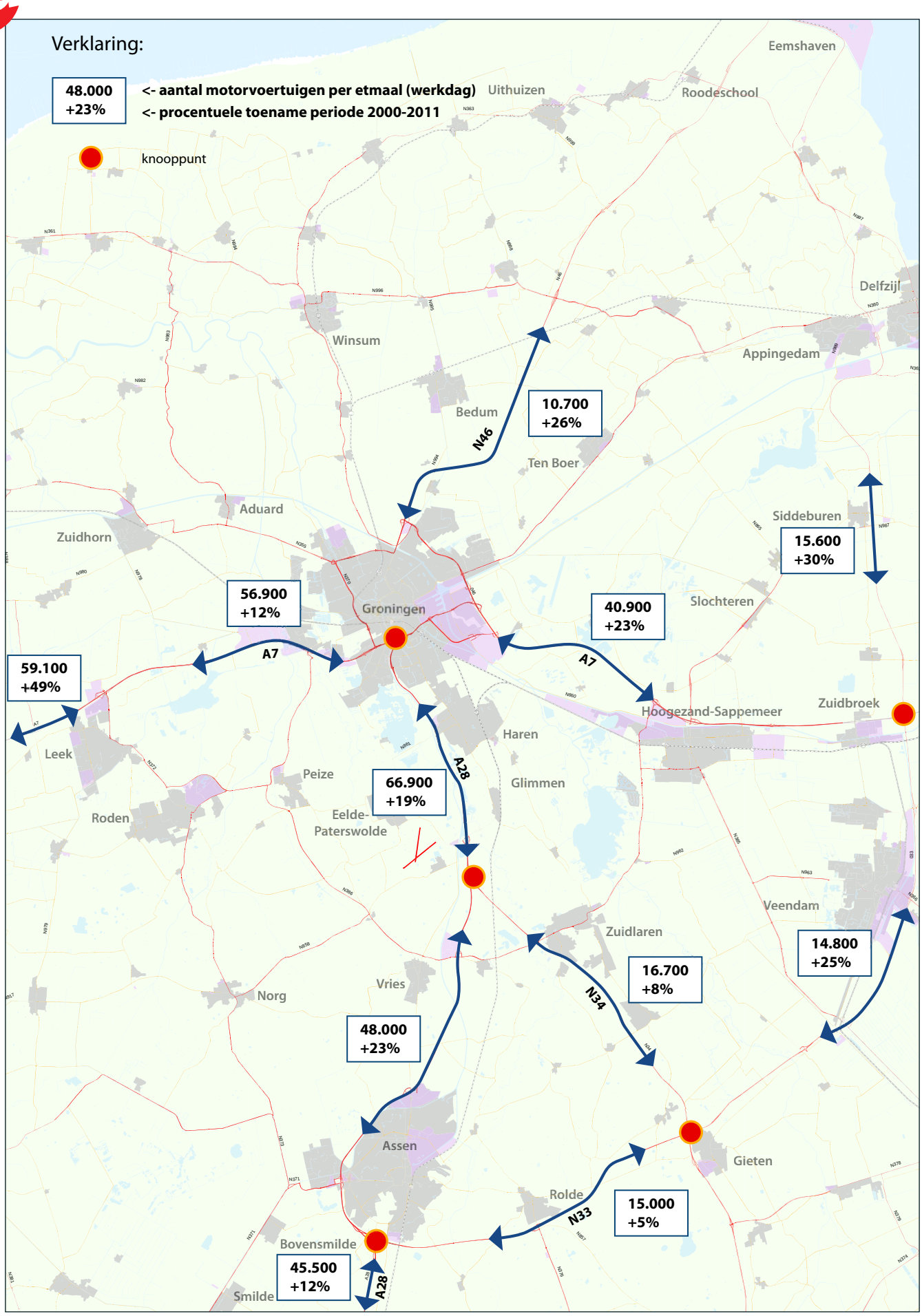


Mobiliteitsontwikkeling hoofdwegen (gemiddelde van telpunten per traject 2000-2011),
bron: provincie Groningen, provincie Drenthe, Rijkswaterstaat

3. Ontwikkeling mobiliteit en achterliggende factoren

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de feitelijke mobiliteitsontwikkeling 2000-2012 binnen de regio Groningen-Assen, dat wil zeggen, de werkelijk waargenomen tellingen voor auto, bus, trein en fiets. Centraal staat de vraag hoe de mobiliteit zich heeft ontwikkeld tussen 2000-2012. Daarnaast wordt bekeken in hoeverre de voorspellingen zijn uitgekomen en of de uitgevoerde maatregelen effect hebben gehad. In paragraaf 3.1 worden de belangrijkste bevindingen samengevat. Vervolgens wordt in paragraaf 3.2 de conclusies nader uitgewerkt. In paragraaf 3.3 en 3.4 worden respectievelijk de verklarende factoren beschreven en wordt een vooruitblik gegeven naar 2030. Gedetailleerde gegevens zijn opgenomen in bijlage 1.

