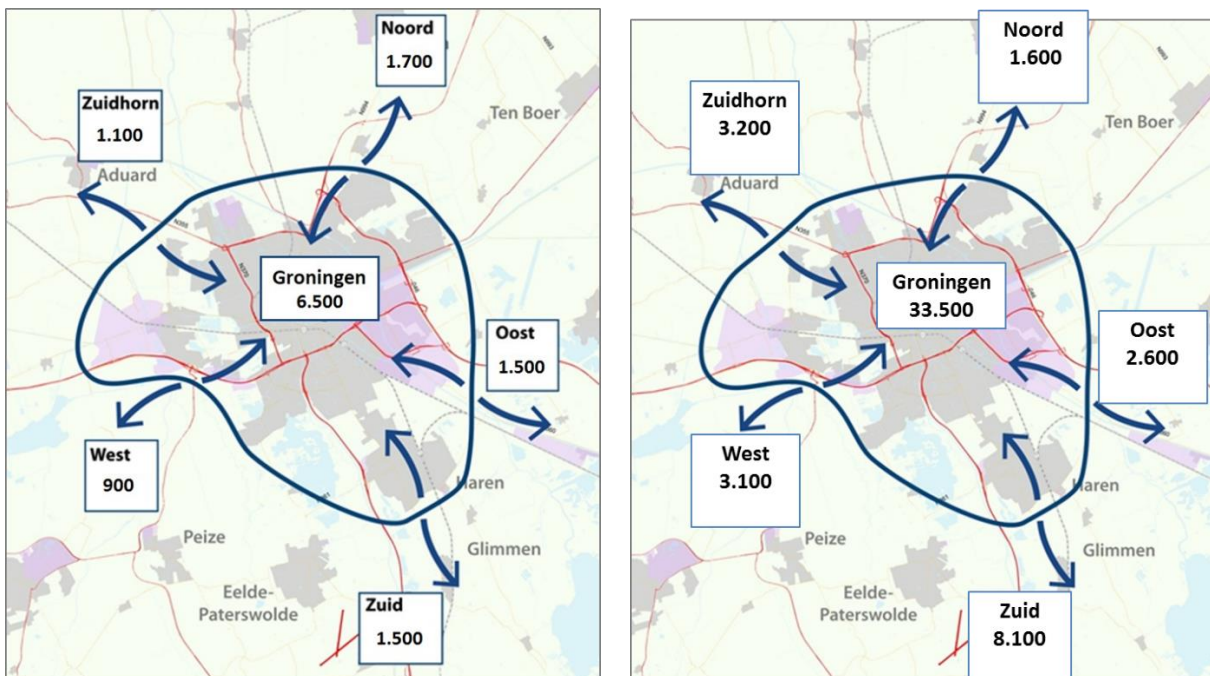


Woon en werkgemeenten Regio Groningen-Assen (bewerking CBS woon- en werkgemeenten)

Groningen en Assen hebben een sterke concentratie van onderwijsvoorzieningen. Het aantal scholieren/studenten is de afgelopen jaren gestegen. Veel scholieren en studenten reizen dagelijks met het OV of de fiets. Met name de stad Groningen moet dagelijks een grote stroom scholieren en studenten verwerken.

Met ingang van september 2015 is de studiefinanciering vervangen door een sociaal leenstelsel. Door het afschaffen van de uitwonende beurs kan het voor studenten aantrekkelijker worden om langer thuis te blijven wonen. Bovendien hebben nu ook mbo-studenten recht op een OV-kaart. Dit heeft gevolgen voor de dagelijkse pendel van studenten (naar verwachting een toename van OV gebruik). Op basis van gegevens van DUO is dit jaar voor het eerst inzichtelijk gemaakt waar studenten aan de Rijksuniversiteit Groningen en Hanzehogeschool Groningen wonen. Omdat ontwikkelingen in de woonsituatie van studenten van groot belang is voor het functioneren en de kostendekkingsgraad van het OV-systeem, is het aan te bevelen om deze gegevens de komende jaren te blijven monitoren.

Naast werk en onderwijs zijn tevens zorg-, winkel- en vrijetijd-gerelateerde interacties van belang. Hoogwaardige culturele, zorg- en centrumvoorzieningen concentreren zich steeds meer in Groningen en Assen.



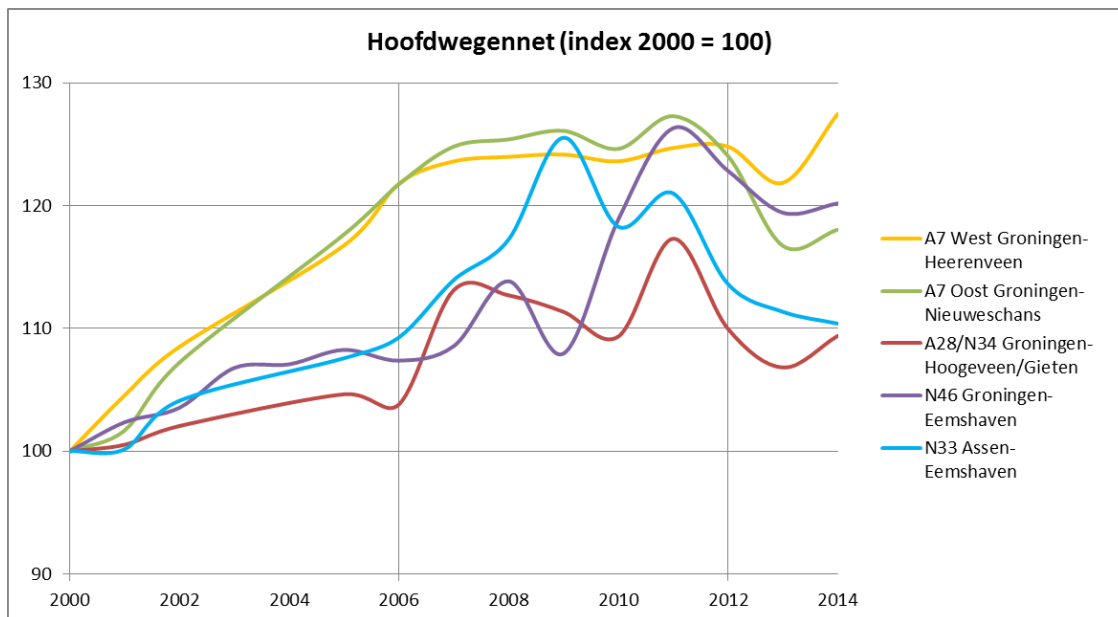
Herkomst scholieren voorgezet onderwijs (links) en studenten HBO en WO (rechts) voor de onderwijsinstellingen in de stad Groningen per 1 oktober 2014 (bron: Dienst Uitvoering Onderwijs)

