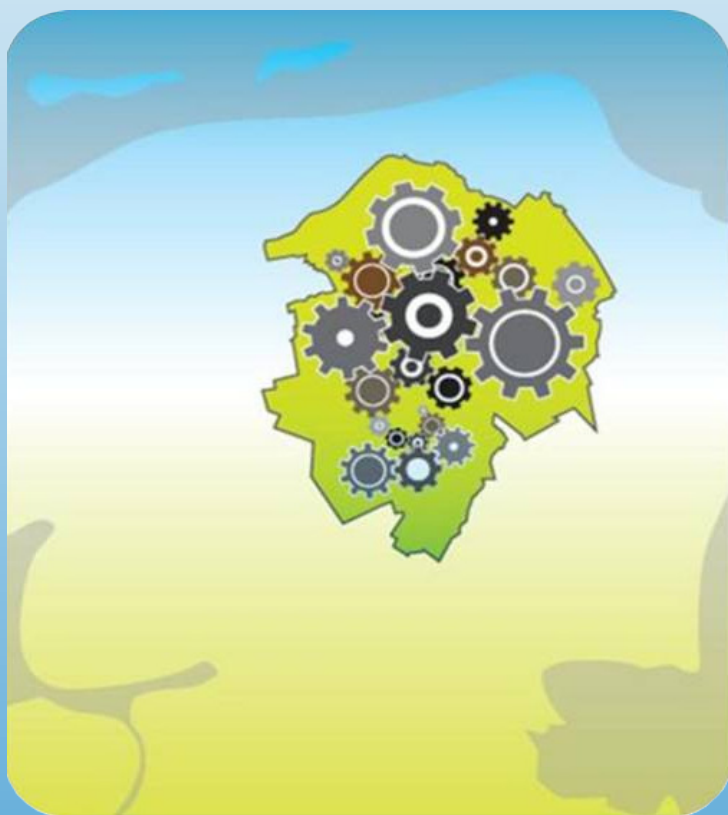


Actualisatie Netwerkanalyse Regio Groningen-Assen

Rapportage analysefase



maart 2013

Actualisatie Netwerkanalyse Regio Groningen-Assen

Rapportage analysefase

Opdrachtgever:
Stuurgroep Regio Groningen-Assen

Grontmij Nederland B.V.
Assen, 18 maart 2013

Verantwoording

Titel : Actualisatie Netwerkanalyse Regio Groningen-Assen

Subtitel : Rapportage analysefase

Datum : 18 maart 2013

Auteur(s) : drs. H. Praamstra, drs. A. Luinenburg, J.F. Kuiper Msc.

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

Gecontroleerd door : drs. ing. J.W. Popken

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doel.....	4
1.3	Methode	5
1.4	Proces	6
1.5	Leeswijzer	7
2	Bereikbaarheid Regio Groningen-Assen	9
2.1	Ruimtelijk-economische ambitie	9
2.2	Bereikbaarheidsstrategie Netwerkanalyse 2006	9
2.3	Stand van zaken regionale bereikbaarheidsprogramma	12
2.4	Beleid in beweging	21
3	Mobiliteitsontwikkeling 2000-2012	23
3.1	Inleiding.....	23
3.2	Hoofdwegenstructuur.....	24
3.3	Pendel regio – Stad Groningen	26
3.4	Pendel regio – Assen	37
3.5	Goederenvervoer	39
3.6	Groningen Airport Eelde	40
3.7	Samenvatting	42
4	Trends en ontwikkelingen	45
4.1	Inleiding.....	45
4.2	Demografie.....	46
4.3	Economie	47
4.4	Ruimtelijke ontwikkelingen.....	48
4.5	Onderwijs	50
4.6	Digitale samenleving.....	50
4.7	e-bike	51
4.8	Samenvatting	52

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Voor de economische ontwikkeling van de regio Groningen-Assen is het van groot belang dat de steden Groningen en Assen en de omliggende regio goed bereikbaar blijven. Door een groeiend aantal auto- en openbaar vervoerreizigers vanuit de regio naar de stad, staat deze bereikbaarheid onder druk, met name tijdens de spitsuren. In 2006 is door Rijk en het bestuurlijk samenwerkingsverband Regio Groningen-Assen (RGA) gezamenlijk een Netwerkanalyse opgesteld voor de regio Groningen-Assen. Deze Netwerkanalyse bevat een bereikbaarheidsstrategie oplossingsrichtingen die een antwoord biedt op de geconstateerde bereikbaarheidsknelpunten en een integraal en samenhangend maatregelenpakket voor auto, OV, fiets en goederenvervoer.

Anno 2013 is het tijd om de Netwerkanalyse 2006 te actualiseren. De aanleiding is enerzijds het niet doorgaan van de Regiotram als ruggengraat van het regionale openbaar vervoersysteem en anderzijds gewijzigde externe factoren (onder meer economische, demografische en technologische ontwikkelingen) die mobiliteitseffecten opleveren die in 2006 niet waren voorzien.

1.2 Doel

Doel van de actualisatie van de Netwerkanalyse is herijking van de Bereikbaarheidsstrategie Regio Groningen-Assen met daaraan gekoppeld een bijstelling van het meerjareninvesteringsprogramma (MIP). Het achterliggende doel is tevens het bereiken van een optimale mix van de inzet van de beschikbare rijks- en regionale middelen gebaseerd op gedeelde probleemanalyses en oplossingsrichtingen. De netwerkanalyse is daarmee de kapstok voor alle bereikbaarheidsprojecten in de regio. Het geeft de mogelijkheid om lopende en nieuwe projecten in samenhang te bekijken, af te stemmen met ruimtelijke ontwikkelingen en te beoordelen op oplossend vermogen en de financiële kaders.

Voor de actualisatie van de netwerkanalyse staan de volgende opdrachten centraal:

- Breng in beeld welke maatregelen sinds 2006 door het programma bereikbaarheid zijn gerealiseerd en welke projecten nog gepland of in uitvoering zijn. Breng in beeld wat de effecten zijn van deze maatregelen voor de bereikbaarheid van de regio Groningen-Assen;
- Onderzoek de gevolgen van gewijzigde externe factoren (met name beleidsmatig, macro-economische en demografische ontwikkelingen) voor de mobiliteitsontwikkeling op de verschillende corridors (met als horizon 2030);

- Formuleer bereikbaarheidsscenario's op basis waarvan een keuze gemaakt kan worden voor een nieuwe bereikbaarheidsstrategie;
- Stel het bereikbaarheidsprogramma Regio Groningen-Assen bij.

1.3 Methode

In deze netwerkanalyse komt verkeer en vervoer in de volle breedte aan de orde. Dit betekent dat alle modaliteiten in de analyse aan bod komen. De analyse richt zich voornamelijk op de kwaliteit en betrouwbaarheid van de bereikbaarheid van deur tot deur. De gebruiker van het mobiliteitsnetwerk staat hierin centraal.

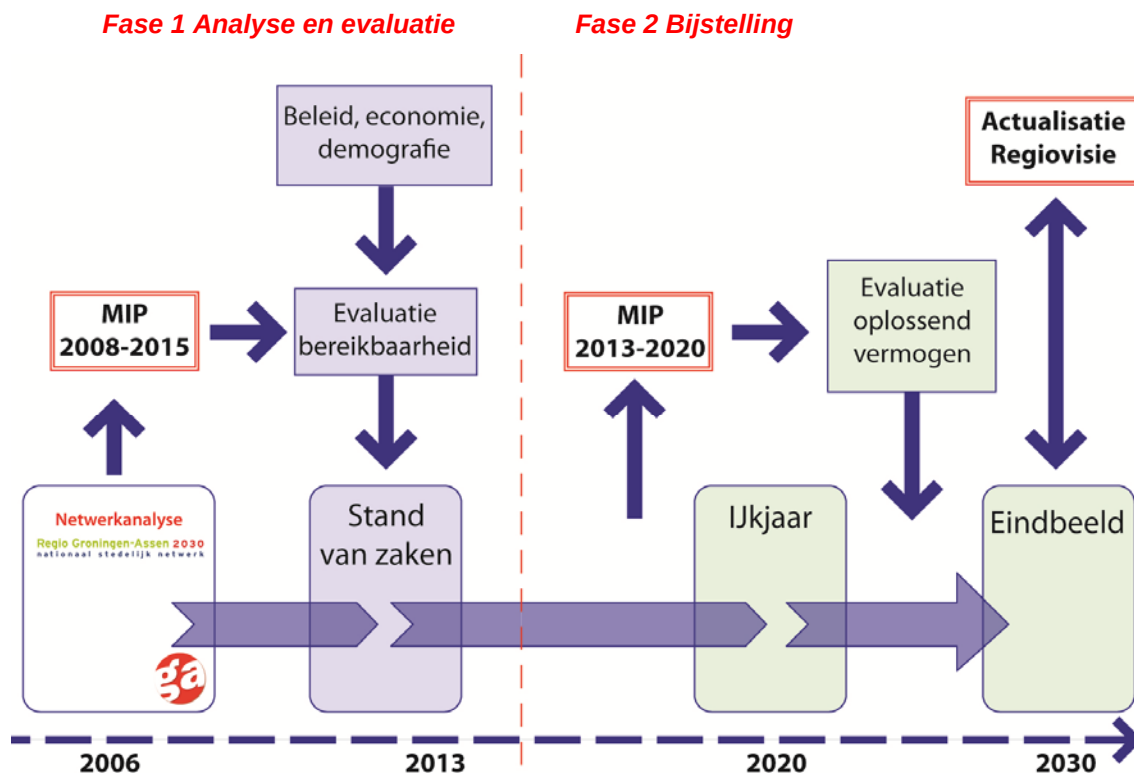
Een ander belangrijk uitgangspunt is dat zowel inhoudelijk als procesmatig aangehaakt wordt op lopende processen, met name de actualisatie van de Regiovisie Groningen-Assen en reeds in uitvoering zijnde bereikbaarheidsprojecten. Het vertrekpunt is uiteraard de Netwerkanalyse 2006 inclusief thematische actualisaties (OV netwerkvisie, P+R beleid, Raamwerk Regiorail), beleidswijzigingen en de analyses die zijn gemaakt in het kader van projecten als de Regiotram, Ring Zuid, Fietsroutes Plus, P+R, etc.).

Voor de regio Groningen-Assen is het van belang dat in een relatief kort tijdsbestek de huidige netwerkanalyse wordt geactualiseerd. Om dit mogelijk te maken is een pragmatische en doel-treffende methodiek ontworpen. De actualisatie van de netwerkanalyse wordt in twee fasen uitgevoerd (zie onderstaande afbeelding):

- **Fase 1:** Er wordt in beeld gebracht welke maatregelen sinds 2006 door het programma bereikbaarheid zijn gerealiseerd en welke projecten nog gepland of in uitvoering zijn (MIP 2008-2015). Tevens wordt in beeld gebracht wat de effecten zijn van deze maatregelen voor de bereikbaarheid van de regio Groningen-Assen. In samenhang hiermee wordt onderzocht wordt wat de gevolgen zijn van gewijzigde externe factoren (beleidsmatig, macro-economische en demografische ontwikkelingen) voor de mobiliteitsontwikkeling.
- **Fase 2:** Op basis van deze terugblik worden alternatieve bereikbaarheidsstrategieën en maatregelen geformuleerd. Op basis van het oplossend vermogen wordt vervolgens een keuze gemaakt voor een bijgestelde bereikbaarheidsstrategie en wordt het Meerjareninvesteringsprogramma bijgesteld.

De uitkomsten van fase 1 is gerapporteerd in voorliggende tussenrapportage.

,



1.4 Proces

De actualisatie van de netwerkanalyse wordt uitgevoerd binnen de overleg- en besluitvormingsstructuur RGA. Dit betekent dat de voorbereiding van de besluitvorming overleg plaatsvindt in het Portefeuillehouders Overleg Verkeer en Vervoer. Besluitvorming vindt plaats in de Stuurgroep RGA.

Begeleidingsgroep

Het project wordt aangestuurd door de begeleidingsgroep waarover het Programmabureau Regio Groningen-Assen de regie voert. Door deze begeleidingsgroep worden alle voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd en de lijnen uitgezet voor de werkwijze, probleemanalyse, verkeersmodel, bereikbaarheidsambitie en de op te stellen maatregelenpakketten. De begeleidingsgroep bereidt tevens de bestuurlijke besluitvorming voor.

Bijeenkomsten

Gelet op het integrale karakter van de netwerkanalyse zijn ook andere relevante disciplines (ruimtelijke ordening en economie) direct betrokken bij de netwerkanalyse door het organiseren van afstemmingsoverleggen, expertteams en ambtelijke werkconferenties. Ook gemeenten die geen zitting hebben in de begeleidingsgroep kregen hiermee de gelegenheid om een bijdrage te leveren aan de netwerkanalyse. Externe stakeholders, zoals VNO-NCW en ProRail, zijn eveneens betrokken bij het proces.

Op 17 december 2012 en 4 februari 2013 hebben de eerste ambtelijke werkconferenties plaatsgevonden met de partners uit de regio. Deze werkconferentie leverden belangrijke input

op voor de actualisatie van de netwerkanalyse. Daarnaast zijn alle partners in de gelegenheid gesteld om te reageren op de tijdens de werkconferenties gepresenteerde gegevens en de eerder verschenen tussenrapportages. De reacties van de partners zijn zoveel mogelijk verwerkt in deze tussenrapportage.

Op 25 februari 2013 is de analysefase afgesloten met een bestuurlijke bijeenkomst van het POVV (inclusief vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat en ProRail).



Discussie en presentatie tijdens ambtelijke werkconferentie

1.5 Leeswijzer

Deze tussenrapportage heeft betrekking op de resultaten van fase 1 van het proces.

Hoofdstuk 2 geeft een korte terugblik op de ruimtelijk-economische en bereikbaarheidsambities van Regio Groningen-Assen en een overzicht van de stand van zaken van het programma bereikbaarheid (Meerjareninvesteringsprogramma). Hoofdstuk 3 bevat de resultaten van de analyse van de mobiliteitsontwikkeling in de periode 2000 en 2012. Deze analyse heeft betrekking op de mobiliteitsontwikkeling binnen de regio van:

- gemotoriseerd verkeer;
- openbaar vervoer;
- fietsverkeer;
- P+R en carpool;
- goederenvervoer;
- vliegverkeer.

Het rapport wordt afgesloten (hoofdstuk 4) met een inventarisatie van trends en (beleids)ontwikkelingen die van invloed zijn op de gesignaleerde ontwikkeling van de mobiliteit (demografische ontwikkelingen, economische, ruimtelijke en technologische ontwikkelingen).

Samenwerkingsverband Regio Groningen-Assen

Regio Groningen-Assen is een vrijwillig samenwerkingsverband tussen twaalf gemeenten en twee provincies. Deelnemers zijn de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Assen, Bedum, Groningen, Haren, Hoogezand-Sappemeer, Leek, Noordenveld, Slochteren, Ten Boer, Tynaarlo, Winsum en Zuidhorn. Op het gebied van mobiliteit is Regio Groningen-Assen verantwoordelijk voor de regie over de bereikbaarheid van de regio als geheel en voor de afstemming tussen projecten. Hierbij werkt Regio Groningen-Assen samen met o.a: OV-bureau Groningen-Drenthe, Groningen Bereikbaar! en Minder Hinder Assen.

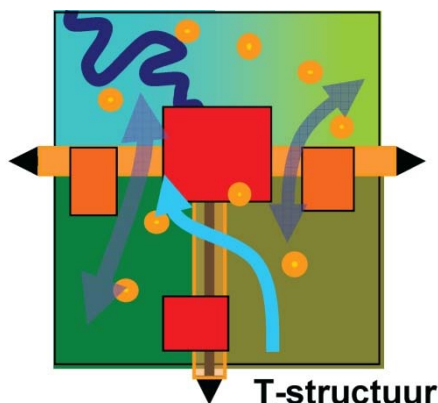
2 Bereikbaarheid Regio Groningen-Assen

2.1 Ruimtelijk-economische ambitie

De regio Groningen-Assen is met 465.000 inwoners en 240.000 banen de economische motor van Noord-Nederland. Meer dan een derde deel van de werkgelegenheid van Noord-Nederland bevindt zich in dit stedelijk netwerk. Daarnaast vervult het een belangrijke economische functie voor een veel groter omliggend gebied. Circa 2 van de 3 inwoners van Noord-Nederland is aangewezen op de hoogwaardige voorzieningen van vooral de centrale stad Groningen (onderwijs, zakelijke, commerciële, culturele, en medische voorzieningen).

In de in 2006 geactualiseerde *Regiovisie Groningen-Assen 2030* heeft RGA gekozen voor twee gelijkwaardige en samenhangende hoofddoelen namelijk:

- het versterken en profileren van de economische positie van de regio (zowel nationaal als internationaal) en
- het behouden van de gebiedskwaliteiten die de regio haar unieke karakter geven.



Voor de ruimtelijke ontwikkeling betekent dit dat wordt ingezet op bundeling en concentratie van het wonen en werken op de T-structuur A7 en A28. Afstemming hierover vindt onder meer plaats in regionale woningbouwafspraken.

Van belang voor het realiseren van bundeling op de T-structuur is een optimale bereikbaarheid. Het zo goed mogelijk afstemmen van de ruimtelijke ontwikkeling op het verkeer- en vervoerssysteem als drager van de verstedelijking en vice versa is daarom essentieel.

De T-structuur (inclusief de stadsring van Groningen) heeft hierin een belangrijke rol: het vormt de verbindende schakel tussen de huidige én toekomstig woon- en werkgebieden in de regio. De ruimtelijk-economische toplocaties langs deze T-structuur vormen de dragers van de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio Groningen-Assen. Een optimale bereikbaarheid van deze locaties is daarom essentieel.

2.2 Bereikbaarheidsstrategie Netwerkanalyse 2006

In de Netwerkanalyse (2006) is een bereikbaarheidsstrategie opgesteld voor alle modaliteiten.

De externe en interne bereikbaarheid staat hierbij centraal. Het gaat bij de externe bereikbaarheid om een goede bereikbaarheid op internationaal, nationaal en landsdelig niveau (bereik-

baarheid Noordoost-Europa, de Randstad, overige nationale stedelijke netwerken en de andere economische kerngebieden en stedelijke netwerken in Noord-Nederland). Daarnaast is een optimale interne bereikbaarheid van belang voor het versterken van het economische functioneren en de ruimtelijke samenhang van de regio Groningen-Assen zelf.

Tevens wordt ingezet op de ontwikkeling van ruimtelijk-economische toplocaties die de dragers vormen van de (toekomstige) economische ontwikkeling. De bereikbaarheidsambities van het nationaal stedelijk netwerk zijn er dan ook op gericht om juist voor deze locaties een goede externe en interne bereikbaarheid te garanderen.

Op basis van de analyse is geconcludeerd dat de kern van de problematiek is (1) verslechtering van de deur-tot-deur bereikbaarheid van de ruimtelijk-economische toplocaties van de regio (o.a. Zernike, UMCG, binnensteden) als gevolg van een verslechtering van het hoofdwegennet, (2) een afnemende kwaliteit van het OV, (3) onvoldoende kwaliteit van de P+R locaties, (4) ontbrekende schakels in het fietsnetwerk en (5) verslechtering van de bereikbaarheid voor goederenvervoer. Tevens is gebleken dat oplossingsrichtingen als ruimtelijke ordening, prijsbeleid, OV, mobiliteitsmanagement, benutting, etc. (Ladder van Verdaas) de belangrijkste bereikbaarheidsknelpunten weliswaar verzachten maar niet kunnen wegnemen.

