Provinciehuis Westerbrink 1, Assen
Postadres Postbus 122, 9400 AC Assen
www.drenthe.nl
T (0592) 36 55 55
F (0592) 36 57 77

provincie Drenthe

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

Assen, 12 maart 2013
Ons kenmerk 11/3.7/2013002036
Behandeld door de heer S.A.B. de Vries (0592) 36 53 35
Onderwerp: Tussenrapportage Actualisatie Netwerkanalyse Groningen-Assen

Geachte voorzitter/leden,

Op 6 december 2012 heeft de stuurgroep Regio Groningen-Assen besloten de Netwerkanalyse voor de regio Groningen-Assen te actualiseren. Een meer fundamentele herziening is urgent geworden door het wegvallen van de regiotram.

Op 8 april is er een regiobijeenkomst voor raden en staten in de regio Groningen-Assen. Daarvoor bent u ook uitgenodigd.
Ter voorbereiding daarop sturen we u de tussenrapportage van de actualisatie. Deze rapportage is de eerste fase in het proces naar de nieuwe Netwerkanalyse. In juni 2013 moet deze nieuwe netwerkanalyse door de Stuurgroep Regio Groningen-Assen worden vastgesteld. Voor de zomer van 2013 is ook de vaststelling van de nieuwe regiovisie voorzien.

De tussenrapportage geeft een inventarisatie van de feitelijke ontwikkeling van de mobiliteit, de demografie en de economie van de afgelopen jaren en een eerste voorzichtige doorkijk naar de komende jaren.

Op 25 februari 2013 is een bestuurlijke conferentie gehouden met de betrokken portefeuillehouders in de regio Groningen-Assen. Daar is een eerste richting voor de te actualiseren bereikbaarheidsstrategie besproken. De komende maanden worden nieuwe model-berekeningen gemaakt om deze bereikbaarheidsstrategie kwantitatief te toetsen, zo nodig bij te stellen en aan de hand daarvan het maatregelenpakket te actualiseren.

Tijdens uw gezamenlijke bijeenkomst in april wordt een presentatie gegeven van de resultaten tot dan toe en worden de denkrichtingen vanuit de bestuurlijke conferentie gepresenteerd.

We hopen u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd en hopen op een goede discussie op 8 april.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

, secretaris

, voorzitter

Actualisatie Netwerkanalyse Regio Groningen-Assen

Tussenrapportage fase 1

januari 2013

Grontmij

Regio Groningen-Assen 2030
nationaal stedelijk netwerk

Actualisatie netwerkanalyse Regio Groningen-Assen

tussenrapportage fase 1

Opdrachtgever:
Regio Groningen-Assen

Grontmij Nederland B.V.
Assen, 8 januari 2013

, revisie

Verantwoording

Titel	:	Actualisatie netwerkanalyse Regio Groningen-Assen
Subtitel	:	tussenrapportage fase 1
Datum	:	8 januari 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

0 Samenvatting ... 7

1 Inleiding ... 13
1.1 Aanleiding ... 13
1.2 Doel ... 14
1.3 Leeswijzer ... 14

2 Proces en methodiek ... 15
2.1 Inleiding ... 15
2.2 Proces ... 15
2.3 Methodiek ... 16
2.4 Fase 1 – Inventarisatie en analyse bestaande gegevens en processen ... 18
2.5 Eindresultaat ... 19

3 Bereikbaarheid Regio Groningen-Assen ... 21
3.1 Bereikbaarheidsstrategie Regio Groningen-Assen ... 21
3.2 Stand van zaken programma bereikbaarheid ... 21

4 Mobiliteitsontwikkeling 2006-2012 ... 25
4.2 Ontwikkelingen gemotoriseerd verkeer ... 25
4.3 Ontwikkelingen openbaar vervoer ... 33
4.4 Ontwikkelingen P+R ... 36
4.5 Ontwikkelingen fietsverkeer ... 38

5 Demografische ontwikkelingen ... 41
5.1 Bevolkingsontwikkeling ... 41
5.2 Huishoudensontwikkeling ... 45
5.3 Vergrijzing ... 46
5.4 Ontwikkeling beroepsbevolking ... 46

6 Sociaal-economische en culturele ontwikkelingen ... 47
6.1 Werkgelegenheidsontwikkeling ... 47
6.2 Bezoek binnenstad ... 54
6.3 De digitale snelweg ... 54

7 Ruimtelijke ontwikkelingen ... 57
7.1 Concentratie in kernzones ... 57
7.2 Woningbouw binnen regio ... 57
7.3 Uitgifte bedrijventerreinen binnen regio ... 59
7.4 Compacte stad gedachte binnen de regio ... 60
7.5 Schaalvergroting voorzieningen ... 60

8 Beleid in beweging ... 62

Bijlage 1 Beleid in beweging ... 65

Bijlage 2 Verslaglegging werkconferentie 17 december 2012 ... 91

0 Samenvatting

Aanleiding en doel

Voor de economische ontwikkeling van de Regio Groningen-Assen (RGA) 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 regio 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.

De aanleiding voor actualisatie van de netwerkanalyse 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 mogelijk onvoorziene mobiliteitseffecten opleveren. De actualisatie zal resulteren in een herijkte visie op het gebied van de bereikbaarheid van en binnen de Regio Groningen-Assen met daaraan gekoppeld een bijgesteld meerjaren investeringsprogramma (MIP).

Proces en methode

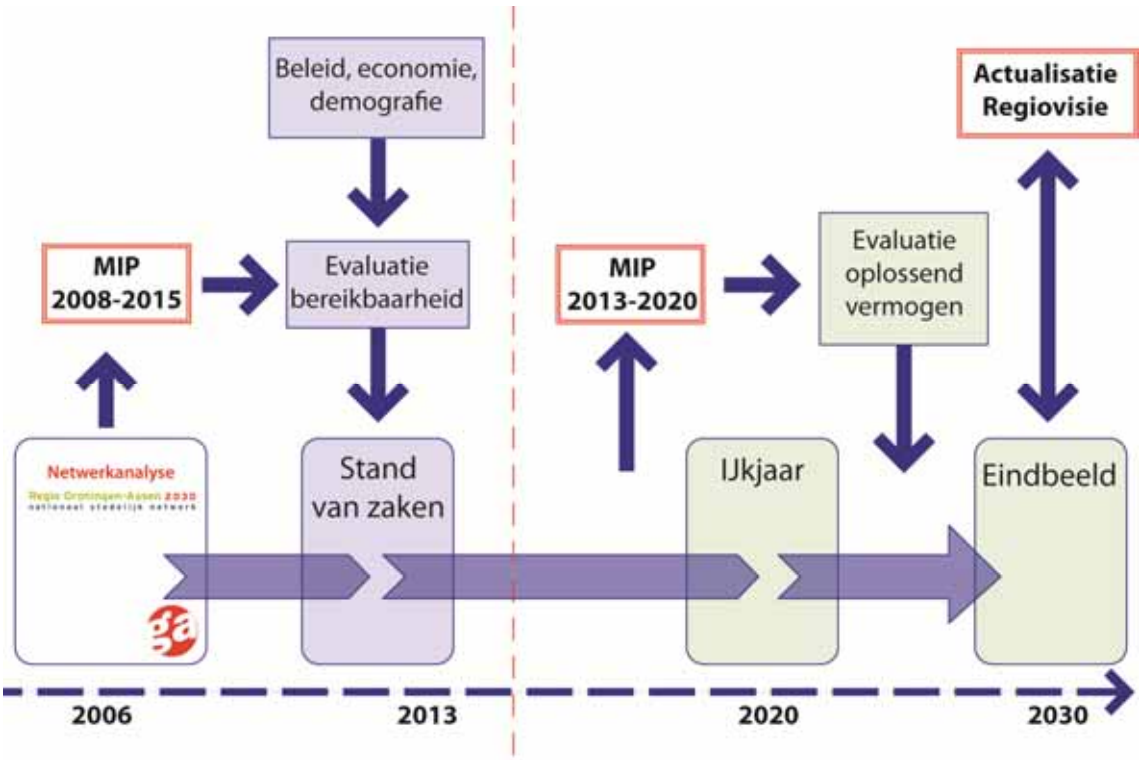
De actualisatie van de netwerkanalyse wordt uitgevoerd binnen de overleg- en besluitvormingsstructuur van de Regio Groningen-Assen. Het project wordt aangestuurd door de begeleidingsgroep waarover het projectbureau Regio Groningen-Assen de regie voert.

Gelet op het integrale karakter van de netwerkanalyse en de benodigde afstemming van mobiliteit met ruimtelijke ordening en economie worden deze disciplines direct betrokken bij de netwerkanalyse door het organiseren van ambtelijke werkconferenties. Ook gemeenten die geen zitting hebben in de begeleidingsgroep krijgen hiermee de mogelijkheid om een bijdrage te leveren aan de netwerkanalyse.

Op 17 december 2012 heeft de eerste van drie bijeenkomsten plaatsgevonden met de partners uit de regio. Op 4 februari vindt de tweede bijeenkomst plaats. Eind februari zal de serie van drie bijeenkomsten worden afgesloten met een bestuurlijke bijeenkomst.

Voor de actualisatie van de netwerkanalyse wordt de volgende methodiek gevolgd (zie onderstaande afbeelding):

- 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). 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 (met name beleidsmatig, macro-economische en demografische ontwikkelingen) voor de mobiliteitsontwikkeling;
- Op basis van deze terugblik worden alternatieve bereikbaarheidsstrategieën en maatregelen geformuleerd. Op basis van het oplossend vermogen wordt vervolgens een keuze gemaakt voor een aangepaste bereikbaarheidsstrategie en wordt het bereikbaarheidsprogramma Regio Groningen-Assen bijgesteld.



Methodiek actualisatie netwerkanalyse

De actualisatie wordt in drie fasen uitgevoerd:
- fase 1: een inventarisatie en analyse van bestaande gegevens en processen;
- fase 2: een eerste herijking van de netwerkanalyse ten behoeve van besluitvorming omtrent een nieuwe bereikbaarheidsstrategie;
- fase 3: verdieping van de analyse en uitwerking in maatregelenpakket.

<u>Bereikbaarheidsstrategie Regio Groningen-Assen</u>
De regionale bereikbaarheidsstrategie bestaat uit de volgende hoofdlijnen:
- Integraal vervoersysteem met alle modaliteiten: auto, fiets, bus en rail.
- Investeringen in auto infrastructuur blijven nodig vanwege het ijle verzorgingsgebied.
- Het gebruik van OV en fiets als alternatief voor de auto wordt gestimuleerd.
- Rail is de drager van het OV-systeem.
- Snel maken van het OV zorgt voor meer reizigers en minder kosten. Voor bussen worden snelle (obstakelvrije) assen ingericht (HOV-assen).
- P+R's zijn een onmisbare schakels in het bereikbaarheidssysteem.
- Voor de kortere afstanden wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd.

Via het Programma bereikbaarheid (zowel MIP als RSP) wordt concreet invulling gegeven aan deze bereikbaarheidsstrategie. In de afgelopen zes jaar is concreet geïnvesteerd in 37 projecten waarvan momenteel 18 projecten zijn voltooid en 19 projecten nog in uitvoering zijn De investeringkosten van deze projecten kent een totale omvang van bijna 200 miljoen euro. Vanuit het regiofonds is hieraan ruim 50 miljoen euro bijgedragen (circa 27%).

<u>Mobiliteitsontwikkeling 2006-2012</u>

Ontwikkelingen gemotoriseerd verkeer 2006-2011
- Een sterke verkeersgroei (> 15%) is waargenomen op:
  - A28 Assen – Vries
  - A28 De Punt – Groningen;
  - A7 Drachten – Leek
  - N46 Bedum/Eemshaven

- Een stabilisatie (± 5%) is waargenomen op:
  - A7 Leek – Groningen[1]
  - A7 Hoogezand – Groningen
- Een sterke daling van het verkeersaanbod (> 10%) is waargenomen op:
  - N360 (Ten Boer/Delfzijl)
- De feitelijke groei op de hoofdwegen blijft achter bij de prognose van het verkeersmodel.

Ontwikkelingen busvervoer van en naar Groningen

- De westelijke bundels groeien sterk, vooral de bundel Leek-Drachten. Dit is waarschijnlijk het resultaat van de toename van het aantal buslijnen en hogere frequenties.
- De zuidelijke bundels groeien licht, waarbij een verschuiving lijkt op te treden van de reguliere buslijnen op de Hereweg en richting Eelde naar de Q-liners op de A28/N34. Overigens is ook op de A28/N34 sprake van toename van het aantal buslijnen en hogere frequenties.
- De oostelijke en noordelijke bundels laten een gevarieerd beeld zien: de bundels Delfzijl en Bedum nemen af en de bundels Winsum en Hoogezand-Sappemeer - Slochteren nemen toe.

Ontwikkelingen spoor

- het aantal reizigers op het traject Groningen – Nieuweschans is de afgelopen jaren flink gestegen. Het aantal reizigers op de trajecten richting Delfzijl en Roodeschool is stabiel (zie ook paragraaf 8.4).

Ontwikkelingen P+R en carpool

- De bezetting van de meeste P+R locaties is in de periode 2009-2012 gestegen. Alleen de bezetting van Kardinge is min of meer op een gelijk niveau gebleven.
- Op doordeweekse dagen hebben Haren en Zernike (nagenoeg) hun maximale capaciteit bereikt.
- Op zaterdagen worden Kardinge en Haren relatief goed gebruikt (bezetting circa 50%).

Ontwikkelingen fietsverkeer

- Op bijna alle corridors neemt het aantal fietsers sterk toe (12 - 47%). Alleen op de route tussen Haren en Groningen is het fietsgebruik min of meer gelijk gebleven. Mogelijk is dit een gevolg van het toenemende gebruik van E-bikes dat vooral op deze langere afstanden kan leiden tot een hoger fietsgebruik.
- Groningen is een echte fietsstad. Binnen de stad Groningen is op diverse trajecten sprake van een relatief hoge intensiteiten, vergelijkbaar met intensiteiten voor gemotoriseerd verkeer op stedelijke wegen.
- Binnen de stad Groningen is in de periode 2007-2012 sprake van een toename van het fietsverkeer met circa 12%.
- Het fietsverkeer neemt relatief sterk toe tussen het noordwestelijk deel van de stad en het centrum. Mogelijk is dit een gevolg van de toename van het aantal studenten en concentratie van onderwijsvoorzieningen op Zernike.

<u>Demografische en maatschappelijke ontwikkelingen 2006-2012</u>

Demografie

- De bevolking binnen de regio groeit nog steeds. Deze groei is echter bijna volledig toe te schrijven aan de steden Assen en Groningen.
- Assen en Groningen kenden een bevolkingsgroei van meer dan 6 % (resp 6% en 7%) tussen 2006 en 2012. De absolute groei van Assen daalt echter naar bijna nul, terwijl de absolute groei van Groningen toeneemt;
- De gemeenten Haren, Bedum, Noordenveld en Winsum kenden een lichte bevolkingskrimp.
- De overige gemeentes hadden een beperkte bevolkingsgroei.

[1] De mobiliteitsontwikkeling op het traject Leek – Groningen (stabilisatie) klopt niet met het waargenomen verkeersbeeld (toename van verkeer). Mogelijk is sprake van foutieve telgegevens.

Werkgelegenheid

- In 2011 kende de regio ruim 240.000 banen (fulltime en parttime). Tussen 2006 en 2011 nam het aantal banen toe met 8 %.
- De stad Groningen kent veruit de grootste werkgelegenheid binnen de regio. De werkgelegenheid in Groningen bedroeg in april 2011 135.931 arbeidsplaatsen, dit is inclusief parttimers en uitzendkrachten.
- Met name de stad Groningen heeft een grote aantrekkingskracht op de regio. Van alle binnenstadsbezoekers komt 58 % uit de gemeente Groningen zelf. 15 % komt uit de regio, dit aandeel is sinds 2010 afgenomen. Een oorzaak hiervoor is dat het aantal inwoners van de stad toeneemt en van de regio stabiliseert. In totaal bezoeken gemiddeld 454.000 mensen wekelijks de binnenstad (24 miljoen per jaar).
- Het aantal toeristische overnachtingen in de stad Groningen is tussen 2006 en 2011 sterk gestegen van zo'n 260.000 tot 390.000 overnachtingen.

Ruimtelijke ontwikkelingen

- De woningbouwproductie binnen de regio stagneerde tussen 2006 en 2011. Van de taakstelling van 2.900 woningen per jaar werden er gemiddeld 1.500 per jaar gerealiseerd. Inmiddels is de taakstelling bijgesteld naar 1.300 woningen per jaar.
- De uitgifte van bedrijventerrein binnen de regio is afgelopen jaren gestagneerd. In 2000 werd in de regio nog 50 hectare uitgegeven. Tussen 2007 en 2011 was dit 57 hectare in vijf jaar.

Beleidsmatige ontwikkelingen 2006 - 2012

- De regio Groningen-Assen is niet langer aangewezen als nationaal stedelijk netwerk door het Rijk. Energyport Groningen is van nationale betekenis (SVIR);
- De Zuiderzeelijn gaat niet door. Ter compensatie worden RSP-gelden uitgekeerd door het Rijk aan Noord-Nederland;
- Van beter openbaar vervoer naar systeemsprong openbaar vervoer.

Trends en ontwikkelingen na 2013

Demografie

- Alle beschikbare modellen voorspellen een groei van de totale bevolking binnen de regio tot 2035. Daarna gaat een aantal van de modellen uit van een lichte krimp van de bevolking binnen de regio.
- Met name Assen en Groningen blijven groeien. In Tynaarlo en Noordenveld wordt een daling van de bevolking verwacht. Dit geldt ook voor Slochteren, uitgaande van een verminderde ontwikkeling van Meerstad.
- Deze prognoses stroken niet geheel met de trend die nu zichtbaar is. Tijdens de ambtelijke werksessie is naar voren gekomen dat de prognosemodellen nog uitgaan van de oude woningbouwscenario’s, waardoor een aantal kernen (met name ten noorden en oosten van Groningen) een te hoge groeiverwachting heeft.
- Volgens de prognoses is één op de vier inwoners van de regio in 2040 65 jaar of ouder. Een vergrijzende bevolking hoeft niet per se te leiden tot minder mobiliteit. Verplaatsingen zullen naar verwachting meer op andere tijden dan in de spitsuren plaatsvinden.
- In de komende twintig jaar zal de potentiële beroepsbevolking in de regio naar verwachting afnemen, vooral na 2020. In eerste instantie kennen Groningen en Assen nog groei, later zet ook daar de daling in.

Werkgelegenheid

- In de regio Groningen-Assen wordt de sterkste procentuele groei van de werkgelegenheid voorzien in sectoren als zorg en ICT.
- In vrijwel alle sectoren die relatief sterk zijn georiënteerd op bedrijventerreinen neemt het aantal arbeidsplaatsen af (industrie, groothandel, transport en bouwnijverheid). De enige uitzondering is perifere detailhandel, waar nog wel groei wordt voorzien.

- In Groningen is de non-profit sector een belangrijke drijvende kracht achter de groei, niet alleen in de specifieke werklocaties, maar ook in de woongebieden. Consumentendiensten zorgen nog voor enige groei in de binnenstad en de woongebieden.

Ruimtelijke ontwikkelingen

- Tussen 2012 en 2030 staat de bouw van ruim 25.000 woningen gepland. Hiervan zullen er 11.000 in Groningen en ruim 5.000 in Assen worden gebouwd.
- Werken vindt in Groningen steeds minder plaats op traditionele monofunctionele bedrijventerreinen. Er is sprake van een verschuiving in de behoefte naar multifunctionele werklocaties waar naast werken ook andere activiteiten plaatsvinden.
- Uit de prognose blijkt dat tot 2020 een beperkte vraag is naar nieuwe bedrijventerrein binnen de regio. De vraag daalt praktisch naar nul tussen 2020 en 2030. Dit geldt voor alle deelgebieden.

Digitale snelweg

- Het gebruik van digitale middelen voor werken (het nieuwe werken), winkelen (E - commerce) en andere diensten neemt nog steeds toe. Er is nog onvoldoende kennis over de effecten van deze ontwikkelingen op mobiliteit.

<u>Werk in uitvoering</u>

Bij het opstellen van deze rapportage ontbraken de volgende gegevens:

- Spoor: De gegevens betreffende het aantal trein reizigers kilometers van de baanvakken Assen-Groningen en Leeuwarden-Groningen waren niet beschikbaar bij opstellen van dit rapport. Tevens waren er nog geen gegevens beschikbaar met betrekking tot reizigersaantallen.
- Gegevens met betrekking tot de verkeersintensiteiten tijdens de spitsperioden waren nog niet beschikbaar.

Verder blijft een aantal vragen onbeantwoord:

- In 2006 was er sprake van ontwikkeling en uitbreiding van woningen en werkgelegenheid – dit kan mobiliteitseffecten hebben, hoe krijg je hier grip op?
- Ontwikkelingen in vervoer na de crisis – hoe dit in te schatten? Visionairen spreken elkaar tegen.
- Wat zijn de effecten van trends in autobezit, e-commerce en nieuwe werken?

<u>Aandachtspunten vanuit ambtelijke werksessie</u>

Op 17 december 2012 heeft een ambtelijke werksessie plaatsgevonden. Tijdens deze sessie werden de volgende aandachtspunten benoemd voor de actualisatie van de Netwerkanalyse:

- De benoemde trends geven veel onzekerheid. Daarom is het verstandig te denken in scenario's/bandbreedtes voor mobiliteitsontwikkeling.
- Vanwege mobiliteitsmaatregelen die in het model zitten en voor of na 2012 kunnen zijn verdisconteerd is er in werkelijkheid geen sprake van een lineaire mobiliteitsontwikkeling tot 2020.
- Aandacht voor demografische en ruimtelijke ontwikkelingen:
  - vergrijzing;
  - krimp;
  - herverdeling groei stedelijk gebied;
  - nieuwbouw (gerealiseerd);
  - scholieren blijven thuis wonen, maar effect opgeheven door absolute groei onderwijsinstellingen;
  - concentratie onderwijsvoorzieningen.
- Aandacht voor diversiteit van en samenhang tussen modaliteiten:
  - e-bike (maakt fietsafstand groter);
  - OV-verbinding Friesland-Groningen;
  - verandering/verschuiving mobiliteitspatronen;
  - wegwerkzaamheden;

  - gebruik P+R in spitstijden;
  - herkomst P+R's/OV-knopen;
  - sinds 2006 groei aantal OV-reizigers (tegelijkertijd hebben ook OV-bezuinigingen plaatsgevonden).
- Aandacht voor exploitatie:
  - beleid parkeergarages versus beleid P+R;
  - afschaffen OV-jaarkaart (toename auto, thuiswonen of internetgebruik);
  - OV-tarieven;
  - tarieven P+R.
- Overige aandachtspunten:
  - ontwikkeling Airport Eelde;
  - regio in groter verband: nationaal en internationaal;
  - milieu, leefbaarheid en duurzaamheid
  - mobiliteit sturend of volgend ten opzichte van RO?

De uitkomsten van de werksessie worden meegenomen bij de actualisatie van de Netwerkanalyse.

Discussie in groepen tijdens ambtelijke werksessie

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Voor de economische ontwikkeling van de Regio Groningen-Assen (RGA) 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 regio gezamenlijk een netwerkanalyse opgesteld voor de Regio Groningen-Assen. Deze netwerkanalyse omvat een probleemanalyse, een bereikbaarheidsstrategie die een antwoord biedt op de geconstateerde bereikbaarheidsknelpunten en een integraal en samenhangend maatregelenpakket voor auto, OV, fiets en goederenvervoer. Kern van de probleemanalyse is dat de economische kerngebieden van de regio steeds slechter bereikbaar zijn als gevolg van een verslechtering van het hoofdwegennet, een afnemende kwaliteit van het OV, onvoldoende kwaliteit van de P+R locaties en ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. 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.

Het maatregelenpakket bevat in hoofdlijnen[2]:

- maatregelen hoofdinfrastructuur (onder meer T-structuur A7 – A28, N33, Regiotram en doorkoppeling Hoofdstation);
- maatregelen onderliggende structuur (transferia, onderliggend wegennet);
- maatregelen ruimtelijke economische toplocaties;
- maatregelen op het gebied van Mobiliteitsmanagement en dynamisch verkeersmanagement;
- quick wins.

Uitgangspunt van de regionale bereikbaarheidsstrategie is het neerzetten van een integraal vervoerssysteem, waarbij alle vervoersmodaliteiten (auto, fiets, OV) goed op elkaar zijn afgestemd. Investeren in mobiliteit voor fiets en auto's blijft nodig. Daarnaast wil de regio een systeemsprong maken door het creëren van een efficiënt en hoogwaardig OV-netwerk waarin bus, trein en tram naadloos op elkaar aansluiten met een zo kort mogelijke reistijd. In de regionale bereikbaarheidsstrategie was voor de periode tot 2020 de aanleg van twee tramlijnen in de stad Groningen gepland. In de tweede fase (2020-2040) moesten de trams doorrijden naar stations op ongeveer 15 kilometer van de stad Groningen.

Inmiddels zijn de economische omstandigheden door de crisis veranderd. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid, vooral vanwege de aangepaste woningbouwcontingenten en veranderde werkgelegenheidsrelaties. Het niet doorgaan van de RegioTram heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de stad Groningen, waarvoor nieuwe antwoorden gevonden moeten worden. Ook de krimp in gebieden om de Regio Groningen-Assen heen levert vragen over de bereikbaarheid op. Ten slotte is sprake van technologische ontwikkelingen als bijvoorbeeld Het Nieuwe Werken, E-commerce en E-Bikes.

[2] Sinds 2008 zijn aan het programma Bereikbaarheid projecten toegevoegd in het kader van het Regiospecifiek Pakket (RSP).

Er is hiermee voldoende aanleiding om de netwerkanalyse 2006 te actualiseren, enerzijds door evaluatie van de reeds uitgevoerde maatregelen en anderzijds door bijstelling als gevolg van externe ontwikkelingen. Aan de hand daarvan dient de regionale bereikbaarheidsstrategie en het maatregelenpakket te worden herijkt.

1.2 Doel

Het doel van de oorspronkelijke netwerkanalyse 2006 is te komen tot een gedeelde probleemanalyse en breed gedragen oplossingsrichtingen die een antwoord bieden op de geconstateerde knelpunten in de deur tot deur bereikbaarheid in de Regio Groningen-Assen. De netwerkanalyse kent een gebiedsgerichte benadering waarbij samenwerking van partijen die werken aan de bereikbaarheid in de regio voorop staat.

De actualisatie van de analyse heeft als resultaat een integrale visie op het gebied van de bereikbaarheid van en binnen de Regio Groningen-Assen met daaraan gekoppeld een (bijgesteld) meerjareninvesteringsprogramma. 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 als het ware de kapstok voor alle bereikbaarheidsprojecten. 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, macroeconomische 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.

Voor de actualisatie van de netwerkanalyse worden drie fasen doorlopen. Dit zijn:

- fase 1: bestaande gegevens en processen (inventarisatie en analyse);
- fase 2: eerste herijking netwerkanalyse;
- fase 3: verdieping en uitwerking.

1.3 Leeswijzer

Deze tussenrapportage heeft betrekking op de resultaten van fase 1 van het proces. Hoofdstuk 2 beschrijft het proces en de methode om te komen tot de actualisatie van de netwerkanalyse. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de stand van zaken van het programma bereikbaarheid (Meerjaren Investeringsprogramma). Hoofdstuk 4 bevat de resultaten van de analyse van de mobiliteitsontwikkeling in de periode 2006 en 2012. De analyse heeft betrekking op de mobiliteitsontwikkeling binnen de regio van:

- gemotoriseerd verkeer;
- openbaar vervoer;
- fietsverkeer.

In de daaropvolgende drie hoofdstukken is een trendinventarisatie opgenomen van de factoren die van invloed zijn op de ontwikkeling van de mobiliteitsvraag (demografische ontwikkelingen, sociaal-culturele, economische, ruimtelijke en technologische ontwikkelingen).

Hoofdstuk 8 bevat een inventarisatie van de beleidsveranderingen tussen 2006 en 2012. De rapportage sluit af met een samenvatting van de inventarisatie en een resumé.

2 Proces en methodiek

2.1 Inleiding

Voor 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 eenvoudige en doeltreffende methodiek ontworpen. Daarnaast is een efficiënt proces georganiseerd waarin alle belanghebbende partijen binnen de regio worden betrokken om uiteindelijk te komen tot een gedragen bereikbaarheidsstrategie voor de regio. Dit hoofdstuk behandelt de methodiek en het proces waarmee de actualisatie van de netwerkanalyse gestalte zal krijgen.

2.2 Proces

De actualisatie van de netwerkanalyse wordt uitgevoerd binnen de overleg- en besluitvormingsstructuur van de Regio Groningen-Assen. Dit betekent dat de voorbereiding van de besluitvorming overleg plaatsvindt in het Portefeuillehouders Overleg Verkeer en Vervoer. Besluitvorming vindt plaats in de Stuurgroep RGA. Hiervoor wordt onder meer een bestuurlijke conferentie georganiseerd.

Het project wordt aangestuurd door de begeleidingsgroep waarover het projectbureau 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.

Samenstelling begeleidingsgroep

Kees Anker	- programmabureau Regio Groningen-Assen
Agnes Klinkenberg	- Rijkswaterstaat, Dienst Noord-Nederland
Ed Stuij	- provincie Groningen
Margriet Speulman	- provincie Drenthe
Jeanet Halsema	- gemeente Groningen
Henk Heijman	- gemeente Assen
Erwin Stoker	- OV-bureau Groningen Drenthe

Bijeenkomsten

Gelet op het integrale karakter van de netwerkanalyse en de benodigde afstemming van mobiliteit met ruimtelijke ordening en economie worden deze disciplines direct betrokken bij de netwerkanalyse door het organiseren van afstemmingsoverleggen en een ambtelijke werkconferenties. Ook gemeenten die geen zitting hebben in de begeleidingsgroep krijgen hiermee de mogelijkheid om een bijdrage te leveren aan de netwerkanalyse. Externe stakeholders, zoals Rijkswaterstaat en het OV-bureau worden betrokken bij het proces. Zij hebben onder meer zitting in een expertteam dat op afroep bijeenkomt.

Op 17 december 2012 heeft de eerste van drie bijeenkomsten plaatsgevonden met de partners uit de regio. Op 4 februari vindt de tweede bijeenkomst plaats. Eind februari zal de serie van drie bijeenkomsten worden afgesloten met een bestuurlijke bijeenkomst.