2.2 Ontwikkeling mobiliteit

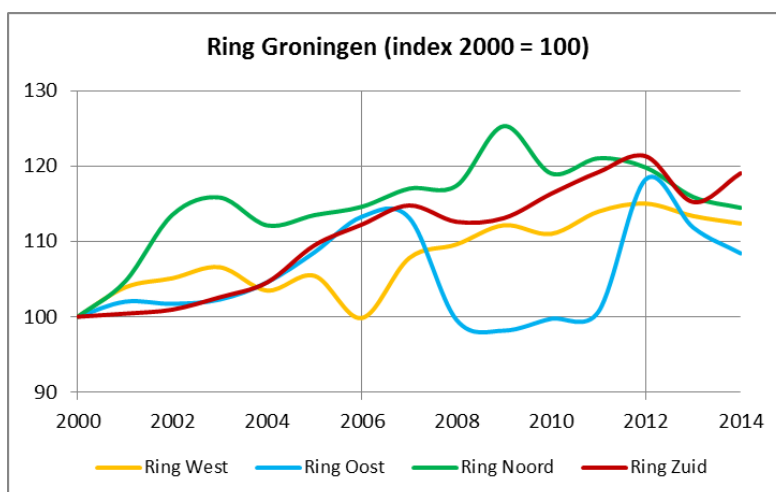
2.2.1 Autoverkeer

In onderstaande grafieken wordt de mobiliteitsontwikkeling weergegeven op de (inter)nationale hoofdwegen (A7, A28, N33, N34, N46 en Ring Groningen). De grootste verkeersstromen bevinden zich op de A28 en de A7. De verkeersintensiteit op deze wegen is sinds 2000 (fors) gestegen, in absolute termen met name op de A7 en Ring Zuid Groningen.

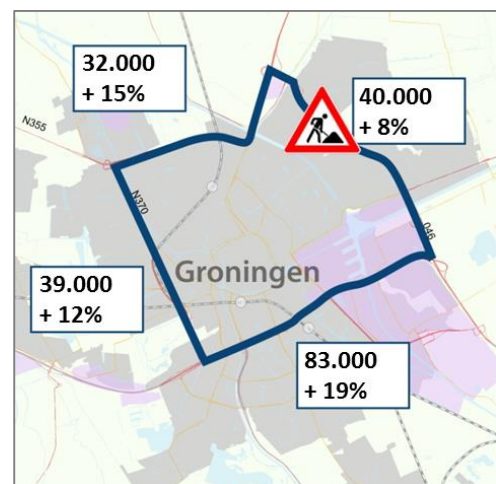
Sinds 2008 is op het hoofdwegennet sprake van eerst stabilisatie en vervolgens lichte daling, terwijl in 2014 weer een duidelijke stijging is waargenomen. Deze ontwikkeling komt overeen met de economische situatie, namelijk het uitbreken van de crisis in 2008 en het economisch herstel sinds medio 2013. Deze ontwikkeling wordt ook elders in Nederland waargenomen (o.a. toenemende filedruk). In hoeverre deze ontwikkeling zich doorzet zal de komende jaren moeten blijken. In ieder geval is er wel een duidelijk verband tussen de verkeersdruk op het hoofdwegennet en de economische situatie.



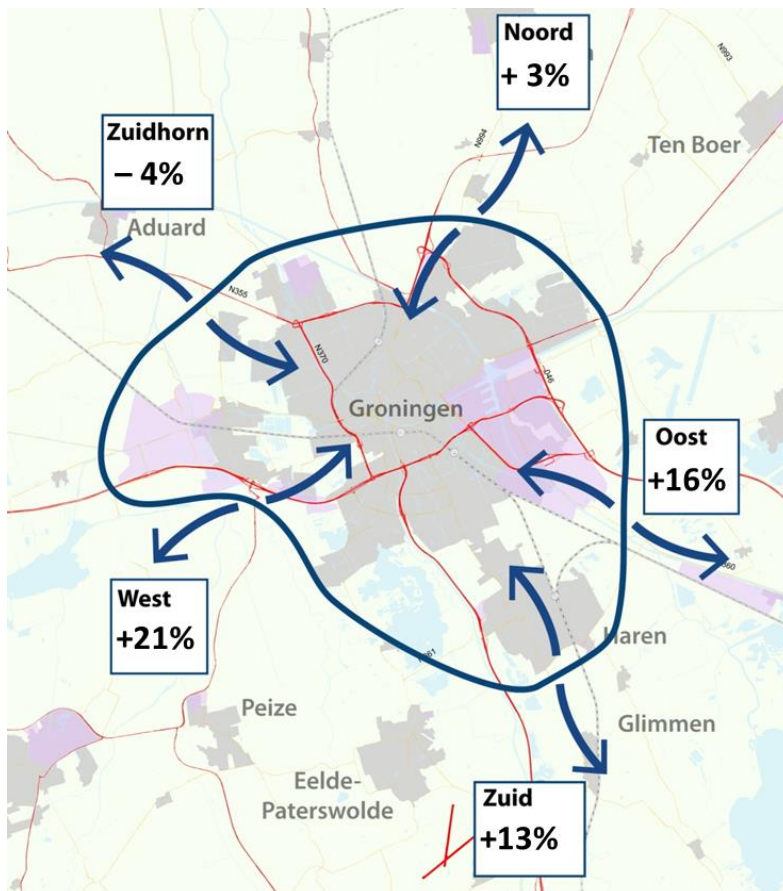
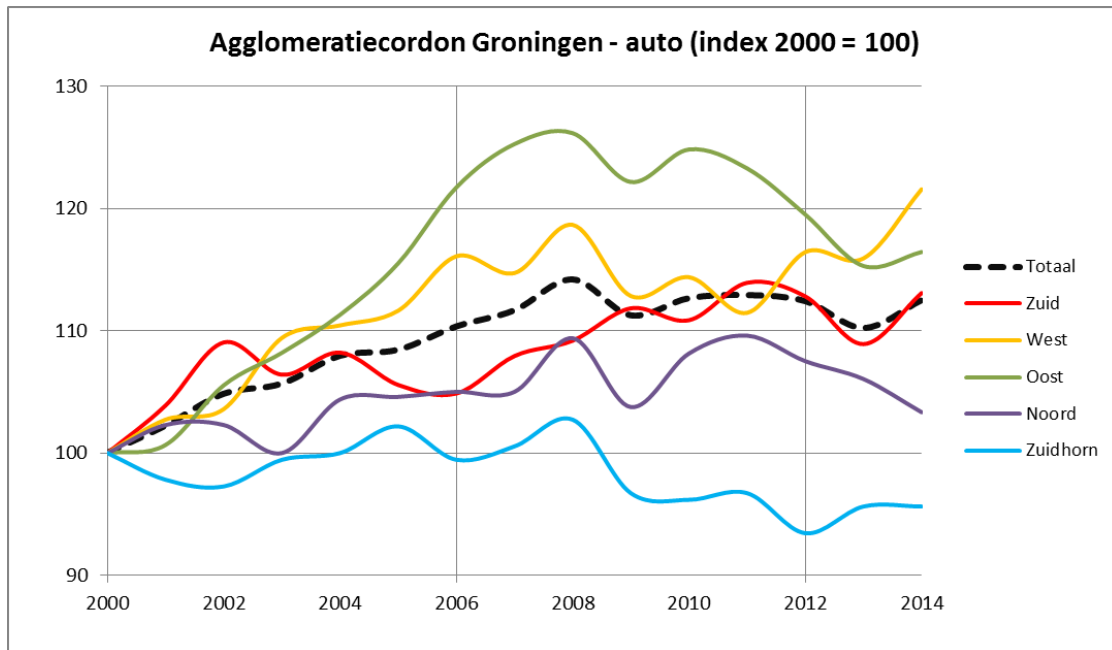
Mobiliteitsontwikkeling hoofdwegen (gemiddelde per traject 2000-2014), bron: provincie Groningen, provincie Drenthe, Rijkswaterstaat