3.1 De belangrijkste mobiliteitsontwikkelingen

Op basis van de inventarisatie van de mobiliteitsontwikkeling over de afgelopen jaren en de prognose voor de komende jaren zijn de volgende conclusies geformuleerd die aan de basis staan van de aangepaste bereikbaarheidsstrategie:

- De verwevenheid van de steden Groningen en Assen met de regio is groot en wordt steeds sterker. Het aantal dagelijkse pendelverplaatsingen groeit nog steeds. Dit vraagt om een hoogwaardig vervoersnetwerk en het versterken van de bijbehorende infrastructuur. Concreet gaat het om het organiseren van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), het aanleggen van P+R-voorzieningen en hoofdfietsroutes, de zogenaamde Fietsroutes Plus*.
- Op nevenstaande kaart wordt de mobiliteitsontwikkeling weergegeven op de (inter)nationale hoofdwegen (A7, A28, N33, N34 en N46). De grootste verkeersstromen bevinden zich op de A28 en de A7. De verkeersintensiteit op deze wegen is sinds 2000 fors gestegen, maar is wel binnen de prognoses gebleven. Na 2008 is 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 omliggende landen zoals Frankrijk en Duitsland vindt dit plaats (bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid).
- Het autoverkeer is het sterkst gegroeid op de T-structuur A7 en A28 en Ring Groningen. Op de overige corridors is sprake van een minder snelle groei, stabilisatie of lichte daling. Sinds 2008 is op alle corridors sprake van een minder snelle verkeersgroei die sterk samenhangt met de economische crisis sinds 2008. Een aantrekkende economie zou weer een sterkere verkeersgroei kunnen betekenen. In hoeverre en in welke mate dit zich voor gaat doen is op dit moment niet te voorspellen en is ook afhankelijk van andere factoren (onder meer de digitale samenleving).
- De in 2006 geconstateerde knelpunten op de hoofdwegen A7 en A28 (Ring Zuid, trajecten Leek – Groningen en De Punt – Groningen) zijn anno 2013 nog steeds aanwezig, vooral in de spits. De uitvoering van het project Aanpak Ring Zuid is dan ook zeer urgent.
- In de afgelopen periode zijn diverse maatregelen genomen om knelpunten op het hoofd-wegennet en (de aansluitingen met) het onderliggend wegennet op te lossen. Deze infrastructurele maatregelen hebben een verbeterde doorstroming opgeleverd waarvan ook het goederenvervoer profiteert.