Ambtelijke werkconferentie 17 december 2012

Op 17 december 2012 heeft een ambtelijke werkconferentie plaatsgevonden waarbij de twaalf gemeenten, twee provincies en overige belanghebbende partijen, zoals Rijkswaterstaat en het OV-bureau aanwezig waren. Tijdens de conferentie is een toelichting gegeven op de werkwijze ten behoeve van de actualisatie van de netwerkanalyse en zijn de resultaten van fase 1 van het

proces gepresenteerd. Vervolgens is tijdens een aantal werksessies ingegaan op de volgende vragen:

- Hoe kunnen we de mobiliteitsontwikkelingen zoals waargenomen verklaren?
- Welke trends, van invloed op mobiliteit, zijn in 2006 niet voorzien en dienen nu meegnomen te worden?
- Welke recente projecten hebben bijgedragen aan de bereikbaarheidsdoelstellingen van de regio?
- Wat is de invloed van ruimtelijke en economische ontwikkelingen op de bereikbaarheidstrategie?
- Wat zijn de te verwachten regionale effecten bij het niet doorgaan van de regiotram?
- Wat is de effectiviteit van het huidige maatregelenpakket?

Discussie tijdens ambtelijke werkconferentie

De werkconferentie leverde belangrijke input voor de actualisatie van de netwerkanalyse. Het dagprogramma en de verslaglegging van de belangrijkste uitkomsten zijn opgenomen in bijlage 2.

Tijdens de bijeenkomst op 4 februari 2013 zullen de resultaten van fase 2 gepresenteerd worden. Deze bijeenkomst is agendazettend voor het programma Bereikbaarheid en daarmee input voor de actualisatie van de Regiovisie. Dit dient vervolgens uitgewerkt te worden in een geactualiseerd meerjarig bereikbaarheidsprogramma en een daarbij behorend financieel perspectief. Hierop zal nader ingezoomd worden tijdens de bestuurlijke bijeenkomst eind februari 2013.

2.3 Methodiek

In de netwerkanalyse 2006 is verkeer en vervoer in de volle breedte aan de orde gekomen. Dit betekent dat alle modaliteiten in de analyse aan bod zijn gekomen komen en dat de knelpunten en oplossingsrichtingen betrekking hebben op alle vormen van infrastructuur. Daarnaast is aandacht besteed aan goederenvervoer en mobiliteitsmanagement. De analyse richt zich voornamelijk op de kwaliteit en betrouwbaarheid van de bereikbaarheid van deur tot deur. De gebrui-

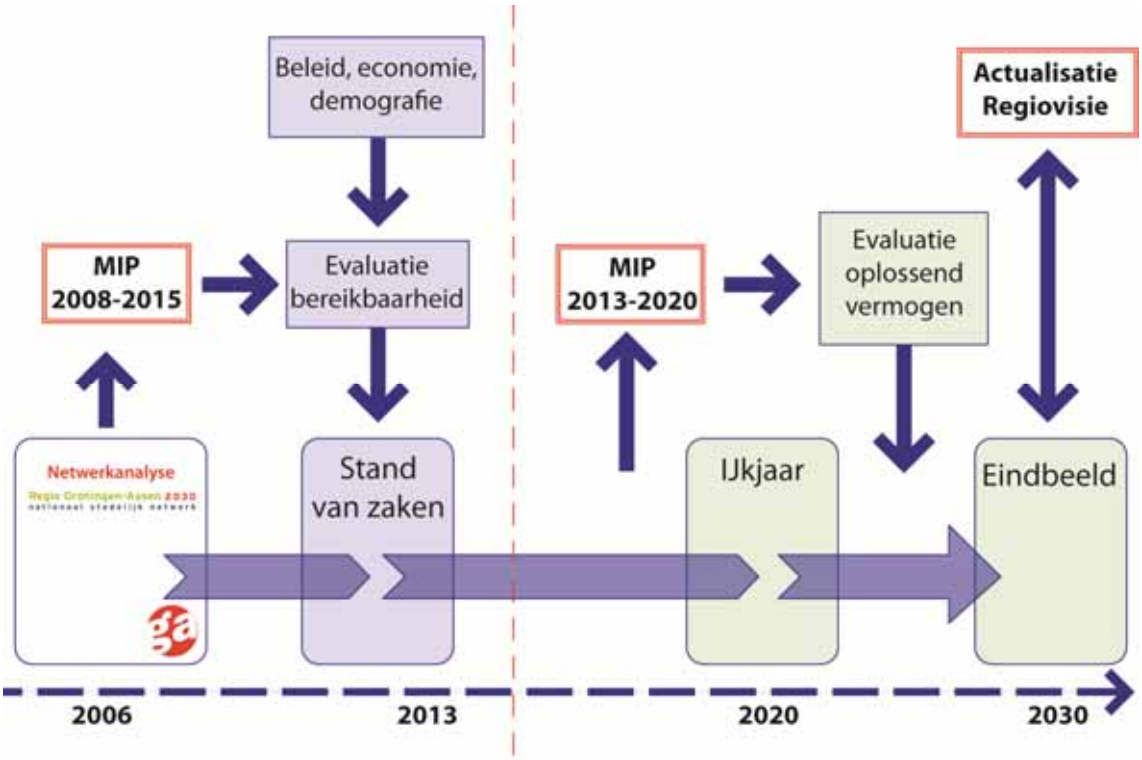
ker van het mobiliteitsnetwerk staat nadrukkelijk centraal hierin. Deze werkwijze is ook weer uitgangspunt voor de actualisatie.

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 inclusief thematische actualisaties (OV netwerkvisie, P+R beleid), beleidswijzigingen en de analyses die zijn gemaakt in het kader van projecten als de Regiotram, Ring Zuid, Fietsroutes Plus, P+R, etc.).

Om te komen tot een zorgvuldige herijking van de bereikbaarheidsstrategie voor de Regio Groningen-Assen bestaat de actualisatie tevens uit een terugblik en evaluatie. Ingegaan wordt op de effecten van de uitgevoerde maatregelen en de gevolgen van gewijzigde externe factoren als beleid, macro-economische en demografische ontwikkelingen.

Samengevat bestaat de actualisatie van de netwerkanalyse uit de volgende onderdelen (zie figuur 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). 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 (met name beleidsmatig, macro-economische en demografische ontwikkelingen) voor de mobiliteitsontwikkeling;
- Op basis van deze terugblik worden alternatieve bereikbaarheidsstrategieën en maatregelen geformuleerd. Op basis van het oplossend vermogen wordt vervolgens een keuze gemaakt voor een aangepaste bereikbaarheidsstrategie en wordt het bereikbaarheidsprogramma Regio Groningen-Assen bijgesteld.

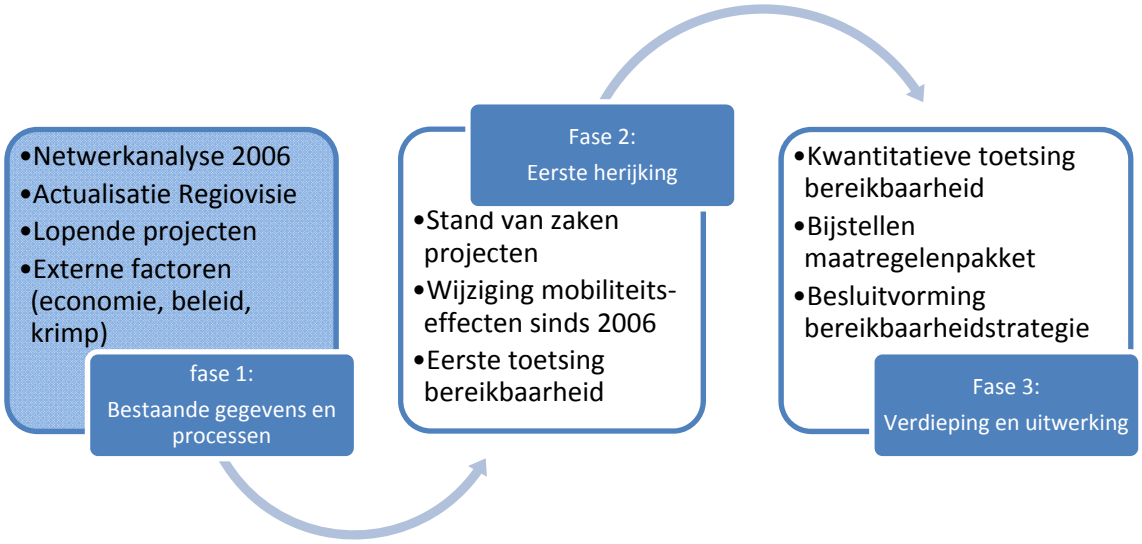


Figuur 1: Methodiek actualisatie netwerkanalyse

Voor het actualiseren van de netwerkanalyse wordt zo veel mogelijk aangesloten bij de bestaande opbouw. Daarnaast is gelet op de korte doorlooptijd bewust gekozen voor een pragmatische aanpak waarbij aangesloten wordt bij bestaande processen. Vanwege de korte doorlooptijd wordt de actualisatie van de netwerkanalyse in drie fasen uitgevoerd. De drie fasen zijn weergegeven in figuur 2. Dit zijn:

- fase 1: een inventarisatie en analyse van bestaande gegevens en processen;
- fase 2: een eerste herijking van de netwerkanalyse ten behoeve van besluitvorming omtrent een nieuwe bereikbaarheidsstrategie;
- fase 3: verdieping van de analyse en uitwerking in maatregelenpakket.

De uitkomsten van fase 1 van de actualisatie zijn gerapporteerd in deze tussenrapportage. Deze beschreven methodiek is geschematiseerd in figuur 2.

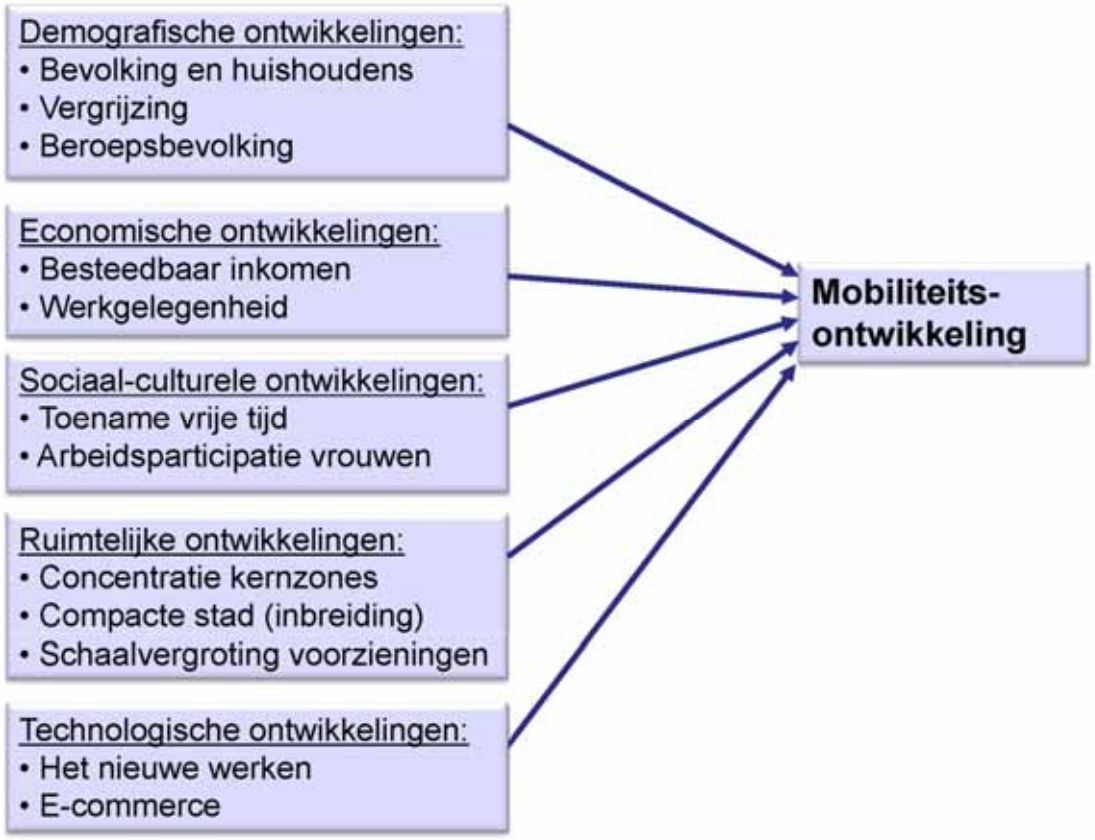


Figuur 2: fasering actualisatie netwerkanalyse

2.4 Fase 1 – Inventarisatie en analyse bestaande gegevens en processen

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. In fase 1 van het proces is de feitelijke mobiliteitsontwikkeling tussen 2006 en 2013 in beeld gebracht, evenals de uitgevoerde projecten Vervolgens is nader ingegaan op maatschappelijke trends die van significant belang zijn voor de mobiliteitsontwikkeling in de regio Groningen-Assen. Vanwege de beschikbare informatie is gekozen om zowel kwalitatieve als kwantitatieve analyses op te nemen in dit rapport.

In figuur 3 zijn de belangrijkste categorieën van trends en ontwikkelingen schematisch weergegeven en de verhouding tussen deze categorieën en mobiliteitsontwikkeling. Voor elke categorie kunnen een aantal specifieke factoren onderscheiden worden die de ontwikkeling van mobiliteit beïnvloeden. Het betreffen algemene ontwikkelingen die gelden voor Nederland als geheel, maar die op regionaal niveau sterk van omvang en invloed kunnen verschillen. Daarom is specifiek ingegaan op de gevolgen van genoemde ontwikkeling voor de regio Groningen-Assen.



Figuur 3: ontwikkelingen van invloed op mobiliteitsontwikkeling

De resultaten van de uitgevoerde inventarisatie en analyse zijn opgenomen in de hoofdstukken 4 t/m 8 van deze rapportage.

2.5 Eindresultaat

De geactualiseerde netwerkanalyse zal bestaan uit de volgende onderdelen:

- analyse huidige knelpunten in het systeem;
- effectbeoordeling en evaluatie van lopende mobiliteitsprojecten uit het Meerjaren Investeringsprogramma (MIP);
- scenario's (bandbreedte) voor mobiliteitsontwikkeling van de regio formuleren vanwege onzekere toekomstige ontwikkelingen;
- effectbeoordeling van nieuwe projecten;
- bereikbaarheidsstrategie voor de regio en haar deelgebieden.

3 Bereikbaarheid Regio Groningen-Assen

3.1 Bereikbaarheidsstrategie Regio Groningen-Assen

In de jaren negentig is in de Regio Groningen-Assen gestart met de discussie over het regionaal OV-systeem als onderdeel van de bereikbaarheidsstrategie van de Regio Groningen-Assen. De Regiovisie 1998 is richtinggevend geweest voor deze OV-strategie. De doelstellingen van de verbetering van het regionaal openbaar vervoer gelden onverminderd: *het garanderen van de economische bereikbaarheid en het neerzetten van het OV als reëel alternatief voor de auto bij de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden.*

Bij de start van de regionale samenwerking Regio Groningen-Assen is de OV-strategie geformuleerd. Uitwerking heeft plaatsgevonden in het Stadsgewestelijk Openbaar Vervoer (STOV), later in de markt gezet als Kolibri. In de Netwerkanalyse (2006) heeft er een herijking/verdieping plaatsgevonden van de bereikbaarheidsstrategie van de regio ten aanzien van alle modaliteiten. Deze netwerkanalyse omvat een probleemanalyse, een bereikbaarheidsstrategie die een antwoord biedt op de geconstateerde bereikbaarheidsknelpunten en een integraal en samenhangend maatregelenpakket voor auto, OV, fiets en goederenvervoer.

Kern van de problematiek is (1) verslechtering van de deur-tot-deur bereikbaarheid van de economische kerngebieden 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 en (4) ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. 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.

Vervolgens is de bereikbaarheidsstrategie voor het spoorse deel verder uitgewerkt in het Raamwerk RegioRail. De regionale bereikbaarheidsstrategie is in de afgelopen jaren niet wezenlijk veranderd en bestaat uit de volgende hoofdlijnen:

- De bereikbaarheid in de regio wordt bezien vanuit een integraal vervoersysteem met alle modaliteiten: auto, fiets, bus en rail.
- De autoafhankelijkheid is groot vanwege het ijle verzorgingsgebied van de regio. Investeringen in auto infrastructuur blijven nodig.
- Vanwege de geringe opnamecapaciteit van auto's van vooral de stad Groningen wordt het gebruik van OV en fiets als alternatief voor de auto gestimuleerd
- Rail is de drager van het OV-systeem.
- Snel maken van het OV zorgt voor meer reizigers en minder kosten. Voor bussen worden snelle (obstakelvrije) assen ingericht (HOV-assen).
- P+R's (herkomst en bestemming) zijn een onmisbare schakels in het bereikbaarheidssysteem.
- Voor de kortere afstanden wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd.

Via het Programma bereikbaarheid (zowel MIP als RSP) wordt concreet invulling gegeven aan deze bereikbaarheidsstrategie (zie paragraaf 3.2).

3.2 Stand van zaken programma bereikbaarheid

De bereikbaarheidsambities van de Regio Groningen-Assen zoals verwoord in de Netwerkanalyse is uitgewerkt in het meerjaren investeringsprogramma (MIP). Het MIP geeft een overzicht van projecten waarmee de regio de gezamenlijk ambitie wil verwezenlijken. De verantwoorde-

lijkheid voor de uitvoering van de maatregelen ligt deels bij de individuele partners, deels bij het rijk en deels bij de regio.

Het regionaal bereikbaarheidsprogramma omvat maatregelen voor alle modaliteiten. De regio 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 totale investeringsbedrag van alle projecten uit het meerjaren investeringsprogramma is circa € 870 miljoen inclusief autoprojecten. 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;
6. Auto - hoofdstructuur.

Hieronder is een per deelprogramma een overzicht opgenomen van de stand van zaken (december 2012) van het regionale bereikbaarheidsprogramma (voltooide projecten, projecten in uitvoering en projecten in planvorming/studie). In de afgelopen zes jaar is concreet geïnvesteerd in 37 projecten waarvan momenteel 18 projecten zijn voltooid en 19 projecten nog in uitvoering zijn De investeringkosten van deze projecten kent een totale omvang van bijna 200 miljoen euro. Vanuit het regiofonds is hieraan ruim 50 miljoen euro bijgedragen (circa 27%).

<u>Deelprogramma 1: HOV-bus inframaatregelen</u>
De projecten binnen dit deelprogramma zijn gericht op het sneller en betrouwbaarder maken van de bus. De projecten hebben als doel het verminderen van de exploitatiekosten van de bus en het aantrekkelijk maken van de bus t.o.v. de auto. Het sneller maken van OV blijkt een zeer effectieve maatregel te zijn.

De volgende infrastructurele maatregelen worden voorbereid, uitgevoerd of zijn gerealiseerd.

- HOV-as west (fase 1 (Peizerweg) en fase 2 (Koeriersterweg) gerealiseerd, fase 3 tot Hoofdstation (studie)
- Bus op de vluchtstrook A7 en A28 (gerealiseerd)
- Busbaan Peize – Groningen (gerealiseerd)
- OV-bereikbaarheidsplan IGS Leek/Roden
- Busdoorstroming Europaweg
- Busdoorstroming Eemskanaalzone

Een andere categorie projecten heeft betrekking op een goede ontsluiting van OV-knooppunten en snelle busaansluitingen op het hoofdwegennet:

- Bereikbaarheidsprogramma Florijnas Assen
- Infraontsluiting OV-knooppunt Hoogezand
- Busaansluiting op A7 bij P+R Hoogkerk
- Busontsluiting Kloosterveen

<u>Deelprogramma 2: P+R en Busknooppunten</u>
Investeringen 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) en 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.

Bestemming - P+R's:
- P+R Hoogkerk (gerealiseerd)
- Uitbreiding P+R Haren
- P+R Zernike ringweg Noord
- Opwaarderen en uitbreiding P+R Kardinge
- P+R Driebond

Herkomst - P+R's:
- Transferpunt Zuidlaren (gerealiseerd)
- Transferium Assen Noord (gerealiseerd)
- Transferium Assen West (gerealiseerd)
- Doorontwikkeling P+R Zuidhorn
- P+R Leek
- P+R Assen-west / Norgerbrug
- P+R de Punt

OV-knooppunten:
- Bereikbaarheid station en busknooppunt Bedum
- Bereikbaarheid station en busknooppunt Winsum
- OV-knooppunt Hoogezand
- Stationsgebied Haren
- Busstation Norg

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:
- Reactivering spoorverbinding Groningen – Veendam (gerealiseerd)
- Facelift noordelijke stations (grotendeels gerealiseerd)
- Station Europapark (gerealiseerd)
- Station Hoogezand-centrum

Overig raamwerk RegioRail:
- Frequentieverhoging Groningen - Leeuwarden
- Upgrading knoop Groningen, inclusief doorkoppeling, frequentieverhoging en viersporigheid
- Frequentieverhoging spoorlijn Assen - Groningen

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 o.a. e-bikes (gestimuleerd vanuit mobiliteitsmanagement) blijft dit deelprogramma van belang.

De uitvoering van de hoofdfietsroutes 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 volgende twee categorieën:

Fietsroute Plus:
- Fietsroute Plus Eelde/Paterswolde-Groningen (gerealiseerd)
- Fietsroute Plus Vries-Assen (gerealiseerd)
- Fietsroute Plus Rolde-Assen (gerealiseerd)
- Fietsroute Plus Zuidhorn - Groningen (grotendeels gerealiseerd)
- Fietsroute Plus Bedum - Groningen
- Fietsroute Plus Winsum - Groningen
- Smilde - Bovensmilde - Assen

- Roden - Peize - Groningen (deels gerealiseerd)
- Hoogezand-Sappemeer – Groningen (deels gerealiseerd)
- De Punt – Eelde – Groningen-zuid (deels gerealiseerd)

Ontbrekende schakels:
- Fietsbrug Aduaderdiep
- Fietsbrug Reitdiep / Noordelijke Ringweg (Plataanbrug) (gerealiseerd)
- Den Horn - Zuidhorn
- Fietsroute Woldweg – Foxholstermeer
- Fietsverbinding de Vosholen
- Herprofilering fietspad langs de Meerweg
- Meerstad - Groningen-centrum
- Assen-west - Messchenveld
- Verbetering toegankelijkheid landelijk gebied (samen met programma Regiopark)

Deelprogramma 5: Mobiliteits- en verkeersmanagement
De pilot mobiliteitsmanagement wordt door de Taskforce Mobiliteitsmanagement uitgevoerd in 2010 - 2012. Hierbij is er een relatie met de deelprogramma's businfra, P+R en fiets. Onderdelen van mobiliteitsmanagement zijn het nieuwe werken/digitale mobiliteit, MKB-vouchers, parkeermanagement, stimuleren fietsen en educatie. Verder is bij dit programmaonderdeel "monitoring gebruik OV" opgenomen, een project van het OV-bureau.

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.

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. Het gaat om onder meer de volgende projecten:
- Aanpak Ring Zuid;
- Ongelijkvloerse aansluitingen Ringweg Groningen;
- Knooppunt A28/N33 en verdubbeling N33;
- Verbetering doorstroming N355, N360, N361.

4 Mobiliteitsontwikkeling 2006-2012

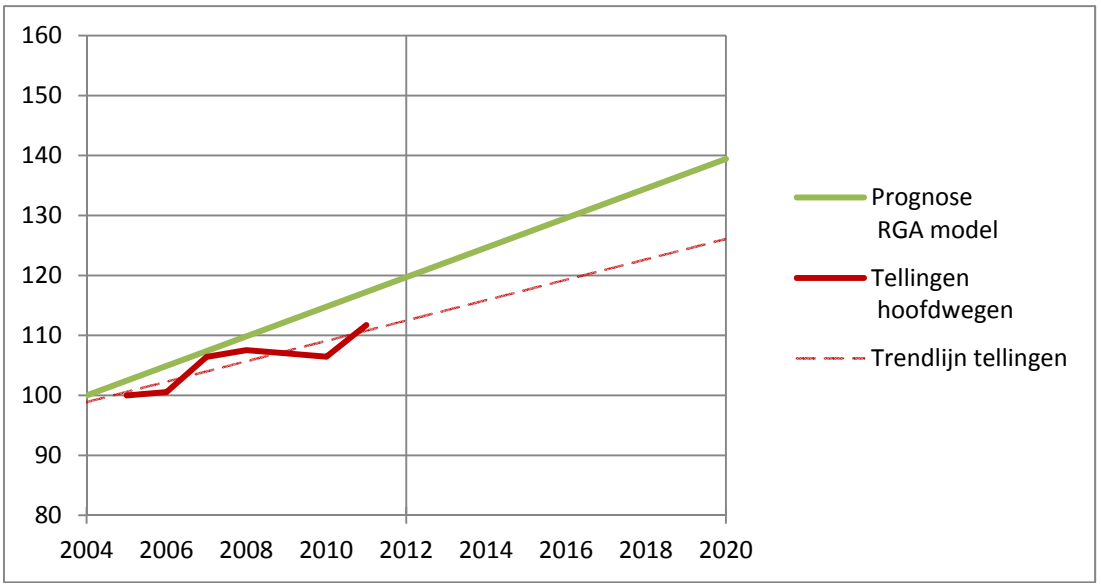
4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een eerste analyse gepresenteerd van de feitelijke mobiliteitsontwikkeling in de Regio Groningen-Assen binnen de periode 2006-2012. Ingegaan wordt op het gemotoriseerd verkeer, openbaar vervoer (bus en trein), P+R en fietsverkeer. Deze gegevens zijn gebaseerd op gegevens van de regiopartners.

4.2 Ontwikkelingen gemotoriseerd verkeer

De in deze paragraaf gepresenteerde ontwikkeling van het gemotoriseerd verkeer is gebaseerd op vaste telpunten van de wegbeheerders (Rijkswaterstaat, provincies Groningen en Drenthe en gemeente Groningen). Tevens is voor een aantal telpunten aangegeven wat in 2006 op basis van berekeningen met het verkeersmodel (model RGA 1.2, basisjaar 2004) de verwachte mobiliteitsontwikkeling was tot het jaar 2020. Uit deze verwachting kan eenvoudig de verwachting voor 2012 ('halverwege') worden afgeleid en worden vergeleken met de feitelijke tellingen in de periode 2006-2011.

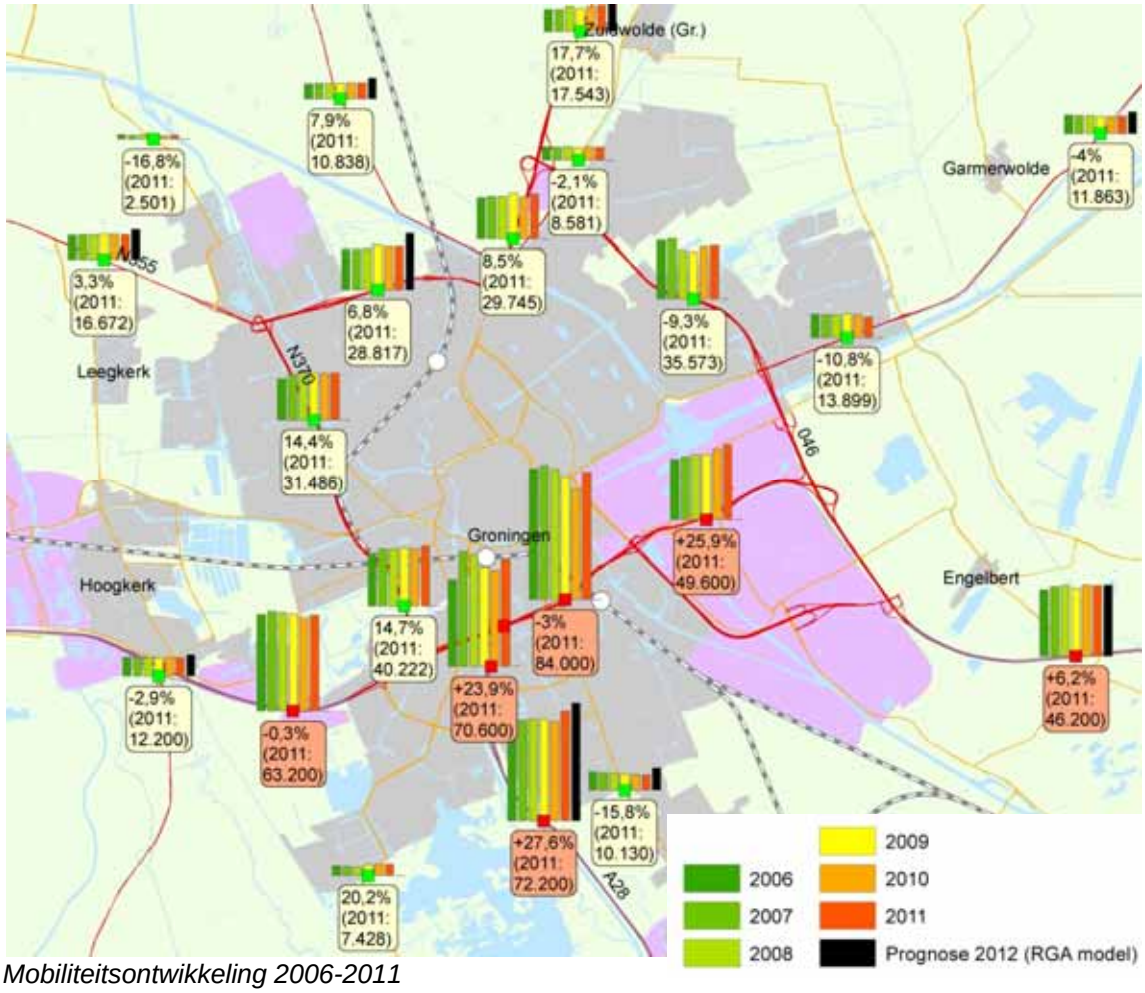
In onderstaande afbeelding is de feitelijke mobiliteitsontwikkeling afgezet tegen de verwachte mobiliteitsontwikkeling uit het verkeersmodel. Hieruit kan worden afgeleid dat de feitelijke mobiliteitsontwikkeling achter is gebleven bij de prognose van het verkeersmodel.



Feitelijke mobiliteitsontwikkeling hoofdwegen versus prognose verkeersmodel (gemiddelde van tellingen op hoofdwegen, 2004 = 100)

Ring Groningen

Hieronder is voor de Ring Groningen en per corridor de ontwikkeling van het gemotoriseerd verkeer weergegeven voor de periode 2006-2011. Voor een aantal telpunten is tevens de in 2006 opgestelde prognose voor de Netwerkanalyse weergegeven voor 2020 (en daarvan afgeleid de prognose voor 2012).