Mobiliteitsontwikkeling Ring Groningen (2000-2014). Bron: provincie Groningen, Rijkswaterstaat

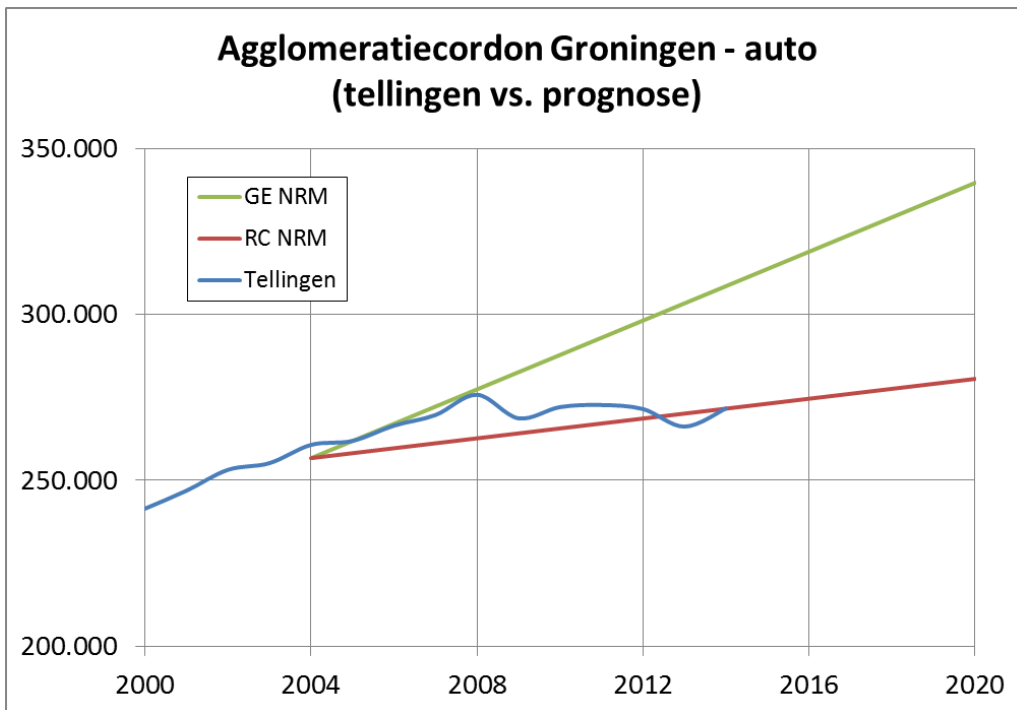


Dagelijks zijn er op het agglomeratiecordon rond de stad Groningen circa 270.000 pendelbewegingen (2014). De in- en uitgaande pendel is in de periode 2000-2014 vooral gegroeid op de corridors Zuid, West en Oost (T-structuur A7 en A28, groei 13-21%). Hier komen tevens de grootste verkeersstromen vandaan. De wegen vanuit Zuidhorn en Noord Groningen laten een stabiele en de laatste jaren een licht dalende trend zien. De lichte daling kan verklaard worden uit de bevolkingsdaling in delen van Noord Groningen.



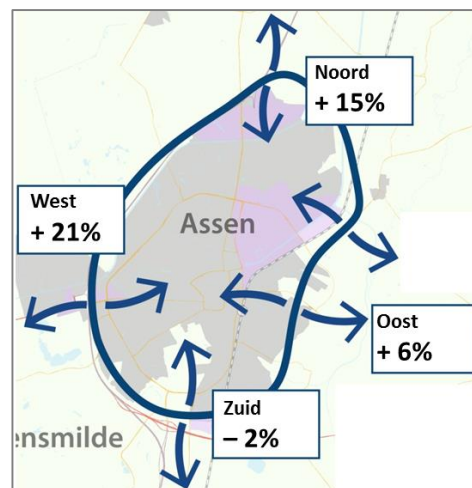
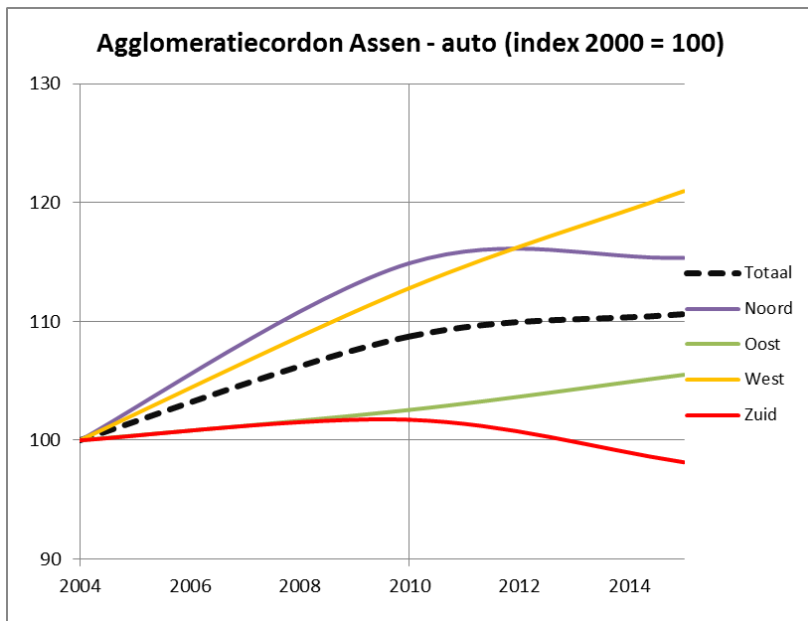
Ontwikkeling autoverkeer agglomeratiecordon stad Groningen (2000-2014). Bron: gemeente Groningen, provincie Groningen

Uit vergelijking van de feitelijk waargenomen tellingen met de prognose van de bestaande verkeersmodellen (NRM 2013) (zie nevenstaande afbeelding) blijkt dat tot 2008 de mobiliteitsgroei rond de stad Groningen in lijn loopt met de prognose van het scenario Global Economy (hoge groeiscenario). Daarna zien we een trendbreuk in het groeitempo: de mobiliteit blijkt zich meer te ontwikkelen in lijn met het scenario Regional Communities (lage groeiscenario).