In 2006 werden de volgende knelpunten gesignaleerd:

- De problemen op de hoofdinfrastructuur leiden tot een forse toename van verlies aan reistijd van en naar de economische kerngebieden. Het grootste knelpunt in de stad Groningen en in de regio is de Zuidelijke Ringweg. Door de ontwikkeling van de geplande bedrijventerreinen en woonwijken zal de druk op dit weggedeelte sterk toenemen. De Zuidelijke Ringweg is de belangrijkste veroorzaker van de slechte deur-tot-deur relaties die in de spits te maken hebben met een vertraging.
- Naast de capaciteitsproblemen op de Zuidelijke Ringweg doet zich op de hoofdstructuur nog een aantal andere problemen voor:
 - De capaciteit op de A7 Leek-Groningen is in beide richtingen onvoldoende;
 - De capaciteit op de A28 De Punt-Groningen is in beide richtingen onvoldoende;
 - Het knooppunt Assen-Zuid (A28 / N33) heeft onvoldoende capaciteit;
 - De N372 en de aansluiting op de A7/Hoogkerk heeft onvoldoende capaciteit;
 - De oostelijke ringweg in Groningen heeft onvoldoende capaciteit.
- Daarnaast zijn er diverse in verhouding kleinere knelpunten rond aansluitingen op de hoofdinfrastructuur binnen de stedelijke gebieden van met name de steden Groningen en Assen en de aanrijroutes naar de stad Groningen (bijvoorbeeld N355 vanuit Zuidhorn, de N46 vanuit de richting Bedum en de N360 vanuit de richting Ten Boer/Delfzijl).
- Indien er geen maatregelen worden genomen, zal sprake zijn van een afname van circa 10% in reizigersaantallen voor het openbaar vervoer ten opzichte van de huidige situatie. Geen enkele van de ruimtelijk-economische toplocaties is met het openbaar vervoer in een

straal van 15 kilometer binnen 30 minuten te bereiken. Dit vormt vooral een knelpunt voor de toplocaties waarvoor een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer van groot belang is (Groningen-centrum (incl. UMCG), Zernike Science Park, Europapark / Eemskanaalzone, Assen-centrum en Assen-Zuid).

- Naast het ontbreken van enkele schakels is vooral de kwaliteit van de fietsverbindingen vanuit de schragende en schakelgemeenten naar de steden Groningen en Assen veelal onvoldoende.
- De huidige kwaliteit van de P+R locatie is onvoldoende qua voorzieningen en qua locaties.
- Het zwaarste knelpunt over de weg – het Julianaplein – is door het grootste deel van het goederenvervoer nu nog te mijden, met uitzondering van de bevoorrading van de binnenstedelijke detailhandel. Een ander belangrijk knelpunt is het knooppunt A28/N33.
- Het belangrijkste knelpunt voor het goederenvervoer per spoor zijn het enkelspoor tussen Eemshaven/Delfzijl en Groningen. De belangrijkste knelpunten voor het goederenvervoer per spoor zijn het enkelspoor tussen Eemshaven/Delfzijl en Groningen, inclusief een probleem met te korte opstelsporen voor de lange goederentreinen. Voor de binnenvaart is het belangrijkste knelpunt de zeesluis in Delfzijl (ongeschikt voor tweebaksduwvaart).

De regionale bereikbaarheidsstrategie uit de Netwerkanalyse 2006 is in de afgelopen jaren niet wezenlijk veranderd en bestaat uit onderstaande hoofdlijnen (het spoorse deel is verder uitgewerkt in het Raamwerk RegioRail (2008)):

- Om de deur-tot-deur bereikbaarheid en specifiek die voor de ruimtelijk-economische toplocaties van de regio Groningen-Assen te verbeteren, wordt ingezet op een integraal maatregelenpakket voor de auto, het openbaar vervoer, de fiets en het goederenvervoer. Zowel een verbetering van weginfrastructuur is absolute noodzaak, evenals een kwaliteitsslag in het openbaar vervoer, aangevuld met maatregelen voor prijsbeleid, mobiliteitsmanagement, en maatregelen voor beter benutten van de bestaande infrastructuur.
- De auto blijft, zeker in de sterk autoafhankelijke regio Groningen-Assen, een zeer sterke positie innemen. Verbetering van de weginfrastructuur blijven noodzakelijk, ondermeer grootschalige ingrepen aan de T-structuur (A7 en A28) en diverse verbeteringen op het onderliggend wegennet.
- Voor verkeersmanagement wordt ingezet op het realiseren van een samenhangend dynamisch verkeersmanagementsysteem (verkeerssignalering/matrixborden, DRIP's).
- Het openbaar vervoer heeft in combinatie met mobiliteitsmanagement een eigenstandige functie in het goed bereikbaar houden van de binnenstedelijke gebieden. Ingezet wordt op een maatregelenpakket volgens de trits: beter benutten bestaande infrastructuur, slimme toevoegingen en op essentiële punten inzetten op een kwaliteitssprong (hoogwaardig openbaar vervoer).
- Er wordt sterk ingezet op rail als de ruggengraat van het OV-systeem, onder meer door frequentieverhoging, nieuwe spoorlijnen, tramlijnen, stations en OV-knooppunten en minder overstapbewegingen door doorkoppeling van spoorlijnen. Dit systeem wordt aangevuld met

hoogwaardige busverbindingen (Q-liners). Hiervoor worden snelle (obstakelvrije) assen ingericht (HOV-assen).

- Ook de fiets speelt een belangrijke rol van en naar en binnen de stedelijke gebieden. Niet alleen als primair vervoermiddel, maar ook als onderdeel van de ketenverplaatsing.
- Gezien de gebiedskarakteristiek van deze regio (geconcentreerde stedelijkheid in een relatief weids achterland) is een belangrijke functie weggelegd voor overstappunten (P+R) in de regio voor een goede bereikbaarheid. P+R's (herkomst en bestemming) zijn onmisbare schakels in het bereikbaarheidssysteem.
- Tenslotte neemt de regio maatregelen om het goederenvervoer via weg, water en spoor te (blijven) faciliteren. Maatregelen voor het goederenvervoer over de weg liften mee met de maatregelen voor het autoverkeer.

2.3 Stand van zaken regionale bereikbaarheidsprogramma

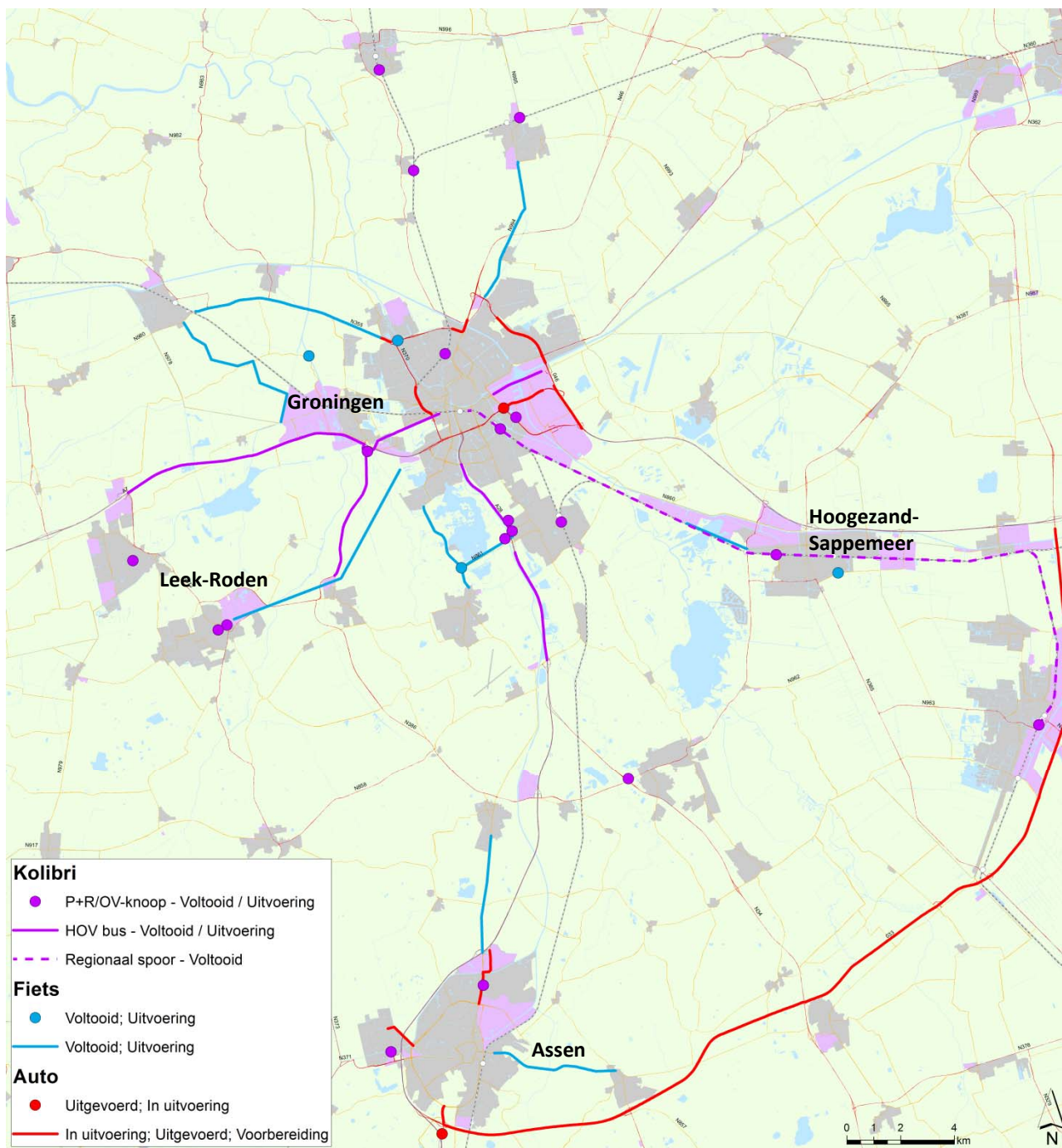
De bereikbaarheidsambities van RGA zijn uitgewerkt in het meerjareninvesteringsprogramma (MIP). Het MIP geeft een overzicht van projecten waarmee de regio de gezamenlijk ambitie wil verwezenlijken. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de maatregelen ligt deels bij de individuele partners, deels bij het rijk en deels bij de regio. In deze paragraaf wordt ingegaan op de stand van zaken van het MIP.

Het regionaal bereikbaarheidsprogramma omvat maatregelen voor alle modaliteiten. RGA draagt vanuit het regiofonds bij aan maatregelen voor een kwaliteitssprong in het regionaal openbaar vervoer en aan regionale fietsverbindingen. Sommige projecten krijgen eveneens een bijdrage vanuit het Regiospecifiek Pakket (RSP). Maatregelen voor de auto zijn de verantwoordelijkheid van de betrokken wegbeheerders. Hieraan wordt niet bijgedragen door de regio.

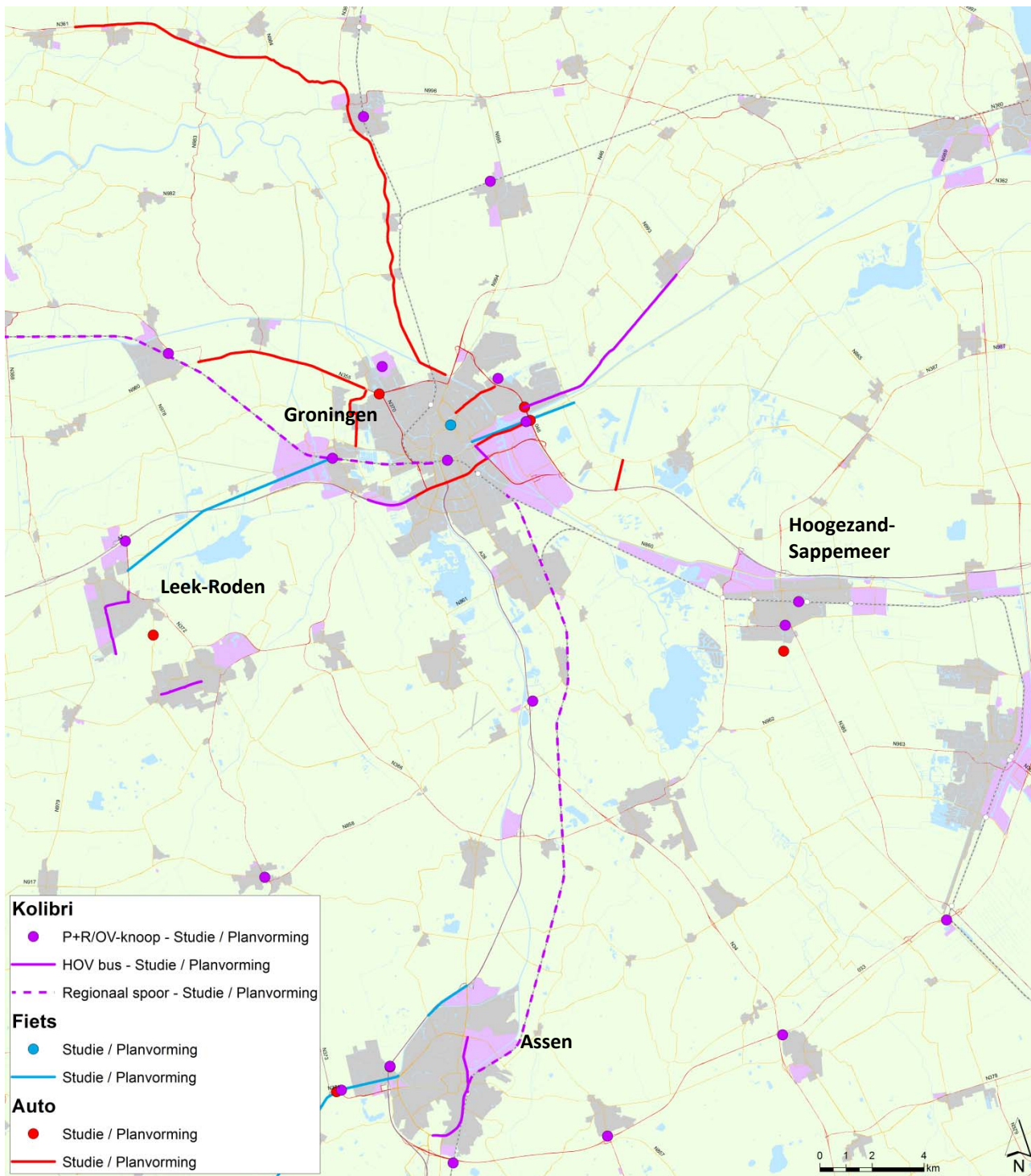
Het programma bereikbaarheid bestaat uit de volgende deelprogramma's:

1. HOV-bus inframaatregelen;
2. Busknooppunten en P+R;
3. Regionaal spoor;
4. Fiets;
5. Mobiliteits- en verkeersmanagement;

In de afgelopen zes jaar is concreet geïnvesteerd in 37 projecten. De investeringskosten van deze projecten kent een totale omvang van bijna 200 miljoen euro. Vanuit het regiofonds is hieraan ruim 50 miljoen euro bijgedragen (circa 26%). Op de volgende pagina's is een per deelprogramma een overzicht opgenomen van de stand van zaken (januari 2013) van het regionale bereikbaarheidsprogramma.



Projecten voltooid en in uitvoering



Deelprogramma 1: HOV-bus inframaatregelen

De projecten binnen dit deelprogramma zijn gericht op infrastructurele ingrepen om de bus sneller en betrouwbaarder te maken. Centrale doelstelling is het verminderen van de exploitatiekosten van de bus en het aantrekkelijk maken van de bus ten opzichte van de auto. Het sneller maken van het OV blijkt een zeer effectieve maatregel te zijn.

Projectnummer	Projectnaam
Voltooid	
Kolibri 06	HOV-as West (fase 1 en 2)
Kolibri 19a	Opwaarderen Qliner haltes Roden
Kolibri 19b	Opwaarderen Qliner haltes Leek
Kolibri 19f	Busbaan Peize - Groningen
Kolibri 19h	Bus op de vluchtstrook A7 Leek-Hoogkerk
Kolibri 30	Bus op de vluchtstrook A28 Haren-Groningen Zuid
Planvorming/studie	
Kolibri 02/RSP22	FlorijnAs Assen
Kolibri 07/RSP28	HOV-as West (fase 3)
Kolibri 16	Kwaliteitsverbetering Qliners / Marketing en prijsbeleid
Kolibri 28	Doorstromingsmaatregelen Ten Boer - Groningen
RSP18	Bus doorstroming Europaweg
RSP19	Bus toe- en afrit A7 transferium Hoogkerk
RSP20	Eemskanaalzone
RSP23/24	OV bereikbaarheid Leek/Roden
RSP25	Busdoorstroming Norgerbrug - station
RSP26	Infraontsluiting OV-knooppunt Hoogezand Centrum



Bus op de vluchtstrook

Deelprogramma 2: P+R en Busknooppunten

Investerings in Park + Ride (P+R) en busknooppunten zijn belangrijk voor de bereikbaarheid van de regio. Hierdoor wordt de mogelijkheid aan reizigers geboden om van de auto (of de fiets) over te stappen op het openbaar vervoer. De groei van het autoverkeer wordt hierdoor voor een deel omgebogen naar het OV. Dit deelprogramma bevat een omvangrijk pakket aan maatregelen, die hier worden ingedeeld in de categorieën:

- bestemming P+R (onderdeel P+R-nota gemeente Groningen, transfer auto-bus/fiets)
- herkomst P+R (transfer auto/fiets-bus)
- OV-knooppunten (veelal transfer trein-bus).

Vrijwel alle projecten zijn van belang voor de ombouw van de Zuidelijke Ringweg Groningen, dus wordt gestreefd naar uitvoering voor 2015.

Projectnummer	Projectnaam
Voltooid	
Kolibri 01	Transferium Assen Noord (herkomst P+R)
Kolibri 05	Transferium Hoogkerk (bestemming P+R)
Kolibri 23	Transferium Haren (bestemming P+R)
Kolibri P1	Centrumhalte Roden (OV-knooppunt)
Kolibri P2	Transferpunt Zuidlaren (herkomst P+R)
Kolibri P6	Transferium Assen West (herkomst P+R)
Kolibri 09	Kwaliteitsverbetering P+R Europapark (bestemming P+R)
In uitvoering	
Kolibri 35/RSP21	Stationsgebied Haren (OV-knooppunt)
Kolibri 33	Transferium Hoogezand (herkomst P+R)
Kolibri 23a	Bereikbaarheid transferium Haren (bestemming P+R)
Kolibri 23b/RSP02	Uitbreiding P+R Haren (bestemming P+R)
KOV1	Bereikbaarheid busstation Assen (OV-knooppunt)
Planvorming/studie	
Kolibri 04/RSP12	Stationsgebied Bedum (OV-knooppunt)
Kolibri 10 / RSP03	Transferium Zernike (bestemming P+R)
Kolibri 11 / RSP04	Transferium Driebond (bestemming P+R)
Kolibri 14/RSP13	Stationsgebied Winsum (OV-knooppunt)
Kolibri 15 / RSP05	Doorontwikkeling transferium Zuidhorn (herkomst P+R)
Kolibri 19 / RSP06	Transferium Leek (herkomst P+R)
Kolibri 31 / RSP07	Norgerbrug (Assen-West, transferium)
Kolibri 46	Bushalte Hooge Meeren Zuidzijde (OV-knooppunt)
RSP01	Uitbreiding en verbetering transferium Karding (bestemming P+R)
RSP08	Transferium de Punt (herkomst P+R)
RSP14	Knooppunt Rolde (OV-knooppunt)
RSP15	Knooppunt Gieten (OV-knooppunt)
RSP16	Knooppunt Bareveld / Stadskanaal (OV-knooppunt)
RSP17	Busstation Norg (OV-knooppunt)

Deelprogramma 3: Regionaal spoor

De projecten binnen het deelprogramma spoor zijn benoemd in het Raamwerk RegioRail. Met de uitvoering hiervan wordt een systeemsprong in het regionale openbaar vervoer beoogd, onder meer door doorkoppeling van spoorlijnen in Groningen, verlengen van spoorlijnen en frequentieverhoging. In het MIP is niet de mogelijke reactivering van het spoor naar de Eemshaven en Stadskanaal opgenomen. Voor de volledigheid zijn ze wel in onderstaand overzicht opgenomen.