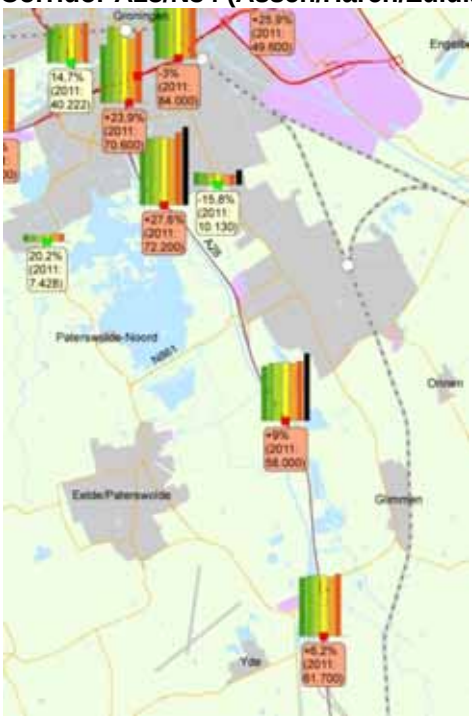
Mobiliteitsontwikkeling 2006-2011

Waarnemingen:

- Op de westelijke en noordelijke ring is sprake van groei van het verkeer. De groei blijft wel achter bij de prognose van het verkeersmodel.
- Op de zuidelijke ring is sprake van stabilisatie / lichte afname. Het wegvak tussen het Europaplein en het knooppunt Euvelgunne is gegroeid door openstelling van het Euvelgunnetracé.
- Op de oostelijke ringweg is sprake van een afname van het verkeer. De oorzaak is niet helder, mogelijk is dit een gevolg van de werkzaamheden (ombouw kruisingen tot ongelijkvloerse aansluitingen).

Wegvak	**Tellingen**		**Groei 2006-2011**		**Prognose verkeersmodel (RGA 1.2)**	
	2006	**2011**	**absoluut**	**relatief**	**2012**	**2020**
Ring Groningen						
Ring Zuid: Helpman - Europaplein	86.600	84.000	-2.600	-3,0%		
Ring West: Hoendiep - Vrijheidsplein	35.058	40.222	5.164	14,7%		
Ring Noord: Zonnelaan-Iepenlaan	26.986	28.817	1.831	6,8%	37.505	45.228
Ring Oost: Kardinge - Lewenborg	39.200	40.300	-3.627	-9,3%		

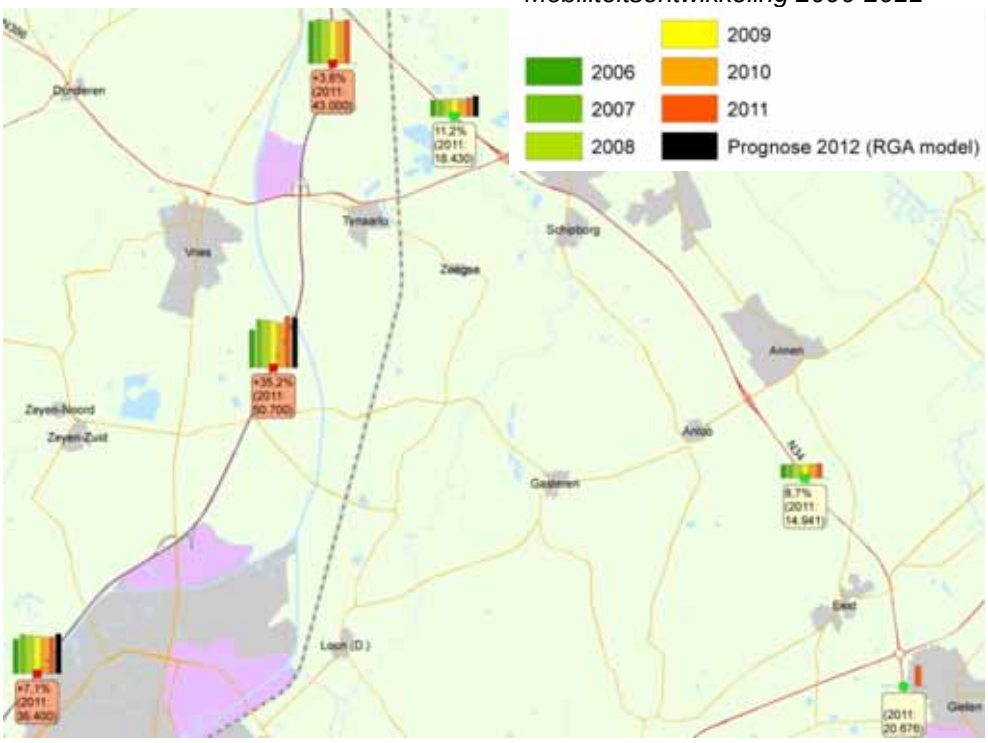
Corridor A28/N34 (Assen/Haren/Zuidlaren)



Waarnemingen:

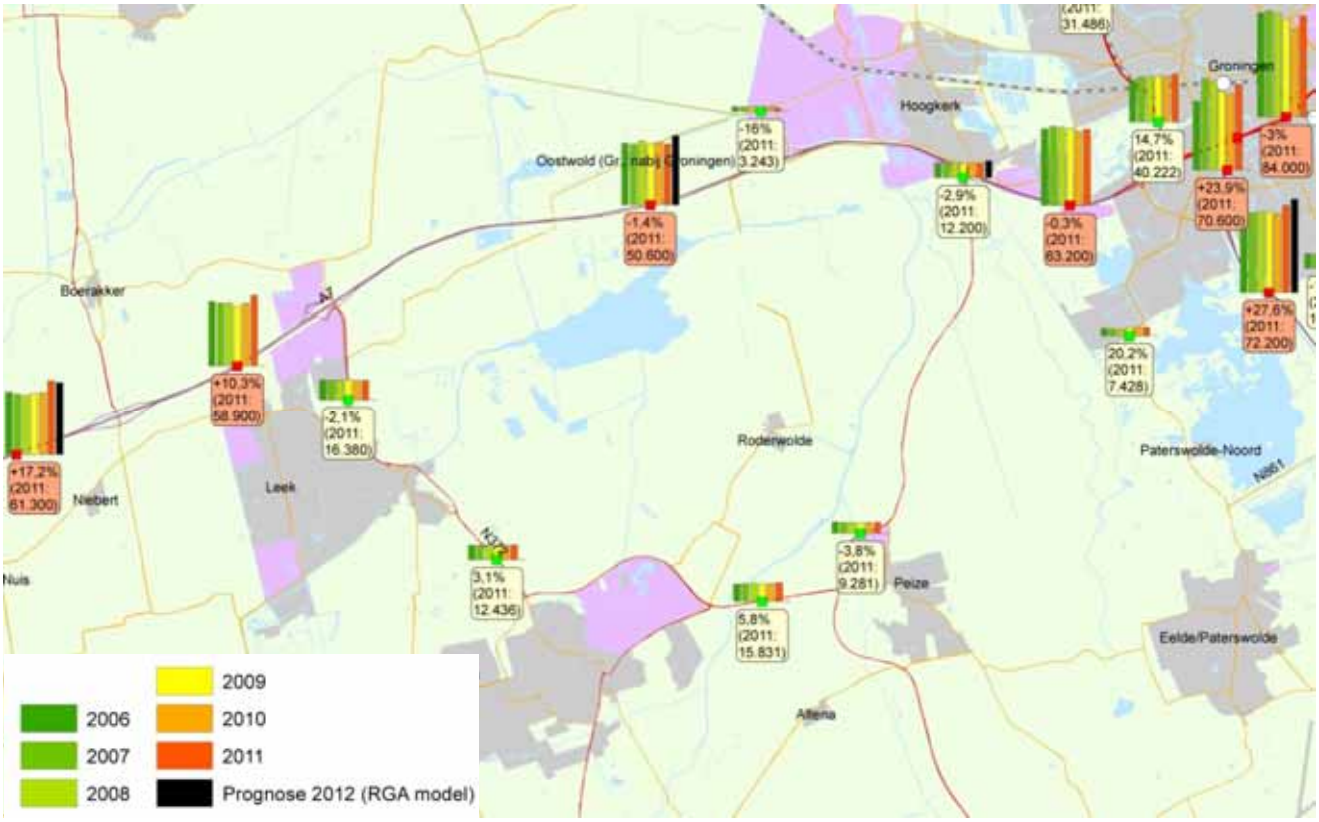
- Op het traject Assen Noord – Vries is sprake van een forse verkeersgroei (circa 13.000 mvt/etmaal in 5 jaar). Dit is in lijn met de prognose van het verkeersmodel.
- Ook het traject De Punt – Groningen is sprake van een sterke groei, hier blijft de groei echter achter bij de prognose.
- Een beperkte groei is waar te nemen op het traject Assen – Assen Noord
- Op het onderliggend wegennet is sprake van een afname op de Hereweg en een toename op de Groningerweg.

Mobiliteitsontwikkeling 2006-2011



Wegvak	Tellingen		Groei 2006-2011		Prognose verkeers-model (RGA 1.2)	
	2006	2011	absoluut	relatief	2012	2020
Corridor A28/N34 (Assen/Haren/Zuidlaren)						
A28 Assen - Assen-Noord	34.000	36.400	2.400	7,1%	39.398	46.862
A28 Assen-Noord - Vries	37.500	50.700	13.200	35,2%	49.717	57.980
A28 Haren - Groningen-Zuid	56.600	72.200	15.600	27,6%	77.297	89.173
N34 Osbroeken	16.572	18.430	1.858	11,2%	20.460	22.932
Verlengde Hereweg	12.029	10.130	-1.899	-15,8%	14.754	17.272

Corridor A7 (Roden/Leek/Drachten)



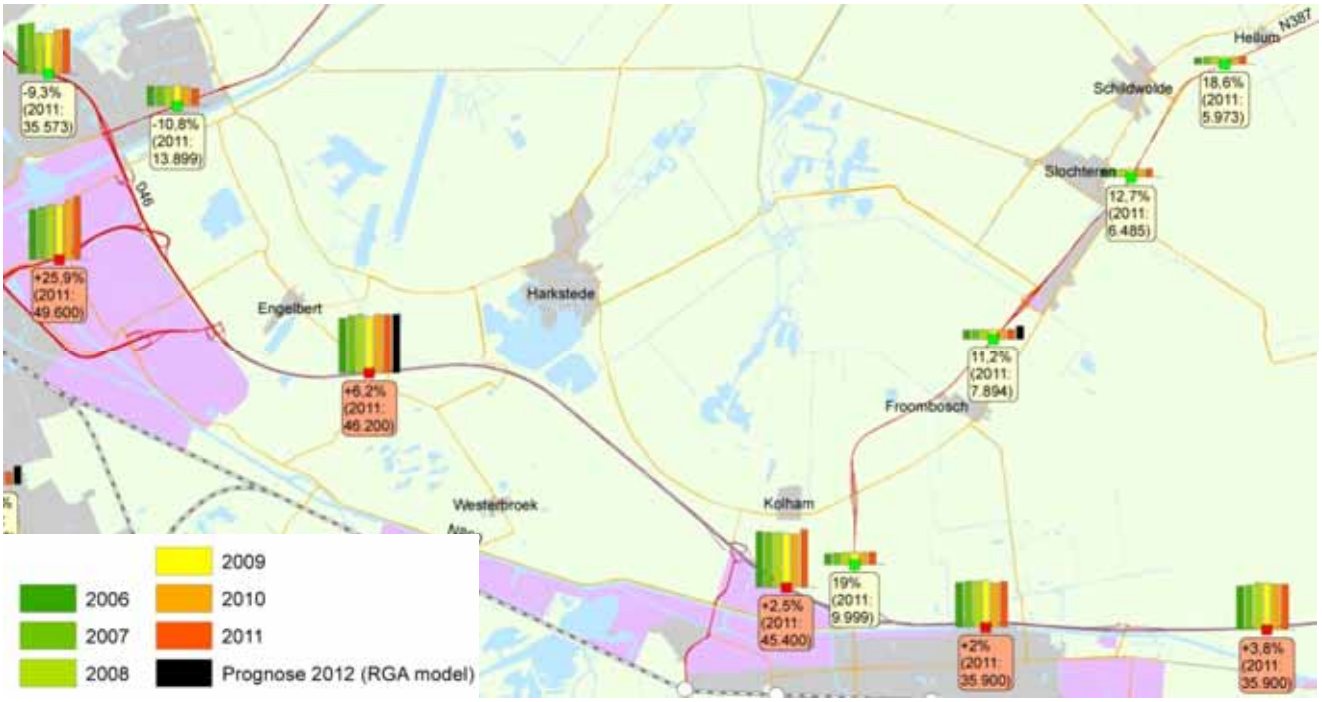
Mobiliteitsontwikkeling 2006-2011

Waarnemingen

- De verkeersgroei op het traject Marum – Boerakker is relatief sterk en is in lijn met de prognose van het verkeersmodel.
- Op het traject Leek – Groningen en de N372 (Peize - A7) is sprake van een stabilisatie / lichte afname. Dit wijkt sterk af van de prognose van het verkeersmodel.

Wegvak	**Tellingen**		**Groei 2006-2011**		**Prognose verkeersmodel (RGA 1.2)**	
	2006	**2011**	**absoluut**	**relatief**	**2012**	**2020**
Corridor A7 (Roden/Leek/Drachten)						
A7 Marum - Boerakker	52.300	61.300	9.000	17,2%	59.994	70.780
A7 Leek - Ind. Westpoort	51.300	50.600	-700	-1,4%	57.591	68.569
N372: Rijksweg A7-Drentse grens	12.568	12.200	-368	-2,9%	14.439	17.156

Corridor A7 (Hoogezand-Sappemeer/Slochteren)



Mobiliteitsontwikkeling 2006-2011

Waarnemingen:

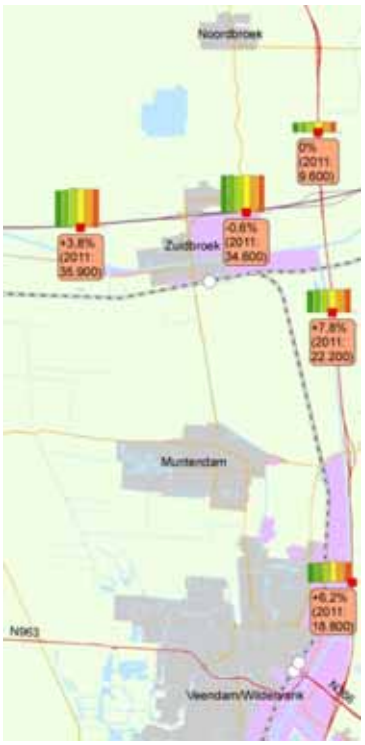
- De groei van de intensiteit op dit gedeelte van de A7 is beperkt en in lijn met de prognose van het verkeersmodel.
- De groei op de N387 is in absolute termen beperkt en blijft achter bij de prognose van het verkeersmodel.

Wegvak	**Tellingen**		**Groei 2006-2011**		**Prognose verkeers-model (RGA 1.2)**	
	2006	**2011**	**absoluut**	**relatief**	**2012**	**2020**
Corridor A7 (Hoogezand-Sappemeer/Slochteren)						
A7 Westerbroek - Foxhol	43.500	46.200	2.700	6,2%	46.821	52.699
N387: Kolham-Slochteren	7.101	7.894	793	11,2%	10.490	12.788

Tangent N33 (Assen-Delfzijl)

Waarnemingen:

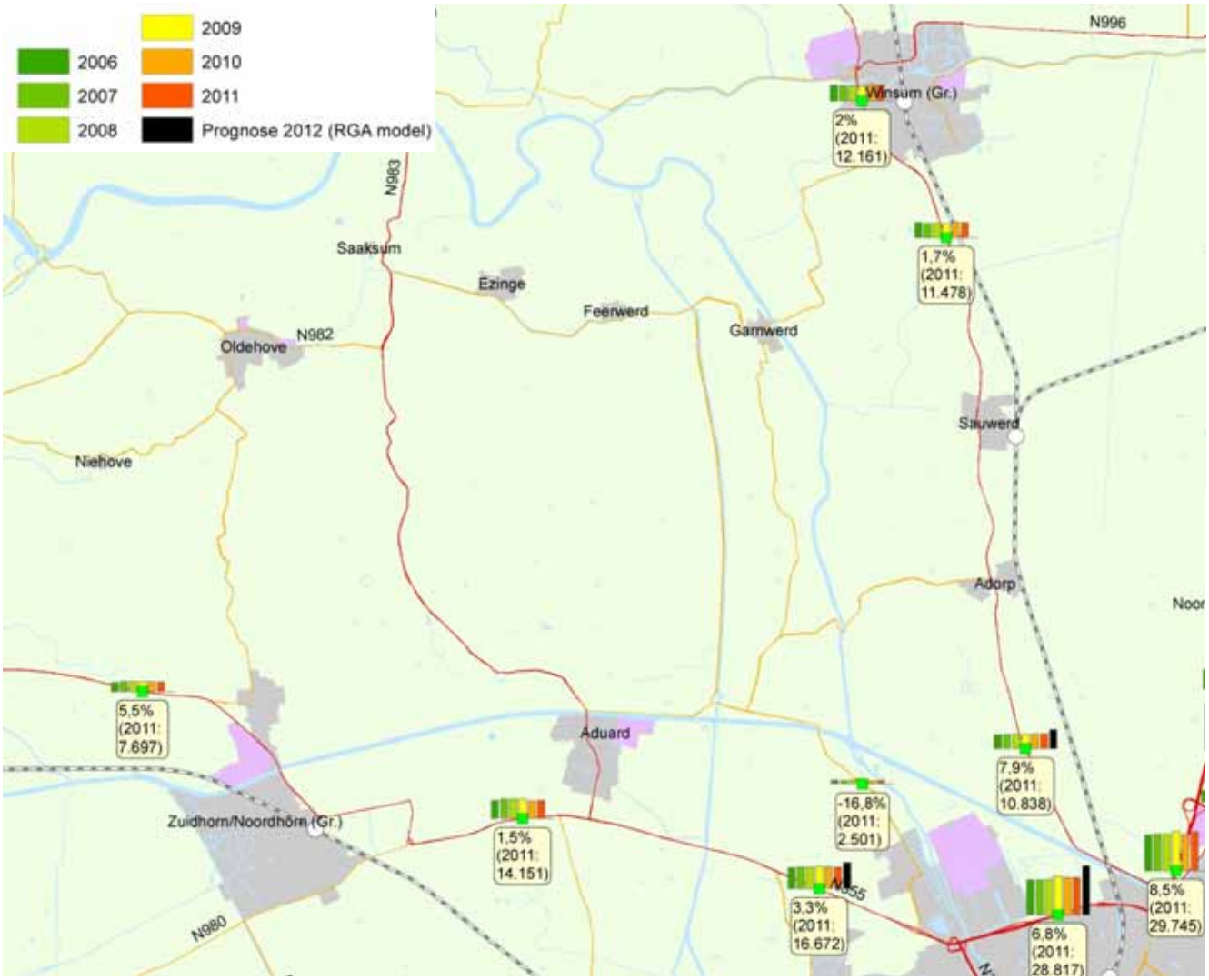
- Op het grootste deel van de N33 is sprake van een beperkte toename van de intensiteit. De groei blijft achter bij de prognose van het verkeersmodel.
- Op het gedeelte tussen Gieterveen en Bareveld is sprake van een sterke toename, de oorzaak hiervan is onduidelijk.
- Op het noordelijke gedeelte van de N33 (A7 tot Appingedam) is sprake van een sterke toename.



Mobiliteitsontwikkeling 2006-2011

Wegvak	Tellingen		Groei 2006-2011		Prognose verkeers-model (RGA 1.2)	
	2006	2011	absoluut	relatief	2012	2020
Tangent N33 (Assen-Delfzijl)						
N33 Assen Zuid - Rolde	15.600	15.900	300	1,9%	16.986	19.308
N33 Gieten - Eexterveen	12.300	12.800	500	4,1%	14.244	16.629
N33 Siddeburen - Laskwerderweg	9.200	10.700	1.500	16,3%	12.115	14.478

Corridor N355 (Zuidhorn/Aduard) en Corridor N361 (Winsum)



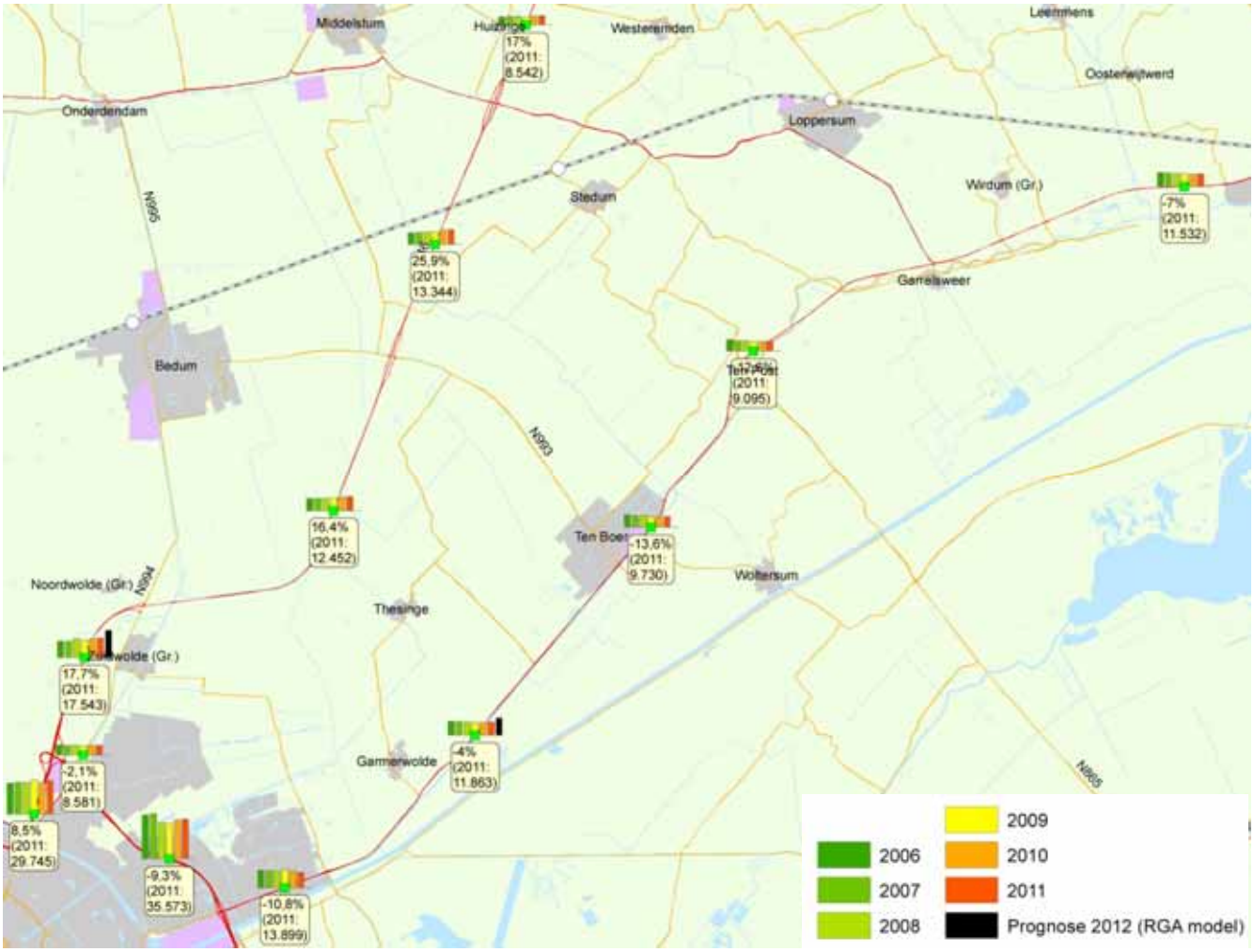
Mobiliteitsontwikkeling 2006-2011

Waarnemingen:

- De intensiteit op zowel de N355 en N361 blijkt in de periode 2006-2011 licht toegenomen te zijn. De groei blijft wel achter bij de prognose van het verkeersmodel voor 2012.

Wegvak	**Tellingen**		**Groei 2006-2011**		**Prognose verkeers-model (RGA 1.2)**	
	2006	**2011**	**absoluut**	**relatief**	**2012**	**2020**
Corridor N355 (Zuidhorn/Aduard)						
N355: Slaperstil-N370	16.145	16.672	527	3,3%	20.139	22.552
Corridor N361 (Winsum)						
N361: Boterdiepsbrug-Adorp	10.040	10.838	798	7,9%	14.099	16.042

Corridor N360 (Ten Boer/Delfzijl) en Corridor N46 (Bedum/Eemshaven)



Mobiliteitsontwikkeling 2006-2011

Waarnemingen:

- De intensiteit op de N360 blijkt in de periode 2006-2011 afgenomen te zijn met 4 – 14%. De prognose van het verkeersmodel voor 2012 was echter langzame stijging.
- De intensiteit op de N46 blijkt in de periode 2006-2011 relatief fors te zijn toegenomen (16 – 26%). De groei blijft wel achter bij de prognose voor 2012.

Wegvak	**Tellingen**		**Groei 2006-2011**		**Prognose verkeers-model (RGA 1.2)**	
	2006	**2011**	**absoluut**	**relatief**	**2012**	**2020**
Corridor N360 (Ten Boer/Delfzijl)						
N360: Ruischerbrug-Ten Boer	12.362	11.863	-499	-4,0%	14.583	15.918
Corridor N46 (Bedum/Eemshaven)						
N46: Ring Groningen-Zuidwolde	14.900	17.543	2.643	17,7%	24.432	28.600

4.3 Ontwikkelingen openbaar vervoer

Bus

In de volgende tabel en afbeelding is voor de reguliere buslijnen en Q-liners (exclusief stadsbussen binnen de gemeente Groningen[3]) de ontwikkeling van het aantal reizigers per werkdag per corridor weergegeven over de periode 2006-2011. Hieruit kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

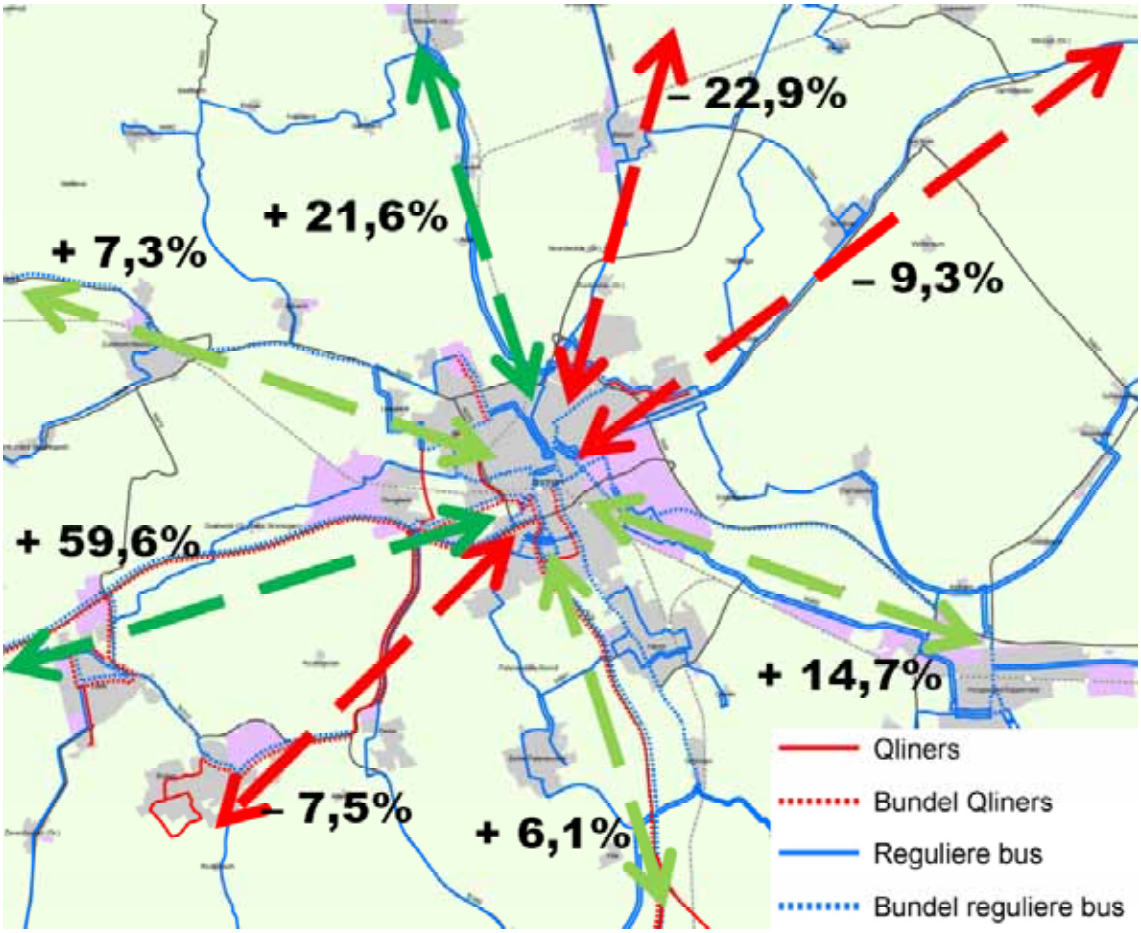
- De westelijke bundels groeien sterk, vooral de bundel Leek - Drachten. Dit is waarschijnlijk het resultaat van de toename van het aantal buslijnen en hogere frequenties.
- De zuidelijke bundels groeien licht, waarbij een verschuiving lijkt op te treden van de reguliere buslijnen op de Hereweg en richting Eelde naar de Q-liners op de A28/N34. Overigens is ook op de A28/N34 sprake van toename van het aantal buslijnen en hogere frequenties.
- De oostelijke en noordelijke bundels laten een gevarieerd beeld zien: de bundels Delfzijl en Bedum nemen af en de bundels Winsum en Hoogezand-Sappemeer - Slochteren nemen toe.

Aantal busreizigers per werkdag per corridor (bron: NVS tellingen)

Corridor	**NVS-tellingen**		**Groei 2006-2011**	
	2006	**2011[4]**	**absoluut**	**relatief**
Zuid				
A28/N34	4.243	5.266	1.023	24,1%
Hereweg	3.548	3.181	-367	-10,4%
Eelde	1.293	1.187	-106	-8,2%
Subtotaal	***9.084***	***9.634***	***550***	***6,1%***
Oost				
Hoogezand-Sappemeer, Slochteren	2.271	2.606	335	14,7%
Delfzijl	1.723	1.563	-160	-9,3%
Subtotaal	***3.994***	***4.168***	***174***	***4,4%***
Noord				
Bedum	1.936	1.494	-443	-22,9%
Winsum	882	1.072	190	21,6%
Subtotaal	***2.818***	***2.566***	***-252***	***-9,0%***
West				
Zuidhorn	2.202	2.362	160	7,3%
Hoogkerk binnendoor	586	635	49	8,4%
Roden, Peize	2.629	2.433	-196	-7,5%
Leek, Drachten	3.685	5.883	2.198	59,6%
Subtotaal	***9.102***	***11.313***	***2.211***	***24,3%***
Totaal	**24.998**	**26.314**	**1.316**	**5,3%**

[3] De stadsbuslijnen 2 (De Punt) en 11 (Zuidhorn) zijn wel meegenomen

[4] Gegevens voor de Q-liners 305 en 314 zijn nog niet verwerkt in het jaar 2011.