Vergelijking tellingen met prognose verkeersmodel agglomeratiecordon Groningen (2000-2020). Bron: provincie Groningen, Rijkswaterstaat

Op het agglomeratiecordon rond Assen zijn er dagelijks circa 93.000 pendelbewegingen (2015). De in- en uitgaande pendel is in de periode 2004-2015 vooral gegroeid op de corridors Noord en West. Dit hangt samen met de nauwe relaties met de stad Groningen en ontwikkeling van Kloosterveen. De afname op corridor zuid kan verklaard worden uit de opening van de nieuwe aansluiting Assen Zuid in mei 2015 (geen onderdeel van het telprogramma).

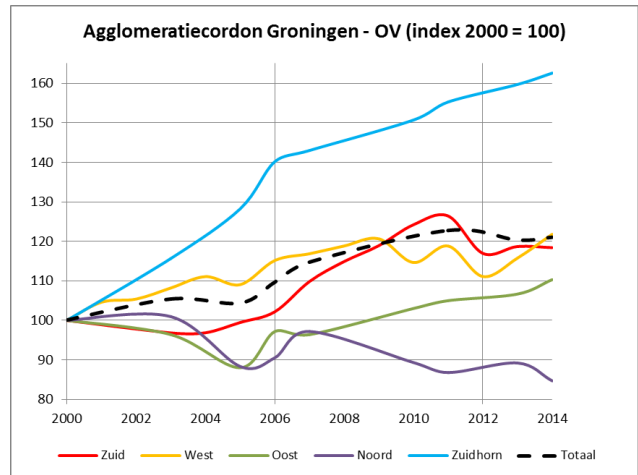
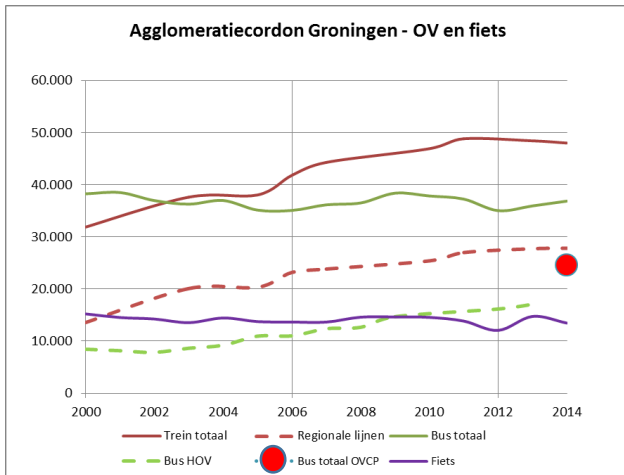


Ontwikkeling autoverkeer agglomeratiecordon Assen (2004-2015). Bron: gemeente Assen

2.2.2 *Fietsverkeer en openbaar vervoer*

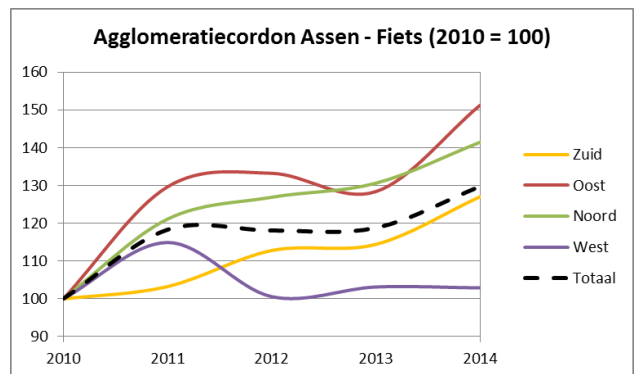
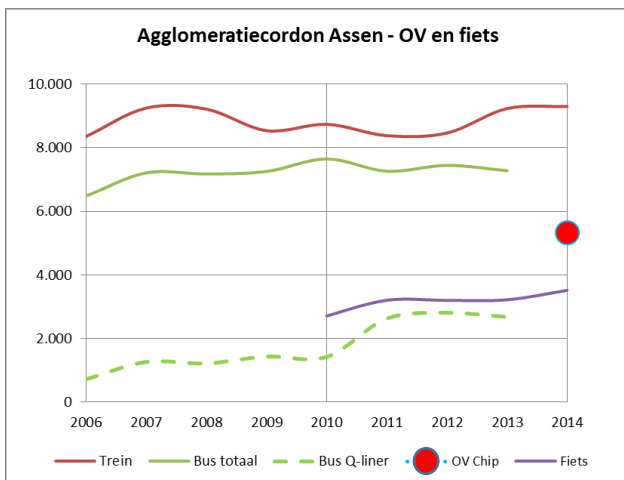
Het aandeel fietsverkeer vanuit de regio naar de stad Groningen is stabiel over de afgelopen 10-15 jaar (geen stijging, geen daling). De toegenomen verkoop van E-bikes (21% van het totaal in 2014) en de realisatie van de eerste Fietsroutes Plus (Zuidhorn en Bedum) heeft nog niet geresulteerd in een toename van het fietsverkeer. Dit is mogelijk een gevolg van ontbrekende schakels op de grens van stad en regio (verknoping Fietsroute Plus met stedelijk fietsnetwerk).

Het aantal reizigers met openbaar vervoer van en naar de stad Groningen is licht gestegen ten opzichte van vorig jaar. De groei vond voornamelijk plaats op de hoofdlijnen (regionale spoorlijnen, Q-liners en Q-link). De corridors Zuid, West en Zuidhorn laten een (sterke) stijging van het aantal reizigers zien.



Ontwikkeling openbaar vervoer en fietsverkeer agglomeratiecordon stad Groningen (2000-2013)
Bron: gemeente Groningen, provincie Groningen, OV-bureau, NS Reizigers

Rond Assen is sprake van een sterke stijging van het fietsverkeer op de corridors richting Vries en Rolde (40-50% stijging sinds de metingen zijn gestart in 2010). Op deze relaties zijn enkele jaren geleden Fietsroutes Plus gerealiseerd. Hier komt bij dat de aansluitingen op het stedelijk fietsnetwerk relatief conflictvrij zijn. Het aantal reizigers met openbaar vervoer van en naar Assen is over de afgelopen jaren stabiel gebleven. Dit geldt zowel voor bus als trein.