Projectnummer	Projectnaam
Voltooid	
Kolibri 21	Reactivering spoorverbinding Groningen - Veendam
Kolibri 08	Station Europapark
In uitvoering	
Kolibri 20	Facelift Noordelijke Stations
Planvorming/studie	
Kolibri 12	Station Hoogkerk
Kolibri 22	Frequentieverhoging Groningen-Leeuwarden (3 → 4)
Kolibri 24/25/27/RSP10	Knoop Hoogezand-Sappemeer
Kolibri 34	Knoop Groningen
Kolibri 39	Frequentieverhoging Groningen-Assen (4 → 6)
nvt.	Reactivering spoorverbinding Veendam - Stadskanaal
nvt.	Spoorverbinding Roodeschool - Eemshaven



Reactivering spoorverbinding Groningen - Veendam

Deelprogramma 4: Fiets

Het doel van dit deelprogramma is om het gebruik van de fiets een zo goed mogelijk alternatief te laten zijn voor de auto. Op de belangrijke fietsroutes naar de steden Groningen en Assen worden snelle en veilige fietsroutes gecreëerd. Door de verwachte toename in het gebruik van onder andere e-bikes (gestimuleerd vanuit mobiliteitsmanagement) is dit deelprogramma van belang. De uitvoering van de hoofd fietsroutes naar de stad zijn van belang voor de ombouw van de Zuidelijke Ringweg Groningen, dus wordt gestreefd naar uitvoering voor 2015. De bijdrage uit het MIP voor de fiets is bestemd voor infrastructuurmaatregelen in de twee categorieën Fietsroutes Plus en ontbrekende schakels.

Projectnummer	Projectnaam
Voltooid	
Fiets 01	Fietsroute Plus Rolde-Assen
Fiets 02	Fietsbrug Aduarddiep
Fiets 04	Fietsbrug Reitdiep / Noordelijke Ringweg (Plataanbrug)
Fiets 05	Fietsrouteplus Eelde/Paterswolde-Groningen
Fiets P3	Fietsrouteplus Vries-Assen
In uitvoering	
Fiets 06	Fietspad Zuidhorn - Den Horn
Fiets 09	Fietsrouteplus Zuidhorn-Groningen
Fiets 10	Fietsrouteplus Bedum - Groningen
Fiets 16	Fietsverbinding de Vosholen
Fiets 18	Herprofilering weg/fietspad langs Meerweg
Fiets 19	Fietsroute Woldweg - Foxholstermeer
Fiets 20	Fietsroute Ronde Meerweg Paterswolde
Planvorming/studie	
Fiets 07	Fietsrouteplus Smilde - Bovensmilde - Assen
Fiets 08	Hoofd fietsroute Roden - Peize - Groningen
Fiets 11	Fietsroute plus Ten Boer - Groningen
Fiets 12	Fietsroute plus Winsum - Groningen
Fiets 13	Snelfietsroute Leek - Groningen
Fiets 14	Fietsverbinding Meerstad - Groningen Centrum
Fiets 15	Fietsverbinding Assen-West / Messchenveld
Fiets 17	Kwaliteitsverbetering bestaand netwerk stad Groningen



Fietsroute Plus Eelde-Paterswolde (voor en na realisatie)

Deelprogramma 5: Mobiliteits- en verkeersmanagement

De pilot mobiliteitsmanagement werd door de Taskforce Mobiliteitsmanagement uitgevoerd in 2010 - 2012. Hierbij is er een relatie met de deelprogramma's bus infra, P+R en fiets. Onderdelen van mobiliteitsmanagement zijn het nieuwe werken/digitale mobiliteit, MKB-vouchers, parkeermanagement, stimuleren fietsen en educatie.

Ten opzichte van andere regio's is op het gebied van verkeersmanagement een inhaalslag nodig. Op dit moment zijn bij (dynamisch) verkeersmanagement de volgende onderdelen in het MIP opgenomen:

- Investeringsplan verkeersmanagement ZRG (uitvoering 2013 - 2020)
- Uitvoering pakket 13, benuttingsmaatregelen (gerealiseerd)
- Dynamische Reisinformatie Systemen (DRIS), ook in het RSP-programma opgenomen

Via het programma "Beter Benutten" van het Ministerie van I&M wordt de verlenging van mobiliteitsmanagement en intensivering van verkeersmanagement gerealiseerd. Verlengen c.q. intensiveren van mobiliteits- en verkeersmanagement zijn van groot belang voor de bereikbaarheidsproblematiek bij de uitvoering van de projecten in en rond Groningen en bij de projecten FlorijnAs in Assen.

Deelprogramma 6: Auto - hoofdstructuur

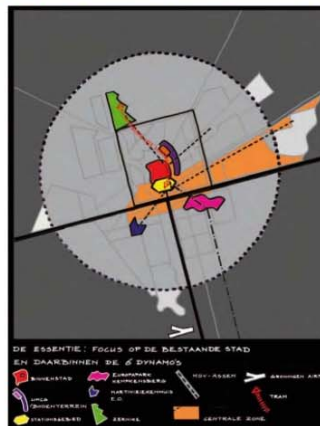
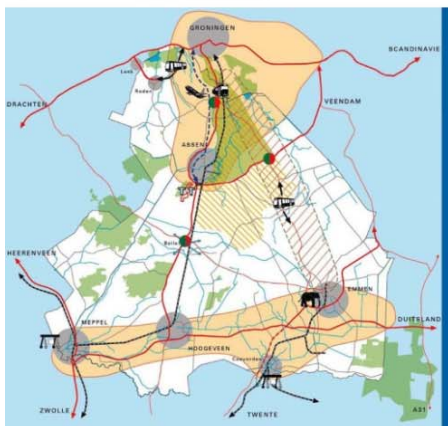
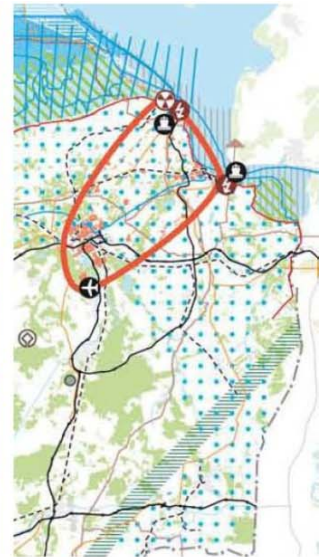
Vanuit het Bereikbaarheidsprogramma RGA wordt niet gestuurd op de projecten die onder het deelprogramma auto - hoofdstructuur vallen. Wel wordt de voortgang van deze projecten gevolgd, waardoor overzicht wordt geboden en de samenhang met de andere deelprogramma's wordt aan te geven. In onderstaande tabel is de stand van zaken weergegeven van de projecten die waren opgenomen in de Netwerkanalyse 2006.

Projectnummer	Projectnaam
Voltooid	
Auto 1A	Ring Zuid (fase 1)
Auto 2C	Oprit Europaplein
Auto 3A	Haarweg-Europaweg
Auto 5A	Tweede hoofdonthoofding Kloosterveen
Auto 6B	Ring West
Auto 13B	Reitdiepplein fase 1
Auto 18A	Wegvak Peelo
In uitvoering	
Auto 3B	Knooppunt Assen-Zuid
Auto 4	Verdubbeling N33
Auto 6A	Ring Oost
Auto 6C	Noordzeebrug
Auto 9	Aansluitingen onderliggend wegennet
Planvorming/studie	
Auto 1B	Aanpak Ring Zuid (fase 2)
Auto 6D	Reitdiepplein fase 2
Auto 5	Aansluiting Kloosterveen-A28
Auto 7	Aansluiting Driebond
Auto 8	Derde aansluiting Meerstad
Auto 10	Aanpassen aansluiting N360
Auto 12	Openstelling Oosterhamriktracé
Auto 13A	Doorstroming N355
Auto 14	Doorstroming en leefbaarheid N361
Auto 15	Ontsluiting ontwerpogave Hoogezand-Sappemeer
Auto 16	Ontsluiting ontwerpogave Roden-Leek
Auto 17	Aansluiting N371-N373 (Norgbrug)
Auto 20	Eemskanaalzone
Auto 21	Noord-zuidroute

2.4 Beleid in beweging

Hieronder is een overzicht gegeven van relevant beleid op nationaal, provinciaal, regionaal en lokaal niveau. Hieruit blijkt dat er tussen 2006 en 2013 enkele beleidsmatige wijzigingen en accentverschillen hebben plaatsgevonden, vooral op landelijk niveau. Op provinciaal niveau is de beleidslijn van de afgelopen jaren voortgezet. De belangrijkste verschuivingen, die van invloed kunnen zijn op de Bereikbaarheidsstrategie Regio Groningen-Assen zijn in onderstaande tabel weergegeven.

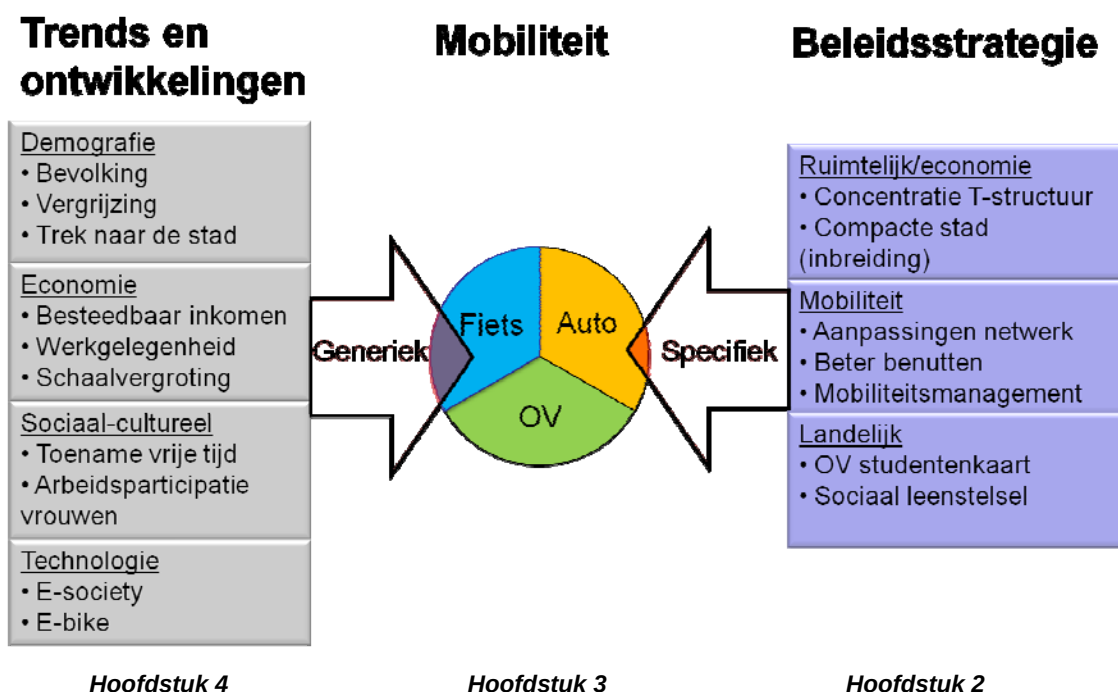
Beleidslijn 2006	Beleidslijn 2013
<i>Nota Ruimte en Nota Mobiliteit</i>	<i>Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte</i>
• Rijk betrokken bij regio: Netwerkanalyse • Regio Groningen-Assen nationaal stedelijk netwerk • Zuiderzeelijn • Gescheiden beleid voor ruimte en mobiliteit	• Selectieve betrokkenheid Rijk (concurrentiepositie leidend) • Energyport Groningen van nationale betekenis • RSP-projecten • Integratie mobiliteitsbeleid in omgevingsbeleid
<i>Groningen (POP 2) Drenthe (POP 2 en PVVP)</i>	<i>Groningen (POP 3) Drenthe (Omgevingsvisie)</i>
<i>Provincies – zetten beleidsmatige lijn door</i> • Stedelijk netwerk Groningen-Assen • Multimodale bereikbaarheid • Deur-tot-deurbenadering en ketenmobiliteit • Systeemsprong openbaar vervoer	



3 Mobiliteitsontwikkeling 2000-2012

3.1 Inleiding

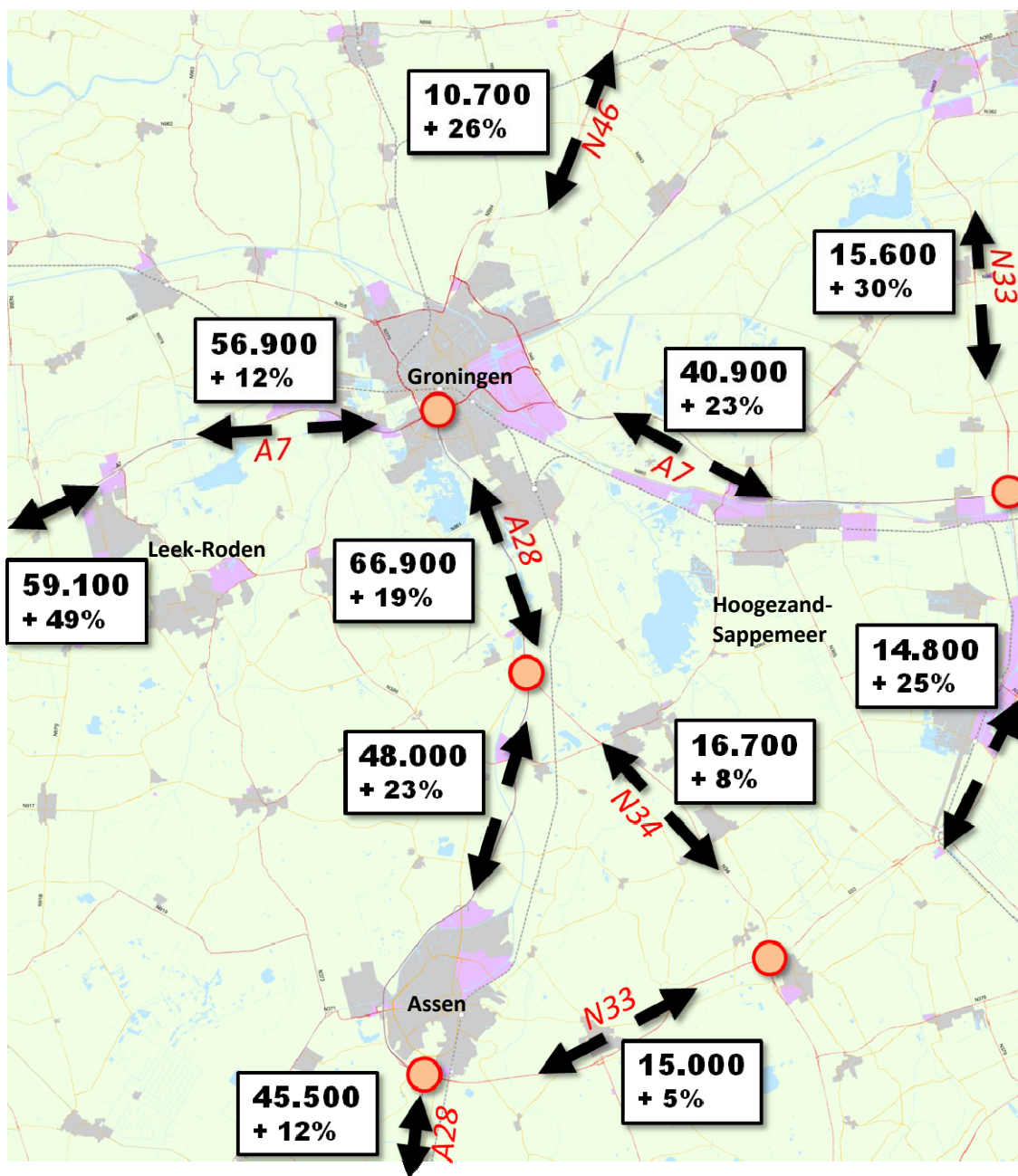
In dit hoofdstuk wordt de ontwikkeling van de mobiliteit in de regio Groningen-Assen beschouwd. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op mogelijke verklaringen voor de gesignaleerde ontwikkelingen. Daar waar mogelijk wordt een relatie gelegd met de bereikbaarheidsstrategie en de daarop gebaseerde maatregelen die in de afgelopen jaren zijn uitgevoerd (zie hoofdstuk 2). In onderstaande afbeelding is dit schematisch weergegeven.



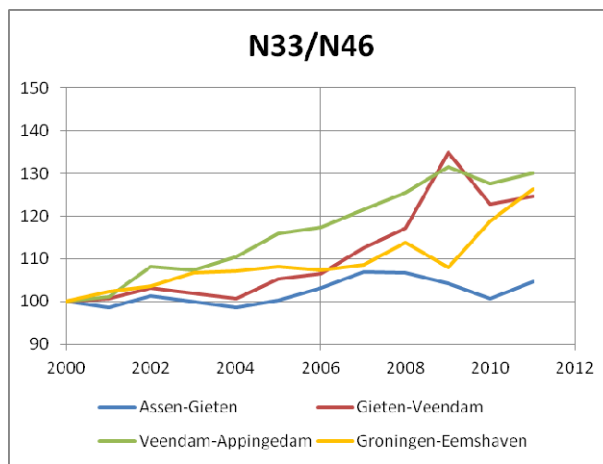
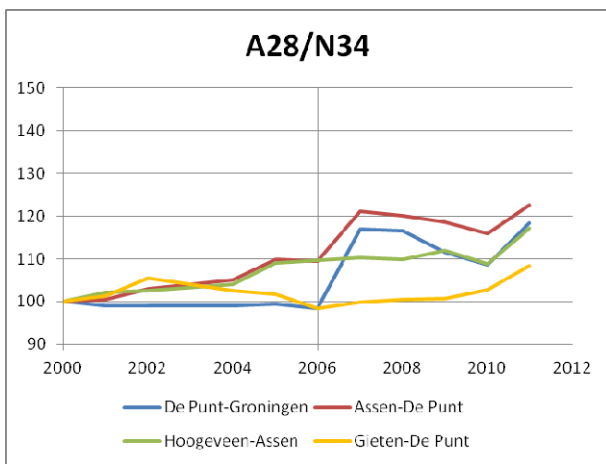
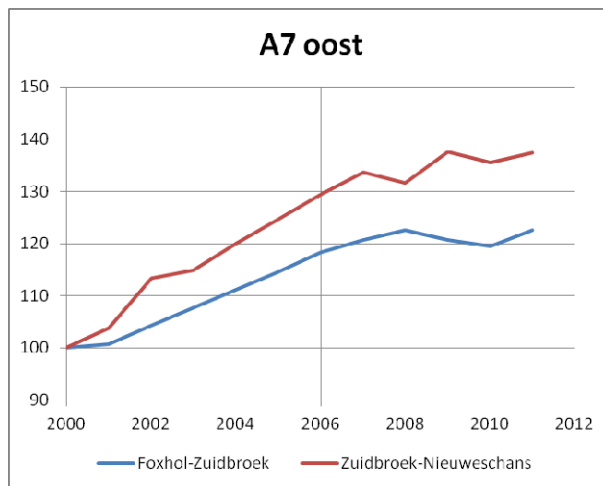
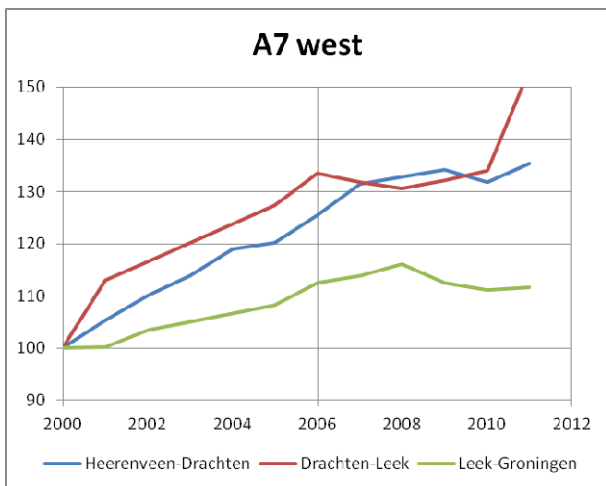
Er wordt ingegaan op de feitelijk waargenomen mobiliteitsontwikkeling in de regio Groningen-Assen in de periode 2000-2012. Aandacht wordt besteed aan het gemotoriseerd verkeer, openbaar vervoer (bus en trein), fietsverkeer, P+R, goederenvervoer en vliegverkeer. Deze gegevens zijn gebaseerd op gegevens van de regiopartners (gemeenten, provincies, Rijkswaterstaat, NS Reizigers en OV-bureau Groningen Drenthe). Voor een aantal aspecten waren nog geen gegevens beschikbaar voor het jaar 2012.