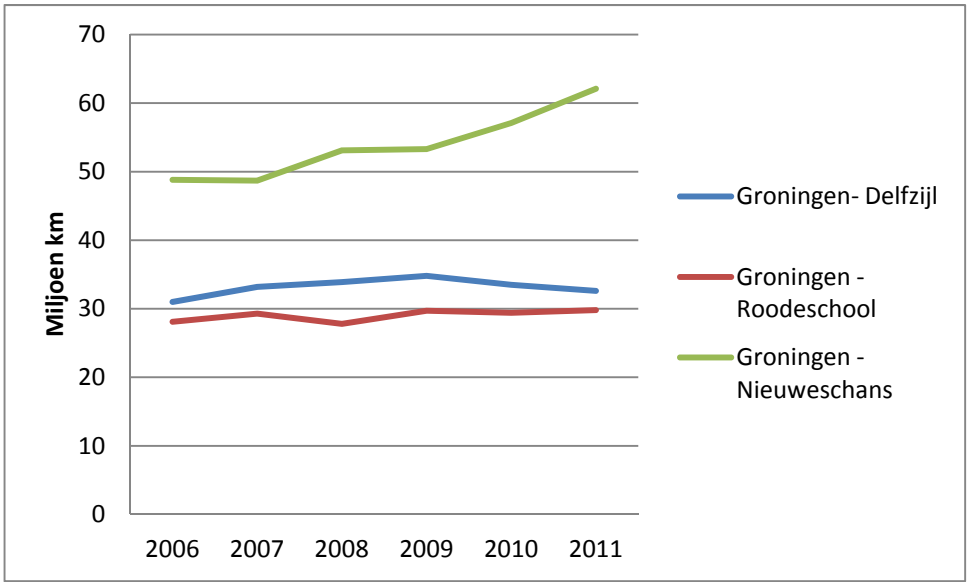
Ontwikkeling aantal reizigers per bus per corridor 2006-2011

Spoor
In onderstaande tabel en grafiek is voor de regionale spoorlijnen het aantal reizigerskilometers per traject per jaar per jaar weergegeven over de periode 2006-2011 (in miljoenen). Hieruit blijkt dat het aantal reizigerskilometers op het traject Groningen – Nieuweschans de afgelopen jaren flink gestegen is. Het aantal reizigerskilometers op beide andere trajecten is licht gestegen.

De gegevens voor de baanvakken Leeuwarden – Groningen, Groningen – Assen waren nog niet beschikbaar, evenals het aantal reizigers voor alle baanvakken.

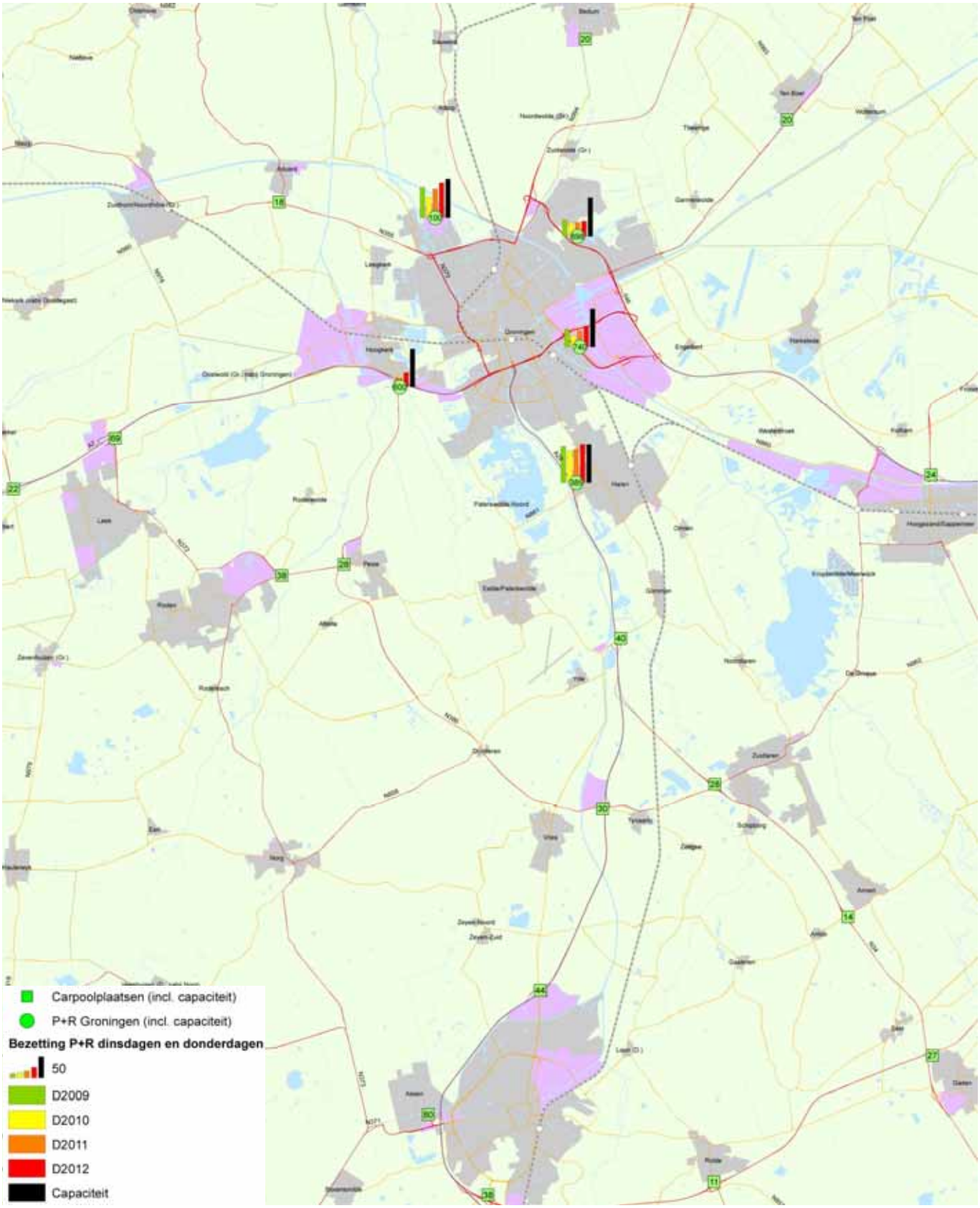
Reizigerskilometers per baanvak per jaar (in miljoenen)

Traject	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Groningen- Delfzijl	31	33,2	33,9	34,8	33,5	32,6
Groningen - Roodeschool	28,1	29,3	27,8	29,7	29,4	29,8
Groningen - Nieuweschans	48,8	48,7	53,1	53,3	57,1	62,1



4.4 Ontwikkelingen P+R

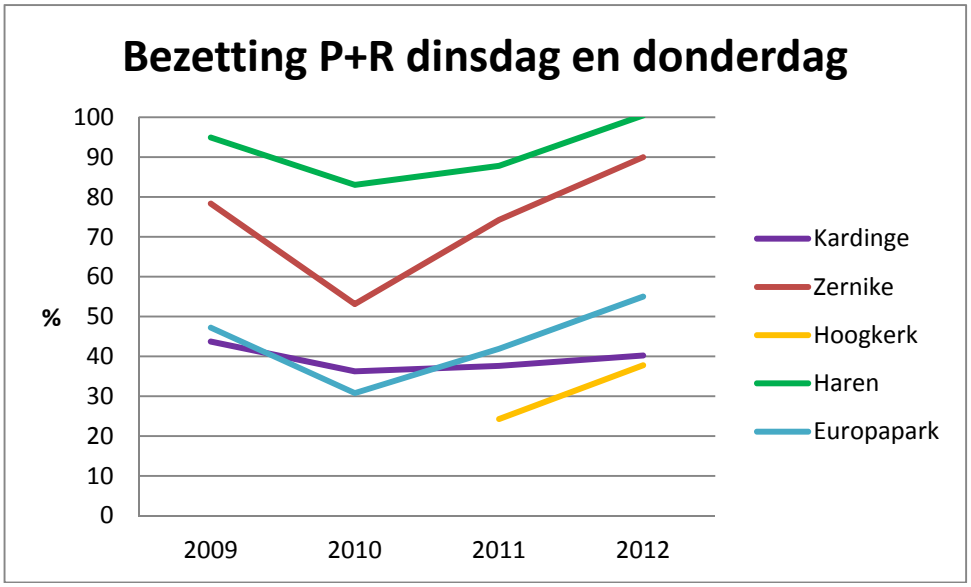
In onderstaande afbeelding zijn de carpoolplaatsen in de regio Groningen-Assen weergegeven, evenals de P+R locaties rond de stad Groningen.

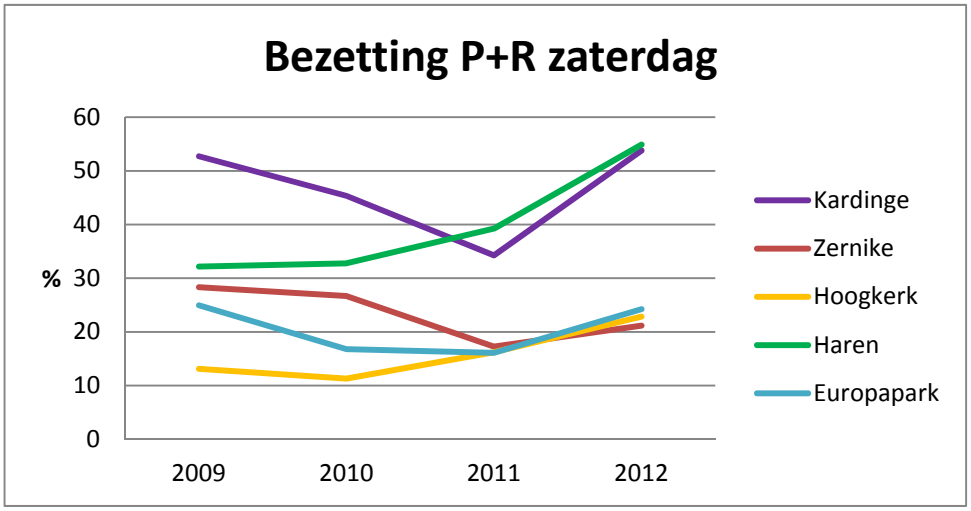


Ligging carpoolplaatsen (incl. capaciteit) en P+R locaties Groningen (incl. capaciteit en bezetting dinsdagen/donderdagen)

In onderstaande grafieken is de bezetting van de vijf P+R locaties rond de stad Groningen weergegeven voor de periode 2009-2012. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de dinsdagen en donderdagen (wanneer de P+R locatie vooral door forenzen gebruikt wordt) en de zaterdagen (wanneer de P+R locatie in hoofdzaak door winkelend publiek gebruikt wordt). Hieruit kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

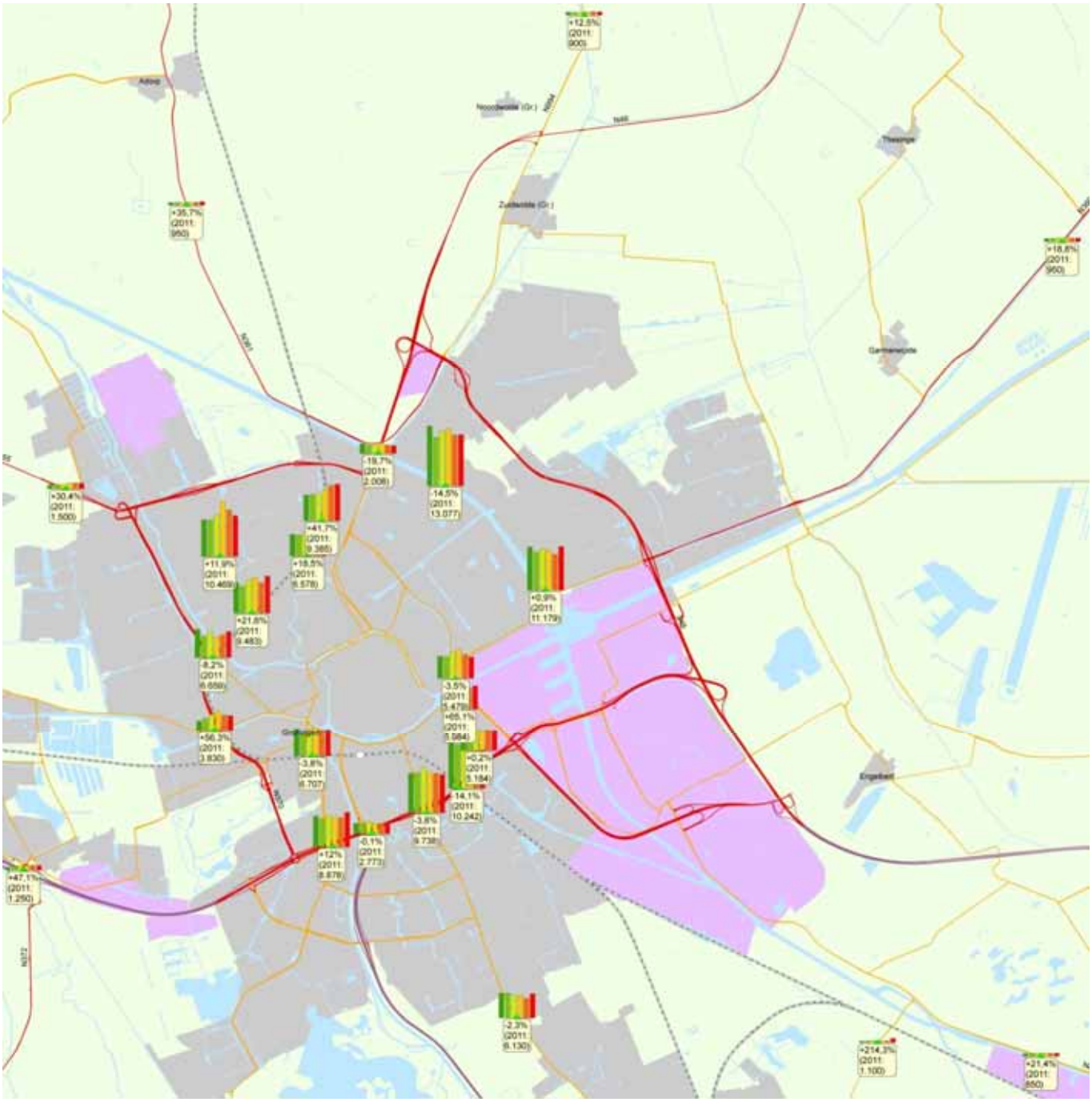
- De bezetting van de meeste locaties is in de periode 2009-2012 gestegen. Alleen de bezetting van Kardinge is min of meer op een gelijk niveau gebleven.
- Op doordeweekse dagen hebben Haren en Zernike (nagenoeg) hun maximale capaciteit bereikt.
- Op zaterdagen worden Kardinge en Haren relatief goed gebruikt (bezetting circa 50%).





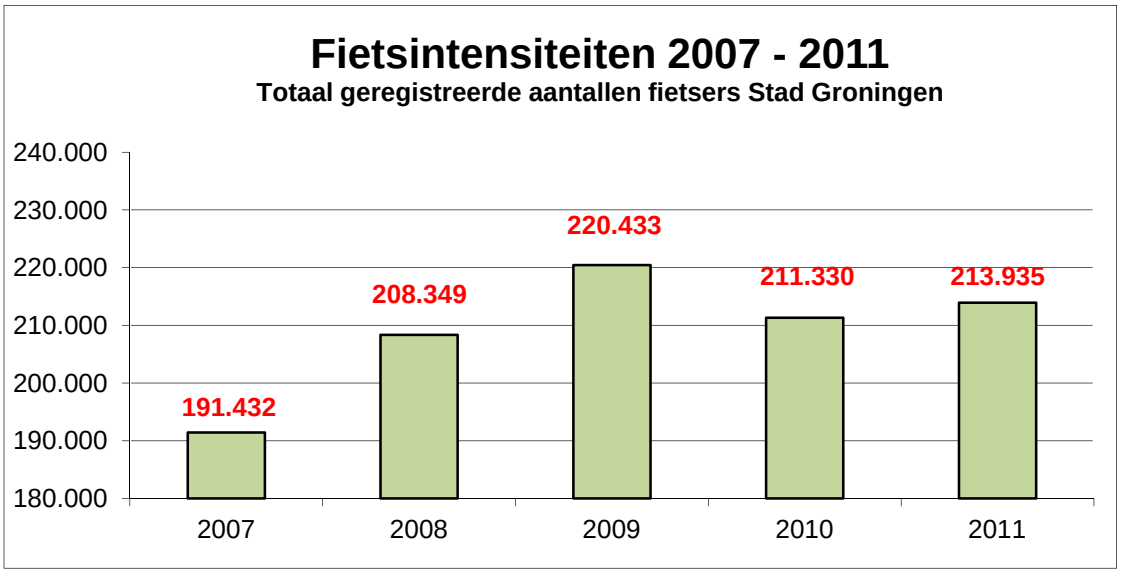
4.5 Ontwikkelingen fietsverkeer

Hieronder is voor de stad Groningen en per corridor de ontwikkeling van het fietsverkeer weergegeven voor de periode 2006-2011.



Wegvak	Tellingen		Groei 2006-2011	
	2006	2011	absoluut	relatief
Corridor Peize/Roden				
N372: Hoogkerk-Peizermade	850	1.250	400	47,1%
Corridor Hoogezand/Sappemeer				
N860: Waterhuizen-Silenkabrug	700	850	150	21,4%
Corridor Haren				
Rijksstraatweg: Esserweg - Dilgtweg	6.272	6.130	-142	-2,3%

Wegvak	Tellingen		Groei 2006-2011	
	2006	2011	absoluut	relatief
Corridor N355 (Zuidhorn/Aduard)				
N355: Aduard-Groningen	1.150	1.500	350	30,4%
Corridor Winsum				
N361: Groningen-Adorp	700	950	250	35,7%
Corridor Ten Boer				
N360: Groningen-Garmerwolde	800	950	150	18,8%
Corridor Bedum				
N994: N46-Bedum	800	900	100	12,5%
Stad Groningen (noordwest)				
Eikenlaan: Iepenlaan - Van Oldenbarneveltlaan	6.625	9.385	2.760	41,7%
Kastanjelaan: Mutua Fidesstraat - Parallelweg	5.550	6.578	1.028	18,5%
Zonnelaan: Saturnuslaan - Venuslaan	9.359	10.469	1.110	11,9%
Prinsesseweg: Grote Beerstraat - Stadhouderslaan	7.800	9.483	1.683	21,6%
Friesestraatweg: Laan 1940-1945 - 2e Spoorstraat	7.250	6.659	-591	-8,2%
Hoendiep: Laan 1940-1945 - Atoomweg	2.450	3.830	1.380	56,3%
Stad Groningen (zuid)				
Paterswoldseweg: De Ruyterlaan - Koeriersterweg	6.975	6.707	-268	-3,8%
Paterswoldseweg: Laan v/d Vrede - Muntinglaan	7.925	8.878	953	12,0%
Vondellaan: Brailleweg - Maaslaan	2.775	2.773	-2	-0,1%
Hereweg: Waterloolaan - Papiermolenlaan	10.125	9.738	-387	-3,8%
Helperzoom: Waterloolaan - Kempkensberg	11.925	10.242	-1.683	-14,1%
Meeuwerderbaan: Meeuwerderweg - Winschoterdiep W.Z.	5.175	5.184	9	0,2%
Stad Groningen (oost)				
Griffeweg: Meeuwerderweg - Europaweg	3.625	5.984	2.359	65,1%
Oosterhavenbrug	5.675	5.479	-196	-3,5%
Noordzeebrug	2.500	2.008	-492	-19,7%
Korrebrug	15.300	13.077	-2.223	-14,5%
Damsterbrug	11.075	11.179	104	0,9%



Op basis van de geregistreerde intensiteiten kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Op bijna alle corridors neemt het aantal fietsers sterk toe (12 - 47%). Alleen op de route tussen Haren en Groningen is het fietsgebruik min of meer gelijk gebleven. Mogelijk is dit een gevolg van het toenemende gebruik van E-bikes dat vooral op deze langere afstanden kan leiden tot een hoger fietsgebruik.
- Groningen is een echte fietsstad. Binnen de stad Groningen is op diverse trajecten sprake van een relatief hoge intensiteiten, vergelijkbaar met intensiteiten voor gemotoriseerd verkeer op stedelijke wegen.
- Binnen de stad Groningen is in de periode 2007-2012 sprake van een toename van het fietsverkeer met circa 12%.
- Het fietsverkeer neemt relatief sterk toe tussen het noordwestelijk deel van de stad en het centrum. Mogelijk is dit een gevolg van de algemene toename van het aantal studenten en concentratie van onderwijsvoorzieningen op Zernike.

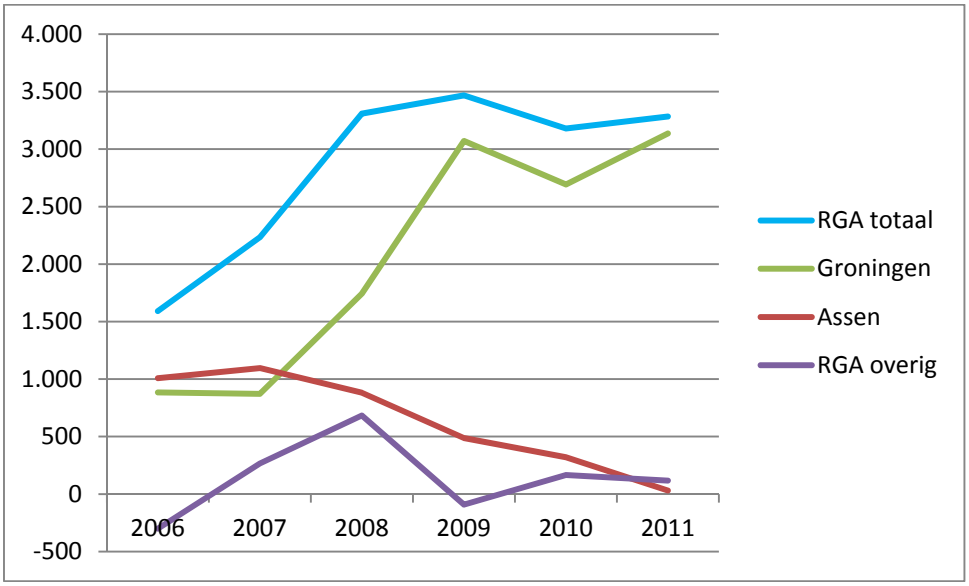
5 Demografische ontwikkelingen

5.1 Bevolkingsontwikkeling

Het aantal inwoners binnen de regio is van directe invloed op de mobiliteitsvraag. Deze paragraaf beschrijft de ontwikkeling van de bevolking tussen 2006 en 2012 en geeft een doorkijk naar de ontwikkeling van de bevolking binnen de regio tot 2040.

Bevolkingsontwikkeling 2006 - 2012

- De bevolking binnen de regio groeit nog steeds. Deze groei is echter bijna volledig toe te schrijven aan de steden Assen en Groningen.
- Assen en Groningen kenden een groei van meer dan 6 % (resp 6 % en 7 %) tussen 2006 en 2012. De groei van Assen daalt echter naar bijna nul, terwijl de groei van Groningen toeneemt;
- De gemeenten Haren, Bedum, Noordenveld en Winsum kenden een lichte bevolkingskrimp.
- De overige gemeentes hadden een beperkte bevolkingsgroei.



Absolute bevolkingsontwikkeling Regio Groningen-Assen (bron: CBS)

Gemeente	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ASSEN	63.383	64.391	65.487	66.369	66.857	67.177	67.208
BEDUM	10.675	10.601	10.550	10.462	10.447	10.495	10.508
GRONINGEN	180.729	181.613	182.484	184.227	187.298	189.991	193.127
HAREN	19.107	18.809	18.706	18.632	18.516	18.515	18.457
HOOGEZAND-SAPPEMEER	34.513	34.392	34.417	34.557	34.754	34.814	34.778
LEEK	18.936	19.190	19.289	19.450	19.364	19.333	19.467
NOORDENVELD	31.573	31.439	31.253	31.075	30.808	30.794	30.955
SLOCHTEREN	14.938	15.186	15.564	15.591	15.555	15.546	15.536
TEN BOER	7.164	7.246	7.276	7.447	7.427	7.454	7.477

TYNAARLO	31.977	31.731	31.974	32.236	32.408	32.450	32.357
WINSUM	14.021	14.003	13.925	14.084	14.073	14.054	13.987
ZUIDHORN	18.459	18.465	18.374	18.478	18.568	18.631	18.681
RGA	445.475	447.066	449.299	452.608	456.075	459.254	462.538

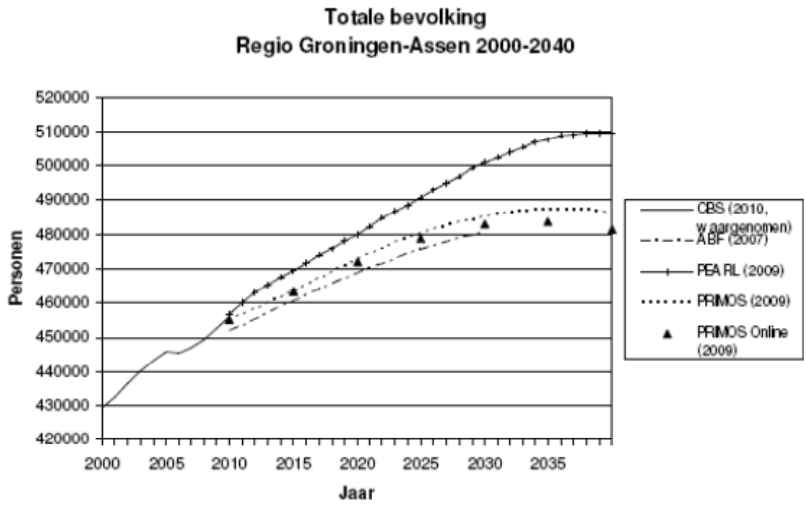
Bevolkingsomvang regio gemeentes 2006-2012

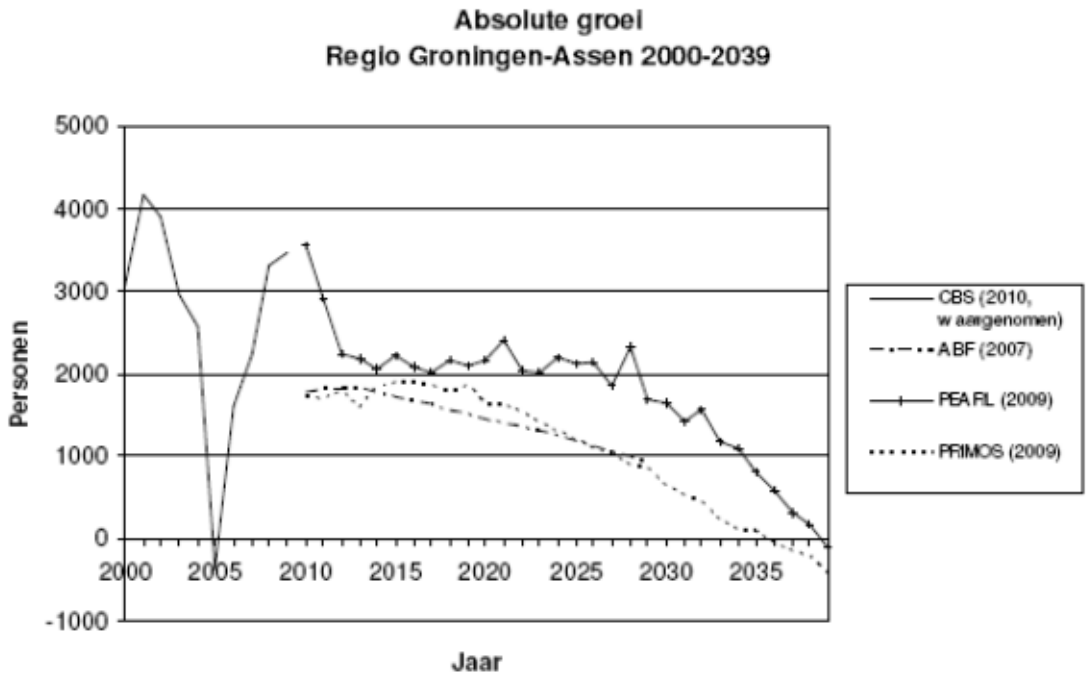
Gemeente	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2006-2011	
							absoluut	relatief
ASSEN	1.008	1.096	882	488	320	31	3.825	6,0%
BEDUM	-74	-51	-88	-15	48	13	-167	-1,6%
GRONINGEN	884	871	1.743	3.071	2.693	3.136	12.398	6,9%
HAREN	-298	-103	-74	-116	-1	-58	-650	-3,4%
HOOGEZAND-SAPPEMEER	-121	25	140	197	60	-36	265	0,8%
LEEK	254	99	161	-86	-31	134	531	2,8%
NOORDENVELD	-134	-186	-178	-267	-14	161	-618	-2,0%
SLOCHTEREN	248	378	27	-36	-9	-10	598	4,0%
TEN BOER	82	30	171	-20	27	23	313	4,4%
TYNAARLO	-246	243	262	172	42	-93	380	1,2%
WINSUM	-18	-78	159	-11	-19	-67	-34	-0,2%
ZUIDHORN	6	-91	104	90	63	50	222	1,2%
RGA	1.591	2.233	3.309	3.467	3.179	3.284	17.063	3,8%

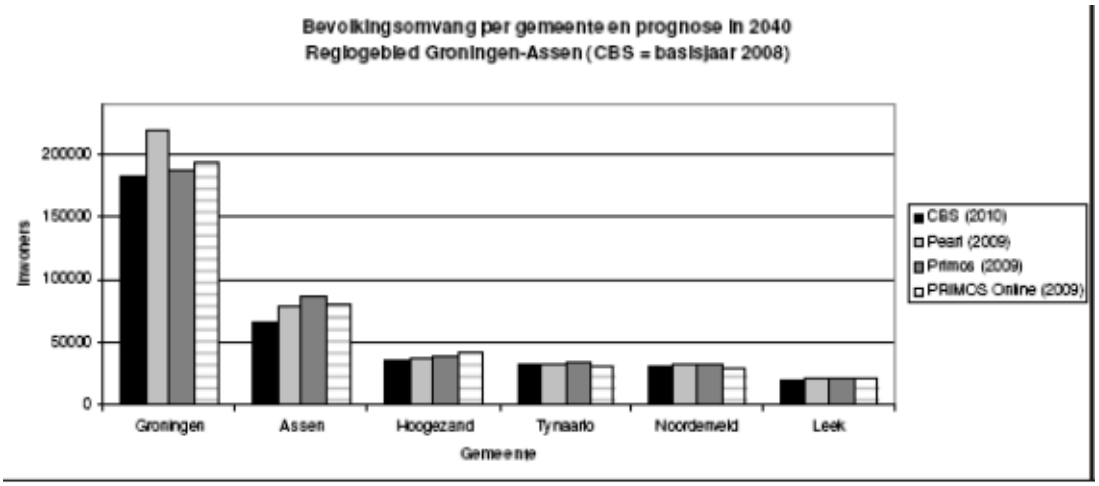
Bevolkingsgroei regio gemeentes 2006-2011 (bron: CBS)

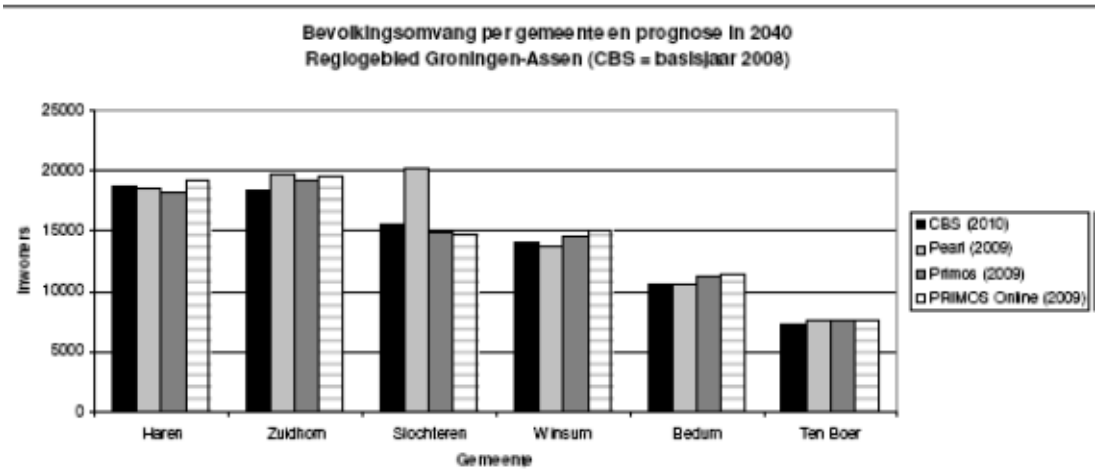
Bevolkingsprognose (RuG, 2010)

Er zijn diverse modellen beschikbaar waarmee de bevolkingsontwikkeling van de regio Groningen Assen is geprognosticeerd. Alle modellen voorspellen een groei van de totale bevolking binnen de regio tot 2035. Daarna gaan een aantal van de modellen uit van een lichte krimp van de bevolking binnen de regio. Met name Assen en Groningen blijven groeien. In Tynaarlo en Noordenveld wordt een daling van de bevolking verwacht. Dit geldt ook voor Slochteren, uitgaande van een verminderde ontwikkeling van Meerstad.