Ontwikkeling openbaar vervoer en fietsverkeer agglomeratiecordon Assen (2006-2013).
Bron: NS Reizigers, OV-bureau, provincie Drenthe

Qua openbaar vervoergebruik laten de OV-chipkaart data in absolute aantallen een veel lager gebruik zien dan de voorheen gehanteerde NVS-tellingen. Dit is een landelijk beeld. De NVS tellingen (die door de chauffeurs werden uitgevoerd) fungeren prima om jaar tot jaar ontwikkelingen in kaart te brengen. Om de absolute omvang van reizigers te bepalen is deze methode

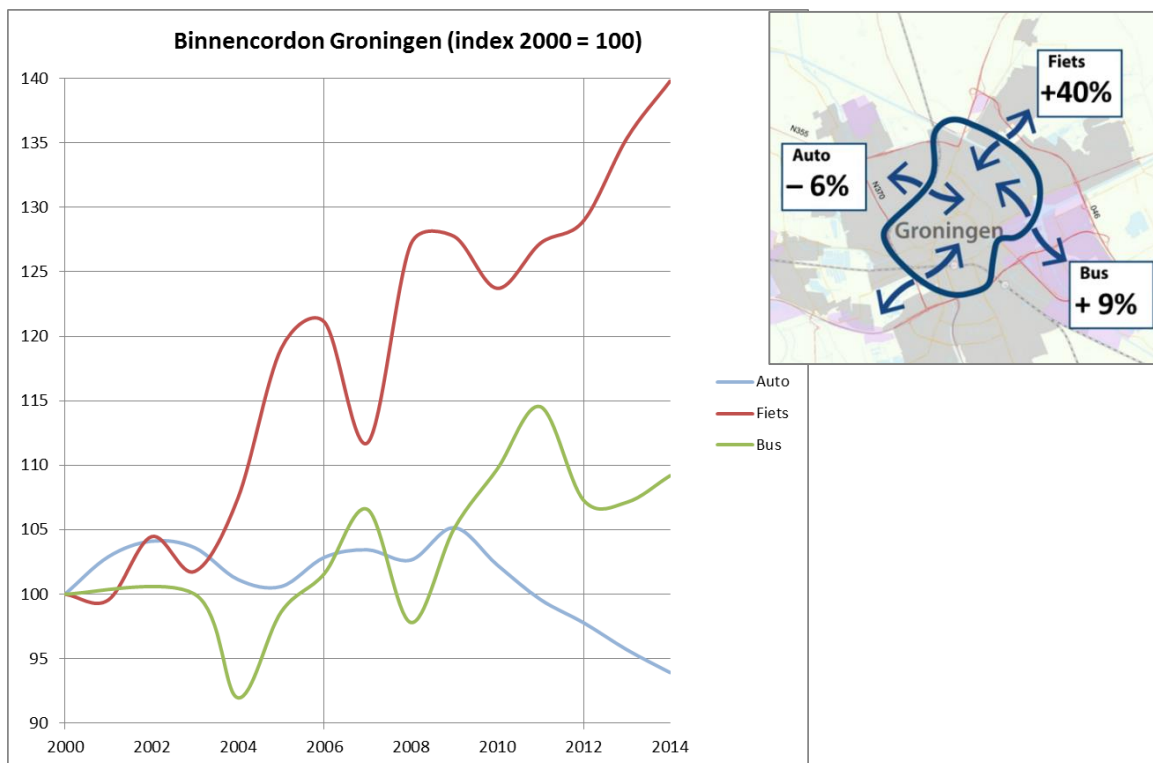
echter niet betrouwbaar gebleken. Met de invoering van de OV-chipkaart is er nu wel sprake van betrouwbare informatie over de absolute omvang van reizigers. Vanaf deze monitoringsrapportage zal overgestapt worden op deze nieuwe methode met als gevolg een trendbreuk. In nevenstaande grafieken zijn de resultaten van beide methodes naast elkaar gezet.

Het structureel monitoren van het fietsverkeer buiten de steden blijkt relatief onbetrouwbaar. In de meetgegevens is sprake van een fluctuerend beeld, dat waarschijnlijk verklaard kan worden door een combinatie van weersinvloeden, korte meetperioden en het relatief beperkte aantal fietsbewegingen per corridor. Om een goed beeld te krijgen van het daadwerkelijke fietsgebruik is het aan te bevelen om onderzoek te doen naar methodes waarmee het fietsgebruik structureel en betrouwbaarder kan worden gemonitord (bijvoorbeeld data via smartphones).

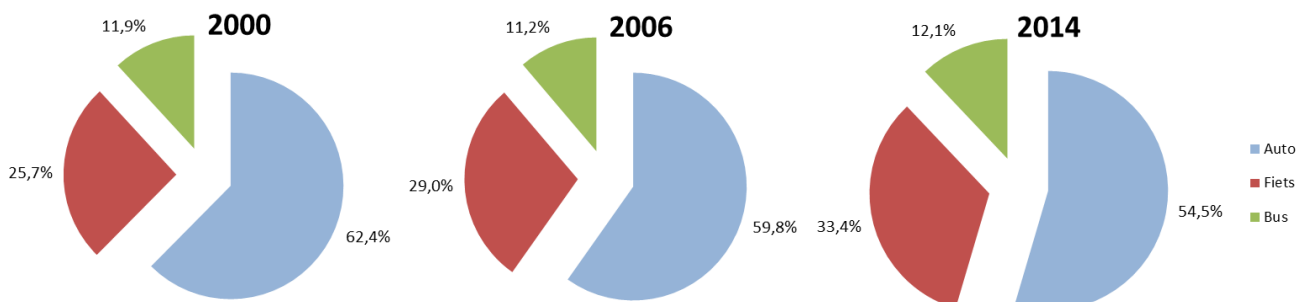
2.2.3 Stad Groningen

Binnen de stad Groningen zelf (binnencordon) valt op dat de ontwikkeling van het autoverkeer tot 2009 stabiel is en in de laatste jaren scherp is gedaald. Tussen 2009 en 2014 is het autoverkeer met meer dan 10% afgenomen tot een aandeel van circa 55% (2006: circa 60%). Dit kan enerzijds verklaard worden door het succesvolle P+R beleid (zie paragraaf 2.2.4) en anderzijds uit de toename van het aantal jongvolwassenen/studenten in de stad Groningen.

Het fietsverkeer in de stad Groningen stijgt al jaren met circa 4-5% procent per jaar, mede als gevolg van de toenemende studentenpopulatie. Het aandeel fietsbewegingen is in de afgelopen 15 jaar gegroeid van circa 26% naar 33%. Het aantal reizigers met openbaar vervoer (stadslijnen) is licht gestegen. Het aandeel is stabiel te noemen (schommelt rond de 12%).



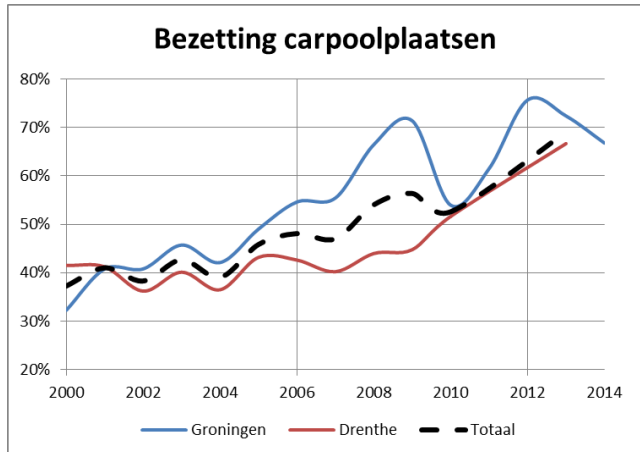
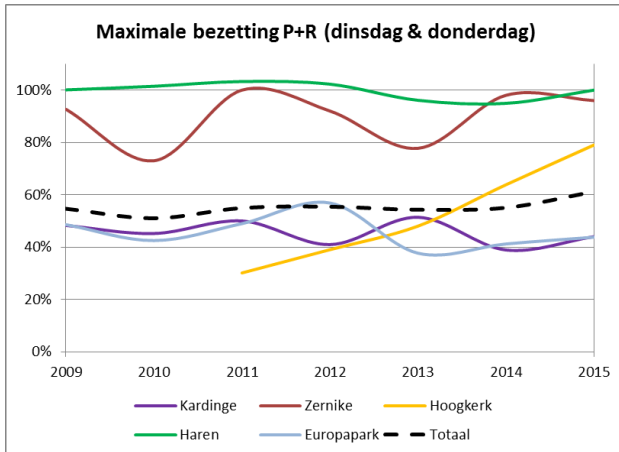
Ontwikkeling verkeer binnencordon stad Groningen (2000-2014). Bron: gemeente Groningen