3.2 Hoofdwegenstructuur

In onderstaande afbeeldingen is de mobiliteitsontwikkeling op de (inter)nationale hoofdwegen (A7, A28, N33, N34 en N46) weergegeven per deeltraject. De grootste verkeersstromen bevinden zich op de A7 en de A28. Op alle hoofdwegen is in de periode 2000-2011 de intensiteit gestegen, soms met aanzienlijke percentages (bijvoorbeeld A7 Drachten-Leek). In absolute termen is de stijging het sterkst op de T-structuur (A7 en A28). Dit is mede het gevolg van het in de afgelopen jaren gevoerde concentratiebeleid op de kernen aan de T-structuur. Wel is na 2008 sprake van een stabilisatie of licht afname van de verkeersgroei. De in 2006 geconstateerde knelpunten op de hoofdwegen A7 en A28 (Ring Zuid, trajecten Leek – Groningen en De Punt – Groningen) zijn nog steeds aanwezig, vooral in de spits.

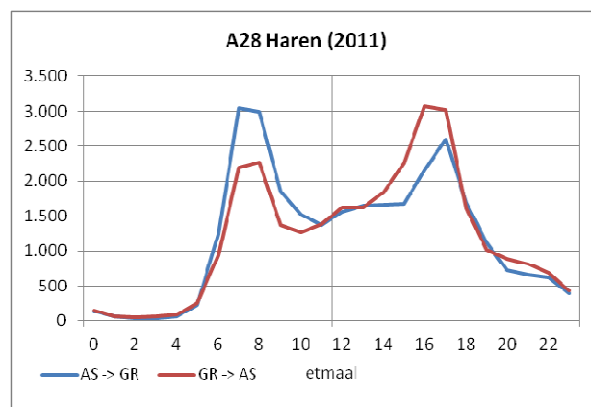
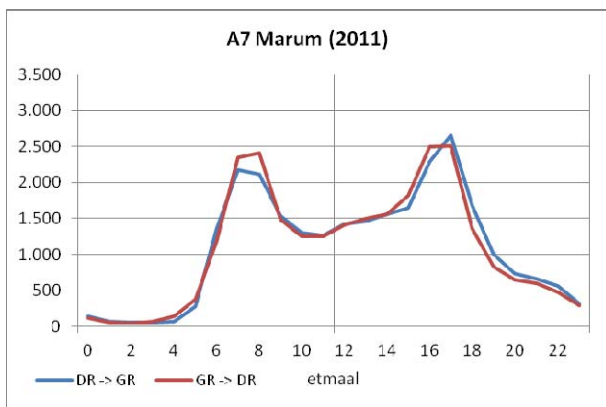


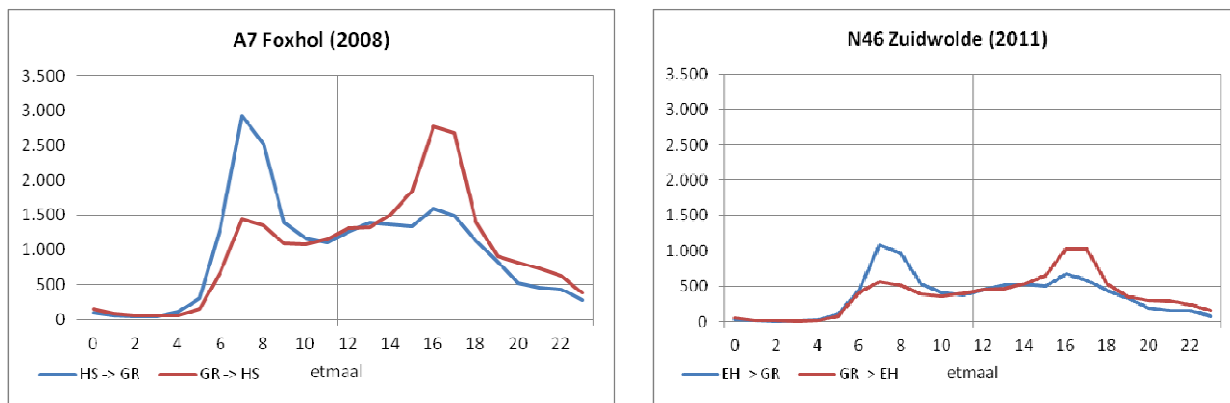
Mobiliteitsontwikkeling hoofdwegen (gemiddelde van telpunten per traject 2000-2011), bron: provincie Groningen, provincie Drenthe, Rijkswaterstaat



Mobiliteitsontwikkeling hoofdwegen (gemiddelde van telpunten per traject 2000-2011)

Uit de tellingen blijkt dat op de A7 oost en de N46 sprake is van een spits in één richting (ochtend stad in, avond stad uit). Dit wijst op een sterke gerichtheid van de regio op de stad Groningen. Op de A7 west en A28 is sprake van een spits in beide richtingen, waarbij op de A7 west de spits in beide richtingen even groot is. Dit wijst op een sterke wederzijdse relatie tussen enerzijds Groningen en anderzijds Assen, Drachten en de tussenliggende kernen.





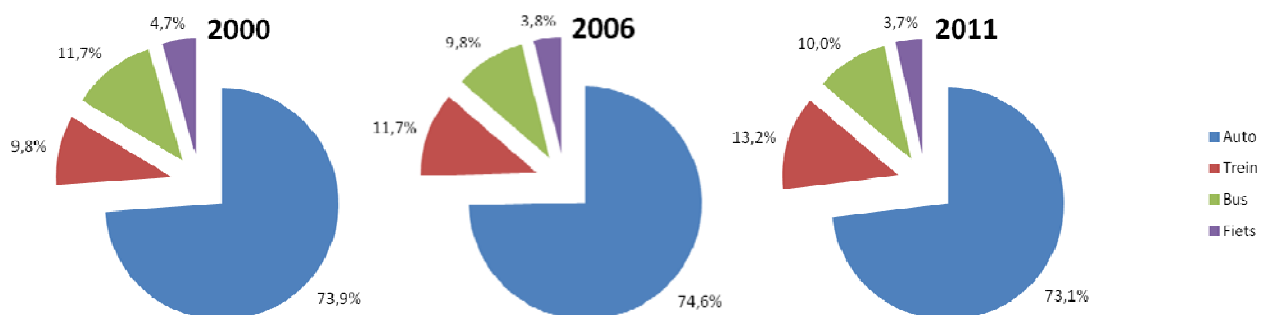
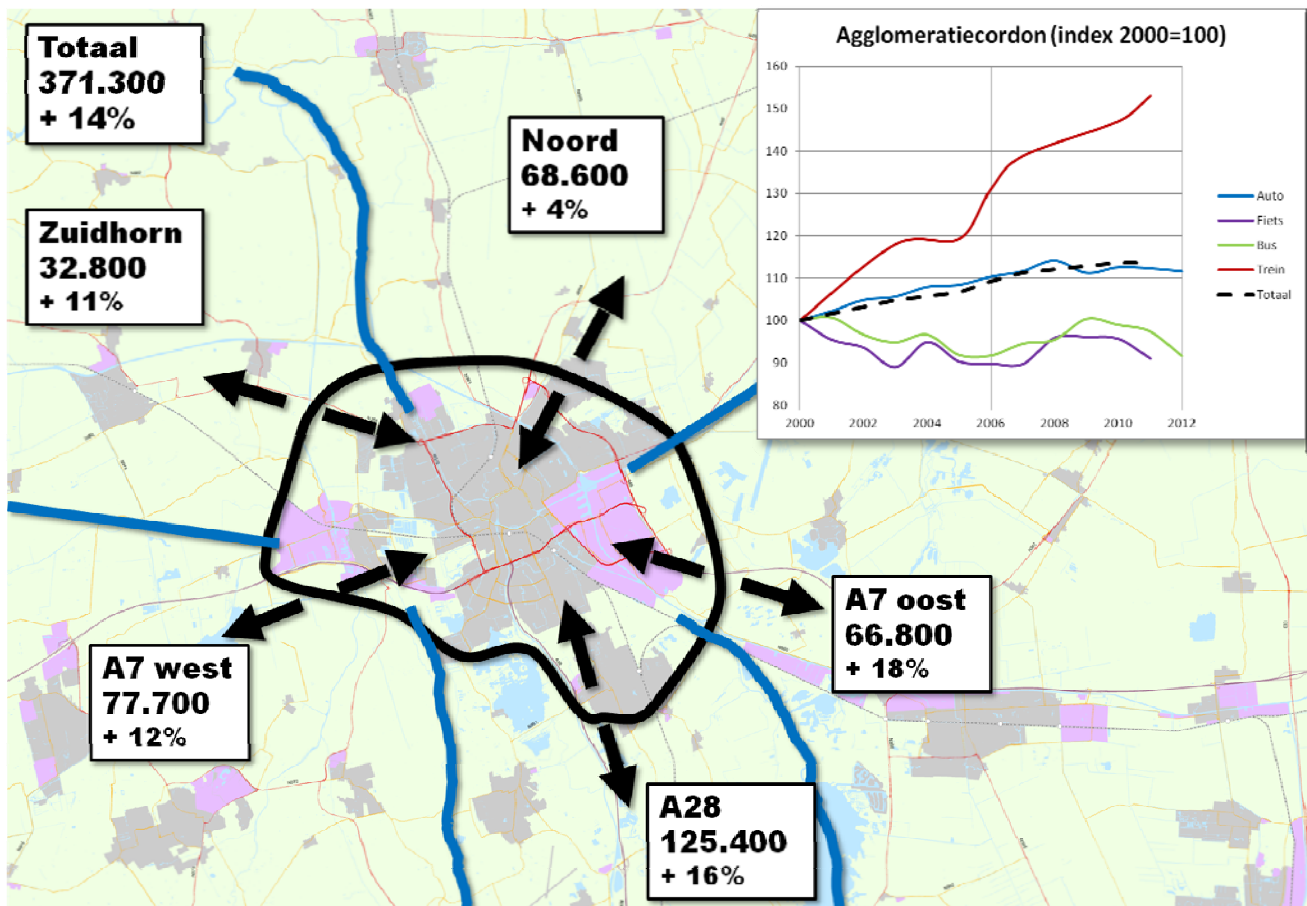
Uurintensiteit per richting op telpunten A7 west en oost, A28 en N46, bron: provincie Groningen, Rijkswaterstaat

3.3 Pendel regio – Stad Groningen

Onderzocht is in hoeverre de pendel tussen de regio (en de verder weg gelegen gebieden) en de stad Groningen gegroeid is in de periode 2000-2011. In onderstaande afbeeldingen is per corridor (en op de volgende pagina per corridor en per telpunt) aangegeven hoeveel auto's, fietsers en reizigers in het openbaar vervoer dagelijks het agglomeratiecordon passeren.

In 2011 passeerden per etmaal ruim 370.000 automobilisten, fietsers en OV reizigers het agglomeratiecordon rond de stad Groningen. Bijna driekwart hiervan bevindt zich op de T-structuur (A7 en A28). Ook de grootste mobiliteitsgroei (zowel absoluut als relatief) deed zich voor op de T-structuur (12-18%). De pendel vanuit de noordelijke corridors (N360, N361 en N46) is relatief weinig toegenomen (circa 4%).

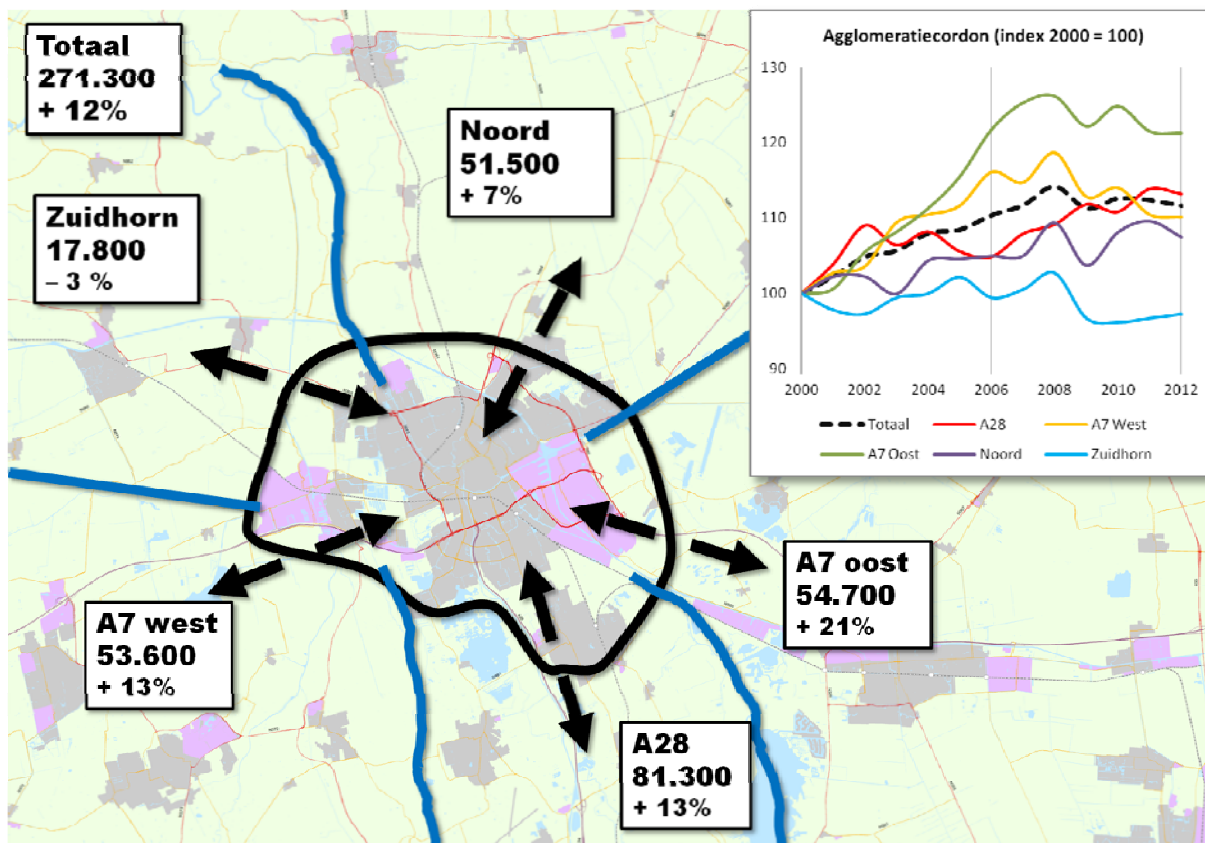
Als gekeken wordt naar de verdeling (modal split) blijkt dat het aantal treinreizigers sterk is toegenomen (toename meer dan 50%). Dit ging deels ten koste van het aantal busreizigers (openstelling spoorlijn Groningen-Veendam). Het aandeel autoverkeer is toegenomen tussen 2000 en 2006 en weer afgenomen tussen 2006 en 2011. Het aandeel fietsverkeer is relatief klein en is in deze periode licht gedaald.



Ontwikkeling mobiliteit en modal split agglomeratiecordon stad Groningen 2000-2011, bron: gemeente Groningen, provincie Groningen, Rijkswaterstaat, OV-bureau, NS Reizigers

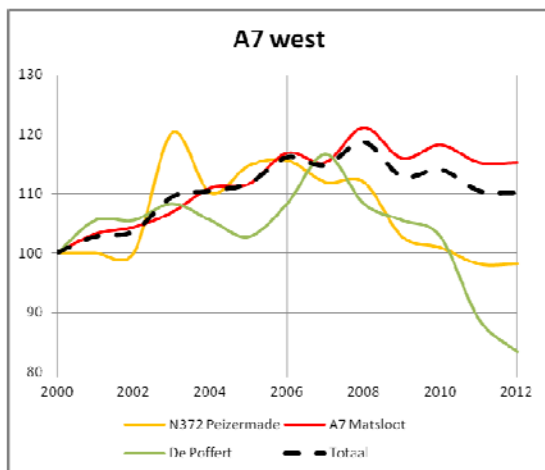
Auto

De autopendel is in de periode 2000 tot 2008 op de T-structuur (A7 en A28) gegroeid met circa 1 tot 1,5 % per jaar. De corridors Zuidhorn en Noord (N355, N46, N360 en N361) groeiden minder snel of vertoonden een stabiel beeld. Sinds 2008 is op alle corridors sprake van een duidelijke trendbreuk: op alle corridors is sprake van stabilisatie of een lichte afname. Alleen op de A28 is nog sprake van verkeersgroei.

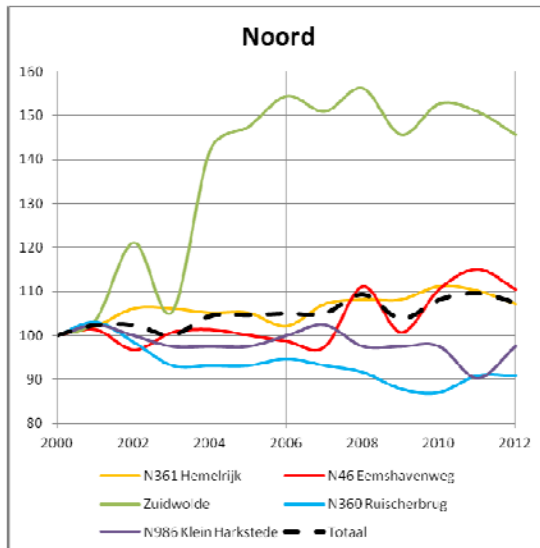


Ontwikkeling autoverkeer agglomeratiecordon stad Groningen (2000-2012), bron: gemeente Groningen, provincie Groningen, Rijkswaterstaat

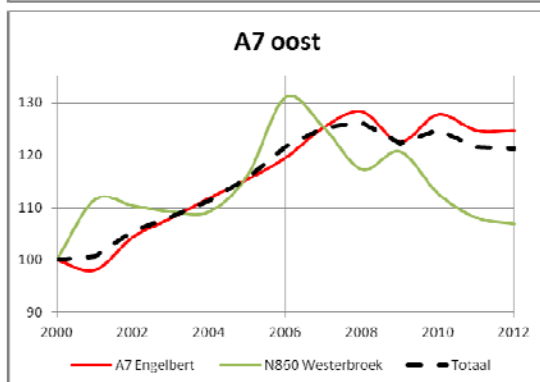
Ontwikkeling autoverkeer per corridor en per telpunt



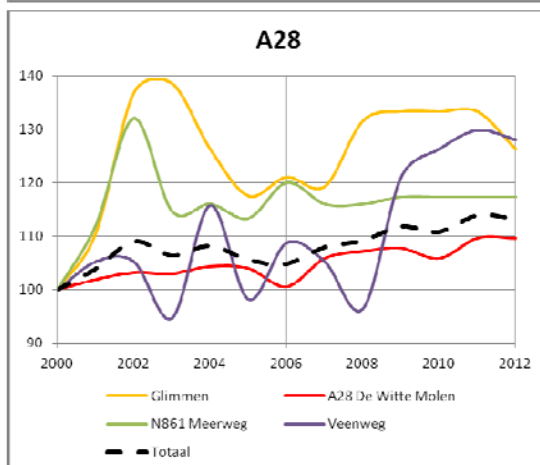
- Op de A7 is sinds 2008 sprake van een stabilisatie van de verkeersgroei.
- Sinds 2006 neemt het verkeer op het onderliggend wegennet (sterk) af.



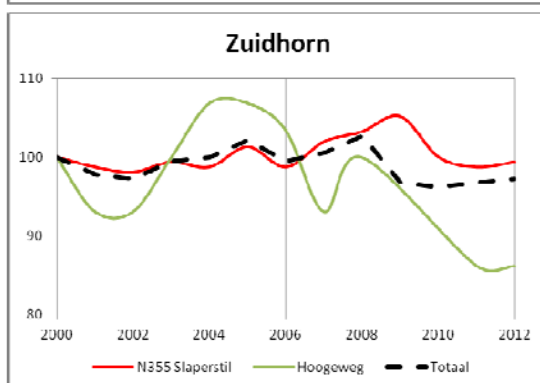
- Vanaf 2008 is sprake van stabilisatie van de verkeersgroei
- Op de N46 en N361 is sprake van stabilisatie/lichte verkeersgroei.
- Het verkeer op de N360 en de N986 is stabiel/licht dalend. Mogelijke oorzaken zijn de werkzaamheden op de oostelijke ringweg, bevolkingsafname en aanzuigende werking van de N46 en N33.
- Het verkeer op de Groningerweg bij Zuidwolde is tussen 2000 en 2004 sterk toegenomen en sinds 2004 stabiel/licht dalend



- Vanaf 2008: stabilisatie/lichte afname van de intensiteiten
- Op de A7 is sinds 2008 sprake van een stabilisatie van de verkeersgroei.
- Op het onderliggend wegennet is sprake van een afname sinds 2006.



