

Deze verwevenheid komt ook tot uiting in de actuele verkeersgegevens. Zowel de auto, OV als de fiets kent 's ochtends een ingaande pendel richting de steden en 's avonds een uitgaande pendel naar de regio. Een hoogwaardig vervoersnetwerk met bijbehorende infrastructuur is nodig om de economische toplocaties en onderwijsinstellingen bereikbaar te houden. Concreet gaat het om het organiseren van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), het realiseren van transferia en P+R-voorzieningen en van hoofdfietsroutes.

Mobiliteitsontwikkeling, ingezoomd op Groningen

Dagelijks zijn er ongeveer 370.000 vervoersbewegingen van en naar de stad Groningen (situatie 2011). Circa 73% komt met de auto, 23% met de bus en 4% op de fiets. De in-en uitgaande pendel is in de periode 2000-2011 sterk gegroeid, vooral op de T-structuur A7 en A28 (12-18%). De grootste stroom komt vanuit het zuiden. De pendel vanuit de noordelijke corridors is relatief weinig toegenomen of stabiel gebleven. Uitgesplitst naar modaliteit zijn de volgende ontwikkelingen gesignaleerd (zie nevenstaande afbeeldingen):

- De autependel op de T-structuur (A7 en A28), Ring Groningen en N46 groeide tot 2008 jaarlijks met 1-1,5%. De mobiliteit op de corridors Noord en Zuidhorn (N360, N361 en N355) groeide minder snel of daalde. Sinds 2008 is op alle corridors sprake van een trendbreuk: stabilisatie of een lichte afname. Alleen op de A28 en op de Ring Groningen groeit het verkeer nog.
- Het gebruik van het openbaar vervoer groeide tussen 2000-2011 met 23%, tot circa 86.000 reizigers per etmaal. Deze groei vindt hoofdzakelijk plaats op de corridors waar treinen of Q-liners rijden. Dit zijn ook de corridors waarin door de regio fors is geïnvesteerd. De investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer blijken dus direct hogere reizigersaantallen op te leveren. Feitelijk zijn sterke lijnen versterkt en zwakke lijnen gesaneerd.
- De nieuw geopende stations Groningen Europapark en Veendam zijn zeer succesvol. Ook het aantal reizigers op Hoofdstation Groningen nam toe, evenals regionale stations in de gemeente Zuidhorn, Winsum en Hoogezand-Sappemeer. De keerzijde van dit succes zijn capaciteitsproblemen en vertragingen op en rond Hoofdstation Groningen.
- Het aandeel fietsverkeer is relatief klein (4%). De ontwikkeling van het fietsverkeer vertoont een sterk fluctuerend beeld als gevolg van weersinvloeden. Mede hierdoor is het nog te vroeg om uitspraken te kunnen doen over het effect van de gerealiseerde Fietsroutes Plus. Wel blijkt de daling van het fietsverkeer in de periode 2000-2006 te zijn omgebogen in een lichte stijging in de periode 2006-2011. In de stad Groningen zelf is het fietsverkeer in de periode 2000-2012 toegenomen met 28%. Het aandeel fietsverkeer is zeer hoog (circa 30%) (zie bijlage 1).

In de periode 2006-2011 heeft een verschuiving plaatsgevonden van autoverkeer naar openbaar vervoer. Het gaat om 1,5%, ofwel 5.500 reisbewegingen. In dezelfde periode is in de stad Groningen het aandeel autoverkeer afgenomen en nam het aandeel OV en fiets toe (zie bijlage 1).