2.2.4 P+R en carpool

Het gebruik van de vijf P+R locaties rond de stad Groningen is de afgelopen jaren gestegen tot een gemiddelde bezetting van ruim 60% (zie onderstaande afbeelding. Evenals P+R Haren (cijfers nog exclusief uitbreiding) is P+R Hoogkerk een succes: sinds de opening in 2011 is de bezetting gestegen van 30% naar 80%. Dit succesvolle P+R beleid (zie paragraaf 2.2.3) is terug te zien in een daling van het binnenstedelijk autoverkeer in de stad Groningen. Er is sprake van een afname van ruim 10% sinds 2009.

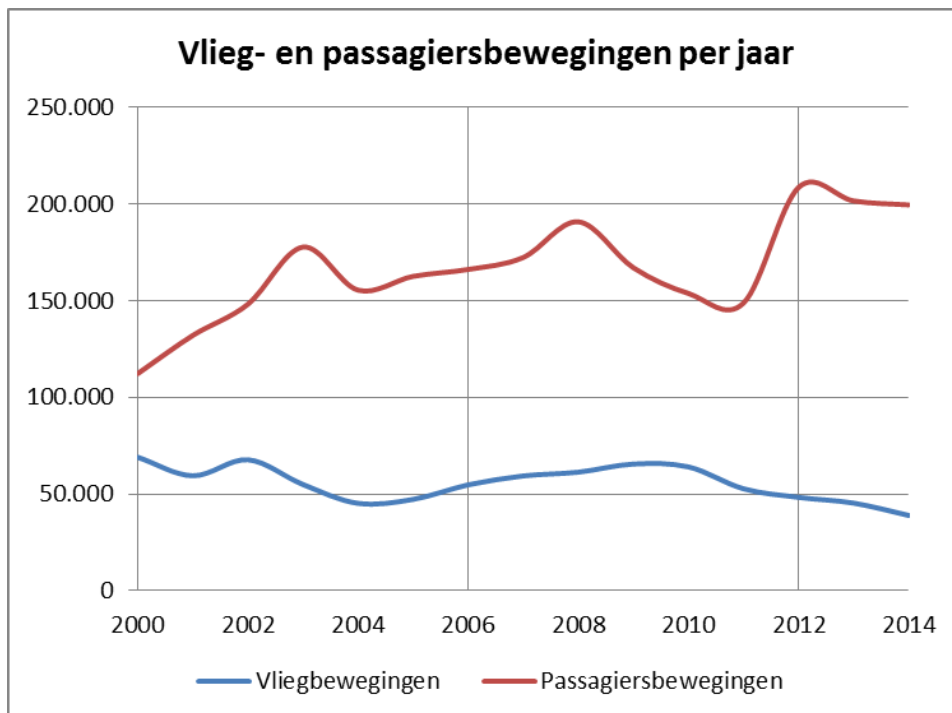
Het gebruik van carpoolplaatsen in de regio is in de afgelopen jaren gestegen tot een gemiddelde bezetting van circa 65%.



Bezetting P+R stad Groningen (2009-2014) en carpoolplaatsen provincie Groningen en Drenthe (2000-2013) Bron: gemeente Groningen, provincie Groningen, provincie Drenthe

2.2.5 Groningen Airport Eelde

Het passagiersvervoer op Groningen Airport Eelde groeide in de afgelopen jaren tot circa 200.000 passagiers, terwijl het aantal vliegbewegingen (inclusief les-/oefenvluchten en privévluchten) afnam. Net als veel andere regionale luchthavens realiseerde Groningen Airport Eelde hogere groeipercentages door de groei van charterverkeer (mensen gaan vaker en korter op vakantie) en de groei van goedkope lijndiensten.



Vliegbewegingen Groningen Airport Eelde (2000-2014). Bron: Groningen Airport Eelde