- Op zowel het hoofdwegennet (A28) als het onderliggend wegennet is sprake van een stijging van het verkeer over de periode 2000-2009
- Vanaf 2009 is er nauwelijks groei op het onderliggende wegennet.
- Op de A28 is nog sprake van groei.



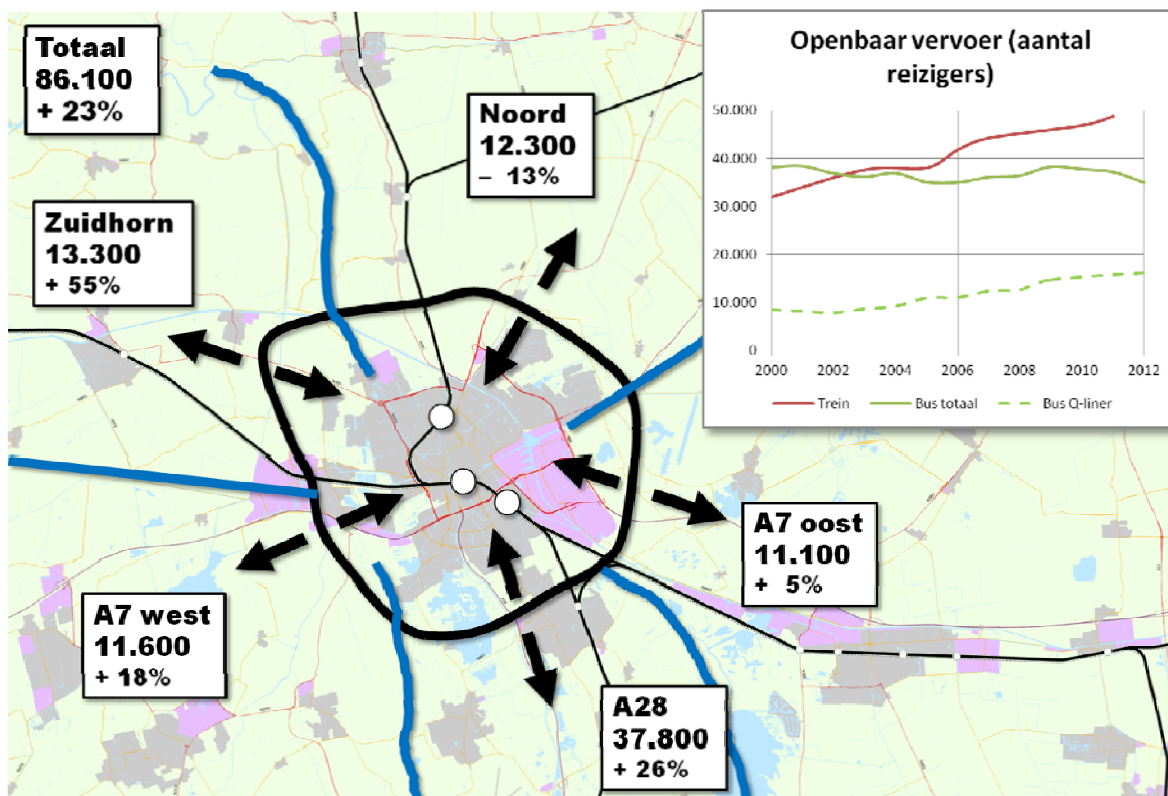
- Op de N355 is over de hele periode 2000-2012 een stabiel beeld.
- Op de Hoogeweg is sprake van een afname sinds 2006.

Openbaar vervoer

Over de periode 2000 tot 2011 is het gebruik van het openbaar vervoer toegenomen met 23% tot circa 86.000 reizigers per etmaal in 2011. Deze reizigersgroei komt in zijn geheel voor rekening van treinvervoer¹ en hoogwaardig busvervoer (Q-liners). De in de afgelopen periode gemaakte investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer blijken dus direct hogere reizigersaantallen op te leveren. Dit blijkt bijvoorbeeld uit het aantal in- en uitstappers op de treinstations in Groningen. Dit is in de periode 2006-2011 toegenomen met circa 4.000 in- en uitstappers (groei circa 10%, zie onderstaande tabel). Het busvervoer als geheel is licht afgenomen, grotendeels als gevolg van de ingebruikname van de spoorlijn Groningen-Veendam. De grootste stijgingen hebben plaatsgevonden op de A7 west, A28 en de corridor Zuidhorn (de laatste grotendeels als gevolg van groei op de spoorlijn Leeuwarden-Groningen). Op de noordelijke corridors is het gebruik van openbaar vervoer afgenomen.

In- en uitstappers treinstations gemiddelde werkdag (bron: NS Reizigers, provincie Groningen)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Hoofdstation (Groningen Centraal)	32.570	34.040	35.000	34.580	36.350	35.300
Noorderstation (Groningen Noord)	1.790	1.500	1.510	1.960	1.700	1.700
Groningen Europapark (vanaf sept. 2007)	-	40	510	880	990	1.300
Totaal	34.360	35.580	37.020	37.420	39.040	38.300

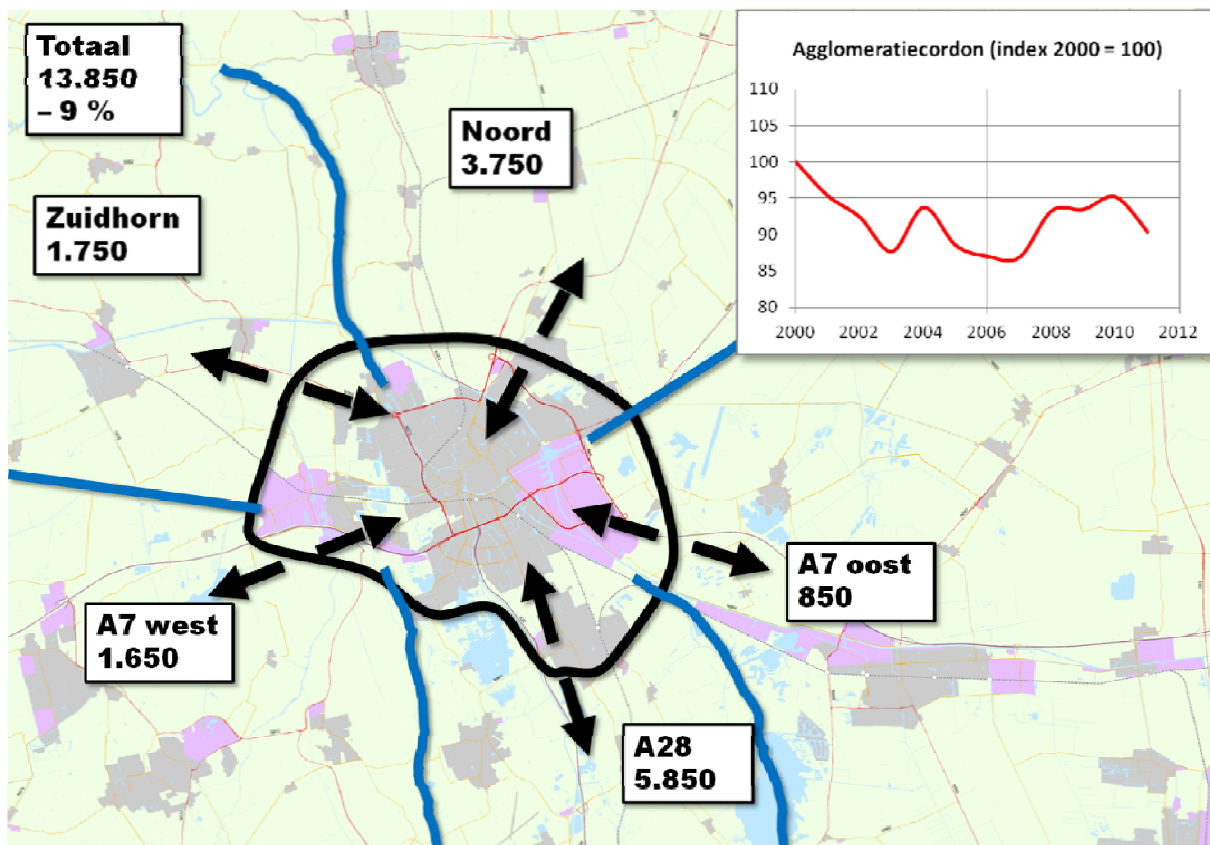


Ontwikkeling openbaar vervoer agglomeratiecordon stad Groningen (2000-2011) (treingegevens 2011 voor de Arriva lijnen betreffen voorlopige gegevens). Bron: OV-bureau, provincie Groningen, NS Reizigers

¹ Van het regionale treinvervoer (lijnen Arriva) zijn nog geen definitieve reizigersaantallen of -kilometers bekend voor 2011 en 2012. Ook zijn er nog geen gegevens van het aantal in- en uitstappers van de overige stations. Dit zal in een latere fase ingevoegd worden.

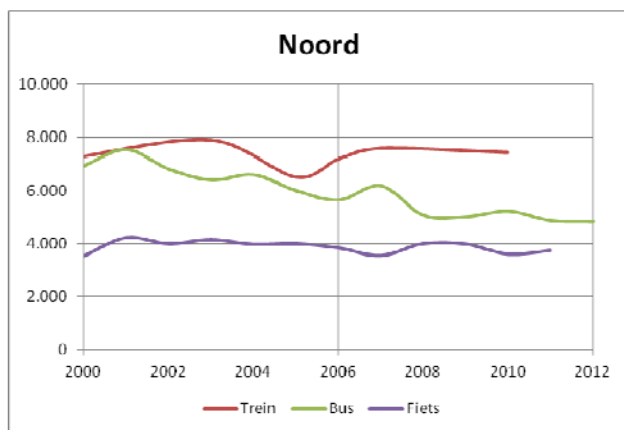
Fiets

Over de periode 2000-2011 is sprake van een daling van het fietsverkeer met circa 9% tot circa 14.000 fietsbewegingen per etmaal in 2011. Vanaf 2006 is de dalende tendens omgebogen in een lichte stijging van het fietsverkeer (groei 2006-2011 bedraagt circa 4%). Het fietsverkeer vanuit de regio naar de stad vertoont overigens een diffuus beeld: vanwege de lage aantallen kan een periode van slecht weer de tellingen aanzienlijk beïnvloeden.

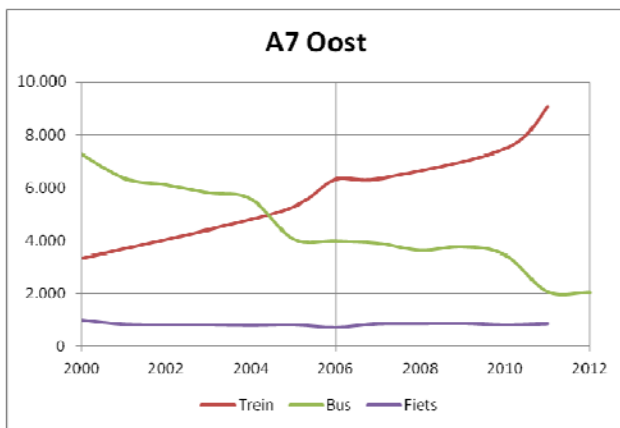


Ontwikkeling fietsverkeer agglomeratiecordon stad Groningen (2000-2011)

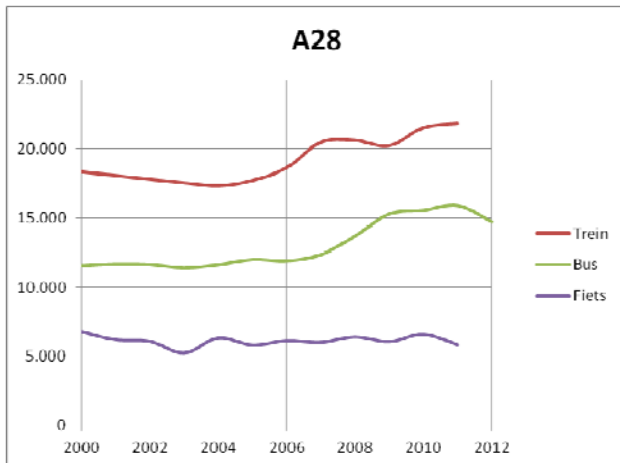
Ontwikkeling openbaar vervoer en fietsverkeer per corridor



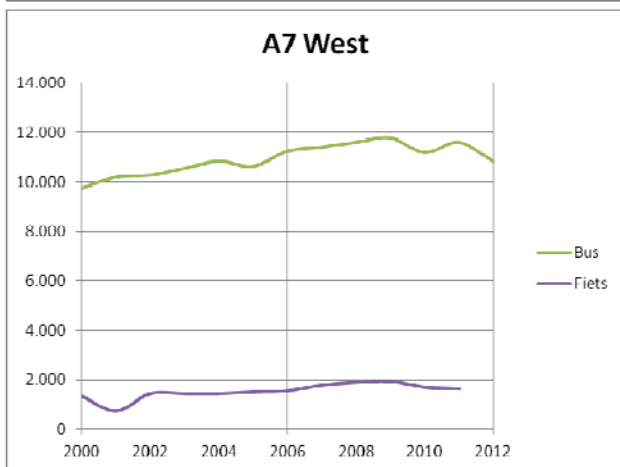
- Het aantal treinreizigers en het fietsverkeer is stabiel gebleven
- Het aantal busreizigers is gedaald.
- Het fietsverkeer is stabiel gebleven.



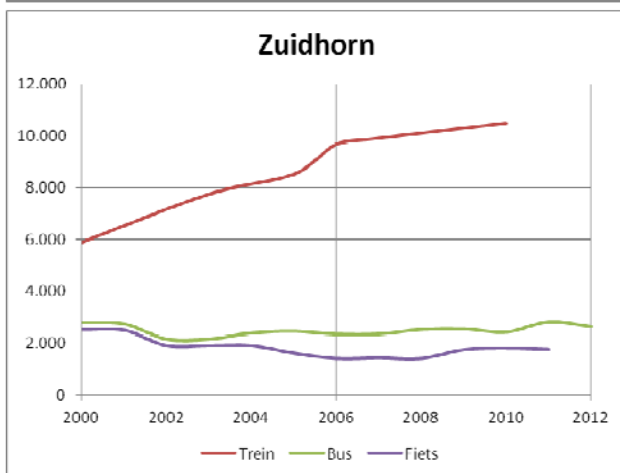
- Het aantal treinreizigers is sterk gestegen als gevolg van de opening van spoorlijn Groningen-Veendam en de frequentieverhoging op het traject Groningen-Zuidbroek.
- Het aantal busreizigers is gedaald als gevolg van het opheffen van parallel buslijnen, maar wel in mindere mate dan de stijging van het aantal treinreizigers.
- Het fietsverkeer is stabiel gebleven.



- Zowel het aantal trein- als busreizigers is toegenomen, vooral vanaf 2006.
- De toename van het aantal busreizigers is een rechtstreeks gevolg van investeringen in hoogwaardig busvervoer (frequentieverhoging, nieuwe lijnen).
- Het fietsverkeer is stabiel gebleven.



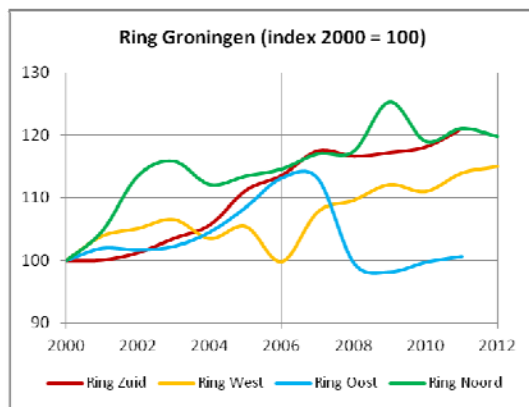
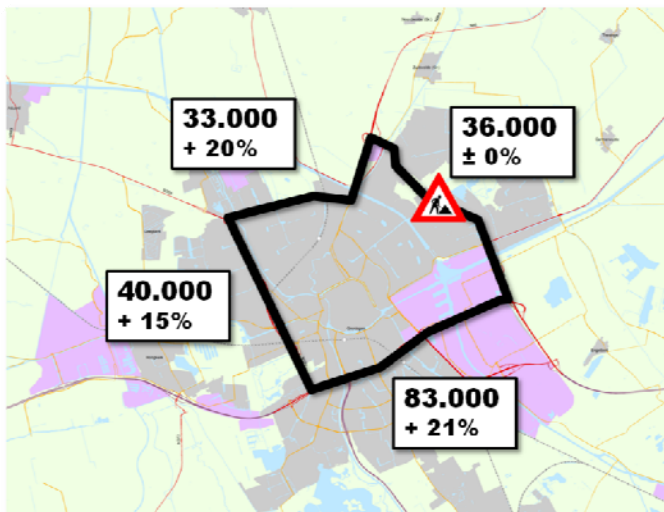
- Het aantal busreizigers is toegenomen (vanaf 2009 stabilisatie). Dit is een rechtstreeks gevolg van investeringen in hoogwaardig busvervoer (frequentieverhoging, nieuwe lijnen).
- Het fietsverkeer is stabiel gebleven.



- Het aantal treinreizigers is over de gehele periode sterk gestegen, terwijl het aantal busreizigers stabiel is.
- Het fietsverkeer is gedaald tot 2006 en vanaf 2006 weer gegroeid.

Ring Groningen

Op de ringweg rond de stad Groningen is het autoverkeer in de periode 2000-2012 gegroeid met 15 tot 20%. Alleen op de oostelijke ringweg is vanaf 2007 sprake van afname gevolgd door stabilisatie. Dit kan deels worden verklaard door de werkzaamheden aan dit deel van de ringweg (vervangen verkeerslichten door ongelijkvloerse aansluitingen). Een andere mogelijke verklaring is dat automobilisten vanuit het westen, zuiden en noorden vaker kiezen voor de route via de westelijke ringweg vanwege de congestie op de zuidelijke ringweg (bijvoorbeeld door de dynamische verwijzingen bij de invalswegen).