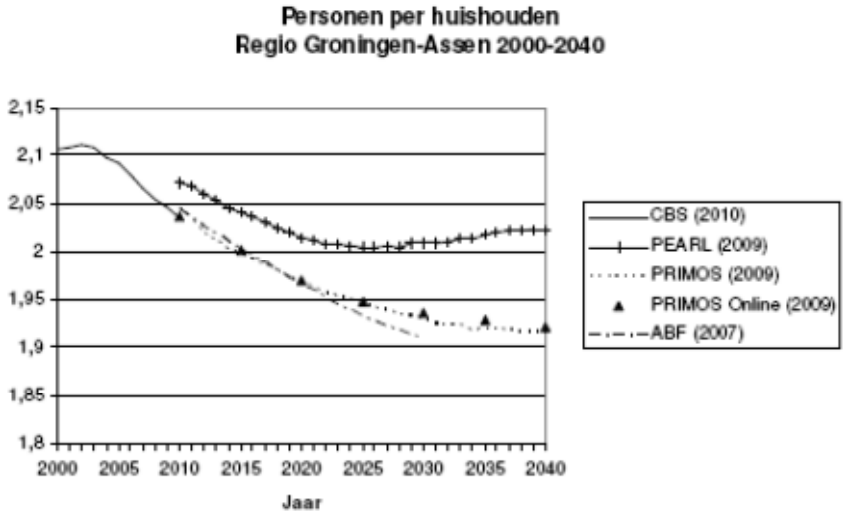
Hoewel bevolkingskrimp binnen de regio vooralsnog niet aan de orde lijkt, is dit een belangrijk thema bij het bepalen van de mobiliteitsvraag. In volgend tekstkader wordt nader ingezoomd op het thema krimp.

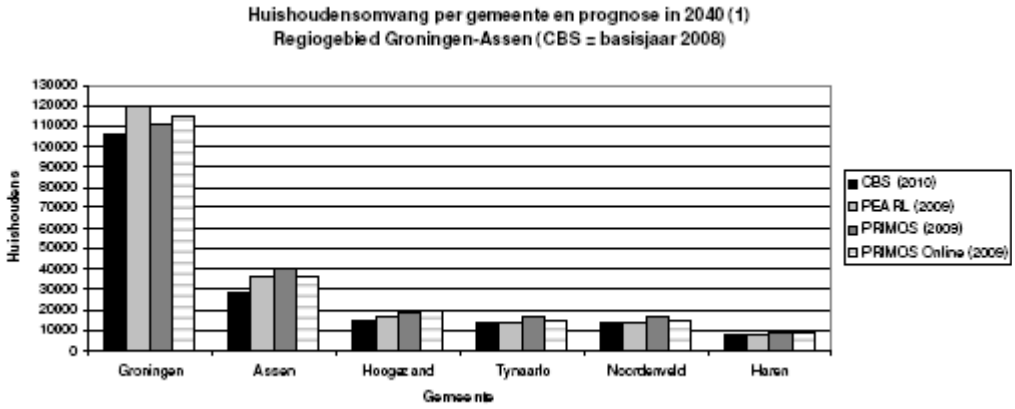
Krimp leidt via schaalvergroting tot grotere afstanden
Het gebruik van en draagvlak voor voorzieningen wordt voornamelijk bepaald door het gedrag van aanbieders en vragers, en in mindere mate door demografische factoren. Dat geldt ook voor regio's waar de bevolkingsomvang krimpt. Een krimpende bevolking zal uiteraard een effect hebben op het aanbod van voorzieningen. Andere factoren zijn echter veel bepalender, zoals een veranderend con-sumentengedrag (winkelgedrag), de toegenomen welvaart en mobiliteit, veranderde leefstijlen (con-sumentenvoorkeuren, tijdsbestedingspatronen) en het gedrag van aanbieders (Van Dam et al., 2006).
De ontwikkeling van het aanbod van voorzieningen in krimpgebieden, is niet veel anders dan elders in Nederland. De bereikbaarheid is voor sommige voorzieningen wel afgenomen. Dat geldt met name voor de grotere gemiddelde reisafstand tot winkelgebieden en speciale diensten van banken en post-kantoren. De bereikbaarheid van scholen is de laatste jaren niet veranderd (ABF/SCP, 2009).
Onderzoeksbureau ABF (2007) vermoedt dat de krimp van de bevolking in gebieden zoals Noordoost-Groningen vooral consequenties zal hebben voor het aanbod van commerciële voorzieningen. Een afname van de bevolkingsomvang zal in deze gebieden leiden tot grotere aaneengesloten gebieden zonder winkels met dagelijkse behoeften. Ook collectief gefinancierde voorzieningen zoals de huisarts en de basisschool zullen te maken krijgen met een teruglopende vraag.
Een effect van deze schaalvergroting is een groei van de mobiliteit: men moet grotere afstanden gaan afleggen om voorzieningen te kunnen bereiken. Dit onderstreept de conclusie dat het mobiliteitseffect van minder mensen wordt gecompenseerd door een verandering in het gedrag (lees: verder reizen en vaker per auto) (KiM, 2010).

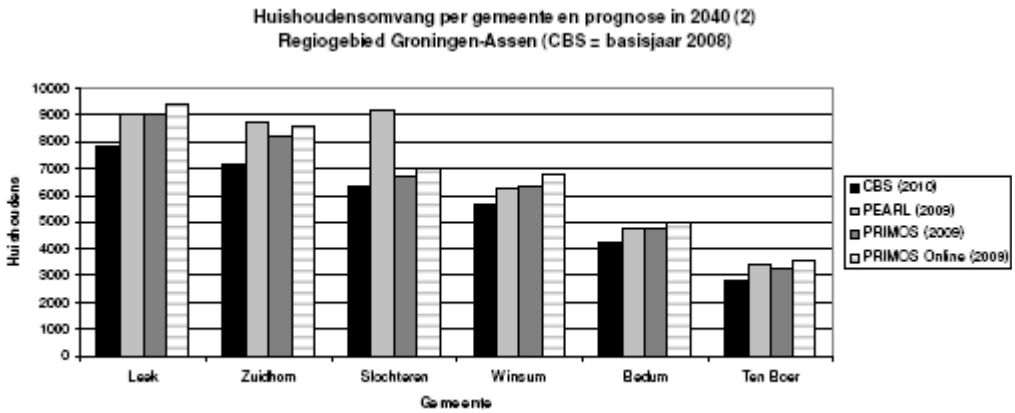
Vraag naar openbaar vervoer in krimpgebieden
Hoewel het aanbod de laatste jaren niet is verslechterd, is het marktaandeel en het gebruik van het openbaar vervoer in plattelandsgebieden wel teruggelopen. Dit geldt ook voor Groningen en Drenthe Deze afname van het ov-gebruik op het platteland heeft vooral te maken met het stijgende auto- en rijbewijsbezit en het daardoor toenemende autogebruik. Dit alles is terug te voeren op de gestegen welvaart en veranderende leefstijlen (Harms, 2008). Dergelijk ontwikkelingen zijn meer bepalend voor de vraag naar openbaar vervoer dan de omvang en samenstelling van de bevolking. Dat blijkt ook uit een eerdere analyse van
het KiM, die laat zien dat de landelijke bevolkingsontwikkeling in de afgelopen jaren heeft geleid tot een (beperkte) groei van het gebruik van stad- en streekvervoer, maar dat dit door andere ontwikke-lingen teniet is gedaan (KiM, 2009; p. 30).
Veel genoemde doelgroepen voor het openbaar vervoer op het platteland zijn ouderen en jongeren (scholieren). De oudere bewoners van het platteland maken echter nauwelijks gebruik van het reguliere openbaar vervoer; er wordt nog geen 2 % van de verplaatsingen mee afgewikkeld (MuConsult, 2006). Voor zover ouderen op het platteland gebruikmaken van het ov, betreft het vaak vraagaf-hankelijke vervoerssystemen.
De kwaliteit van het reguliere openbaar vervoer laat voor jonge plattelandsbewoners in veel gevallen te wensen over (zie bijvoorbeeld Rijkers & Haarmann, 2008; Harms et al., 2007). (KiM, 2010)

5.2 Huishoudensontwikkeling

Landelijk is er al vanaf 1980 een sterk dalende trend waarneembaar in het aantal personen per huishouden. Deze trend doet zich ook voor in de regio Groningen Assen. Verwacht wordt dat deze trend zich nog verder doorzet tot 2030. Daarna vlakt de daling af of (in het geval van het PEARL model) neemt het aantal personen per huishouden weer licht toe.
Dit heeft gevolgen voor het aantal huishoudens binnen de gemeenten in de regio. Ook voor de krimpgemeenten geldt dat het aantal huishoudens toeneemt tot 2040 in alle modellen.







5.3 Vergrijzing

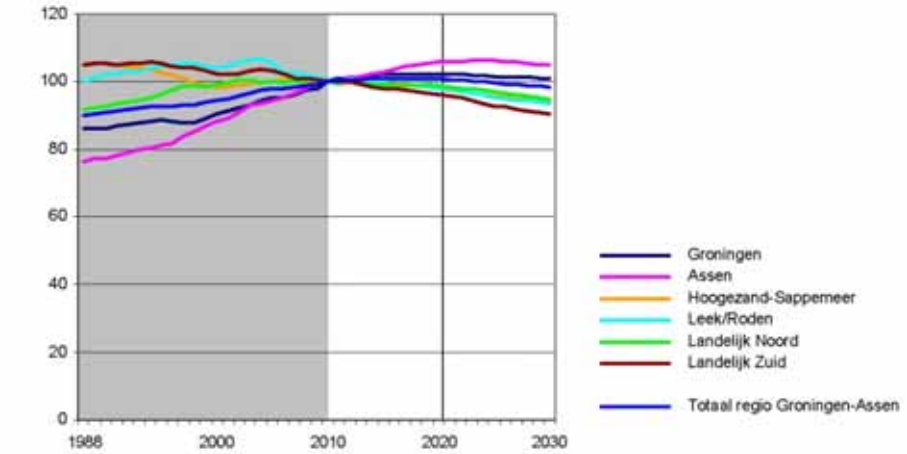
Volgens de prognoses is één op de vier inwoners van de regio in 2040 65 jaar of ouder. De grijze druk binnen de regio zal dan ook enorm toenemen. Een vergrijzende bevolking hoeft niet per se te leiden tot minder mobiliteit. De reismotieven zullen echter wel anders zijn: minder woon-werkverkeer en meer sociaalrecreatief 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 (Grontmij, 2007).

GRONINGEN-ASSEN Bevolkingssamenstelling	2011	2020	2030	2040
0 tot 20 jaar	24%	22%	21%	22%
20 tot 65 jaar	61%	58%	55%	53%
65 jaar en ouder	15%	20%	24%	25%

Bron: CBS, Bewerking: SVR

5.4 Ontwikkeling beroepsbevolking

De omvang van de werkzame beroepsbevolking is van directe invloed op de ontwikkeling van het woon-werkverkeer. Het grootste deel van de werkgerelateerde verplaatsingen geschiedt namelijk per auto. Een stijging van de werkzame beroepsbevolking is vooral te merken aan een toenemende drukte in de ochtendspitsen (Grontmij, 2007).



Prognoses inwoners 15-65 jaar (Bureau Louter, 2012)

In de regio als geheel nam de potentiële beroepsbevolking de afgelopen twintig jaar nog toe, vooral in Assen en (meer recent) Groningen. In delen van de regio was echter ook toen al sprake van een afname van de potentiële beroepsbevolking, namelijk in Landelijk Zuid, Hoogezand-Sappemeer en recentelijk Leek/Roden.
In de komende twintig jaar zal de potentiële beroepsbevolking naar verwachting afnemen, vooral na 2020. In eerste instantie kennen Groningen en Assen nog groei, later zet ook daar de daling in. Voor typische studentensteden, zoals Groningen, zal een relatief groot deel van de inwoners tot 25 jaar overigens nog onderwijs volgen (Bureau Louter, 2012).

6 Sociaal-economische en culturele ontwikkelingen

6.1 Werkgelegenheidsontwikkeling

De ontwikkeling van de werkgelegenheid per regio is van invloed op de mobiliteitsontwikkeling. Hoe meer arbeidsplaatsen een bepaalde regio of gemeente heeft, hoe meer woon-werkverkeer de regio zal aantrekken.

Ontwikkeling tot 2012

In 2011 kende regio ruim 240.000 banen (fulltime en parttime). Tussen 2006 en 2011 nam het aantal banen toe met 8 %.

Jaar	2006	2011	toename %	toename absoluut
Aantal banen	224342	242325	8,0	17983

Aantal banen in 2006 en 2011 binnen de regio inclusief parttimers en uitzendkrachten

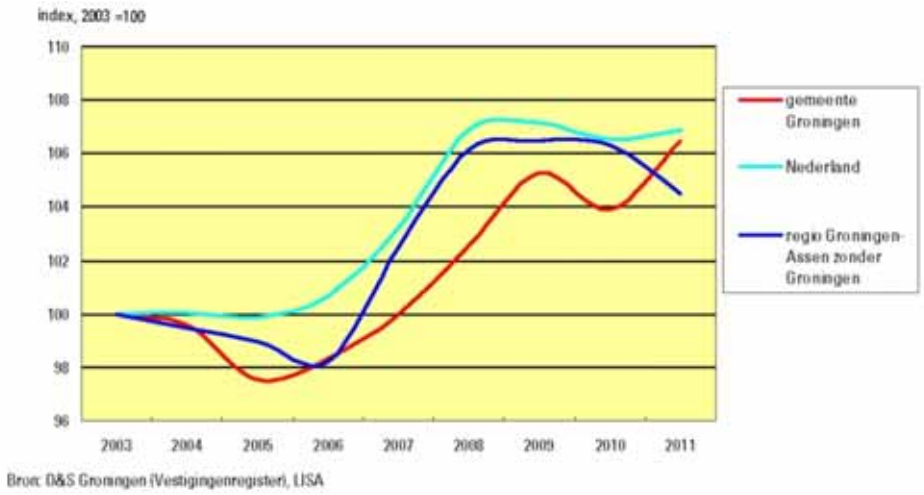
De stad Groningen kent veruit de grootste werkgelegenheid binnen de regio. De werkgelegenheid in Groningen bedroeg in april 2011 135.931 arbeidsplaatsen, dit is inclusief parttimers en uitzendkrachten.

		2006	2008	2009	2010	2011
arbeidsplaatsen vast, (incl. uitgeleende gedetacheerden)	voltijd [1]	98.364	103.488	108.704	107.823	109.873
	deeltijd	21.835	22.320	20.869	20.491	21.555
totaal		**120.199**	**125.808**	**129.573**	**128.314**	**131.428**
uitzendkrachten, ingeleend	voltijd [1]	3.827	3.877	4.151	3.871	3.280
	deeltijd	1.491	1.277	695	474	1.223
totaal		**5.318**	**5.154**	**4.846**	**4.345**	**4.503**
arbeidsplaatsen totaal		125.517	130.962	134.419	132.659	135.931
groeipercentage		0,8	2,6	2,6	-1,3	2,5
vestigingen		11.018	12.813	13.684	14.519	15.351
groeipercentage		3,8	8,3	6,8	6,1	5,7

Bron: O&S Groningen (Vestigingenregister)
1) 15 uur of meer per week, vanaf 2009 12 uur of meer per week

Kerncijfers van werkgelegenheid in de stad Groningen

De volgende figuur geeft de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen in Groningen en in de rest van de regio tussen 2003 en 2011.

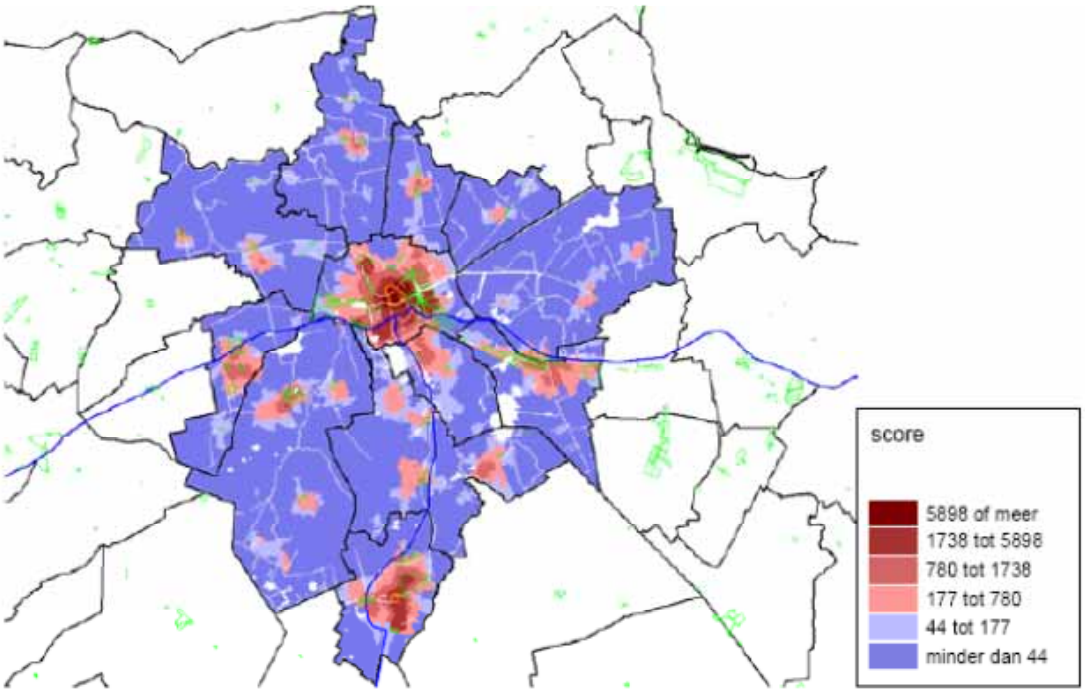


Ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen, Groningen ten opzichte van Nederland en rest regio

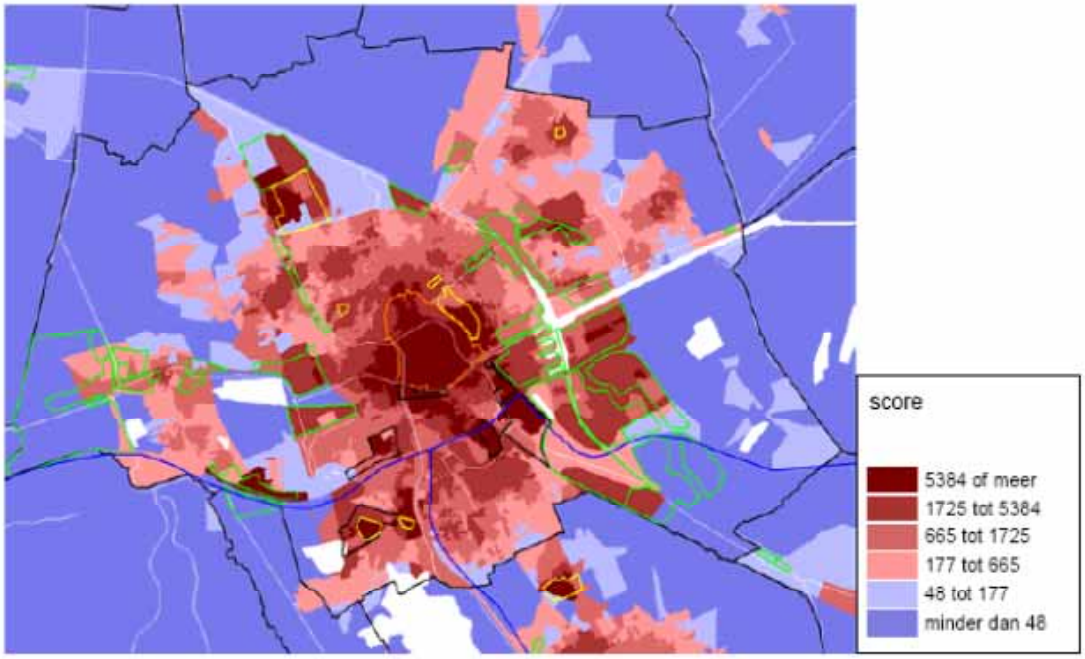
De laatste jaren is de werkgelegenheid in de gemeente Groningen toegenomen. Tussen april 2009 en april 2010 was dat niet het geval, waarschijnlijk veroorzaakt door de wereldwijde recessie. Tussen 2010 en 2011 is de werkgelegenheid in de regio Groningen-Assen als totaal met ruim 1.500 werkzame personen gestegen, dit dankzij de stijging in de stad Groningen (gemeente Groningen, 2012).

Op de volgende kaarten is te zien dat met name Groningen (en in mindere mate Assen) sterke concentraties van arbeidsplaatsen kent. Uit een analyse blijkt dat de meeste werkgelegenheid is te vinden in woongebieden, gevolgd door bedrijventerreinen (Bureau Louter, 2012).

Figuur 3.6 Arbeidsplaatsen per vierkante kilometer 2010



a. Regio Groningen -Assen (1 kilometer potentiaal)

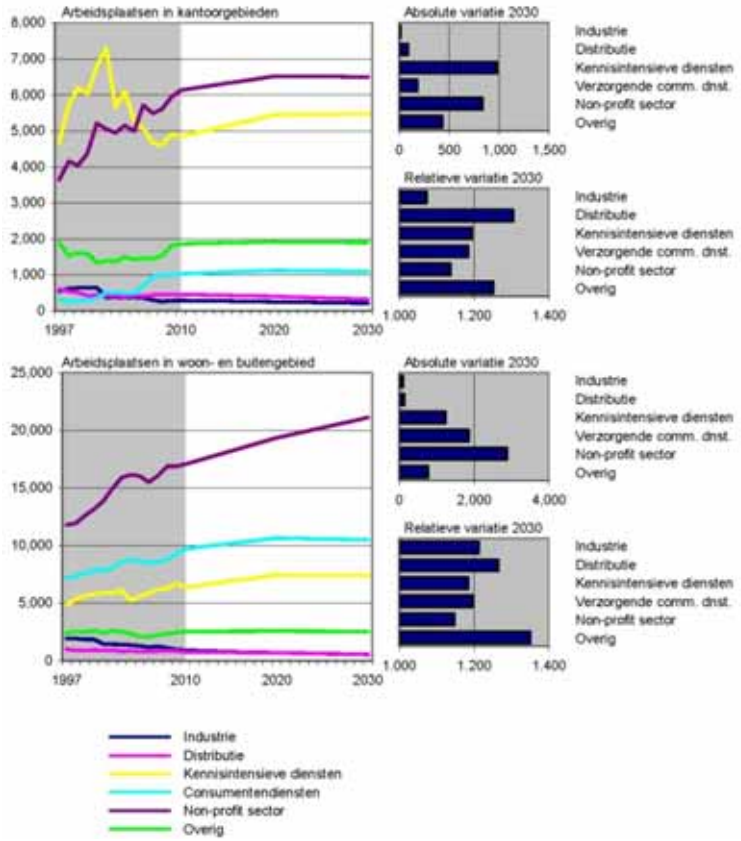


b. Groningen (250 meter potentiaal)

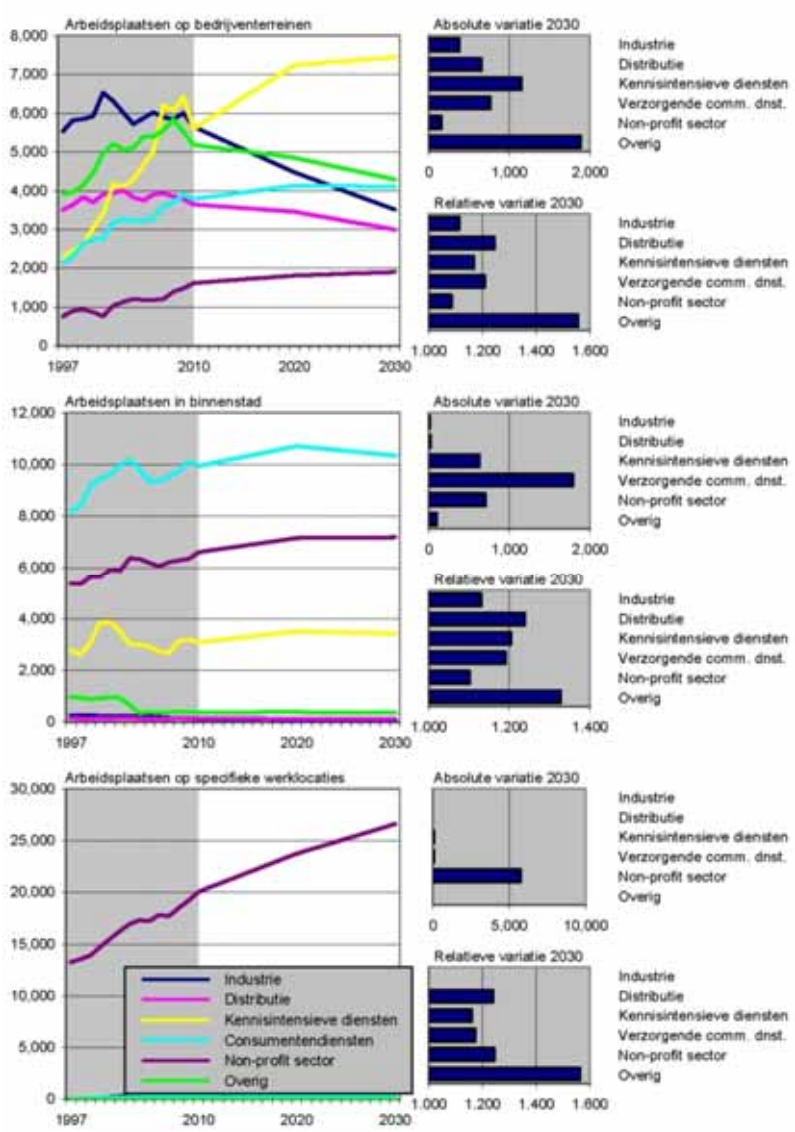
Ontwikkeling aantal arbeidsplaatsen tot 2030
De regio Groningen Assen heeft een prognose laten uitvoeren naar de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen per locatietype binnen de regio. Daarbij zijn de volgende locatietypen onderscheiden:

- bedrijventerreinen;
- binnenstad;
- specifieke werklocaties (m.n. zorg en onderwijs);
- kantoorgebieden;
- woon- en buitengebied.