2.3 Demografische, ruimtelijke en economische ontwikkelingen

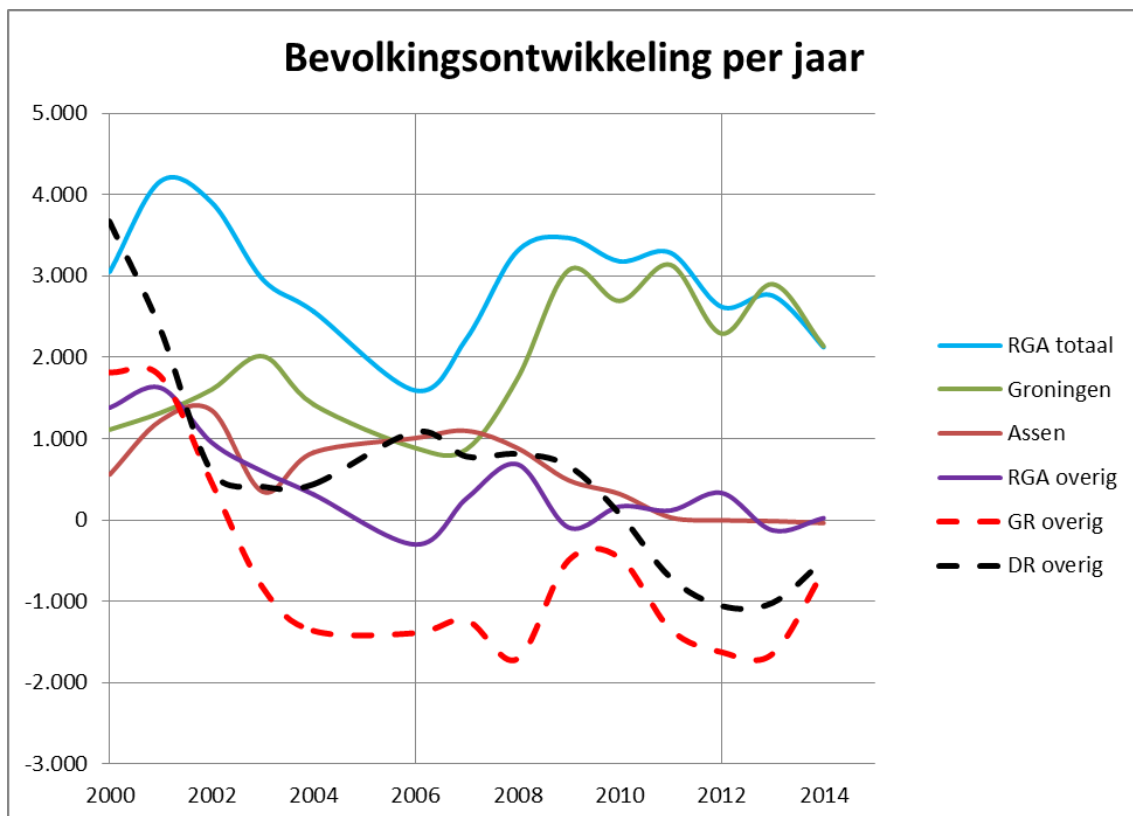
Demografie

Het aantal inwoners en de samenstelling van de bevolking binnen de regio is van directe invloed op de mobiliteitsvraag. Na een afnemende bevolkingsgroei in de periode 2004-2006 is de bevolkingsgroei van de regio in de afgelopen jaren redelijk stabiel te noemen (jaarlijkse toename schommelt rond de 3.000 inwoners). De groei van de regio komt bijna geheel voor rekening van de stad Groningen (in 2011 en 2012 circa 90%, in 2013 en 2014 zelfs geheel).

Opvallend is dat de trendbreuk in de bevolkingsontwikkeling van de regio samenvalt met de gesignaleerde trendbreuk in de ontwikkeling van het autoverkeer. Dit kan deels worden verklaard door nader te kijken naar de samenstelling van de bevolking(sgroei) van de stad Groningen en de rest van de regio Groningen-Assen. In de stad Groningen is de groep alleenstaanden en jongvolwassenen (19 tot 29 jaar) oververtegenwoordigd, zowel in de bevolkingsopbouw als in de instroom van de afgelopen jaren (bijna 50% van het aantal instromers in 2012 betrof deze leeftijdsgroep, bron: Statistisch Jaaroverzicht gemeente Groningen).

De groei van Assen is sinds 2008 teruggevallen tot rond het nulpunt. De overige regio gemeenten laten een wisselend beeld zien. Duidelijk is wel dat in enkele gemeenten binnen de regio al sprake is van stabilisatie en krimp. Per saldo is voor de rest van de regio sprake van een nulgroei.

In de rest van de provincies Groningen en Drenthe is sinds 2002 (Groningen) en 2010 (Drenthe) sprake van demografische krimp. In het afgelopen jaar is de krimp wel enigszins afgenomen.



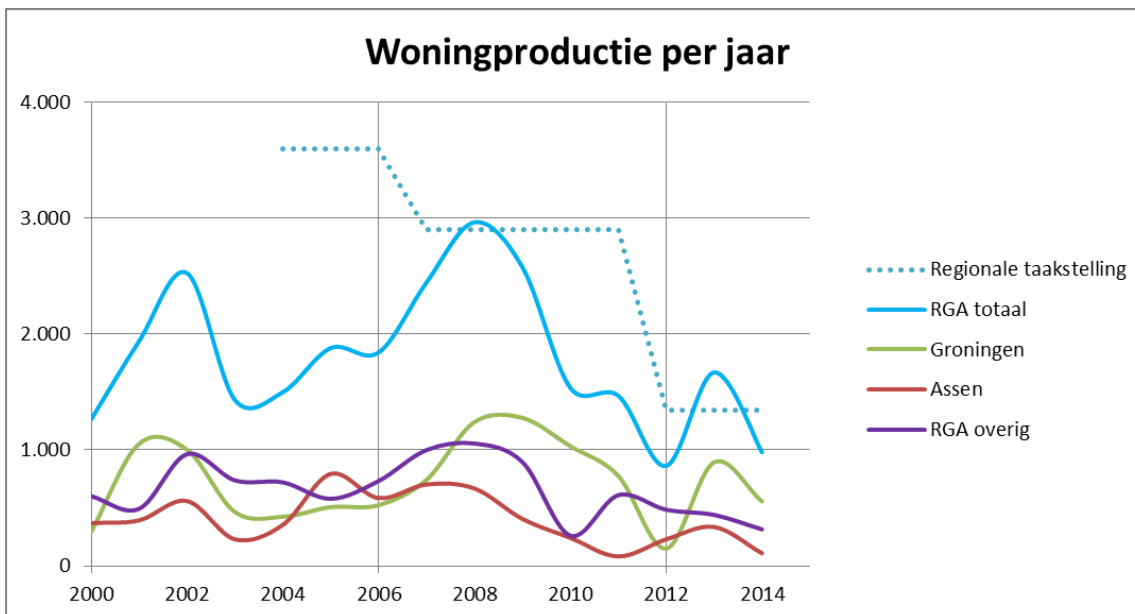
Bevolkingsontwikkeling Regio Groningen-Assen, Drenthe en Groningen (Bron: CBS)

Economie en ruimtegebruik

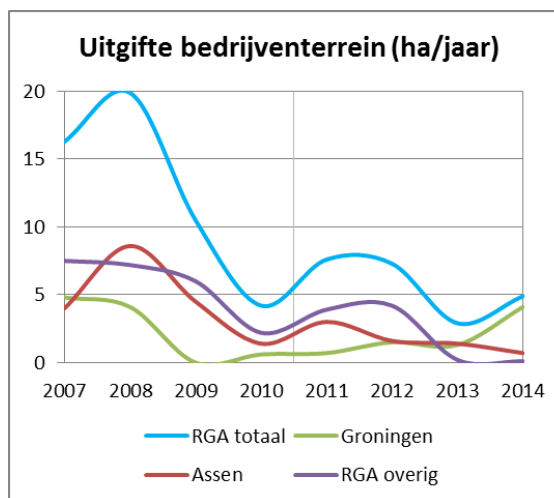
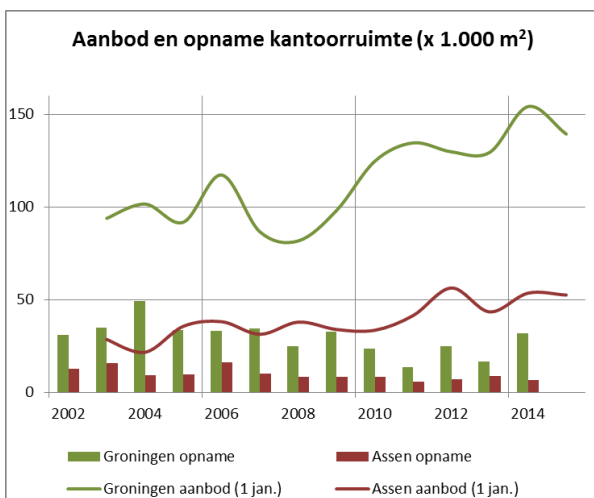
Sinds het uitbreken van de kredietcrisis in 2008 is sprake van een economische neergang. Deze crisis heeft een dempend effect gehad op de groei van de automobiliteit in de Regio Groningen-Assen. Sinds halverwege 2013 vertoont de economie tekenen van herstel, dit uit zich in mobiliteitsgroei op het hoofdwegennet (zie paragraaf 2.2.1).