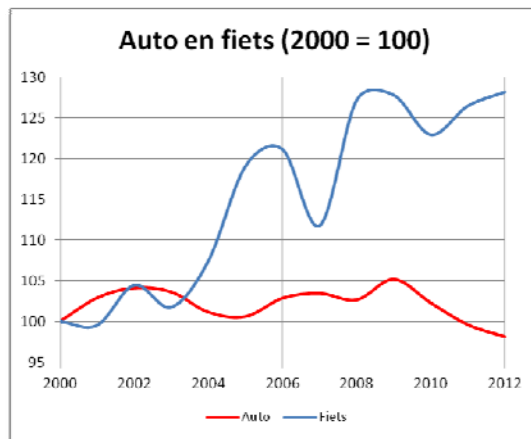
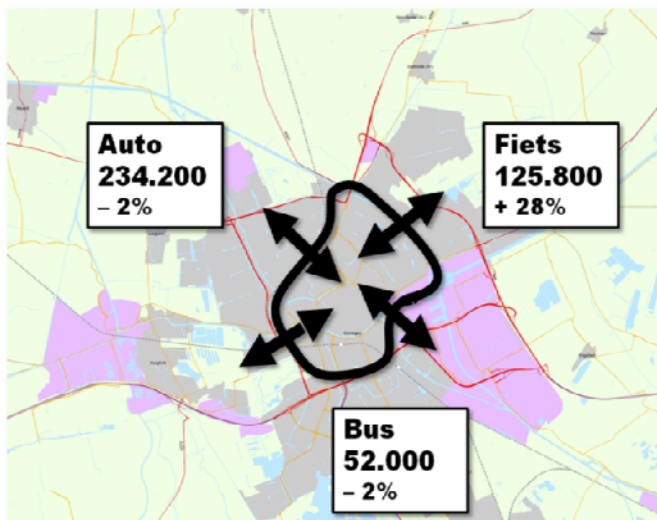


Ontwikkeling autoverkeer ring stad Groningen (2000-2011)

In de stad Groningen zelf: binnencordon

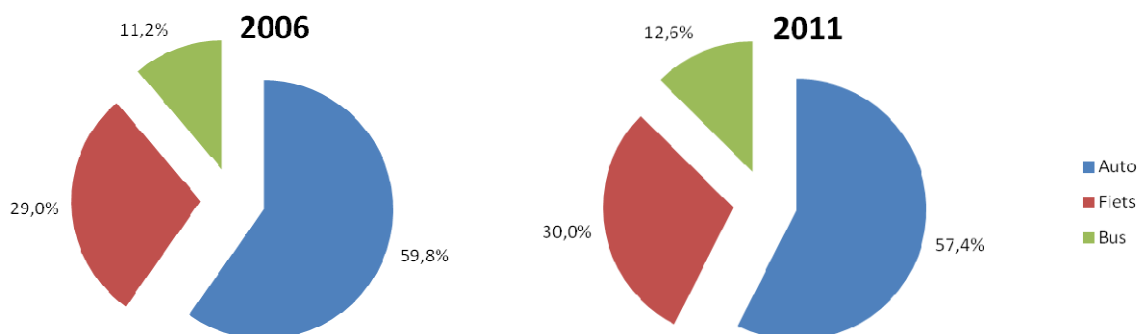
Over de periode 2000-2012 is het autoverkeer in de stad zelf (binnencordon) licht gedaald. Tot 2009 was nog sprake van een lichte groei. Sinds 2009 is echter sprake een trendbreuk: het autoverkeer is gedaald met circa 7%. Voor wat betreft het fietsverkeer is over dezelfde periode sprake van een sterke toename (circa 28%). Ook in absolute aantallen is het fietsverkeer van groot belang: per etmaal passeerden in 2012 circa 126.000 fietsers het binnencordon. Groningen is dan ook een echte fietsstad: op diverse trajecten sprake van hoge intensiteiten, vergelijkbaar met het autoverkeer op binnenstedelijke wegen.

Het aantal reizigers van het stedelijk openbaar vervoer (stadslijnen) bedraagt in 2011 circa 52.000 per etmaal (groei met 11% over de periode 2006-2011). Deze gegevens zijn exclusief streeklijnen die binnen de stad ook een stadsvervoerfunctie hebben.



Ontwikkeling autoverkeer en fietsverkeer binnencordon stad Groningen (2000-2012, bus 2006-2011)

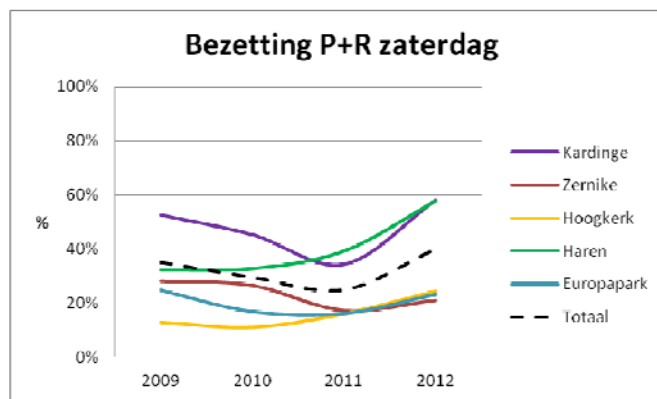
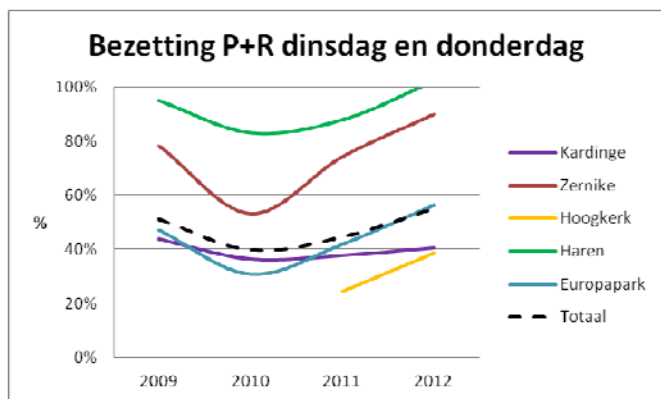
De verdeling tussen de bovenstaande vervoerswijzen (modal split) is weergegeven in onderstaande diagrammen. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat in de periode 2006-2011 het aandeel autoverkeer is afgenomen ten gunste van het fietsverkeer en het openbaar vervoer.



Modal split binnen cordon stad Groningen (exclusief voetgangers)

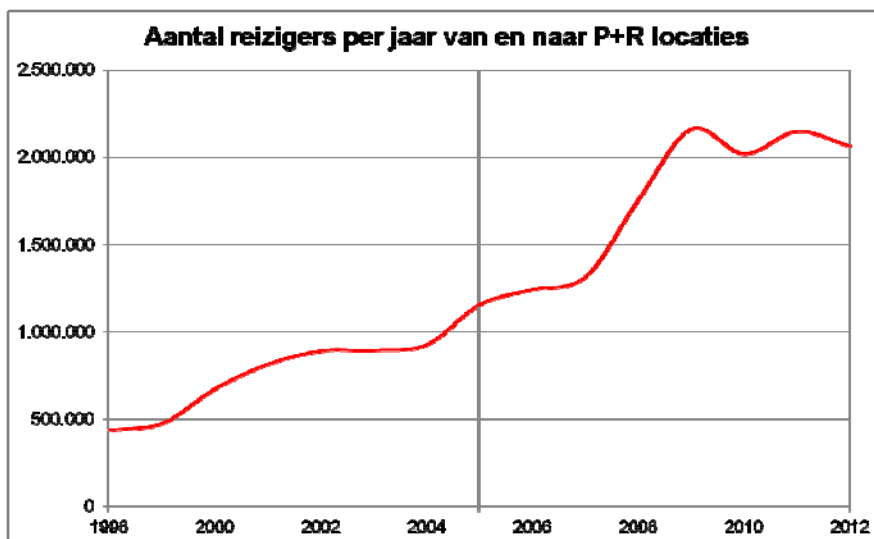
P+R

De afgelopen jaren is veel geïnvesteerd in P+R locaties rond de stad Groningen. Uit de gegevens blijkt dat door deze investeringen het gebruik van de P+R sterk toegenomen, zowel op doordeweekse dagen (woon-werk verkeer) als op zaterdag (winkelend publiek). Op doordeweekse dagen hebben Haren en Zernike (nagenoeg) hun maximale capaciteit bereikt. Op zaterdag worden Kardingse en Haren relatief goed gebruikt (bezettingsgraad ruim 50%).



Bron: gemeente Groningen

De P+R bussen vanuit Haren, Europapark en Hoogkerk hadden in 2011 samen ruim 2 miljoen reizigers (zie afbeelding op de volgende pagina). Vooral in de periode 2006 tot 2009 is het aantal reizigers sterk toegenomen. Dit komt vooral door de opening van P+R Haren, P+R Europapark en P+R Hoogkerk. Na 2009 is sprake van een stabilisatie. Dit is in lijn met de eerder geconstateerde stabilisatie van het autoverkeer in dezelfde periode.



Bron: OV-bureau



P+R Haren



Mobiliteitsmanagement

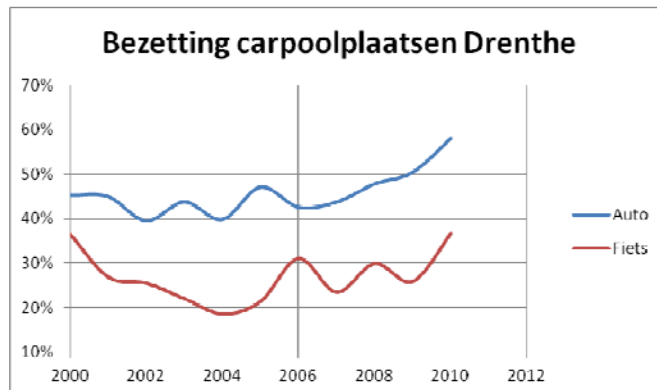
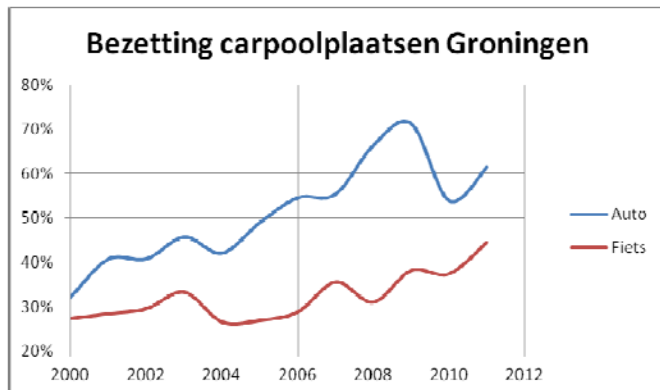
In januari 2011 is het programma Mobiliteitsmanagement Regio Groningen-Assen van start gegaan. De werkgeversgerichte aanpak van mobiliteitsmanagement in de regio Groningen-Assen kan in vergelijking met andere regio's succesvol worden genoemd.

Ten behoeve van circa 40.000 werknemers zijn afspraken gemaakt om op een ander moment (buiten de spits) of met een ander vervoermiddel te reizen, of niet te reizen (thuiswerken). Alleen al bij het UMCG leidt dit tot een kleine 1.000 auto's per dag die niet meer het binnenstedelijk netwerk belasten, maar aan de stadsrand op de P+R locaties parkeren. Maar ook het gebruik van bijvoorbeeld e-bikes en e-scooters wordt gestimuleerd vanuit dit programma.

Motto *Ga slimmer reizen & werken*

Carpool

In de regio Groningen-Assen liggen op strategische plaatsen langs de hoofdwegen ruim 20 carpoolplaatsen met een totale capaciteit van circa 700 parkeerplaatsen. In de periode 2000-2011 is de totale bezettingsgraad van carpoolplaatsen in de regio gestegen tot circa 60%. Ook het aantal fietsers dat gebruik maakt van carpoolplaatsen is gestegen.



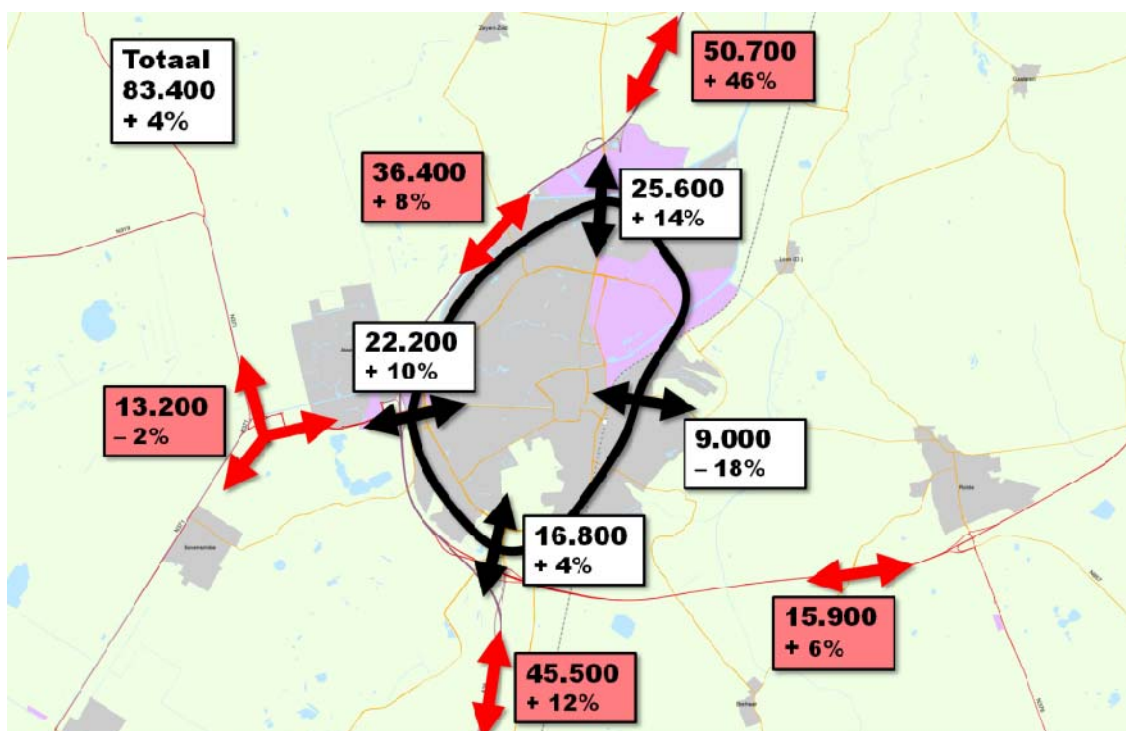
Bron: provincie Groningen en Drenthe

3.4 Pendel regio – Assen

Onderzocht is in hoeverre de pendel tussen de regio en Assen gegroeid is in de periode 2004-2011. In onderstaande afbeelding is per corridor aangegeven hoeveel auto's en reizigers dagelijks het stadscordon passeren². Tevens is de intensiteit op de omliggende hoofdwegen aangegeven.

Auto

Het meeste autoverkeer bevindt zich op de noordelijke invalsweg richting de stad Assen (wegvak Peelo). Hier is ook de grootste groei waargenomen (14%). Ook op de westelijke invalsweg (Balkenweg) is sprake van een groei als gevolg van de ontwikkeling van woonwijk Kloosterveen. Van en naar Smilde en Veenhuizen/Norg is de ontwikkeling stabiel. Op de oostelijke invalsweg (Rolderhoofdweg) is sprake van een afname.

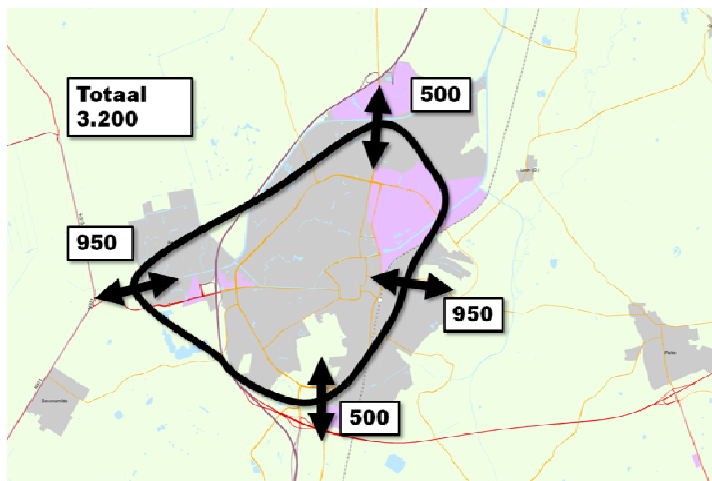


Ontwikkeling autoverkeer Assen (2004-2011), bron: gemeente Assen, provincie Drenthe, Rijkswaterstaat

Fiets

Van het fietsverkeer is nog geen compleet beeld beschikbaar. In 2011 zijn circa 3.200 fietsbewegingen per etmaal geregistreerd. Hierbij ontbreken echter nog enkele belangrijke invalswegen (Ter Aardseweg, Lonerstraat en Witterhoofdweg).

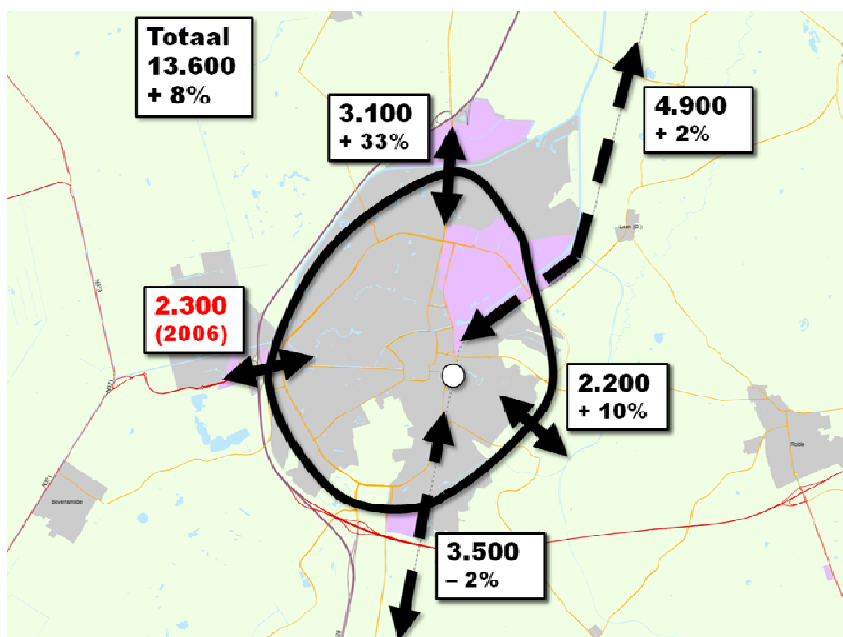
² Van het fietsverkeer waren alleen gegevens beschikbaar voor het jaar 2010 en 2011.



Ontwikkeling fietsverkeer Assen (2011), bron: provincie Drenthe

Openbaar vervoer

Het aantal reizigers met het openbaar vervoer is in de periode 2006-2011/2012 gegroeid met circa 8% tot een totaal van ruim 13.000 reizigers (exclusief de Friese lijnen). De grootste groei heeft plaatsgevonden op het busvervoer van en naar de stad Groningen: een direct gevolg van de investeringen in hoogwaardig busvervoer. Van de westelijke corridor ontbreken vergelijkbare gegevens voor de Friese lijnen. Het treinvervoer van en naar Groningen is over de periode 2006-2011 gegroeid met circa 2%. Het aantal in- en uitstappers op station Assen is na een aanvankelijke stijging in 2007 weer terug op het niveau van 2006.



Ontwikkeling openbaar vervoer Assen (2006-2011/2012), bron: NS Reizigers, OV-bureau

In- en uitstappers treinstations gemiddelde werkdag (bron: NS Reizigers)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Station Assen	8.350	9.244	9.210	8.533	8.733	8.377
Station Haren	1.350	1.390	1.413	1.343	1.316	1.285

3.5 Goederenvervoer

Goederenvervoer had een belangrijke plaats in de Netwerkanalyse 2006. Voor het goederen-netwerk is zowel de bereikbaarheid van de regio vanuit de rest van Nederland en het buitenland als de ontsluiting van bedrijventerreinen en binnensteden van belang. Voor de bereikbaarheid van de regio zijn de wegen, vaarwegen en spoorlijnen in het verlengde van de T-structuur de belangrijkste pijlers:

- Voor de bereikbaarheid over de weg is de T-structuur (A7 en A28) van het groot belang. In aanvulling hierop is ook de ontsluiting van Delfzijl en Eemshaven als havengebied van de regio via de N46 en N33 van belang.
- De vaarweg Lemmer-Delfzijl (Van Starckenborghkanaal) en het Winschoterdiep zijn de belangrijkste verbindingroutes voor het doorgaande scheepvaartverkeer.
- Het goederenvervoer per spoor maakt vooral gebruik van de verbinding Zwolle-Assen-Groningen richting Delfzijl/Eemshaven. In oostelijke richting is de grensoverschrijdende lijn via Nieuweschans van belang voor de internationale bereikbaarheid van de regio. Voor dit onderdeel ontbreken actuele gegevens.

Scheepvaart

Groningen is een belangrijk kruispunt voor zowel de beroepsvaart als recreatievaart. Het drukste punt is de Oostersluis in het Van Starckenborghkanaal. Daar kwamen in 2011 ruim 20.000 schepen langs, waarvan circa 13.700 beroepsvaart (met ruim 10 miljoen ladingen) en circa 6.300 recreatievaart. Het aantal scheepvaartbewegingen is afgenomen ten opzicht van 2006, het aantal ladingen is ongeveer gelijk gebleven. Voor de recreatievaart is het Reitdiep een belangrijke doorvaarroute. Bij het telpunt Dorkwerdersluis waren in 2011 ruim 5.700 scheepvaart-passages, waarvan circa 5.550 recreatievaart. Dit is een toename ten opzichte van 2006.