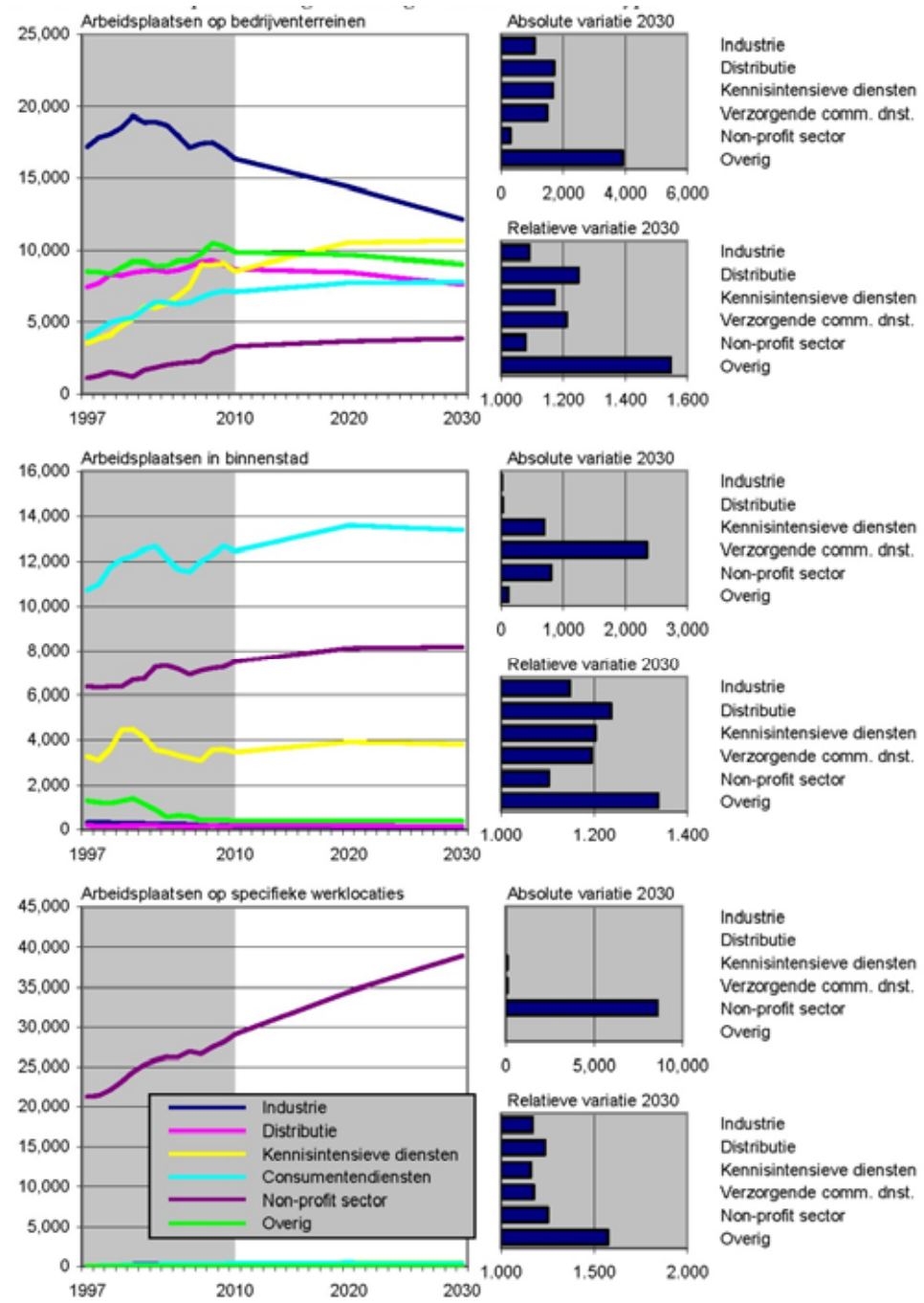
De prognoses zijn in de navolgende figuren weergegeven voor de stad Groningen en de regio als geheel.
Per locatietype is voor elke bedrijfssector aangegeven wat de verwachte ontwikkeling is in het aantal arbeidsplaatsen, waarbij de stad Groningen specifiek is uitgelicht. In de regio Groningen-Assen wordt de sterkste procentuele groei van de werkgelegenheid voorzien in sectoren als zorg en ICT. In vrijwel alle sectoren die relatief sterk zijn georiënteerd op bedrijventerreinen neemt het aantal arbeidsplaatsen af (industrie, groothandel, transport en bouwnijverheid - met uitzondering van Global Economy). De enige uitzondering is perifere detailhandel, waar nog wel groei wordt voorzien. De werkgelegenheidsgroei is ook uitgesplitst naar de zes gebieden en naar de zes locatietypen. In Groningen is de non-profit sector een belangrijke drijvende kracht achter de groei, niet alleen in de specifieke werklocaties, maar ook in de woongebieden. Consumentendiensten zorgen nog voor enige groei in de binnenstad en de woongebieden. In het algemeen blijft de verdeling over economische sectoren in de meeste locatietypen vrij stabiel. De belangrijkste uitzondering wordt gevormd door bedrijventerreinen. Daar verliezen de traditionele bedrijventerreinsectoren steeds meer terrein aan nieuwe dienstensectoren. Dat geldt overigens vooral in termen van arbeidsplaatsen, voor het ruimtebeslag geldt het minder. De afname van het aantal arbeidsplaatsen op bedrijventerreinen van bedrijventerreinsectoren is in de totale regio in relatieve zin wat minder sterk dan in Groningen. Dan nog neemt het aantal arbeidsplaatsen op bedrijventerreinen in de regio in de industrie de komende decennia in de regio met een kleine vierduizend af (Bureau Louter, 2012).



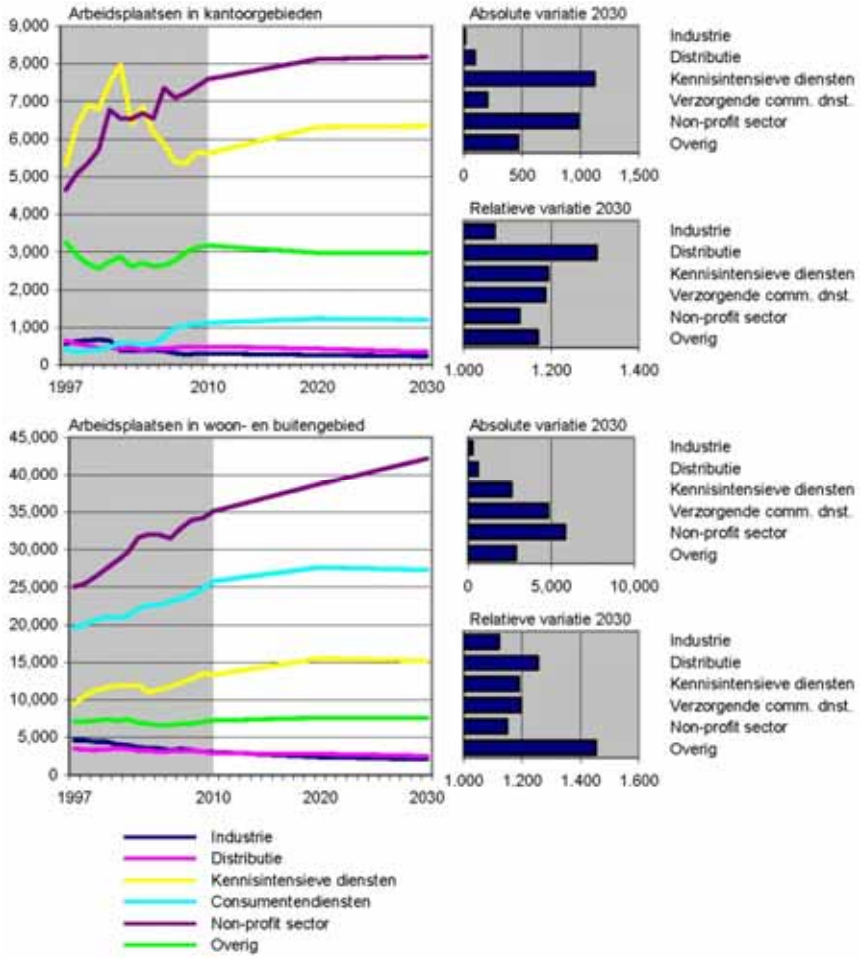
Arbeidsplaatsen Groningen naar locatietypen (Bureau Louter, 2012)



Arbeidsplaatsen Groningen naar locatietype (vervolg) (Bureau Louter, 2012)



Arbeidsplaatsen regio Groningen-Assen naar locatietype (Bureau Louter, 2012)



Arbeidsplaatsen regio Groningen-Assen naar locatietype (vervolg) (Bureau Louter, 2012)

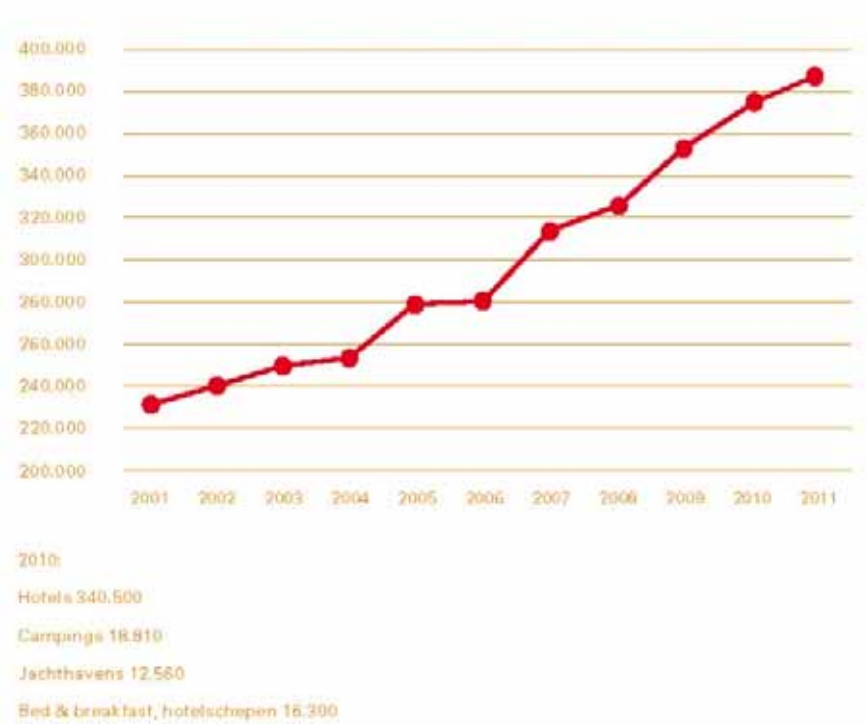
6.2 Bezoek binnenstad

De aantrekkelijkheid van de binnenstad is van invloed op de bereikbaarheid van de stad[5]. Met name de stad Groningen heeft een grote aantrekkingskracht op de regio. Van alle binnenstadsbezoekers komt 58 % uit de gemeente Groningen zelf. 15 % komt uit de regio, dit aandeel is sinds 2010 afgenomen, een oorzaak hiervoor is dat het aantal inwoners van de stad toeneemt en van de regio stabiliseert. In totaal bezoeken gemiddeld 454.000 mensen wekelijks de binnenstad (24 miljoen per jaar). De bezoekers besteden gemiddeld € 35,- per persoon. Veruit de belangrijkste reden om de binnenstad te bezoeken is winkelen.

	2010	2011
van binnen de gemeente	56%	58%
regionaal	18%	15%
boven regionaal	26%	27%
totaal	463.000	454.000

Bron: Broekhuis Rijs advisering

Bezoekers binnenstad per week, totaal en percentages van binnen en buiten de gemeente (gemeente Groningen, 2012)



Toeristische overnachtingen 2001-2011 (gemeente Groningen, 2012)

Over tien jaar bezien zijn het aantal toeristische overnachtingen in de stad Grononingen sterk gestegen van zo'n 230.000 overnachtingen in 2001 tot 390.000 in 2011.

6.3 De digitale snelweg

Nieuwe werken

Een studie van Beerenschot meldt dat 46% van de organisaties aan de slag is met Het Nieuwe Werken. Volgens de Nationale Enquete Arbeidsomstandigheden werkte in 2011 28% van de werknemers minimaal een uur per week thuis. In 2005 was dat nog 25%. Onderzoek van het ISBW wijst uit dat werknemers het vermijden van files niet als belangrijk voordeel zien (6,5%) van Het Nieuwe Werken. Werkgevers hebben het vermijden van files wel hoog in hun top drie van voordelen staan. Zeven procent van de werknemers van mkb-bedrijven in Nederland mag zijn werktijden inmiddels volledig zelf bepalen. Zestig procent van de werknemers werkt nog

[5] Op het moment van opstellen van dit werkdocument was er nog niet de beschikking over het aantal bezoekers aan de binnenstad van Assen en overige dorpskernen.

altijd vast op kantoor. Dat blijkt uit de MKB Marktmonitor 2011/2012, een grootschalig onderzoek van Unique en TNO.
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 (slimwerkenenslimreizen.nl, oktober 2012).

E-commerce
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.
Reizen en vakantie-accommodaties worden in Nederland het meest via internet besteld. In 2011 deed bijna 60 % van de online shoppers dit soort aankopen. Ook kleding en sportartikelen, kaartjes voor evenementen en literatuur zijn populair. Bijna alle soorten goederen en diensten laten tussen 2006 en 2011 een groei in online aankopen zien (CBS, 2012).

Het Kennisinstituut voor Mobiliteit (2011) geeft aan dat e-commerce (winkelen via internet) weliswaar effecten heeft op het personen-en goederenvervoer, maar dit levert een beperkte bijdrage aan minder mobiliteit.

E-college
Bijna elke universiteit in Nederland is al bezig met het digitaliseren van hoorcolleges. Op dit moment worden hoorcolleges nog als een extra service online gezet door 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 de verkeersstromen richting de universiteitsgebouwen.

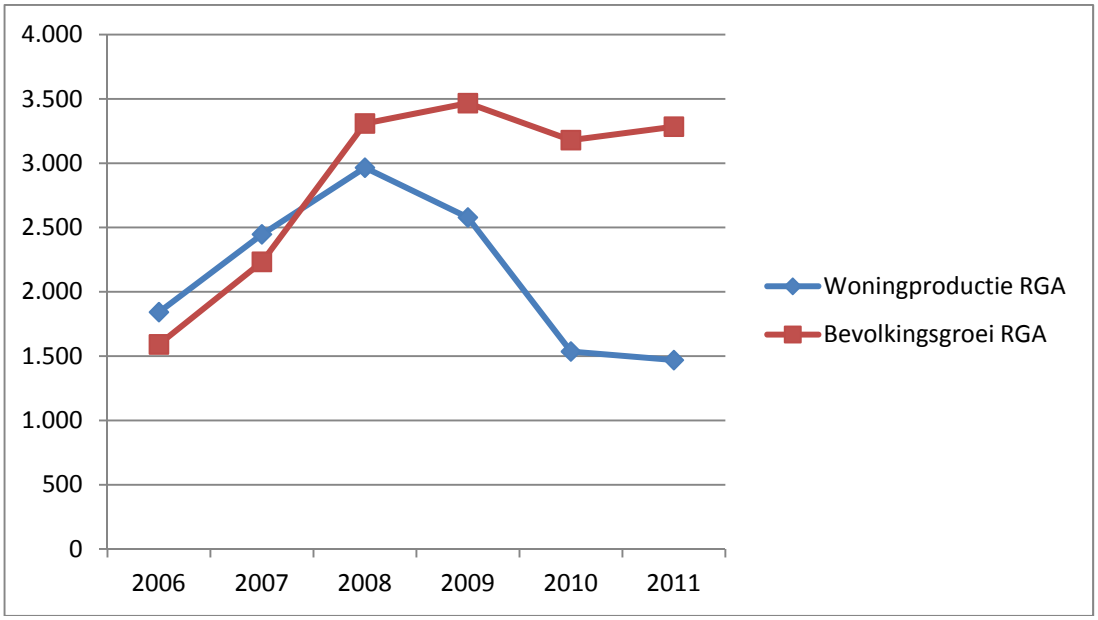
7 Ruimtelijke ontwikkelingen

7.1 Concentratie in kernzones

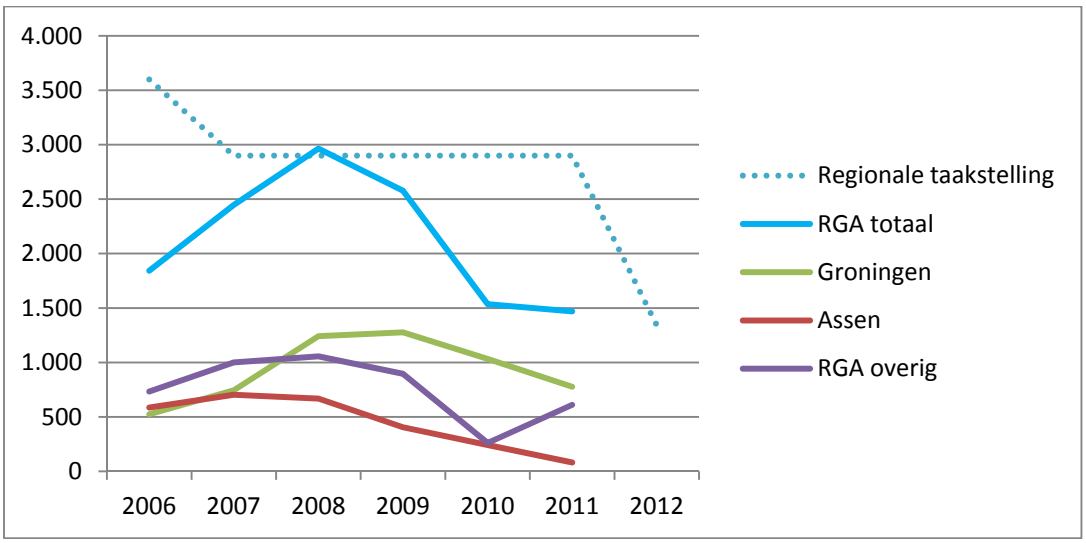
Er bestaat een duidelijk verband tussen de ligging van woon- en werklocaties en mobiliteit. In het verleden is vaak geprobeerd om de planning van nieuwe woon- en werklocaties hand in hand te laten lopen met de planning van infrastructuurnetwerken. De in 1993 verschenen VINEX (Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra) is hiervan het bekendste voorbeeld. In dit beleidsdocument werden nieuwe woonlocaties voor ongeveer 650.000 woningen aangekondigd. Deze ontwikkelingslocaties werden gepland in de nabijheid van bestaande stedelijke gebieden. Kerngedachte was dat het daardoor voor de nieuwe bewoners mogelijk zou zijn om meer gebruik te maken van openbaar vervoer en de fiets.
Achteraf beschouwd genereerden deze woonlocaties juist meer automobiliteit in plaats van minder, onder andere vanwege de vaak gunstige ligging ten opzichte van het hoofdwegennet (Grontmij, 2007).
Ook de regio hanteert het beleid om nieuwe ontwikkelingen te concentreren binnen de kernzones van de T-structuur. In de volgende paragrafen wordt nader ingegaan op de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen binnen de regio op het gebied van woningbouw en werklocaties.

7.2 Woningbouw binnen regio

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).

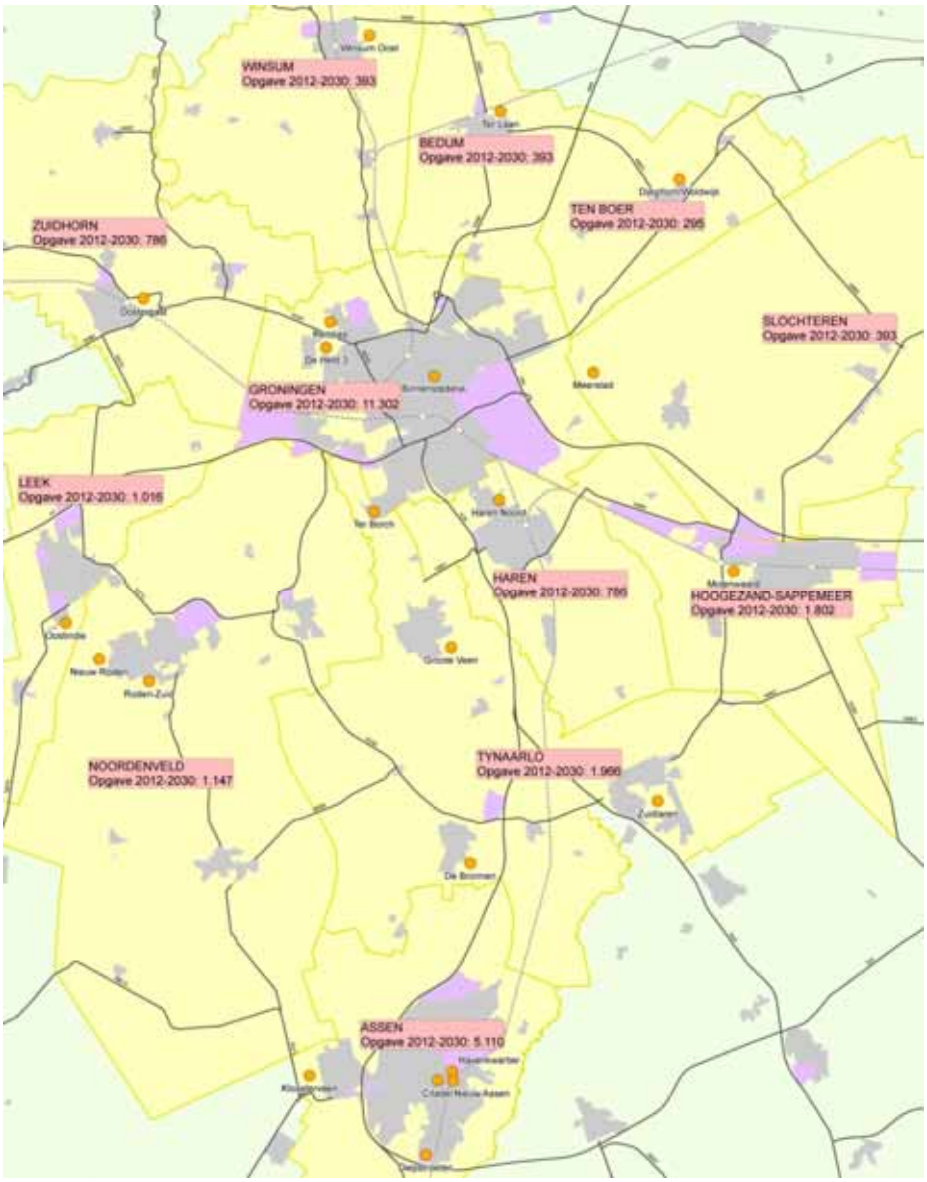


Woningproductie en bevolkingsgroei binnen regio Groningen-Assen (2006-2011)



Taakstelling en daadwerkelijke productie RGA 2006-2012

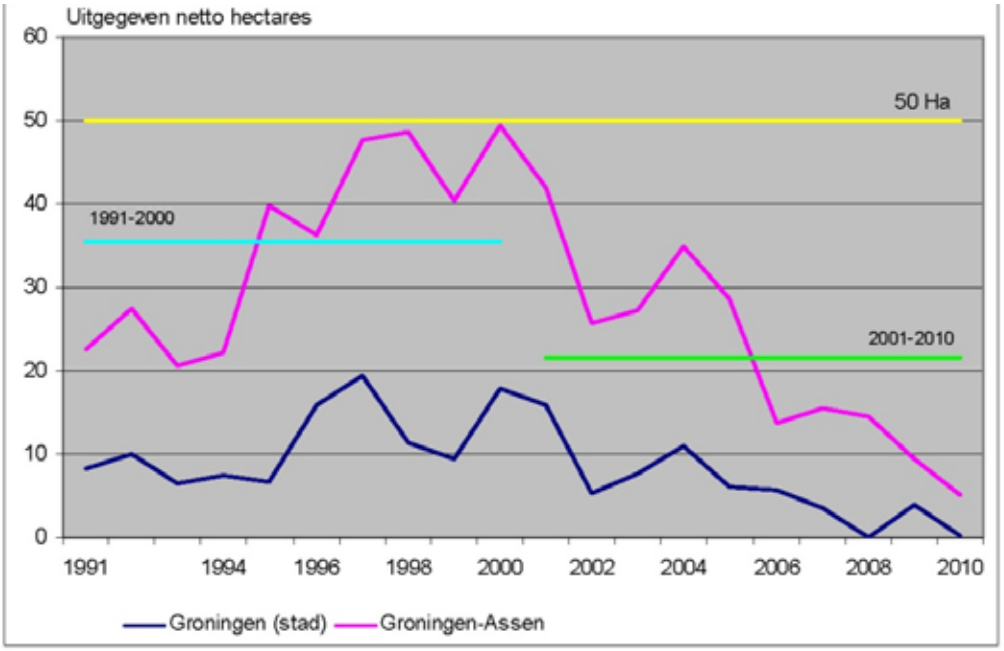
In het volgende kaartbeeld is de woningbouwopgave tot 2030 weergeven per gemeente.



Woningbouwlocaties en taakstelling 2012-2030 RGA

7.3 Uitgifte bedrijventerreinen binnen regio

Ontwikkeling uitgifte tot 2012
De uitgifte van bedrijventerrein binnen de regio is afgelopen jaren gestagneerd. In 2000 werd in de regio nog 50 hectare uitgegeven. Tussen 2007 en 2011 was dit 57 hectare in vijf jaar.

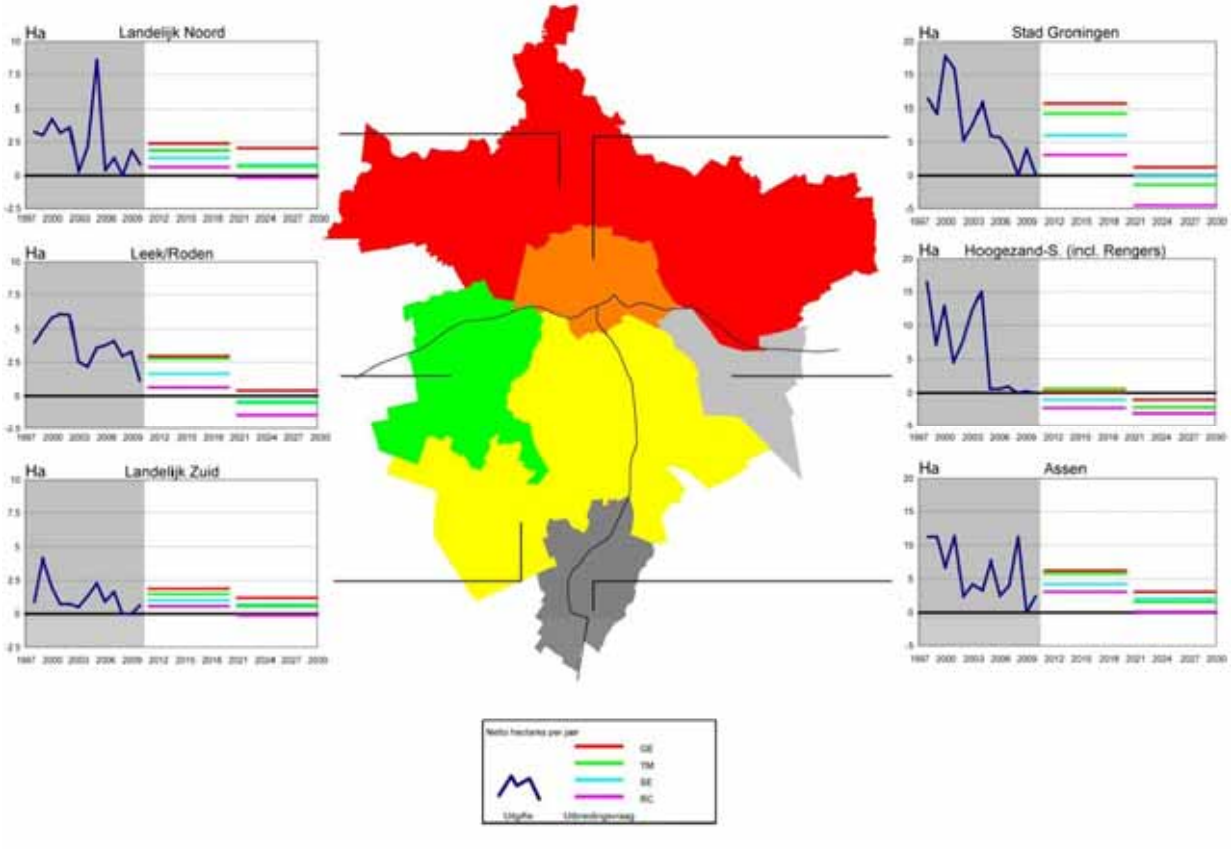


Uitgifte netto hectares bedrijventerrein regio Groningen-Assen (1991-2010) (Bureau Louter, 2012)

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	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 regio Groningen-Assen (2007-2011)

Prognose uitgifte tot 2030
Onderstaand kaartbeeld geeft per regiogebied de verwachte ontwikkeling van de vraag naar bedrijventerrein. Uit de prognose blijkt dat tot 2020 een beperkte vraag is binnen de regio. De vraag daalt praktisch naar nul tussen 2020 en 2030.



Ontwikkeling bedrijventerreinen per regiogebied (Bureau Louter, 2012)

7.4 Compacte stad gedachte binnen de regio

De stad Groningen kent veel inbreidingslocaties. Om binnen de stedelijke gebieden de vraag naar mobiliteit te reduceren, is vaak geprobeerd om steden zodanig in te richten dat de behoefte aan mobiliteit geminimaliseerd wordt. Door het stedelijk gebied op een compacte manier in te richten – onder meer door compacte uitbreiding, herstructurering en hergebruik van restgebieden als oude fabrieksterreinen - zou het gebruik van alternatieve vervoerswijzen bevorderd kunnen worden. Dit beleidsspoor staat bekend onder de noemer compacte stad of inbreiding. In theorie kan een compacte stedelijke ontwikkeling leiden tot kortere gemiddelde reisafstanden, omdat reisdoelen dichter bij huis liggen. Ook het draagvlak voor het openbaar vervoer en de fiets zou hierdoor kunnen verbeteren.
Het verband tussen mobiliteitreductie en een compacte stedelijke ontwikkeling is echter moeilijk aantoonbaar. Zo resulteerde bijvoorbeeld het VINEX beleid van compacte uitbreidingslocaties in sterke mobiliteitstoename in plaats van de verwachte reductie. Daarnaast kan intensivering leiden tot een lokale toename van automobiliteit. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor de lokale bereikbaarheid, bijvoorbeeld door het dichtslibben van de haarvaten in stedelijke gebieden (Grontmij, 2007).

7.5 Schaalvergroting voorzieningen

Over Nederland wordt gezegd dat het een 'fijnmazige detailhandelsstructuur' heeft. Dat wil zeggen dat er relatief veel winkels per inwoner binnen een korte afstand te bereiken zijn. Dit is mede een gevolg van het Nederlandse detailhandelsvestigingsbeleid. Het Nederlandse beleid is er decennia lang op gericht geweest om de winkelbedrijven in de steden te houden.
De detailhandel kenmerkt zich al decennialang door schaalvergroting. Consumenten zijn bereid – en hebben ook de mogelijkheid - grotere afstanden af te leggen dan in het verleden het geval was. Mede als gevolg hiervan zijn de vroeger op de straathoeken dominant aanwezige kleine

buurtwinkels grotendeels verdwenen. Ook winkels in kleine kernen leiden vaak een kwijnend bestaan. Dit schaalvergrotingsproces treedt vooral op binnen de sector voedings- en genotmiddelen en duurzame goederen.
Er is sprake van een afname van het aantal kleine en een toename van het aantal grote zaken. Vanwege het benodigde draagvlak heeft dit geleid tot concentratie van detailhandelvoorzieningen in grotere kernen.
Soortgelijke ontwikkelingen zijn waar te nemen in sociaal-maatschappelijke en culturele voorzieningen als scholen, ziekenhuizen, zorginstellingen en bibliotheken. De verwachting is dat deze trends van schaalvergroting en concentratie met name in het landelijk gebied van Noord Nederland een automobiliteitbevorderende werking zullen hebben (Grontmij, 2007).

Op dit moment is circa 78% van de winkels in Nederland geconcentreerd in winkelgebieden en dit aandeel zal in de toekomst alleen maar groter worden. Deze trend doet zich niet alleen voor op landelijk niveau, maar ook in sterke mate binnen Regio Groningen-Assen. De regio, en vooral de steden Groningen en Assen, vervult voor de omliggende dorpen en kernen een belangrijke rol. In de omliggende gebieden is al langere tijd sprake van een terugloop in het aantal voorzieningen en de interesse van winkels om zich te vestigen is sterk afhankelijk van de plaatselijke middenstand. De rol van Regio Groningen-Assen wordt hiermee versterkt, maar dit vraagt tegelijkertijd een grotere mobiliteit van de bewoners van de omliggende gebieden (Gemeente Groningen, 2012).
Werken vindt in Groningen steeds minder plaats op traditionele monofunctionele bedrijventerreinen. Er is sprake van een verschuiving in de behoefte naar multifunctionele werklocaties waar naast werken ook andere activiteiten plaatsvinden (Gemeente Groningen, 2012).