Sinds 2008 is als gevolg van de economische crisis woningproductie binnen de regio gehalveerd van circa 3.000 woningen per jaar tot 1.500 woningen in 2011. Dit heeft geresulteerd in een bijstelling van de regionale taakstelling in 2012 (van 2.900 naar 1.300 woningen per jaar) en het schrappen van woningbouwlocaties. Na een dieptepunt van circa 900 woningen in 2012 kan nog niet gesproken worden van een stijgende trend. In de afgelopen jaren is de woningbouwproductie in toenemende mate tot stand gekomen in de stad Groningen.

De uitgifte van bedrijventerreinen en de opname van kantoorruimte binnen de regio is de afgelopen jaren sterk teruggelopen. In 2000 werd in de regio nog 50 hectare per jaar uitgegeven. Tussen 2008 en 2013 was dit circa 52 hectare in zes jaar. Daarnaast is het aanbod kantoorruimte in dezelfde periode sterk gestegen. In 2014 is zowel de uitgifte van bedrijventerrein als de opname van kantoorruimte weer gestegen. Het is echter nog te vroeg om te kunnen spreken van een stijgende trend.



Jaarlijkse woningproductie in de Regio Groningen-Assen. Bron: Regio Groningen-Assen



Ontwikkeling markt kantoorruimte en bedrijventerreinen. Bron: Dynamis, Regio Groningen-Assen

3 Conclusie en evaluatie

3.1 Conclusies

Op basis van de waargenomen ontwikkelingen in hoofdstuk 2 wordt in dit hoofdstuk de bereikbaarheidsstrategie tegen het licht gehouden:

- De belangrijkste conclusie is dat de mobiliteitsontwikkelingen niet substantieel afwijken van de in de afgelopen jaren gesignaleerde ontwikkelingen. **Er is dan ook geen aanleiding om de bereikbaarheidsstrategie en het uitvoeringsprogramma aan te passen.**
- Sinds 2008 was op alle corridors sprake van een trendbreuk (stabiliserende verkeersgroei) die samen blijkt te hangen met de economische crisis, afnemende woningbouwproductie en werkgelegenheid en de toenemende trek naar de stad. Sinds medio 2013 is sprake van een aantrekkende economie. Dit komt op het hoofdwegennet tot uiting in een toename van verkeer in het jaar 2014. In hoeverre deze ontwikkeling zich doorzet en er sprake zal zijn van een nieuwe trendbreuk zal de komende jaren moeten blijken.
- In de afgelopen jaren is gestart met het verbeteren van de fietsverbindingen tussen regio en de steden door het realiseren van Fietsroutes Plus. Rond Assen heeft dit geleid tot toename van fietsverkeer op de betreffende corridors. Rond Groningen is nog geen toename zichtbaar. Een verklaring is dat het structureel monitoren van het fietsverkeer buiten de stad Groningen relatief onbetrouwbaar blijkt te zijn. In de meetgegevens is sprake van een fluctuerend beeld dat waarschijnlijk verklaard kan worden door een combinatie van weersinvloeden, korte meetperioden en het relatief beperkt aantal fietsbewegingen per corridor.
- Er blijkt een sterke relatie te zijn tussen kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer en stijging van reizigersaantallen. De in de afgelopen jaren gedane investeringen in het Q-link concept als vervanging van de Regiotram blijken direct hogere reizigersaantallen op te leveren. Ook het inrichten van P+R locaties langs de T-structuur (met name A28 en A7 west) blijkt succesvol.

3.2 Aanbevelingen

Op basis van de bovenstaande conclusies zijn de volgende aanbevelingen geformuleerd:

- Gezien de recente economische ontwikkelingen en als gevolg daarvan de toename van het verkeer wordt aanbevolen de regelmatige monitoring te continueren om de bereikbaarheidsstrategie en het uitvoeringsprogramma actueel te houden.
- Het sociaal leenstelsel voor studenten en de OV-kaart voor MBO-studenten zullen naar verwachting leiden tot veranderingen in toename van het OV gebruik. Om goed zicht te krijgen op de veranderingen in het mobiliteitspatroon van studenten is het aan te bevelen de gegevens van DUO omtrent de herkomst van studenten te blijven monitoren en te koppelen aan OV reizigersgegevens. Voor een nauwkeurige koppeling wordt aanbevolen om bij het reizigersonderzoek onderscheid te maken naar vervoersbewijs, zodat verschillende groepen reizigers (waaronder studenten) apart gemonitord kunnen worden.
- Om een goed beeld te krijgen van het daadwerkelijke fietsgebruik is het aan te bevelen om onderzoek te doen naar methodes waarmee het fietsgebruik structureler en betrouwbaarder kan worden gemonitord (bijvoorbeeld data via smartphones).
- Naast werk en onderwijs zijn tevens zorg-, winkel- en vrijetijd-gerelateerde interacties van belang. Hoogwaardige culturele, zorg- en centrumvoorzieningen concentreren zich steeds meer in Groningen en Assen. Relatief onbekend zijn echter de invloeden hiervan op het OV-gebruik en het fietsverkeer. Het verdient aanbeveling om dit aspect in een volgende monitoringsronde nader te verdiepen.

Bijlage 1

Gehanteerde criteria en indicatoren

Overzicht criteria en indicatoren monitoringsprogramma Bereikbaarheid RGA

Thema	Criteria	Indicator
Mobiliteits-ontwikkeling	Ontwikkeling mobiliteit van en naar steden Groningen en Assen	Verkeersbewegingen per etmaal ter hoogte van het agglomeratiecordon
	Ontwikkeling mobiliteit binnen de steden Groningen en Assen	Verkeersbewegingen per etmaal ter hoogte van het binnencordon en op de ringwegen
	Gebruik hoofdwegenet	Verkeersbewegingen per etmaal en per uur op A7, A28, N46, N33, N34
	Ontwikkeling vliegverkeer	Aantal passagiers per jaar via Groningen Airport Eelde
	Ontwikkeling gebruik P+R en carpool	Bezetting P+R locaties en carpoolplaatsen
Vervoersysteem	Investerings in het vervoersysteem	Stand van zaken relevante mobiliteitsprojecten
Ruimtelijke ontwikkeling	Ontwikkeling van woningbouwlocaties	Absolute en relatieve ontwikkeling woningvoorraad
	Ontwikkeling van werklocaties	Absolute en relatieve ontwikkeling werklocaties
Demografische en economische ontwikkeling	Verwevenheid stad en regio	Beroepsbevolking werkzaam in de eigen gemeente en in Groningen en Assen
	Bevolkingsontwikkeling	Absolute en relatieve ontwikkeling omvang en samenstelling bevolking
	Werkgelegenheidsontwikkeling	Absolute en relatieve ontwikkeling werkgelegenheid
	Ontwikkeling publieke sector	Herkomst studenten en scholieren