	2000	2006	2011
Oostersluis			
Beroepsvaart	14.276	15.649	13.729
Lading (x1000 ton)	8.522	10.441	10.295
Recreatievaart	6.470	7.525	6.322
Dorkwerdersluis			
Beroepsvaart	onbekend	205	173
Recreatievaart	onbekend	4.719	5.548

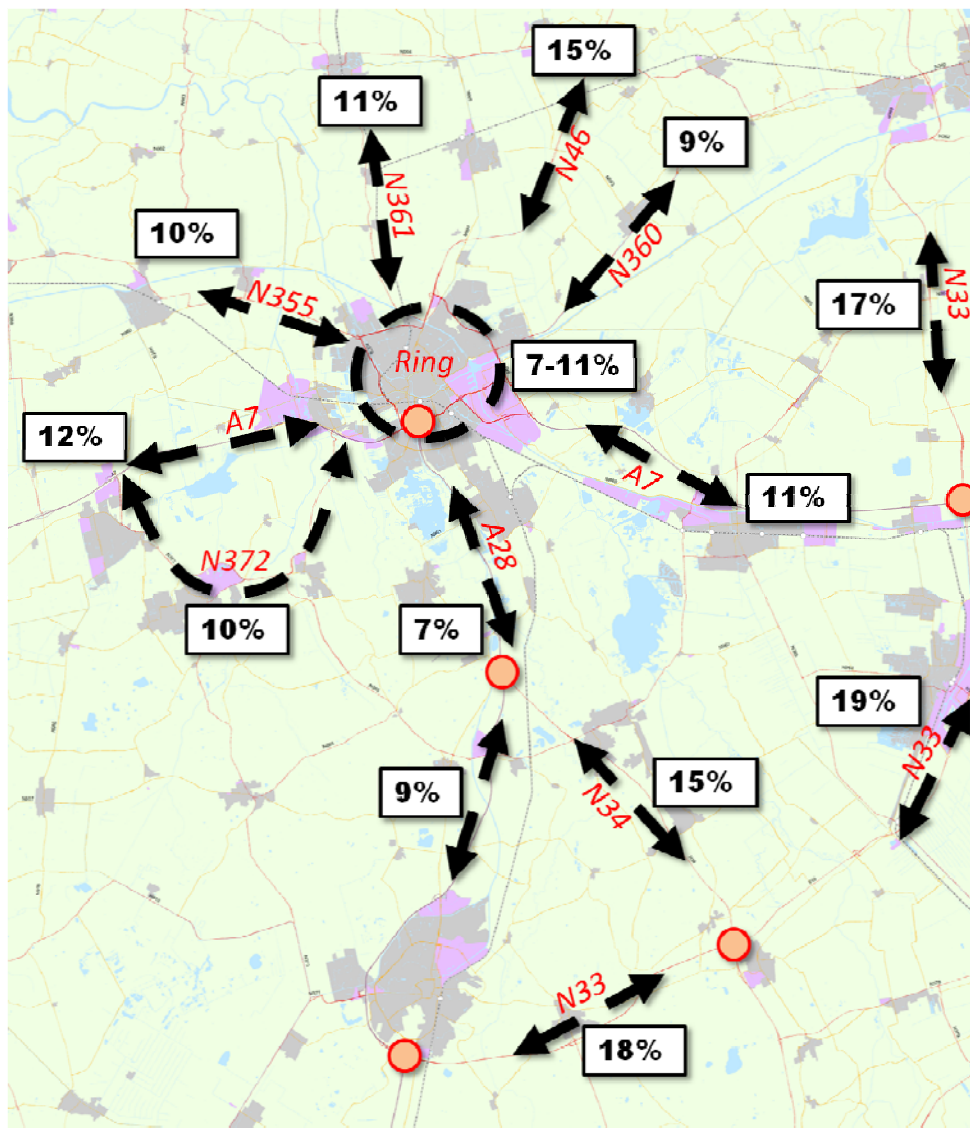
*Scheepvaartbewegingen beroeps- en recreatievaart,
bron: Statistisch Jaaroverzicht gemeente Groningen*

Goederenvervoer over de weg

In de afbeelding op de volgende pagina is voor het hoofdwegennet het aandeel vrachtverkeer weergegeven. De hoogste percentages komen voor op de N46, N33 en N34. De N33 is een belangrijke ontsluitingsroute voor Delfzijl en de Eemshaven. In absolute zin komen de hoogste aantallen voor op de T-structuur (A7, A28 en Ring Groningen).

In de huidige situatie zijn de knelpunten in de regio beperkt. Het zwaarste knelpunt over de weg – de Zuidelijke Ringweg – is door het grootste deel van het goederenvervoer nu nog te mijden,

met uitzondering van de bevoorrading van de binnenstedelijke detailhandel. Een ander belangrijk knelpunt is het knooppunt A28/N33. Inmiddels is echter gestart om dit knooppunt om te bouwen tot een ongelijkvloers knooppunt.



Percentage vrachtverkeer hoofdwegennet (gemiddelde per wegvak), bron: provincie Groningen en Drenthe, Rijkswaterstaat

3.6 Groningen Airport Eelde

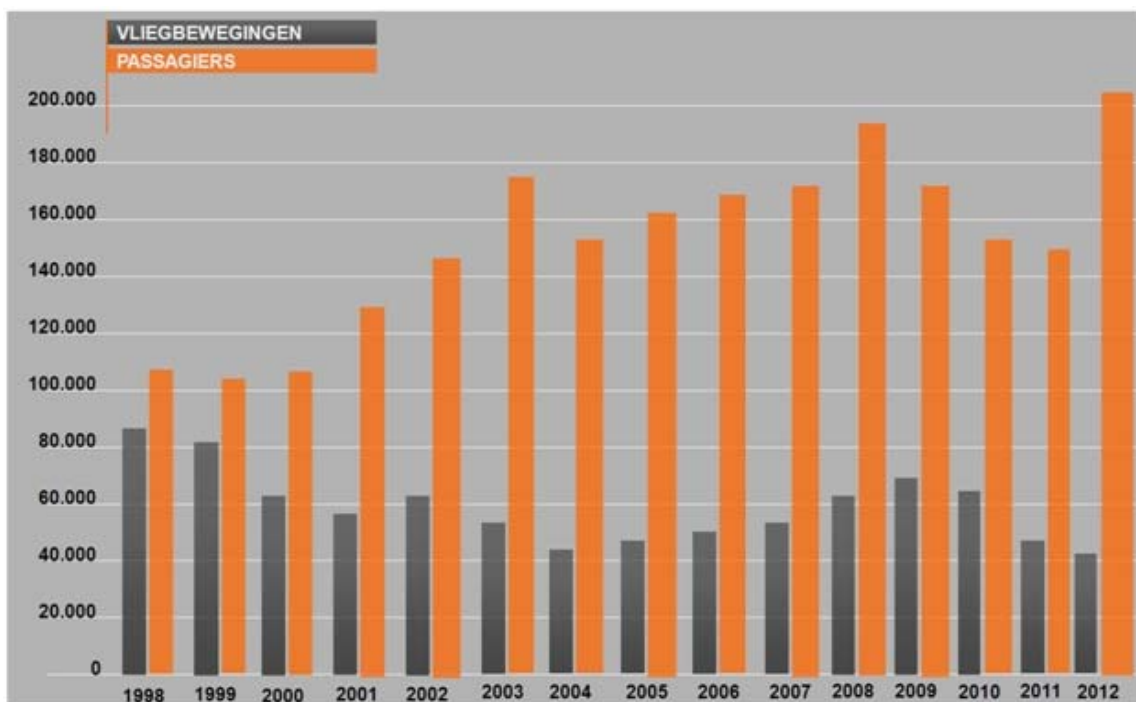
De regionale luchthaven Groningen Airport Eelde is van belang voor de ontwikkeling en bereikbaarheid van de regionale economie van Noord Nederland. Het belang van een luchthaven moet vooral worden gezien vanuit de functie die het heeft voor het beter functioneren en de internationalisering van het regionale bedrijfsleven. In een kennisintensieve netwerkeconomie waarin internationale contacten van groot belang zijn, vervult een luchthaven een belangrijke functie voor kennisinstelling als de RuG, UMCG, Gasunie, etc. (zakenreizigers, congresgangers). Door een goede bereikbaarheid voor internationale reizigers wordt het vestigingsklimaat voor nieuwe bedrijven vergroot waardoor nieuwe werkgelegenheid kan worden gecreëerd. En

voor het toerisme is het niet alleen van belang dat toeristen vanuit de eigen regio op vakantie kunnen. De regio wordt bij de ontwikkeling van lijndiensten ook beter toegankelijk voor buitenlandse toeristen.

Het passagiersvervoer op Groningen Airport Eelde groeide in het afgelopen jaar sterk terwijl het aantal vliegbewegingen daalde. 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 lijndiensten (o.a. via Low Cost Carriers). De afname vond sinds 2008 vooral plaats bij de charters. De grote toename in aantal passagiers komt doordat er in 2012 nieuwe lijnvluchten naar onder anderen Barcelona en Milaan zijn gestart. Omdat in 2013 de baanverlenging gereed zal komen is de verwachting dat het aantal reizigers in 2013 nog verder zal toenemen.

Vlieg- en passagiersbewegingen Groningen Airport Eelde (bron: Groningen Airport Eelde)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Vliegbewegingen						
lijndiensten	1.182	752	443	411	416	798
charters	1.186	1.386	1.248	1.148	1.126	1.089
les-/oefenvluchten	42.974	45.132	49.973	50.165	38.586	32.557
overig (vnl. prive)	14.064	14.067	13.884	12.344	12.646	11.910
Totaal	59.406	61.337	65.548	64.068	52.774	46.354
Index 2007 = 100	100	103	110	108	89	78
Passagiersbewegingen						
lijndiensten totaal	18.820	11.797	5.883	4.611	4.153	60.812
charters	148.304	174.960	159.162	147.551	142.495	144.082
overig (vnl. lucht taxi)	5.331	4.177	2.062	1.688	2.202	2.347
Totaal	172.455	190.934	167.107	153.850	148.850	207.241
Index 2007 = 100	100	111	97	89	86	120



Ontwikkeling vlieg- en passagiersbewegingen 1998-2012 (bron: Groningen Airport Eelde)

3.7 Samenvatting

Hoofdwegenstructuur

- De grootste verkeersstromen in de regio bevinden zich op de hoofdwegen A7 en A28. Op alle hoofdwegen is in de periode 2000-2011 de intensiteit gestegen, soms met aanzienlijke percentages (bijvoorbeeld A7 Drachten-Leek). In absolute termen is de stijging het sterkst op de T-structuur (A7 en A28). Dit is mede het gevolg van het in de afgelopen jaren gevoerde concentratiebeleid op de kernen aan de T-structuur. Wel is na 2008 sprake van een langzamere verkeersgroei dan wel stabilisatie. Dit is een landelijke trend: sinds 2005 vlakt de toename van de binnenlandse mobiliteit van personen af. Ook in vergelijkbare landen als de VS, Australië, Japan, Frankrijk en Duitsland vindt dit plaats (bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid).
- De in 2006 geconstateerde knelpunten op de hoofdwegen A7 en A28 (Ring Zuid, trajecten Leek – Groningen en De Punt – Groningen) zijn nog steeds aanwezig, vooral in de spits. De uitvoering van het project Zuidelijke ring is dan ook zeer urgent. Ook na uitvoering van dit project zullen op de diverse aanrijroutes capaciteitsproblemen optreden. Dit is tevens een knelpunt voor het goederenvervoer.
- Uit de telgegevens blijkt dat er een sterke wederzijdse relatie bestaat tussen enerzijds Groningen en anderzijds Assen, Drachten en de tussenliggende kernen. Vanuit de richting Eemshaven en Hoogezand-Sappemeer is sprake van een sterke gerichtheid op de stad Groningen.

Pendel regio – stad Groningen

- De totale pendel tussen de regio en de stad Groningen bedroeg in 2011 ruim 370.000 automobilisten, fietsers en OV reizigers. De pendel is in de periode 2000-2011 sterk gegroeid, vooral op de T-structuur A7 en A28 (12-18%). De pendel vanuit de noordelijke corridors (N360, N361 en N46) is relatief weinig toegenomen (circa 4%).
- De autopendel is in de periode 2000 tot 2008 op de T-structuur (A7 en A28) gegroeid met circa 1 tot 1,5 % per jaar. De corridors Zuidhorn en Noord (N355, N46, N360 en N361) groeiden minder snel of vertoonden een stabiel beeld. Sinds 2008 is op alle corridors sprake van een duidelijke trendbreuk: er is sprake van stabilisatie of een lichte afname van het verkeer. Alleen op de A28 groeit het verkeer nog.
- Over de periode 2000-2011 is sprake van een daling van het fietsverkeer met circa 9% tot circa 14.000 fietsbewegingen per etmaal in 2011. Vanaf 2006 is de dalende tendens omgebogen in een lichte stijging van het fietsverkeer (groei 2006-2011 bedraagt circa 4%).
- Over de periode 2000 tot 2011 is het gebruik van het openbaar vervoer toegenomen met 23% tot circa 86.000 reizigers per etmaal in 2011. Deze reizigersgroei komt in zijn geheel voor rekening van treinvervoer en hoogwaardig busvervoer (Q-liners). De in de afgelopen periode gedane investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer blijken dus direct hogere reizigers aantallen op te leveren. De grootste stijgingen vonden plaats op de A7 west, A28 en

de corridor Zuidhorn. Op de noordelijke corridors is het gebruik van openbaar vervoer afgenomen.

- Op de Ring Groningen is het autoverkeer in de periode 2000-2012 gegroeid met 15 tot 20%.
- Over de periode 2000-2012 is het autoverkeer in de stad Groningen zelf licht gedaald. Tot 2009 was nog sprake van een lichte groei. Sinds 2009 is echter sprake een trendbreuk: het autoverkeer is gedaald met circa 7%. Voor wat betreft het fietsverkeer is over dezelfde periode sprake van een sterke toename (circa 28%). Op diverse trajecten sprake van hoge intensiteiten, vergelijkbaar met het autoverkeer op binnenstedelijke wegen. Het aantal reizigers van de stadslijnen is gegroeid met 11% over de periode 2006-2011.
- Door investeringen is het gebruik van de P+R locaties sterk toegenomen, zowel op doorweekse dagen (woon-werk verkeer) als op zaterdagen (winkelend publiek). De P+R bussen hadden in 2011 samen ruim 2 miljoen reizigers. Vooral in de periode 2006 tot 2009 is het aantal reizigers sterk toegenomen. Dit komt vooral door de opening van P+R Haren, P+R Europapark en P+R Hoogkerk. Na 2009 is sprake van een stabilisatie. Dit is in lijn met de eerder geconstateerde stabilisatie van het autoverkeer in dezelfde periode. Ook werkgeversgerichte aanpak van mobiliteitsmanagement speelt een belangrijke rol in het verminderen van binnenstedelijk autoverkeer.

Pendel regio – Assen

- Het meeste autoverkeer bevindt zich op de noordelijke invalsweg richting de stad Groningen (wegvak Peelo). Hier is ook de grootste groei waargenomen (periode 2004-2011: groei 14%). Ook op de westelijke invalsweg (Balkenweg) is sprake van een groei als gevolg van de ontwikkeling van woonwijk Kloosterveen (groei 10%). Op de oostelijke invalsweg vanuit Rolde (Rolderhoofdweg) is sprake van een forse afname (afname 18%).
- Het aantal reizigers met het openbaar vervoer is in de periode 2006-2011/2012 gegroeid met circa 8% tot een totaal van ruim 13.000 reizigers (exclusief de Friese lijnen). De grootste groei heeft plaatsgevonden op het busvervoer van en naar de stad Groningen: een direct gevolg van de investeringen in hoogwaardig busvervoer. Het treinvervoer van en naar Groningen is over de periode 2006-2011 gegroeid met circa 2%.
- Van het fietsverkeer is nog geen compleet beeld beschikbaar omdat pas vanaf 2010 gestart is met het registreren van het fietsverkeer op de invalswegen.

Overige thema's

- In de periode 2000-2011 is de totale bezettingsgraad van carpoolplaatsen in de regio gestegen tot circa 60%. Ook het aantal fietsers dat gebruik maakt van carpoolplaatsen is gestegen tot een bezettingsgraad van circa 30-40%.
- Het passagiersvervoer op Groningen Airport Eelde groeide in de afgelopen periode sterk tot circa 200.000 passagiers, terwijl het aantal vliegbewegingen bijna halveerde (ruim 45.000). Net als veel andere regionale luchthavens realiseerde Groningen Airport Eelde hogere

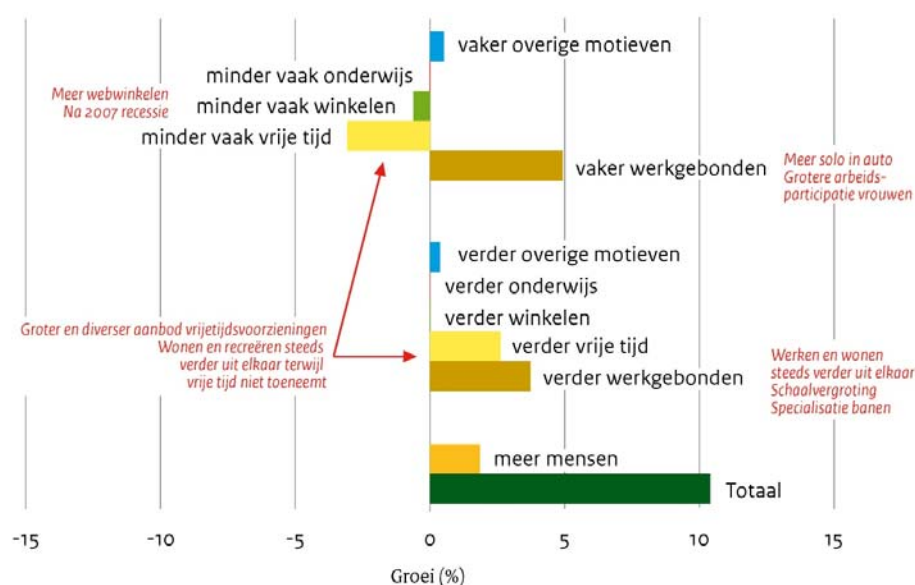
groeipercents door de groei van charterverkeer (mensen gaan vaker en korter op vakantie) en de groei van lijndiensten (o.a. via Low Cost Carriers).

- Voor het gemotoriseerd goederenvervoer is de T-structuur en de N33, N34 en N46 van groot belang. Een ander belangrijk knelpunt is het knooppunt. Inmiddels is gestart om het knooppunt A28/N33 om te bouwen tot een ongelijkvloers knooppunt. Het scheepvaartverkeer in en rond de stad Groningen is afgenomen in de periode 2006-2011.

4 Trends en ontwikkelingen

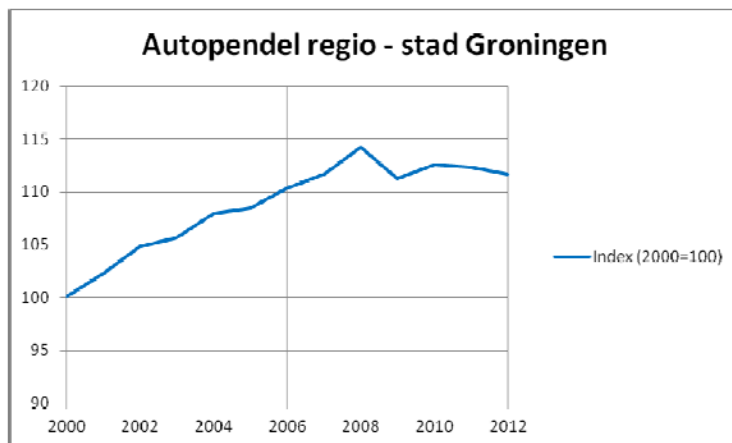
4.1 Inleiding

De Nederlandse samenleving is sterk veranderd de afgelopen decennia. Hierdoor zijn ook de omvang en richting van vervoerstromen aan verandering onderhevig, zowel op nationaal als op regionaal niveau. De mobiliteitsgroei in de periode 2000-2011 op landelijk niveau is door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid samengevat in onderstaande afbeelding.