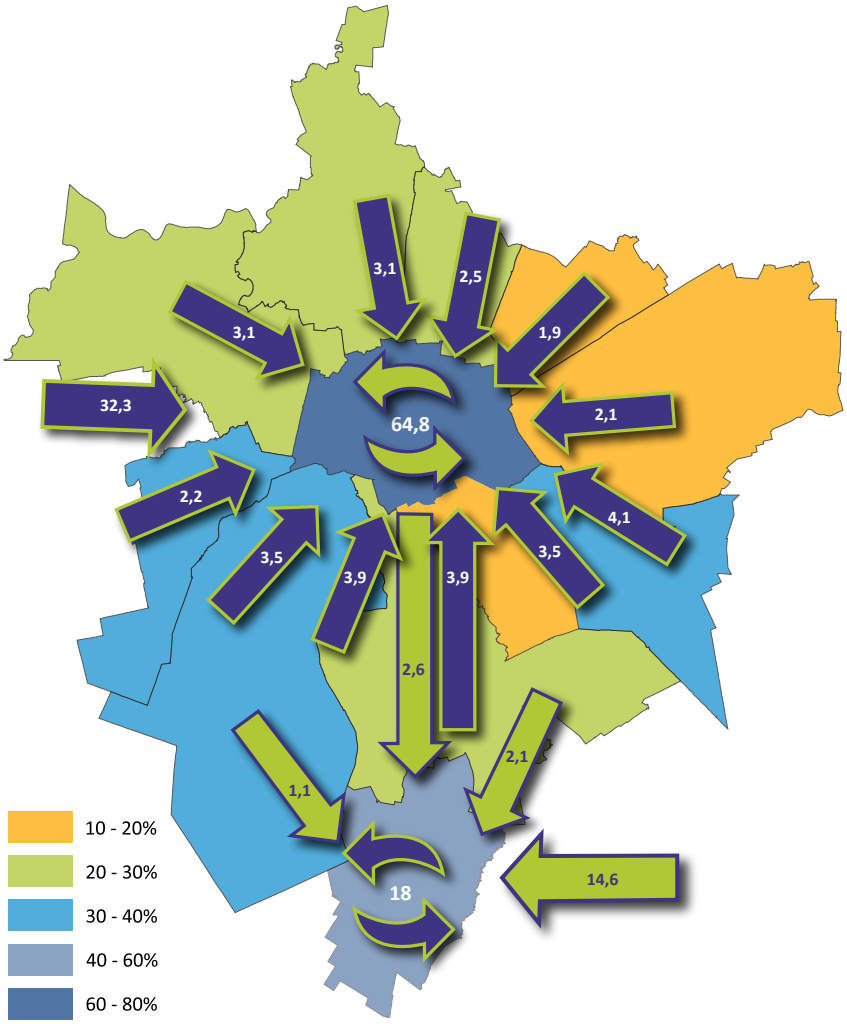
- Er is een sterke relatie tussen kwaliteitsverbetering van het OV en stijging van reizigers-aantallen. De in de afgelopen periode gedane investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer (onder meer frequentieverhogingen en nieuwe Q-liners, reactivering spoorlijn Groningen-Veendam en station Europapark) blijken direct hogere reizigersaantallen op te leveren en een daling van het aandeel autoverkeer. Het is dan ook zinvol om het in de afgelopen jaren ingezette beleid van investeren in hoogwaardig OV voort te zetten (verdere versterking van het regionaal spoor en de Q-liners in combinatie met saneren van zwakke lijnen en verhoging van de efficiency van het OV). Wel is de afgelopen jaren de betaalbaarheid van het openbaar vervoer onder druk komen te staan.
- In de afgelopen jaren is ingezet op het verbeteren van de verbinding tussen regio en de steden door het realiseren van Fietsroutes Plus. Dit concept van kwalitatief hoogwaardige fietsroutes ondersteunt de trend dat fietsers langere afstanden overbruggen, een trend die wordt versterkt door de opkomst van de e-bike. De fiets wordt daarnaast steeds meer gebruikt in combinatie met een auto-, trein- of busreis (ketenmobiliteit). Het verder investeren in de fiets als volwaardig alternatief voor de auto (en op korte trajecten voor het OV) blijft van groot belang om de potentie van de (elektrische) fiets te benutten, zowel als afzonderlijke vervoermiddel als in combinatie met auto en OV.
- Samen met de programma's Beter Benutten en Mobiliteitsmanagement spelen de P+R-locaties een belangrijke rol in het verminderen van binnenstedelijk autoverkeer. Het gebruik van de P+R's langs de T-structuur en rond de steden is fors toegenomen. Het ingezette P+R-beleid kan zondermeer succesvol worden genoemd. Daarnaast ontwikkelen de P+R-locaties zich steeds meer als een knooppunt van buslijnen (OV-knooppunt) en overstapplek tussen OV, auto en fiets (multimodaal knooppunt). Het verder investeren in P+R als herkenbare en hoogwaardige knooppunten in het regionaal vervoerssysteem blijft dan ook van groot belang.
- Groningen Airport Eelde is een economische toplocatie en van belang voor de ontwikkeling van de regionale economie en de bereikbaarheid van Noord-Nederland. Het verbeteren van de bereikbaarheid van de luchthaven via de weg is een belangrijke randvoorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de luchthaven.

3.2 Trends en ontwikkelingen 2000-2012

3.2.1 Verwevenheid stad en regio

De steden Groningen en Assen zijn sterk verweven met de omliggende gemeenten binnen èn buiten de regio. Deze onderlinge afhankelijkheid is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Dit betekent dat het aantal dagelijkse pendelverplaatsingen groeit.

- De regio had in 2010 ruim 232.000 banen waarvoor ruim 197.000 inwoners 'beschikbaar' waren (werkzame beroepsbevolking). In 2006 waren dit nog ruim 224.000 banen en ruim 172.000 inwoners. Dit betekent dat de regio als totaal een groeiende ingaande pendel heeft en dus in toenemende mate de banenmotor voor de omliggende schil is (zie nevenstaande afbeelding).



Percentage beroepsbevolking werkzaam in de eigen gemeente en aantal werknemers (x 1.000) werkzaam in Groningen en Assen (december 2010).
Bron: CBS

- Groningen en Assen hebben een sterke concentratie van onderwijsvoorzieningen. Het aantal scholieren/studenten is de afgelopen jaren gestegen en groeit nog steeds. 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.
- Hoogwaardige culturele en sociale voorzieningen concentreren zich steeds meer in Groningen en Assen. Uiteraard zijn er binnen de regio ook andere grotere kernen met dergelijke voorzieningen (bijvoorbeeld Hoogezand en Leek/Roden), maar vooral hoogwaardige voorzieningen als musea, theaters, klinieken, ziekenhuizen en de grotere winkelketens zijn gevestigd in de twee grootste steden.
- Circa 53% van de beroepsbevolking in de regio werkt in de eigen gemeente. Vooral Assen en de stad Groningen bieden veel werk aan de eigen inwoners.
- Ruim 41.000 werknemers van binnen de regio Groningen-Assen werken in Assen of in de stad Groningen. Het aantal werknemers van buiten de regio Groningen-Assen dat in Assen of de stad Groningen werkt is eveneens substantieel (circa 47.000 werknemers). Dit betekent dat naast de interne bereikbaarheid ook de externe bereikbaarheid van de regio goed op orde moet zijn.