8 Beleid in beweging

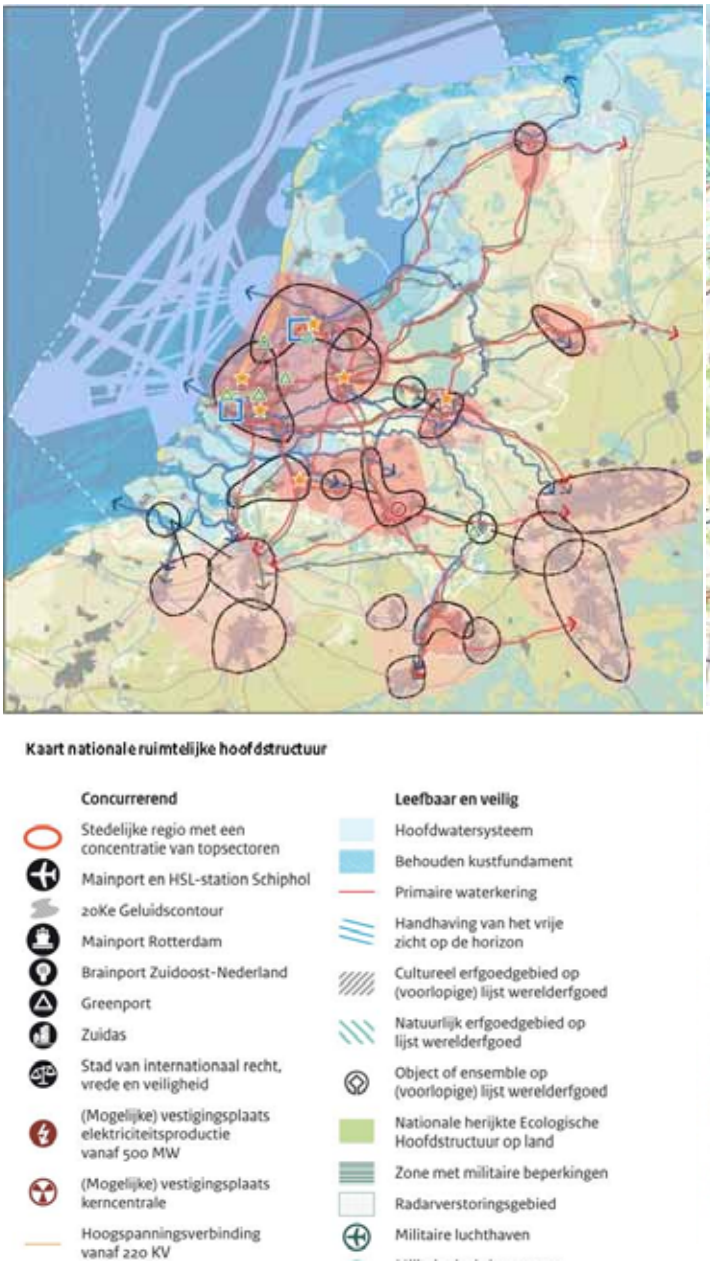
Dit hoofdstuk geeft een overzicht van relevant beleid op nationaal, provinciaal, regionaal en lokaal niveau. Relevante beleidsstukken ten tijde van de Netwerkanalyse Regio Groningen-Assen in 2006 en ten tijde van de start van de actualisatie van de netwerkanalyse in 2012 zijn:

- Rijk;
- Provincie Groningen en Drenthe;
- Regio Groningen-Assen;
- Gemeenten.

Uit de inventarisatie blijkt dat er tussen 2006 en 2012 beleidsmatige wijzigingen en accentverschillen zijn te constateren. De belangrijkste verschuivingen, die van invloed kunnen zijn op de bereikbaarheidsstrategie voor de regio Groningen-Assen zijn in onderstaande tabel weergegeven. In bijlage 1 worden de relevante beleidsstukken behandeld aan de hand van een korte toelichting, concrete tekstvoorbeelden en kaartmateriaal. Specifieke aandacht gaat uit naar de relatie van het beleidsstuk tot de regio en tot het thema mobiliteit.

Beleidslijn 2006	Beleidslijn 2012
Rijk (Nota Ruimte en Nota Mobiliteit)	*Rijk (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte)*
Rijk betrokken bij regio: Netwerkanalyse	Selectieve rijksbetrokkenheid (concurrentiepositie leidend)
Regio Groningen-Assen als nationaal stedelijk netwerk	Energyport Groningen van nationale betekenis
Zuiderzeelijn	RSP-projecten
Gescheiden beleid voor ruimte en mobiliteit	Integratie mobiliteitsbeleid in omgevingsbeleid
Groningen (POP 2) *Drenthe (POP 2 en PVVP)*	*Groningen (POP 3)* *Drenthe (Omgevingsvisie)*
Provincies – zetten beleidsmatige lijn door Stedelijk netwerk Groningen-Assen Multimodale bereikbaarheid Deur-tot-deurbenadering en ketenmobiliteit Systeemsprong openbaar vervoer	
Gemeenten –zetten in op: Groningen: ontwikkeling en bereikbaarheid dynamo's Assen: ontwikkeling en bereikbaarheid nieuwe stedelijke zones in noord-zuidas	

De aanwijzing van de Regio Groningen-Assen als nationaal stedelijk netwerk is opgenomen op de kaart van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur in de Nota Ruimte (2004). In 2012 maakt de Energyport Groningen onderdeel uit van de kaart 'Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur' (zie onderstaande afbeeldingen).



Nota Ruimte 'Ruimte voor ontwikkeling' (2004)

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig' (2012)

Bijlage 1 Beleid in beweging

In aanvulling op hoofdstuk 8 geeft deze bijlage een inhoudelijk overzicht van relevant beleid op nationaal, provinciaal, regionaal en lokaal niveau:

- Rijk
  - 2006: Nota Ruimte
  - 2006: Nota Mobiliteit
  - 2012: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
- Provincie
  - 2006: Provinciaal Omgevingsplan Drenthe II
  - 2006: Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan Drenthe *incl. Uitvoeringsagenda*
  - 2012: Omgevingsvisie Drenthe
  - 2006: Provinciaal Omgevingsplan Groningen 2
  - 2012: Provinciaal Omgevingsplan Groningen 3
- Regio:
  - 2006: Regiovisie Groningen-Assen
  - 2006: Netwerkanalyse Groningen-Assen
  - 2012: OV visie Groningen-Assen
- Gemeenten:
  - 2012: Structuurvisie Groningen
  - 2012: Integrale structuurvisie Assen
- Doorkijk

Voor de inventarisatie en analyse van de beleidswijzigingen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- inventarisatie relevant beleid voor Actualisatie Netwerkanalyse Regio Groningen-Assen
- behandeling van beleid op Rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau
- puntsgewijze weergave van het beleid
- aangeven van belangrijke wijzigingen beleid 2006 en 2012
- impressie kaartmateriaal

Rijksbeleid

Nota Ruimte 'Ruimte voor ontwikkeling' (2004)

Nota Ruimte in het kort:
Beleidsopgaven en - doelen:
- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland
- krachtige steden en een vitaal platteland
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden
- borging van de veiligheid

Sturingsfilosofie:
- basiskwaliteit en nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur (RHS)
- verantwoordelijkheidsverdeling
- lagenbenadering en ruimtelijke kwaliteit
- basiskwaliteit: generiek geldende 'ondergrens'
- nationale RHS: gebieden en netwerken van nationaal belang

Toelichting:
'Decentraal wat kan, centraal wat moet'
Het kabinet kiest in deze nota voor een dynamisch, op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid. Ontwikkelingsplanologie heeft betrekking op heel Nederland en werkt in de praktijk vanuit een gebiedsgerichte aanpak, waarbij het vooral gaat om de kwaliteit van het geheel en minder om de verschillende doelstellingen afzonderlijk. Beperkingen aan ruimtelijke ontwikkelingen worden door het rijk alleen gesteld wanneer een nationaal belang in het geding is.

Ruimtelijke Hoofdstructuur
De gebieden en netwerken die het kabinet vanuit ruimtelijke optiek van nationaal belang acht, vinden hun ruimtelijke neerslag in de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur (RHS). Daar streeft het rijk in het algemeen naar meer dan basiskwaliteit.

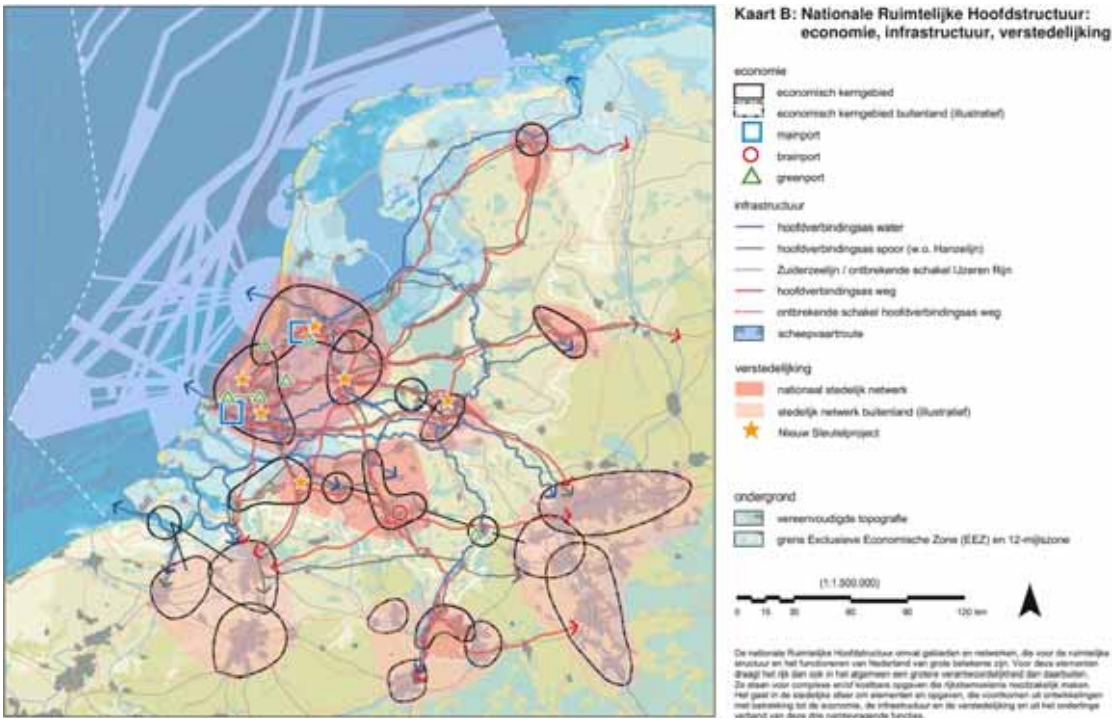
Nota Ruimte & de regio:
- bundeling van economie, infrastructuur en verstedelijking als ruimtelijke strategie
- rijk richt zich met name op de gebieden en netwerken die tot de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur behoren: economische kerngebieden, hoofdverbindingsassen en nationale stedelijke netwerken
- internationale concurrentiepositie van Nederland wordt versterkt door de ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra
- nationale stedelijke netwerken zijn de belangrijkste grootstedelijke gebieden van Nederland en omvatten de belangrijkste concentraties van bevolking, economische activiteiten en werkgelegenheid, bebouwing en culturele activiteiten
- Groningen-Assen (nationaal stedelijk netwerk en deels economisch kerngebied)

Nota Ruimte & mobiliteit:
- het rijk richt zich bij de keuze voor bundeling van infrastructuur op die delen van de hoofdinfrastructuur (weg, spoor, water), die de beide mainports met de belangrijkste grootstedelijke gebieden in Nederland en het buitenland verbinden
- afstemming en samenwerking tussen gemeenten bij met name gemeentegrensoverstijgende vraagstukken op het raakvlak van verstedelijking, economie en verkeer en vervoer
- uitgangspunt is dat de provincies en (samenwerkende) gemeenten in ruimtelijke en verkeers- en vervoersplannen een goede wederzijdse koppeling leggen tussen verstedelijking, economie en infrastructuur
- congestie negatieve effecten op de kracht en economische ontwikkeling van de nationale stedelijke netwerken en steden

- verdere uitwerking van het bundelingsbeleid voor infrastructuur vindt plaats in de provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen en wat betreft de niet-ruimtelijke aspecten daarvan in de Nota Mobiliteit

Concreet genoemd:
- in noordelijke richting verbinden de hoofdverbindingsassen de Noord- en de Zuidvleugel van de Randstad met Groningen-Assen en verder. Het gaat om:
  - A6/A7 van Muiderberg via Almere naar Groningen,
  - gehele A28 en A7/N7 tussen Groningen en Duitse grens (weg),
  - Zuiderzeelijn en de intercity-verbindingen vanuit Amsterdam (na aanleg van de Hanzelijn via Almere en Zwolle), Rotterdam en Den Haag (via Utrecht en Zwolle) naar Groningen (spoor)
  - vaarweg tussen Lemmer en Delfzijl (water).
- met snelle OV-verbinding van Schiphol en Amsterdam naar Almere en Groningen, wordt verbetering van bereikbaarheid van het noorden en de Noordvleugel van de Randstad beoogd. Deze snelle verbinding kan tevens de positionering van het noorden en van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen op de as Amsterdam-Hamburg (en verder) verbeteren. Volgende alternatieven zijn mogelijk:
  - voorkeursalternatieven (magneetzweefbaan en hogesnelheidslijn)
  - terugvaloptie (Intercity en Hanzelijn-plus)

Tekstvoorbeelden:
'De regio rond Groningen en Assen vormt de belangrijkste concentratie van bevolking en werkgelegenheid in Noord-Nederland. De regio is gelegen op de meest noordelijke verbinding tussen de Randstad en Noord-Duitsland (met name Hamburg en Bremen). De luchthaven Groningen Airport Eelde, de vaarweg Lemmer-Delfzijl en een mogelijk snelle OV-verbinding tussen het noorden en de Randstad kunnen bijdragen aan de internationale positionering van de regio. Woningbouwafspraken kunnen de samenhang van het nationaal stedelijk netwerk vergroten. Naast een landsdelige verzorgingsfunctie heeft Groningen een sterk ontwikkelde diensten-, ICT-, biomedische/ life science- en energiesector (Energy Valley). Ook zijn de sectoren industrie, handel en transport ruim vertegenwoordigd en is de stad hét noordelijke centrum van kunst, cultuur, onderwijs, kennis en zorg. Met de ontwikkeling van het Europapark geeft de gemeente invulling aan de transformatie van Groningen Zuidoost in een hoogwaardig stedelijk milieu. In Assen zijn met name de diensten- en de energiesector sterk vertegenwoordigd'.



Nota Mobiliteit 'Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid' (2004)

Nota Mobiliteit in het kort:
- Visie op verkeer en vervoer: economie versterken:
  - mobiliteitsgroei in goede banen leiden
  - meer samenhang tussen ruimte, economie en verkeer en vervoer
  - strategisch vernieuwen
- Wegverkeer: betrouwbaar en vlot
- Openbaar vervoer, goederenvervoer per spoor en fiets: kracht benutten:
  - integrale benadering
  - spoorvervoer voor reizigers en goederen
  - regionaal openbaar vervoer
  - sociale veiligheid
  - fiets: korte afstand, voor- en natransport

Toelichting:
Sterkere economie door bereikbaarheid te verbeteren
De economische structuur moet worden versterkt. Dit vereist goed functionerende infrastructuurnetwerken en gestroomlijnde overheidsinterventies. Het rijk is daarbij verantwoordelijk voor de gehele hoofdinfrastructuur. De hoofdverbindingsassen tussen de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden, waaronder de mainports, brainport Eindhoven en greenports, krijgen voorrang.

Groei van verkeer en vervoer mogelijk maken
Door demografische, economische, ruimtelijke en internationale ontwikkelingen blijft verkeer en vervoer sterk groeien. Deze groei wordt vanwege het maatschappelijke en economische belang – binnen wettelijke en beleidsmatige kaders voor milieu, veiligheid en leefomgeving – gefaciliteerd.

Betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur
De betrouwbaarheid verbetert, zodat reizigers weten hoe laat zij aankomen en vervoerders just-in-time kunnen leveren. Deze verbetering vindt over de hele reis plaats, 'van deur tot deur'. Nationale, regionale en lokale netwerken van weg, water en openbaar vervoer hangen met elkaar samen. Daarom is een integrale netwerkbenadering noodzakelijk.

Nota Mobiliteit & de regio:
- decentrale overheden zijn de aangewezen partijen om de regionale bereikbaarheid te verbeteren
- in stedelijke netwerken ligt het voortouw bij de betrokken overheden. Een goede probleemanalyse en samenwerking tussen de betrokken partijen staat centraal
- regionaal openbaar vervoer levert een belangrijke bijdrage aan sterke steden en een vitaal platteland
- het rijk koppelt de inzet van financiële middelen aan de mate waarin de binnen een nationaal stedelijk netwerk participerende (samenwerkende) gemeenten afspraken met elkaar hebben gemaakt en deze ten uitvoer brengen

Nota Mobiliteit & mobiliteit:
- in het maatregelenpakket van decentrale overheden hebben zowel auto, openbaar vervoer, langzaam verkeer als mobiliteitsmanagement een plaats
- overheden zorgen voor meer overstapmogelijkheden tussen auto, openbaar vervoer en fiets en verbeteren de informatievoorziening aan reizigers
- decentrale overheden en de vervoerders zorgen voor het regionale openbaar vervoer en een efficiënte inrichting ervan
- gebiedsgerichte uitwerking als regionale netwerkanalyse

Concreet genoemd:

- met een snelle OV-verbinding van Schiphol en Amsterdam naar Almere en verder naar Groningen, wordt beoogd de bereikbaarheid van het noorden en de noordvleugel van de Randstad te verbeteren
- de rijksoverheid zorgt dat provincies en WGR-plusregio's in staat zijn om openbaar vervoer in de regio vorm te geven. Het rijk verstrekt hiertoe middelen binnen het kader van de Brede Doeluitkering verkeer en vervoer

Tekstvoorbeelden:
'Voor de gezamenlijke aanpak van de mobiliteitsproblemen in de stedelijke netwerken ligt het voortouw bij de betrokken overheden. In deze gebieden staat het rijk een aanpak voor volgens het advies van de commissie Luteijn. Deze commissie concludeert dat een betere probleemanalyse (netwerkanalyse) en een betere samenwerking tussen de partijen (openbaar vervoer, fiets, lopen, vervoermanagement) de sleutel vormen tot succes. Ook de relatie met de ruimtelijke ordening is cruciaal. Een groot aantal gebieden is al begonnen met deze aanpak: verschillende wegbeheerders in een regio benutten hun gezamenlijke wegcapaciteit alsof er geen beheersgrenzen zijn. De eerste ervaringen laten zien dat er relatief gemakkelijk winst te boeken is. Het rijk wil deze aanpak uitbreiden en verwacht dat de betrokken overheden samen met het rijk het totale stedelijke netwerk zullen analyseren'.

'De betrouwbaarheid van de reistijd is in 2020 sterk verbeterd; in 95% van de reizen komt de reiziger op tijd op de bestemming. Op snelwegen kan de reistijd in de spits maximaal anderhalf keer langer duren dan buiten de spits, en op stedelijke ringwegen en niet-autosnelwegen in het beheer van het rijk twee keer zo lang. Daarmee wordt de gemiddelde reistijd in de spits op de snelweg over een afstand van 50 kilometer maximaal 45 minuten (maximaal 15 minuten vertraging). Op stedelijke (ring)wegen en niet-autosnelwegen is de gemiddelde reistijd in de spits over een afstand van 10 kilometer maximaal 12 minuten (maximaal 6 minuten vertraging). Dit is mogelijk door een forse impuls van bouwen benuttingsmaatregelen en gebiedsgericht samenwerken en het wegwerken van onderhoudsachterstanden, waarbij prioriteit wordt gegeven aan de hoofdverbindingsassen en daarbinnen de triple A. Ook incidentmanagement, verkeersmanagement en route- en reisinformatie wordt verbeterd'.

Plankaart 1 • Hoofdwegennet, reservering nieuwe tracés
(limitatief, indicatief)
Emden
Leeuwarden
Groningen
Harlingen
Assen
Emmen
Alkmaar
Lelystad
Zwolle
Haarlem
Amsterdam
Almere
Hengelo
Enschede
Leiden
Den Haag
Utrecht
Amersfoort
Apeldoorn
Arnhem
Rotterdam
Dordrecht
Nijmegen
Den Bosch
Breda
Tilburg
Middelburg
Eindhoven
Duisburg
Brugge
Antwerpen
Dusseldorf
Gent
Legenda
hoofdwegen
nieuw tracé (limitatief)
Brussel
Maastricht
Aken
Luik

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig' (2012)

SVIR in het kort:
- Samenhangende visie
  - het roer om
  - vertrouwen is de basis; een nieuwe rolverdeling
- Van rijksdoelen naar nationale belangen
  - het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland
  - internationaal bereikbare stedelijke regio's met concentraties van topsectoren
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid
  - de gebruiker centraal
  - slim investeren
  - innoveren door beter benutten
- Een integrale aanpak – eenvoudig, sneller en beter
- De nationale ruimtelijke hoofdstructuur en Nederland in Noordwest Europa
- Nationale belangen en opgaven – gebiedsgericht

Toelichting:
Het zijn bewoners, ondernemers, reizigers en verladers die Nederland sterk maken. Provincies en gemeenten krijgen de ruimte om maatwerk te leveren. In het mobiliteitssysteem komt de gebruiker centraal te staan. En het Rijk verbindt ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit met elkaar. Zo werkt het Rijk aan een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

SVIR & de regio:
- uniek aan Nederland is de ruimtelijke structuur met een netwerk van compacte steden in stedelijke regio's omringd door een onderscheidend open en natuurrijk landelijk gebied
- het Rijk vindt de stedelijke regio's van de mainports, brainport, greenports en de valleys van nationale betekenis
- Energyport Groningen is een stedelijke regio van nationale betekenis

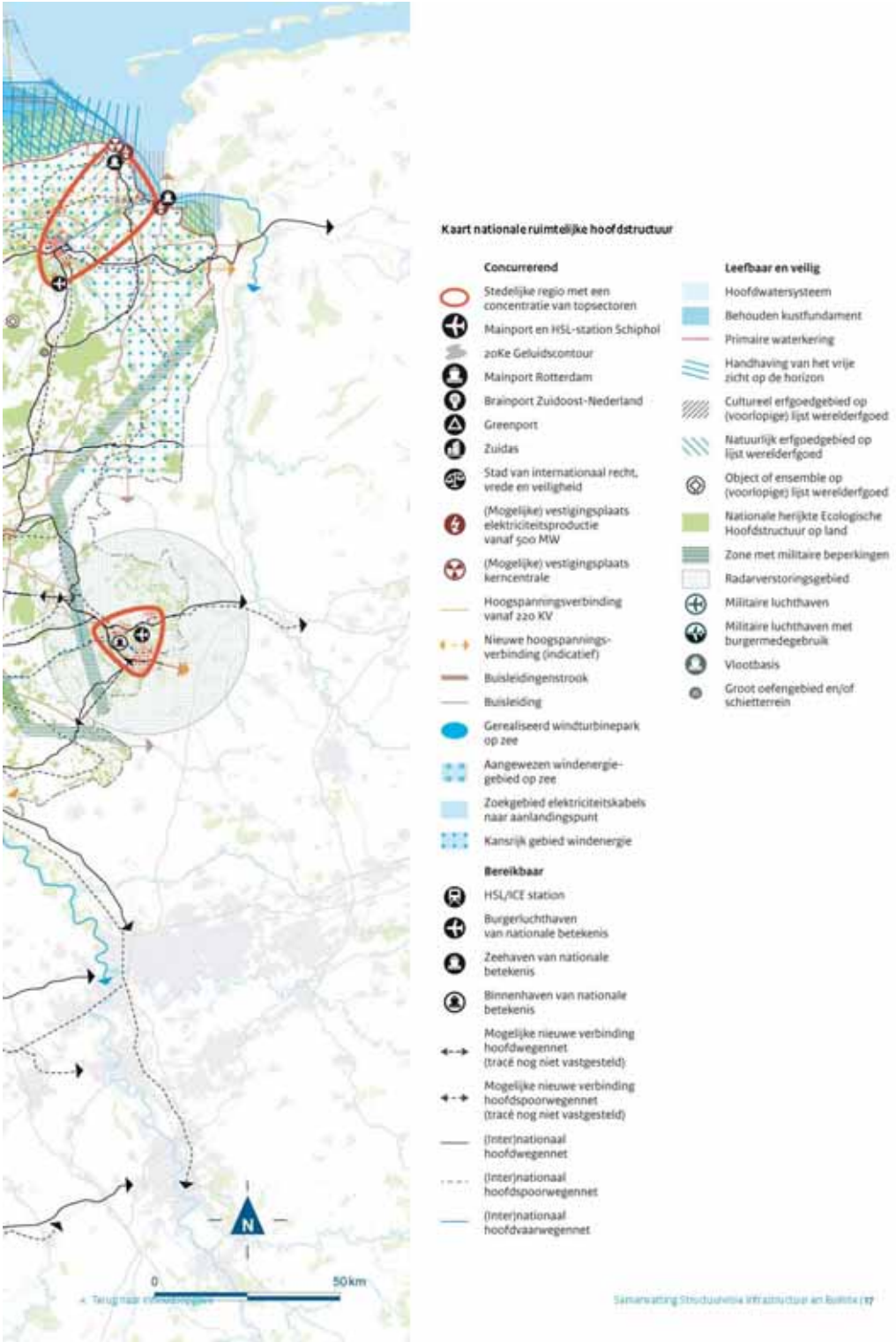
SVIR & mobiliteit:
- het Rijk richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer
- om de bereikbaarheid te verbeteren, zet het Rijk in op investeren, innoveren en instandhouden
- bij het verbeteren van de bereikbaarheid wordt sterk gelet op het samenspel tussen alle modaliteiten (weg, spoor en water) in samenhang met ruimtelijke ontwikkeling
- het gaat ook om de 'schakels' tussen verschillende vormen van transport en vervoer, zoals transferia en multimodale overslagpunten (inclusief de mogelijkheden voor knooppuntontwikkeling)

Concreet genoemd:
- op de hoofdverbindingen buiten de Randstad waar congestie een structureel probleem is, wordt 2x3 rijstroken de standaard
- er moet innovatief worden omgegaan met de benutting van de infrastructuur. Het Rijk werkt aan een programma Beter benutten, waarin tal van maatregelen zijn opgenomen. Voorbeelden daarvan zijn het ruimer openstellen van spitsstroken en de introductie van intelligente transportsystemen, afspraken met werkgevers om het woon-werkverkeer terug te dringen en uitbreiding van het aantal fietsenstallingen bij stations

Tekstvoorbeelden:
De MIRT-regio Noord-Nederland bestaat uit de provincies Fryslân, Groningen en Drenthe. Opgaven van nationaal belang in dit gebied zijn:

- *Het versterken van Energyport (Noord-)Nederland als internationaal energieknooppunt en kenniscentrum voor energievoorziening en -transitie*
- *Het waar nodig verbeteren van de internationale achterlandverbindingen (wegen, spoorwegen en vaarwegen) in Noord-Nederland.*

De combinatie van een landelijk gebied rondom de aanwezige steden met een diversiteit aan landschappen en meren draagt bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat.



Provincie Drenthe

Provinciaal Omgevingsplan Drenthe II (2004)

POP II in het kort:
- Visiedeel
  - doelstellingen voor een duurzame ontwikkeling
  - grondslagen in het omgevingsbeleid
  - ontwikkelrichtingen voor stedelijk en landelijk gebied
- Verkeers- en vervoersinfrastructuur
  - een mobiele samenleving
  - netwerken verkeer en vervoer
  - veilig mobiliteitsgedrag
- Kernontwikkeling
  - de verstedelijkingsstructuur
  - stedelijke economie
- Gebiedsgerichte ontwikkeling

Toelichting:
Het POP II is zowel gericht op een verdere integratie van beleid, alsmede op alle relevante vormen van beleid die van invloed zijn op het omgevingsbeleid. Hierin past dat het POP II nu naast het Streekplan Drenthe, het Provinciaal Milieubeleidsplan (PMP) en het Waterhuishoudingsplan (WHP) ook functioneert als PVVP. Tevens wordt nu het sociale aspect nadrukkelijker betrokken.

POP II & de regio:
- nationaal stedelijk netwerk Regio Groningen-Assen (inclusief Leek/Roden en Hoogezand/Sappemeer)
- de bestaande stad wordt benut voor verdere concentratie van wonen en werken
- de ruimtelijk-economische ontwikkelingsgebieden zijn geënt op een multimodale bereikbaarheid van de economische kerngebieden en de stedelijke centra
- stedelijke netwerken als belangrijkste motoren voor ruimtelijk-economische ontwikkeling van Noord-Nederland
- voor versterking van de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Noord-Nederland en de aansluiting op de economische kerngebieden is de verbetering van het infrastructurele netwerk van grote betekenis

POP II & mobiliteit:
- een verkeersinfrastructuur die uitgaat van de behoefte aan mobiliteit, met als randvoorwaarden bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid
- de behoefte aan mobiliteit ondersteunen door infrastructurele maatregelen en door stimulatie van meerdere vervoerswijzen
- in en rond de stedelijke centra wordt de bestaande infrastructuur maximaal benut, beperkt hinder van verkeer zich tot enkele plekken en is het collectief vervoer een alternatieve vervoerswijze voor de auto
- in de stedelijke centra geldt een aanpak die zowel is gericht op het beter benutten van bestaande als het bouwen van nieuwe infrastructuurcapaciteit
- het OV kent twee vervoersvormen:
- verbindend net van snelle vervoerslijnen die de stedelijke gebieden onderling verbinden (spoorlijnen, bussen)
- ontsluitend net van vervoer op maat (onderlinge ontsluiting via transferia)

Concreet genoemd:
- opgaven binnen nationaal stedelijk netwerk Regio Groningen-Assen:
- bevorderen stedelijke woon- en werkmilieus en topvoorzieningen

- geschikt houden en maken van steden voor de netwerkeconomie
- invoering stadsgewestelijk openbaar vervoer (Kolibri) Assen-Groningen
- belangrijke knelpunten in het hoofdwegennet A28/A37, A6/A7 en aan de Duitse kant de A31 worden opgeheven
- door aanleg van de ZZL en Hanzelijn, capaciteitsvergroting van de spoorlijn Zwolle – Coevorden/Emmen wordt de bereikbaarheid van de stedelijke netwerken en de centra sterk verbeterd
- in de verbindingen tussen de stedelijke netwerken zijn de aansluitingen uitgevoerd op auto(snel)wegniveau (A28, N33, N34, N48 en N381)

Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan Drenthe 'Kaders en ambities 2007-2020' (2007)

PVVP in het kort:
- Visie: Mobiliteit als basis voor (inter)-nationale ruimtelijk-economische en sociale ontwikkeling
  - de Noordelijke Ontwikkelingsas
  - ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe
- Thema's
  - Ruimtelijk-economische ontwikkeling
  - Bereikbaarheid
  - Veiligheid
  - Leefomgeving
  - Innovatie
  - Samenwerking
- Netwerkbenadering

Toelichting:
Het PVVP gaat uit van een deur-tot-deur benadering. De mobiliteitsbehoefte van burgers, bedrijven en voorzieningen is het uitgangspunt. In plaats van de infrastructuur, staat de reiziger centraal. Het beleid uit het PVVP is er op gericht om betrouwbare reistijden te bieden zonder het leefklimaat nadelig te beïnvloeden. Om te kunnen voorzien in de mobiliteitsbehoefte van deur tot deur zijn drie aspecten essentieel: samenwerking, maatwerk en innovatie.