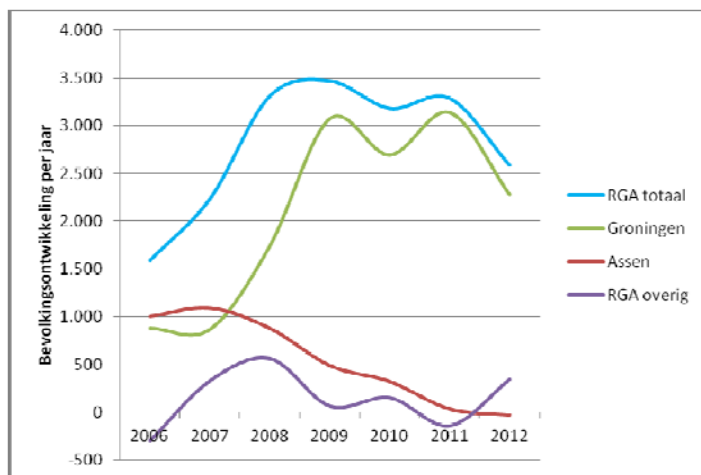
Opbouw van de ontwikkeling van het autogebruik (bestuurders) tussen 2000 en 2011
(bron: KiM, Mobiliteitsbalans 2012)

In de voorgaande hoofdstukken is de feitelijke mobiliteitsontwikkeling tussen 2000 en 2012 in beeld gebracht, evenals de uitgevoerde projecten. De belangrijkste ontwikkeling in de regio Groningen-Assen is de gesignaleerde trendbreuk in de groei van het autoverkeer (zie onderstaande afbeelding). In dit hoofdstuk zal ingegaan worden op enkele mogelijke verklaringen. Daarnaast zal nog ingegaan worden op de ontwikkeling van de elektrische fiets (e-bike).



4.2 Demografie

Het aantal inwoners en de samenstelling van de bevolking binnen de regio is van directe invloed op de mobiliteitsvraag. Deze paragraaf beschrijft de ontwikkeling van de bevolking tussen 2000 en 2012. In de periode 2006-2008 stijgt de groei van de regio tot circa 3.500 inwoners per jaar. Daarna is sprake van stabilisatie en (sinds 2012) een daling van de groei. Hierbij valt op dat de groei van de regio voor het grootste deel en in toenemende mate voor rekening komt van de stad Groningen (in 2011 en 2012 circa 90%). De groei van Assen is de afgelopen jaren teruggedallen. 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. Samen met de bevolkingsafname in enkele gebieden buiten de regio zou dit deels de geconstateerde stabilisatie van het autoverkeer en afname van het aantal reizigers op vooral de noordelijke corridors kunnen verklaren.



Bevolkingsontwikkeling Regio Groningen-Assen 2006-2012 (bron: CBS)

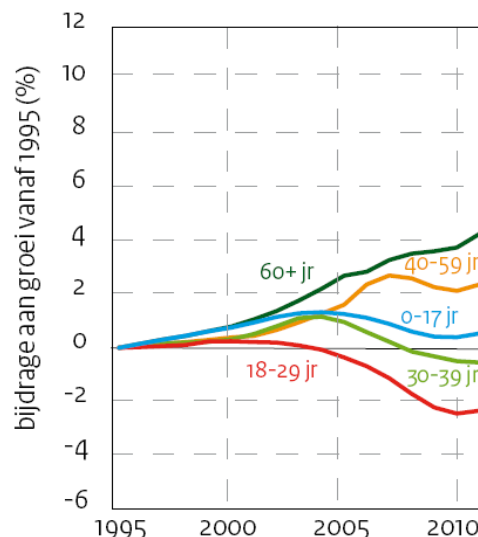
	Stand bevolking 1 januari		Ontwikkeling 2006-2013	
	2006	2013	absoluut	relatief
Assen	63.383	67.173	3.790	6,0%
Bedum	10.675	10.550	-125	-1,2%
Groningen	180.729	195.405	14.676	8,1%
Haren	19.107	18.646	-461	-2,4%
Hoogezand-Sappemeer	34.513	34.522	9	0,0%
Leek	18.936	19.606	670	3,5%
Noordenveld	31.573	31.035	-538	-1,7%
Slochteren	14.938	15.626	688	4,6%
Ten Boer	7.164	7.501	337	4,7%
Tynaarlo	31.977	32.453	476	1,5%
Winsum	14.021	13.906	-115	-0,8%
Zuidhorn	18.459	18.700	241	1,3%
RGA totaal	445.475	465.123	19.648	4,4%

Verder is opvallend 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 bevolkings(groei) van de stad Groningen en de regio Groningen-Assen.

In de stad Groningen is de groep jongvolwassenen (19 tot 29 jaar) oververtegenwoordigd, zowel in de bevolkingsopbouw als in de groei van de afgelopen jaren (56% van de bevolkingsgroei in de periode 2006-2012 betrof deze leeftijdsgroep, bron: Statistisch Jaaroverzicht gemeente Groningen).

Daarnaast blijkt uit onderzoek van het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) dat juist deze bevolkingsgroep vanaf 2005 minder gebruik is gaan maken van de auto en meer van openbaar vervoer en fiets (zie nevenstaande afbeelding). Belangrijke oorzaken zijn een toegenomen onderwijsdeelname en langere reisafstanden door schaalvergroting in het onderwijs.

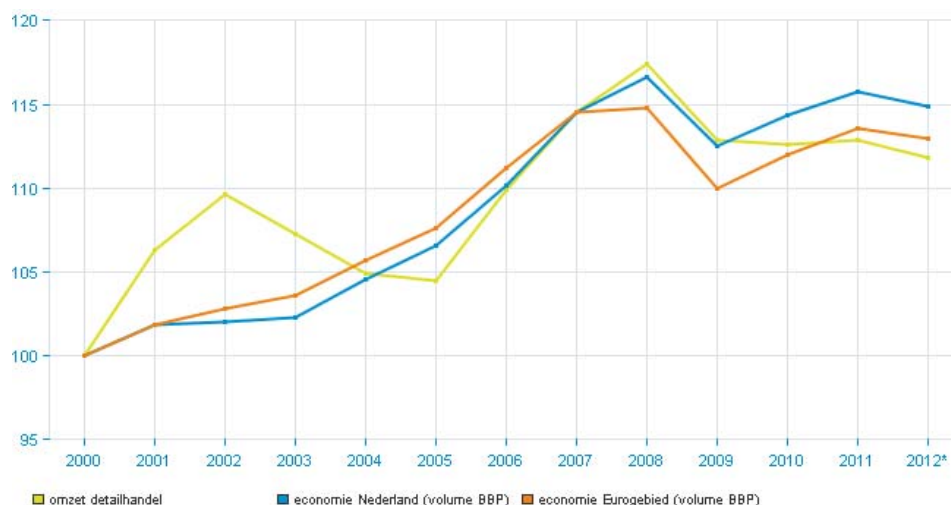
Volgens de prognoses is één op de vier inwoners van de regio in 2040 65 jaar of ouder. De grijze druk binnen de regio zal dan ook toenemen. Een vergrijzende bevolking betekent echter niet direct minder mobiliteit. Autogebruik en -bezit is onder ouderen immers steeds meer gemeengoed. De reismotieven zullen echter wel anders zijn: minder woon-werkverkeer en meer sociaal-recreatief verkeer. Verplaatsingen zullen naar verwachting meer op andere tijden zijn dan in de spitsuren plaatsvinden. Hierdoor kunnen nieuwe recreatieve spitsen ontstaan, bijvoorbeeld aan het einde van de vrijdagmiddag en in het weekend.



Effect verandering automobility per persoon
(bron: KiM, Mobiliteitsbalans 2012)

4.3 Economie

De trendbreuk in de economische ontwikkeling sinds het uitbreken van de economische crisis in 2008 vertoont een sterke gelijkenis met de trendbreuk in de mobiliteitsontwikkeling (zie onderstaande afbeeldingen van de economische groei en werkgelegenheidsgroei in Nederland en de regio Groningen-Assen). Geconcludeerd wordt dat de kredietcrisis van de afgelopen jaren een dempend effect heeft gehad op de groei van de automobility. Dit betekent echter ook dat een aantrekkende economie weer zal resulteren in een toename van verkeer (bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid).



Ontwikkeling detailhandel en economie Nederland en Eurogebied (bron: CBS)



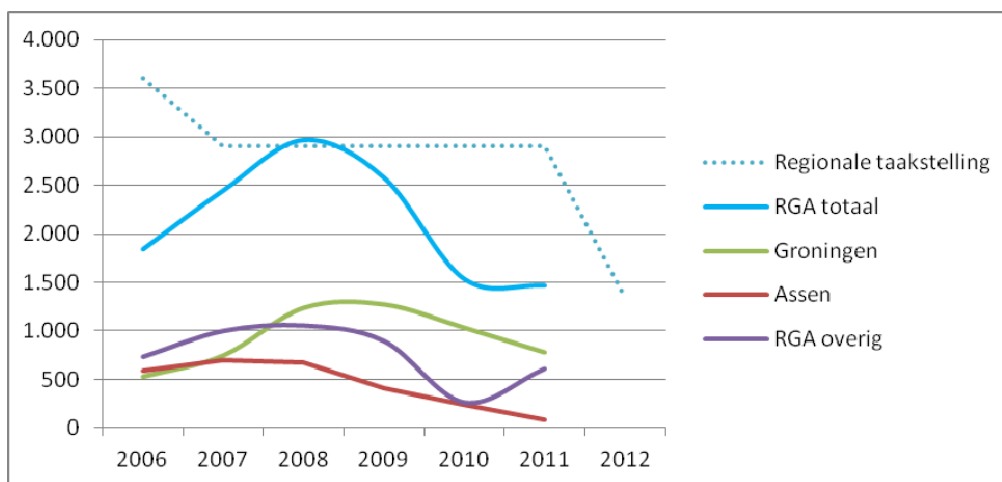
Ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen Groningen, Regio Groningen-Assen en Nederland (bron: Statistisch Jaaroverzicht gemeente Groningen)

4.4 Ruimtelijke ontwikkelingen

Er bestaat een duidelijk verband tussen de ligging van woon- en werklocaties en mobiliteit. In de *Regiovisie Groningen-Assen* is als uitgangspunt genomen dat wonen en werken geconcentreerd worden op de T-structuur. De conclusie in dit rapport dat de groei van het autoverkeer vooral plaatsvindt op de T-structuur is dan ook een logisch gevolg van dit uitgangspunt. Het tempo van woningbouw en bedrijventerreinen is sinds 2008 echter sterk teruggelopen als gevolg van de mondiale economische crisis. Dit komt overeen met de geconstateerde trendbreuk in de mobiliteitsontwikkeling.

Woningbouw

Sinds 2008 is de woningbouwproductie binnen de regio gehalveerd van circa 3.000 woningen per jaar tot 1.500 woningen per jaar. Dit heeft geresulteerd in een bijstelling van de regionale taakstelling in 2012 (van 2.900 naar 1.300 woningen per jaar).



Woningbouwontwikkeling en regionale taakstelling regio Groningen-Assen, bron: CBS

Bedrijventerreinen

De uitgifte van bedrijventerrein binnen de regio is afgelopen jaren sterk teruggelopen. In 2000 werd in de regio nog 50 hectare per jaar uitgegeven. Tussen 2007 en 2011 was dit 57 hectare in vijf jaar.



Uitgifte netto hectares bedrijventerrein 1991-2010, bron: Bureau Louter

Gemeente	2007	2008	2009	2010	2011	2007-2011
Groningen	4,8	4,1	0	0,6	0,7	10,2
Haren	0	0	0	0	0	0
Hoogezand-Sappemeer (incl. Slochteren)	2,7	0,4	0,1	0,3	0	3,5
Leek	2,9	3	3,3	1,1	0,9	11,2
Assen	4	8,6	4,5	1,4	3	20,1
Noordenveld	0,3	0	1,9	0,2	0,3	2,7
Tynaarlo	1,6	3,8	0,7	0,6	1,2	7,9
Bedum	0	0	0	0	1,5	1,5
Totaal	16,3	19,9	10,5	2,8	7,6	57,1

Uitgifte netto hectares bedrijventerrein in de regio Groningen-Assen (2007-2011), bron: RGA

4.5 Onderwijs

Het openbaar vervoer verzorgt op landelijk niveau ongeveer de helft van alle kilometers die voor onderwijsdeelnemers afgelegd worden. Scholieren en studenten zijn goed voor een derde van alle afgelegde kilometers per trein en bijna de helft van alle bus-, tram- en metrokilometers. Zowel van de treinkilometers als van de kilometers met bus, tram of metro wordt een kwart met de ov-studentenkaart afgelegd.

Veranderingen in het onderwijs kunnen dan ook van grote invloed zijn op de vraag naar openbaar vervoer (zie nevenstaande afbeelding). Op regionaal niveau gaat het bijvoorbeeld om de te verwachten groei van het aantal studenten. Tevens spelen er relevante beleidsontwikkelingen op nationaal niveau. Denk hierbij aan de beoogde omzetting van OV-studentenkaart in een kortingskaart (al dan niet voor bepaalde tijden) en de veranderingen in het beursstelsel voor studenten (invoering sociaal leenstelsel) waardoor studenten mogelijk langer thuis blijven wonen. Ook de ontwikkelingen op het gebied van e-learning (zie hieronder) kunnen van invloed zijn. De exacte gevolgen voor mobiliteit en openbaar vervoer in het bijzonder zijn onzeker.

OV-studentenkaart in cijfers

Aantal OV-studentenkaarthouders	618.000
---------------------------------	---------

Reizigerskilometers op studentenkaart

- trein (incl. regionale vervoerders)	4,4 miljard (NS: 4,1 op totaal 16,3 miljard)
- bus, tram, metro	1,6 miljard (totaal 6,5 miljard)
Aandeel studenten in de spits	30 procent

Gebruik voor woon-studiedoeleinden

Wetenschappelijk onderwijs	39 procent
HBO	49 procent
MBO	57 procent

Vergoeding vervoerbedrijven

- NS	± 400 miljoen euro
- stads- en streekvervoer	± 300 miljoen euro

Mogelijke bezuinigingen overheid

- afschaffen kaart	700 miljoen euro
- versoberen kaart	60-200 miljoen euro

Bron: OV Magazine mei 2011

4.6 Digitale samenleving

Veel mensen verwachten dat een verdere digitalisering van de samenleving tot een daling van de mobiliteit zal leiden. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid concludeert dat over het algemeen de netto-effecten van ICT op de mobiliteit – en de afvlakking daarvan – nog niet goed is vast te stellen. Dat geldt voor e-commerce en e-werken, maar ook voor de mobiliteitseffecten van sociale netwerken, waar vooral jongeren gebruik van maken.



In de afgelopen jaren zijn Nederlanders steeds meer online gaan winkelen. Sinds 2006 is het aandeel 16- tot 75-jarigen dat via internet koopt met ruim 20 procentpunten toegenomen. De groei deed zich in alle leeftijdsgroepen voor. Zo steeg dit aandeel bij de jongeren van 16 tot 25

jaar in deze periode van 57 % naar 80 %. Relatief het sterkst was de stijging onder 65- tot 75-jarigen. Sinds 2006 is het aandeel ouderen dat via internet koopt bijna verdrievoudigd. De snelle opkomst van de e-commerce heeft weliswaar een effect op het personen- en goederenvervoer, maar levert een beperkte bijdrage aan de afvlakking van de mobiliteitsgroei. Door e-commerce neemt de mobiliteit soms af (bijvoorbeeld bij het boeken van een reis via het internet in plaats van bij het reisbureau) en ontstaat soms juist nieuwe mobiliteit (afleveren van bestellingen).

Ook het e-werken neemt toe. De helft van de mkb-bedrijven geeft aan dat er met werknemers afspraken gemaakt kunnen worden over een flexibele begin- en eindtijd van een werkdag. Bij overheidsbedrijven is dat 73% en 15% van de werknemers in deze sector mag hun werktijden zelfs volledig zelf bepalen. In de provincies Groningen en Noord-Holland zijn mkb-bedrijven flexibeler met werktijden dan in andere provincies (bron: slimwerkenenslimreizen.nl). E-werken kan tot een reductie van de mobiliteit leiden (vervangen woon-werk verplaatsing door een thuiswerkdag), een toename van de mobiliteit (het fysiek willen ontmoeten van nieuwe sociale contacten op afstand) of een gelijkblijvende hoeveelheid mobiliteit, die mogelijk wel in de tijd verschuift (het buiten de spits naar kantoor reizen).



Bijna elke universiteit in Nederland is al bezig met het digitaliseren van hoorcolleges (e-learning). Op dit moment worden hoorcolleges nog als een extra service online gezet door de RuG en dienen de digitale colleges nog niet als vervanging van de hoorcolleges. Met name voor de massale hoorcolleges zou het digitale hoorcollege een alternatief kunnen zijn. Overigens heeft het plaatsen van hoorcolleges online bij de Universiteit van Amsterdam niet geleid tot een significante terugloop van het collegebezoek (NRC Next, 2013 - 3 januari). Op dit moment is het niet te zeggen of de opkomst van het digitale hoorcollege zal leiden tot een afname van verkeersstromen.

4.7 e-bike

Binnen de regio Groningen-Assen is het fietsverkeer sterk gegroeid in de stad Groningen. Tussen regio en stad is vanaf 2006 de dalende tendens in de periode 2000-2006 omgebogen in een lichte stijging van het fietsverkeer (groei 2006-2011 bedraagt circa 4%).

Deze trend is in lijn met de landelijke trend. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid concludeert dat op landelijk niveau de reisafstanden per fiets zijn toegenomen. Dit heeft te maken met de schaalvergroting van voorzieningen en het uitdijen van het stedelijk gebied. Ook de woon-werkafstanden zijn daardoor langer geworden. De fiets wordt daarnaast steeds meer gebruikt in combinatie met een trein- of busreis. Naar schatting heeft inmiddels 6 procent van de Neder-

landers boven de 12 jaar een elektrische fiets (in 2007 circa 3%). De opkomst van de e-bike versterkt de trend van de langere fietsafstanden: de afstand die forensen met een elektrische fiets afleggen om op hun werk te komen, is anderhalf keer groter dan met een gewone fiets.

Landelijk onderzoek heeft echter uitgewezen dat de potentie van de e-bike rond Groningen beperkt is vanwege de bevolkingsdichtheid van de provincie. Desondanks kan het fietsverkeer door de e-bike van en naar Groningen de komende jaren stijgen met circa 5%.

4.8 Samenvatting

- De gesignaleerde trendbreuk in de ontwikkeling van het autoverkeer valt samen met de economische ontwikkeling. De economische crisis die in 2008 uitgebroken is, blijkt samen te vallen met de stagnatie van het autoverkeer in de regio. Een aantrekkende economie zal ook weer resulteren in toename van het autoverkeer.
- De gesignaleerde trendbreuk in de ontwikkeling van het autoverkeer valt eveneens samen met een trendbreuk in de regionale bevolkingsontwikkeling. De groei van de regio komt in de laatste jaren voor het grootste deel (en in toenemende mate) voor rekening van de stad Groningen (in 2011 en 2012 circa 90%). Deze groei komt vooral voor rekening van de groep jongvolwassenen (20 tot 29 jaar) die in de stad Groningen toch al oververtegenwoordigd is. Uit onderzoek van onder meer het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) blijkt dat juist deze bevolkingsgroep in de afgelopen jaren steeds minder gebruik is gaan maken van de auto en meer van alternatieve vervoersvormen (openbaar vervoer en fiets).
- In de *Regiovisie Groningen-Assen* is als uitgangspunt genomen dat wonen en werken geconcentreerd worden op de T-structuur. De conclusie in dit rapport dat de groei van het autoverkeer vooral plaatsvindt op de T-structuur is dan ook een logisch gevolg van dit uitgangspunt. Het tempo van woningbouw en bedrijventerreinen is sinds 2008 echter sterk teruggelopen als gevolg van de mondiale economische crisis. Dit komt overeen met de geconstateerde trendbreuk in de mobiliteitsontwikkeling.
- Veranderingen op het gebied van onderwijs (onder meer invoering sociaal leenstelsel en vervanging OV studentenkaart door een kortingskaart), kunnen van grote invloed zijn op de vraag naar openbaar vervoer. De exacte maatregelen en de mobiliteitseffecten zijn echter nog onduidelijk. Ook de netto-mobiliteitseffecten van de digitale samenleving zijn op dit moment nog niet goed in te schatten.