Ketenmobiliteit krijgt in de toekomst steeds meer nadruk. De auto, het openbaar vervoer en de fiets worden meer en meer in combinatie gebruikt voor delen van de verplaatsing van-deurtot-deur. De uitdaging is om de bereikbaarheid voor auto, openbaar vervoer en fiets zodanig te organiseren dat de verschillende modaliteiten in combinatie gebruikt gaan worden en elkaar maximaal versterken. Overstappunten en transferia spelen een cruciale rol in de ketenmobiliteit. De locatiekeuze van transferia wordt gebaseerd op de mogelijkheden om de verschillende vervoersstromen van en naar het openbaar vervoer optimaal te verknopen.

PVVP & de regio:
de stedelijke netwerken Groningen - Assen en Zuid Drenthe (met de steden Emmen, Coevorden, Hoogeveen en Meppel) zijn de belangrijkste economische motor van Drenthe
voor het stedelijk netwerk Groningen - Assen is het Kolibri OV-netwerk met daarbij de voorziene regiotram een belangrijke drager van ruimtelijke ontwikkeling

PVVP & mobiliteit:
- mobiliteit is van essentieel belang voor de ruimtelijk-economische en sociale ontwikkeling
- in Drenthe is de auto de primaire vervoerswijze en zal dat ook blijven
- bereikbaarheidsproblemen concentreren zich met name op hoofdwegen en in en rond de stedelijke gebieden
- het provinciale verkeers- en vervoersbeleid streeft een duurzame mobiliteit na onder andere door:
- uitbreiding van autocapaciteit te beperken tot de aanpak van knelpunten
- alternatieven voor de auto te stimuleren door in te zetten op ketenmobiliteit
- de realisatie van het OV netwerk en het fietsnetwerk
- de verschillende modaliteiten efficiënt in te zetten door het voeren van mobiliteitsmanagement
- de samenhang tussen de afzonderlijke netwerken voor auto, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer is uitgewerkt in de netwerkanalyses voor het nationaal stedelijk netwerk Groningen - Assen en het stedelijk netwerk Zuid Drenthe
- op basis van de structuurvisie Zuiderzeelijn heeft het kabinet geconcludeerd dat regiospecifieke oplossingen meer effect sorteren dan een snelle OV verbinding tussen Schiphol en Groningen

Concreet genoemd:

- In de realisatie van de mobiliteitsdoelstellingen wordt ingezet op de volgende bijdrage door de verschillende modaliteiten:
- de auto is en blijft de primaire vervoerswijze
- de auto, trein en bus zijn de belangrijkste vervoerswijzen voor lange afstandverplaatsingen tussen kernzones (meer dan 30 kilometer)
- de auto is met de bus en de trein van belang voor de middellange afstanden tussen stedelijke centra (10 tot 30 kilometer)
- de auto is de belangrijkste vervoerwijze voor middellange afstanden tussen het landelijk gebied en stedelijke centra. Het openbaar vervoer is een alternatief in de spitsperiode (tot 15 kilometer)
- de fiets, al dan niet in combinatie met het openbaar vervoer, is een alternatief op de korte afstanden (tot 7,5 kilometer)
- Kolibri OV-netwerk: realisatie van kwaliteitssprong in het openbaar vervoer op kansrijke interne en externe relaties van de regio Groningen - Assen door opwaarderen van regionale treinverbindingen (bijvoorbeeld leidend tot het concept regiotram), realisatie van nieuwe stations en het verhogen van frequenties

Omgevingsvisie Drenthe (2010)

Omgevingsvisie in het kort:
- Ambities en belangen
  - Drentse kwaliteiten
  - Ontwikkelingen
- Strategie
  - Robuuste systemen en multifunctionele gebieden
  - Ruimtelijke kwaliteit
- Ontwikkelen met ruimtelijke kwaliteit
  - Kernkwaliteiten
  - Zorgvuldig ruimtegebruik
  - Milieu- en leefomgevingkwaliteit
- Uitwerking gebiedsopgaven
  - Groningen–Assen
  - Positionering Assen in het nationaal stedelijk netwerk
  - Bereikbaarheid Groningen-Assen
  - Positionering Assen: label 'hoofdstad'
  - Assen in relatie tot het Nationaal beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa
  - Positionering Roden

Toelichting:
Onze missie luidt:
Het koesteren van de Drentse kernkwaliteiten en het ontwikkelen van een bruisend Drenthe, passend bij deze kernkwaliteiten.

De hoofdopgave voor Groningen-Assen is in onze ogen het faciliteren van de te verwachten economische en demografische groei met een adequaat verkeer- en vervoersysteem. Dit systeem moet de bereikbaarheid garanderen van de binnensteden van Groningen en Assen en van de belangrijke woon- en werkgebieden in de regio. Daarnaast moet het de groeiende vervoersvraag opvangen. Het is hierbij onze ambitie om het gebruik van het openbaar vervoer maximaal te stimuleren.

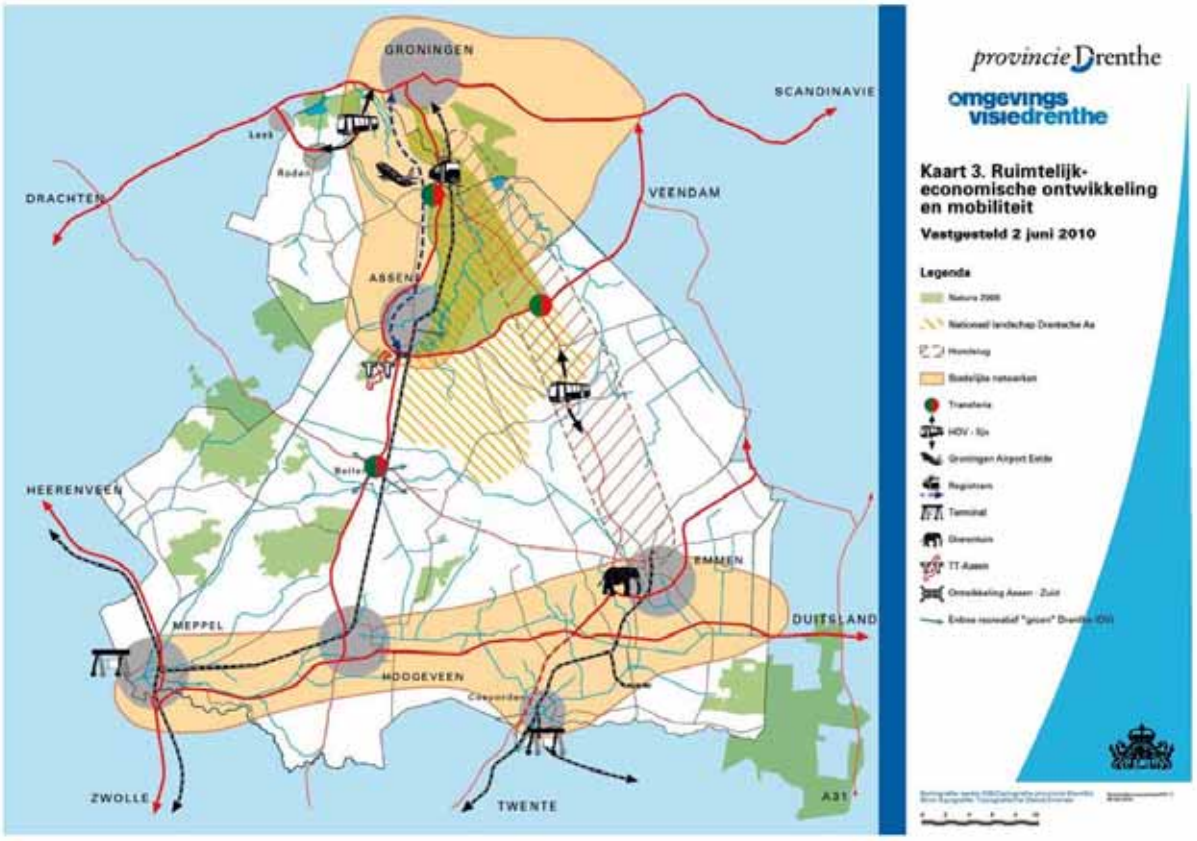
Omgevingsvisie & de regio:
- van provinciaal belang is dat de stedelijke netwerken 'robuust' zijn, dat de steden samenhangen, samenwerken en complementair zijn
- concentratie van economische ontwikkelingen in stedelijk netwerk Regio Groningen-Assen
- voor het nationaal stedelijk netwerk is een 'systeemsprong' in het openbaar vervoer vereist

Omgevingsvisie & mobiliteit:
- provincie voert de regie op duurzame verbetering van regionale mobiliteit door met de partners afspraken te maken over investeringen
- prioriteit wordt gegeven aan onder meer het verbeteren van verbindingen, locaties of voorzieningen in het regionale netwerk (weg, spoor en water) die niet voldoen aan de normen voor bereikbaarheid en/of veiligheid;
- beleid zoals vastgelegd in het Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP, 2007) blijft van kracht
- vanuit het principe van de leefbare stad geven we de voorkeur aan een betere bereikbaarheid per openbaar vervoer en per fiets
- uitgangspunt is dat het landelijk gebied hoofdzakelijk aangewezen blijft op de auto

Concreet genoemd:
- de toenemende mobiliteit en verkeersdrukte in de kop van Drenthe richting de stad Groningen biedt kansen voor een 'systeemsprong' in het openbaar vervoer:
- een regiotramnetwerk, met een centrumlijn (Hoofdstation-Zernike).

- doortrekken van centrumlijn vanaf het Hoofdstation via een westelijk tracé (Martinizieken-huis, Ter Borch, Hoornse Meer)
- doorkoppeling via Eelde/Paterswolde en Groningen Airport Eelde
- aansluiting op bestaand spoor ter hoogte van De Punt
- verbinding met Assen:
- via bestaand spoor, centrale noord-zuidverbinding vormgeven
- tracé ten westen van de A28 (via Vries), ingevuld met een tram of met een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-bus.
- De Punt een interessante locatie voor een transferium
- het openbaar vervoer tussen Groningen en Leek/Roden wordt aantrekkelijker gemaakt door twee HOVlijnen te versterken: Roden-Groningen en Leek-Groningen, mogelijkheid van een
- doorkoppeling tussen Roden en Leek

Tekstvoorbeelden:
Doordat de noordelijke economie relatief ijl is, is het van belang om economische ontwikkelingen te concentreren. Wij willen dit doen binnen de stedelijke netwerken Groningen-Assen en de Drentse Zuidas. Dit vraagt om een adequate strategie voor netwerkvorming van de steden, (inter)nationale en (inter)regionale bereikbaarheid, zorgvuldig ruimtegebruik, een aantrekkelijk aanbod in woon- en werkmilieus en voorzieningen.



Provincie Groningen

Provinciaal Omgevingsplan Groningen 2 'koersen op karakter (2006)

POP 2 in het kort:
- Bereikbaar Groningen
- Verkeers- en vervoersysteem
  - Verbetering hoofdinfrastructuur
  - Magneetzweefbaan
  - Ruimte voor luchtvaart
  - Goederenvervoer groeit
- Beter openbaar vervoer
- Meer gebruik van de fiets
- Parkeer- en locatiebeleid: Wonen en werken op juiste plek
- Regio Assen-Groningen: Optimale bereikbaarheid regio
- Verkeersveiligheid: Duurzaam veilig

Toelichting:
We blijven de hoofddoelstelling van de vervangen vier strategische plannen voor het omgevingsbeleid (streekplan, milieubeleidsplan, waterhuishoudingsplan en mobiliteitsplan) ook in de toekomst hanteren: Duurzame ontwikkeling: voldoende werkgelegenheid en een voor mens en natuur leefbaar Groningen met behoud en versterking van de kwaliteiten van de fysieke omgeving, waarbij toekomstige generaties voldoende mogelijkheden houden om zich te ontplooien.

POP 2 & de regio:
- de aanwijzing van het gebied Groningen-Assen als nationaal stedelijk netwerk is een extra impuls voor de ontwikkeling van de Regio Groningen-Assen en als zodanig van grote strategische betekenis
- de voortschrijdende mobiliteitsgroei en vooral de groei van het autoverkeer in en om de agglomeratie Groningen vormt een toenemende bedreiging voor de economische groeikansen van onze regio
- goede bereikbaarheid van de regio Assen-Groningen garanderen
- de bereikbaarheid van de stad Groningen op termijn veilig te stellen zetten wij als onderdeel van het maatregelenpakket Bereikbaarheid Assen-Groningen (BAG) in op het realiseren van een hoogwaardig stadsgewestelijk openbaar vervoersysteem (Kolibri Openbaar Vervoernetwerk)

POP 2 & mobiliteit:
- verbeteren bereikbaarheid binnen de economische kernzones
- verbindingen met andere kerngebiedenmet samenhangend pakket van maatregelen streven naar beperking groei aantal autokilometers
- een samenhangend net van openbaar vervoerverbindingen per trein, bus en deeltaxi ontwikkelen
- gebiedsgerichte regiospecifieke maatregelenpakketten
- opstellen van benuttingsprogramma's
- een samenhangend net van openbaar vervoerverbindingen per trein, bus en deeltaxi ontwikkelen
- hoofdlijn van Beleidsnota Fiets, is het realiseren van een veilig hoofdfietsroutenet van goede kwaliteit

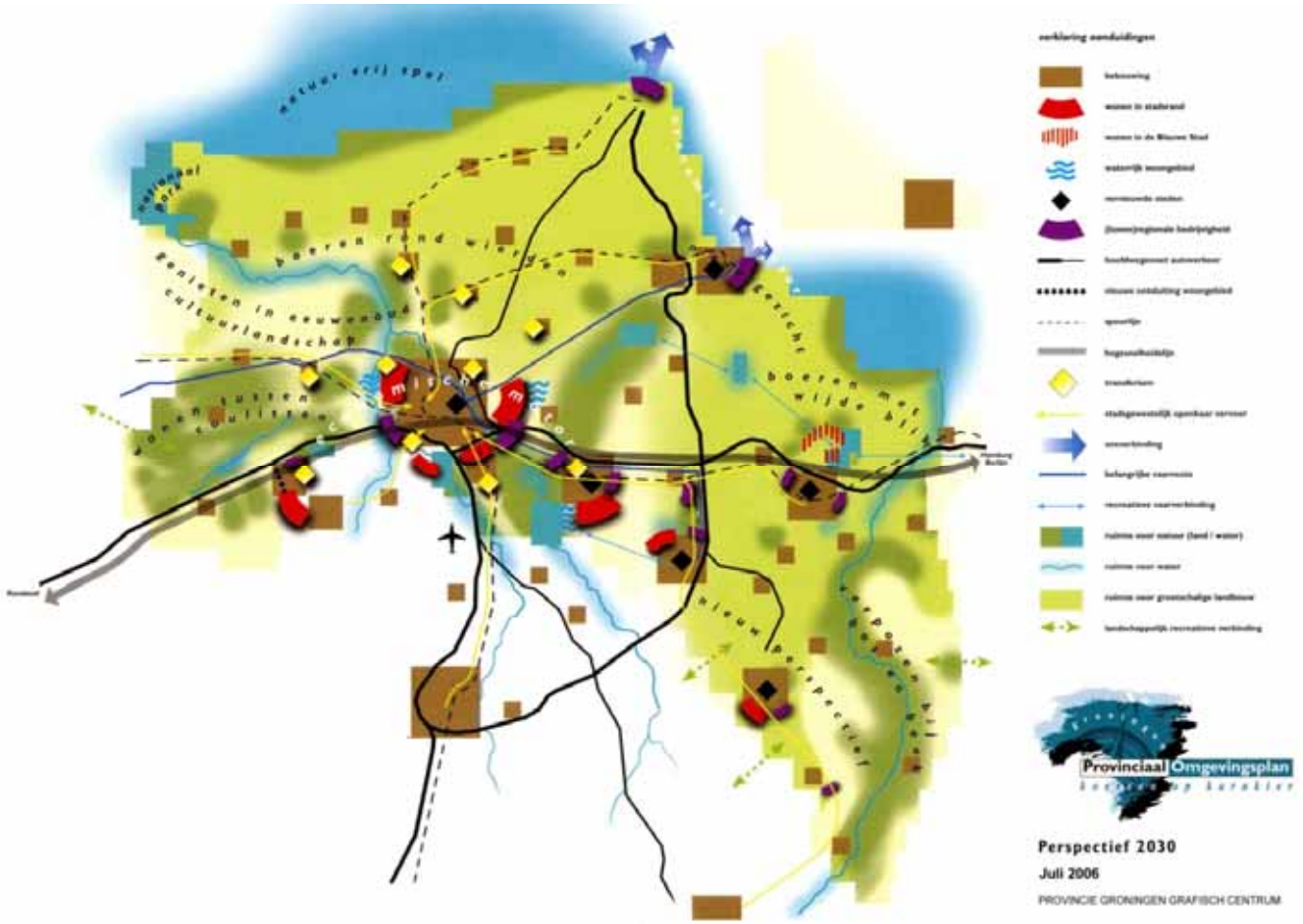
Concreet genoemd:
Afspraken Bereikbaarheid regio Assen-Groningen (BAG)
Samen met Rijkswaterstaat, provincie Drenthe en de Regiovisiegemeenten zullen wij bevorderen dat rond het Tracébesluit Zuidelijke Ringweg Groningen nadere (proces)afspraken worden gemaakt over de bereikbaarheid van de regio Assen-Groningen. De maatregelen die genomen moeten worden hebben betrekking op:

- een betere doorstroming op de ringwegen rond de stad Groningen inclusief de zuidelijke ringweg Groningen
- een stadsgewestelijk openbaar vervoernet
- ondersteunende maatregelen waarbij aandacht wordt besteed aan onder andere vervoer-management, parkeer- en locatiebeleid, de positie van de fiets en het openbaar vervoer en het ontwikkelen van transferia
- verbetering van het fietsnet

De problematiek op de hoofdinfrastructuur doet zich voornamelijk voor in het stedelijk netwerk Groningen-Assen. Op dit moment doen wij in dit gebied samen met het Rijk een netwerkanalyse. De uitkomsten hiervan worden verwerkt in POP 3.

Tekstvoorbeelden:
Het autoverkeer in de provincie Groningen is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Deze groei concentreerde zich vooral rond de stad Groningen en op de rijkswegen (A7 en A28). De groei van het aantal auto's heeft geen gelijke tred gehouden met de capaciteit van de infrastructuur. Vooral in en om de stad Groningen heeft het geleid tot de eerste verschijnselen van filevorming. Als er geen maatregelen genomen worden zal het autoverkeer in onze provincie tot 2010 met 45% toenemen. Verwacht wordt dat daardoor de bereikbaarheid van de stad Groningen op termijn een ernstig probleem gaat worden.

De exploitatie van het openbaar vervoer in het landelijk gebied wordt steeds moeilijker doordat onvoldoende reizigers er gebruik van maken. De auto is het dominante transportmiddel in het landelijk gebied. Voor de groep niet-autobezitters (vooral jongeren en ouderen) is het vervoer daardoor een steeds groter probleem aan het worden.



Provinciaal Omgevingsplan Groningen 3 (2009)

POP 3 in het kort:
- De toekomst van Groningen
  - Werken aan een duurzame leefomgeving
  - Eigen karakter handhaven en versterken
  - Sterke steden en vitaal platteland
- Bereikbaar Groningen
  - Verbetering van de bereikbaarheid
  - Bereikbaarheid op (inter)nationaal niveau
  - Wegennet
  - Openbaar vervoer
  - Fiets
  - Vaarwegen
  - Luchtverkeer
  - Goederenvervoer
  - Veilig verkeer
  - Verkeersveiligheid
  - Duurzaam vervoer
  - Duurzaam vervoer
  - Wegen ingepast in het landschap
  - Snelwegpanorama's en integrale routeontwerpen
- Gebiedsgerichte opgaven
  - Gebiedsgericht werken
  - Ontwikkelopgaven
  - Groningen-Assen

Toelichting:
De hoofddoelstelling van ons omgevingsbeleid is:
Duurzame ontwikkeling - voldoende werkgelegenheid en een voor mens en natuur leefbaar Groningen met behoud en versterking van de kwaliteiten van de fysieke omgeving, waarbij toekomstige generaties voldoende mogelijkheden houden om zich te ontplooien.

POP 3 & de regio:
- streven naar concentratie van wonen en werken in de regio Groningen-Assen en de overige stedelijke centra
- bereikbaarheidsstrategie voor de regio Groningen-Assen uitgewerkt
- goede bereikbaarheid van de economische kernzones is essentieel, Nationaal Stedelijk Netwerk (NSN) Groningen-Assen en de Eemsdelta zijn van bijzonder belang

POP 3 & mobiliteit:
- integratie van mobiliteitsplan
- toepassen van de SER-ladder toe bij de planvorming voor woningbouw en uitbreiding van bedrijventerreinen en infrastructuur
- verwachte toename mobiliteit en grotere druk op infrastructuur
- inzetten op maatregelen om provincie ook in toekomst bereikbaar te houden
- het verkeer veiliger en duurzamer maken en infrastructuur goed inpassen in landschap
- noodzaak voor verbetering van de weg-, spoor-, vaar- en vliegverbindingen
- verbetering van de weginfrastructuur vooral richten op de T-structuur (A28/A7) en op ringwegen rond de stad Groningen, daarnaast zijn verbeteringen op het onderliggend wegennet noodzakelijk
- een goede ontsluiting van de steden en dorpen in het buitengebied is van belang voor de bereikbaarheid

- mogelijkheden voor spoorverbinding stad Groningen en Heerenveen, ontwikkelen van een uitgebreid netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer (het Kolibri-netwerk met regionaal spoor, regiotram en Q-liners) in en rondom de stad Groningen en onderzoeken mogelijkheden voor spoorontsluiting met Zuidoost-Groningen
- RSP biedt financiële middelen om deel van de genoemde investeringen in de bereikbaarheid van Groningen per auto en per openbaar vervoer in de periode tot 2020 te realiseren
- voor het totale regionale openbaar vervoer streven naar een reizigersgroei van 2 % per jaar en een klanttevredenheid van ten minste 7,0

Concreet genoemd:

- voor de aanpak van bereikbaarheidsknelpunten hanteren wij de Zevensprong of Ladder van Verdaas. Dit is een getrapte benadering van bereikbaarheidsknelpunten en oplossingsrichtingen.
- onder de naam 'Kolibri OV-netwerk' werken wij met onze partners in het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen aan een compleet stelsel van hoogwaardige openbaarvervoerverbindingen, overstappunten en transferia, gericht op de bereikbaarheid van Groningen en Assen. De toekomstige regiotram is daar een onderdeel van, evenals de Q-liners en het regionale spoor. Voor het Kolibri OV-netwerk is onze ambitie een reizigersgroei van 5 % per jaar, aansluitend op de ambitie van het kabinet voor groei op het spoor. Met dit netwerk leveren we een belangrijke bijdrage aan duurzame mobiliteit.

Figuur 1-1
Economische kernzones en infrastructuur

Regio Groningen-Assen

Geactualiseerde Regiovisie Groningen-Assen 2030 (2004)

Regiovisie in het kort:
- De programma's voor de stedelijke centra
  - De opgave voor de stedelijke centra
  - Programma wonen stedelijke centra
  - Programma werken stedelijke centra
  - Programma mobiliteit en infrastructuur stedelijke centra
  - Regionale samenwerkingsinzet stedelijke centra
- De Zuiderzeelijn en de Regiovisie
- De programma's voor het landelijk gebied
  - De opgave voor het landelijk gebied
  - Programma's landelijk gebied
  - Regionale samenwerkingsinzet landelijk gebied

Toelichting:
Uitdrukkelijk zal bij het realiseren van regionale projecten en de in deze Regiovisie aangegeven ontwerpopgaven worden uitgegaan van een integrale aanpak waarbij alle ruimtelijke elementen op gelijkwaardige wijze worden betrokken.

Concreet genoemd:

Gebundelde verstedelijking
Uitgangspunt in het verkeers- en vervoersbeleid van de Regio Groningen-Assen is een gebundelde ontwikkeling van wonen en werken in de belangrijkste stedelijke centra en langs de hoofdtransportassen A7 en A28. Uitgangspunt is een optimale afstemming tussen het Kolibri-project en de toekomstige woningbouwlocaties.

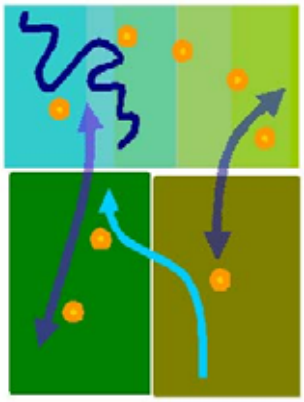
Aansluiten op (inter)nationale netwerken
Voor een goede ontwikkeling van het gebied is de aansluiting op (inter)nationale netwerken van essentieel belang.

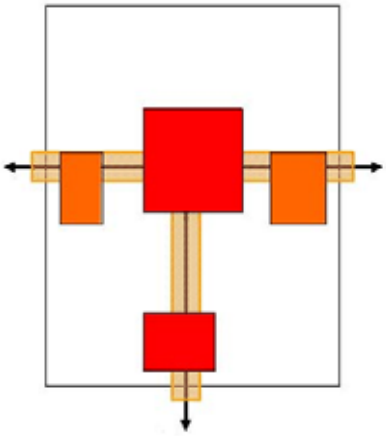
Bereikbaarheidsstrategie Groningen-Assen
Het flankerend beleid van het zogeheten BAG-pakket legt het accent op een gebiedsgerichte aanpak met aandacht voor vervoermanagement, parkeerbeleid, aanleg van transferia plus P+R-citybus en het bevorderen van het fietsgebruik en multimodaal vervoer.

Ontwikkeling hoogwaardig OV-Netwerk (Kolibri)
- het Kolibri-project bestaat uit de volgende elementen:
- doorkoppelen van bestaande regionale spoorlijnen en frequentieverhoging op de lijn Groningen-Assen en het introduceren van een zogeheten light-train op deze lijn
- heropenen van de spoorlijn naar Veendam
- toevoegen van een aantal stations langs deze lijnen
- introduceren van de light-train ('vertrammen') op vooralsnog twee OV-assen in de stad Groningen
- invoeren van hoogwaardig busvervoer op zware stedelijke en regionale vervoersrelaties
- aanleggen van nieuwe transferia in en rond Groningen en Assen
- onderzoeken van mogelijke verbeteringen op de spoorlijn Groningen-Leeuwarden

Schakelen land en stad
De zogeheten schakelgemeenten vormen ook in dit opzicht de schakel tussen het landelijke gebied en het mobiliteitsnetwerk in het stedelijk gebied. Daartoe zullen in de kernen voorzieningen in de vorm van OV-knopen worden ingericht of zo nodig worden uitgebreid.

Tekstvoorbeelden:
De opgave van de Regio Groningen-Assen is en blijft een goede bereikbaarheid voor de gehele regio te garanderen en de gebiedsspecifieke kwaliteiten te behouden. Zonder een krachtig nieuw verkeers- en vervoersbeleid dreigt de bloedsomloop van de regio rond 2010 vast te lopen. Dan zal er - ondanks de Langman-maatregelen - op en rond de A7/Zuidelijke Ringweg een bereikbaarheidsprobleem optreden. Daarmee staat het sociaal-economisch functioneren van de regio als geheel op het spel.





Netwerkanalyse Regio Groningen-Assen 2030 (2006)

Netwerkanalyse in het kort:

- *De ruimtelijk-economische ambitie*
- *Ruimtelijk-economische ambities ->bereikbaarheidsambities*
- *Analyse bereikbaarheid*
- *De Ladder van Verdaas: scenario's*
  - Gevoeligheidsanalyse ruimtelijke ontwikkelingen
  - Scenario prijsbeleid
  - Scenario openbaar vervoer
  - Mobiliteitsmanagement
  - Benutten bestaande infrastructuur: (dynamisch) verkeersmanagement
  - Infrastructurele maatregelen op de bestaande infrastructuur
  - Nut en noodzaak van nieuwe infrastructuur
- *Relatie met parallel lopende projecten*
  - Zuidelijke Ringweg Groningen
  - Hoogwaardig openbaar vervoer: tram in de stad Groningen
  - Knooppunt A28/N33 (gebiedsontwikkeling Assen-Zuid)
- *Bereikbaarheidsstrategie en maatregelen*
  - Integrale bereikbaarheidsstrategie
  - Maatregelen hoofdinfrastructuur
  - Maatregelen onderliggende structuur: interne samenhang
  - Maatregelen ruimtelijk-economische toplocaties
  - Maatregelen mobiliteitsmanagement
  - Maatregelen benutting: dynamisch verkeersmanagement
  - Quick wins 2007-2010
  - Oplossend vermogen integraal maatregelpakket
  - Maatregelenpakket externe relaties
- *Samenwerkingsagenda: op weg naar uitvoering*

Concreet genoemd:

- deur-tot-deur bereikbaarheid en de kwaliteit van het hoofdwegennet verslechtert, indien er geen maatregelen worden getroffen
- ruimtelijk-economische ontwikkeling in de zone van de Zuidelijke Ringweg Groningen, het Zernikecomplex, het UMCG, Assen-Zuid en de binnensteden van Groningen en Assen. Ook de (regionale) bereikbaarheid van de ruimtelijk-economische kerngebieden Leek/Roden en Hoogezand-Sappemeer staat onder druk
- indien geen maatregelen voor het openbaar vervoer worden genomen, resulteert dit in een neerwaartse spiraal
- kwaliteit van de fietsverbindingen vanuit de schragende en schakelgemeenten naar de steden Groningen en Assen is veelal onvoldoende
- huidige kwaliteit van de overstappunten (P+R) verbeterd kan worden qua voorzieningen, en qua locaties
- T-structuur in het NSN Groningen-Assen is een belangrijke pijler in het goederenvervoernetwerk
- ook bij een minder sterke groei van het autoverkeer de kwaliteit van de deur-tot-deur verbindingen verslechtert ten opzichte van de huidige situatie
- grote winst in ligt potentieel bij het inzetten op de combinatie gebiedsgericht beprijzen, verbetering openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en benutting

Tekstvoorbeelden:
Om de deur-tot-deur bereikbaarheid en specifiek die voor de ruimtelijk-economische toplocaties van het NSN Groningen-Assen te verbeteren, wordt ingezet op een integraal maatregelenpakket voor de auto, het openbaar vervoer, de fiets en het goederenvervoer. Uit de analyse blijkt dat zowel een verbetering van weginfrastructuur absolute noodzaak is als een kwaliteitsslag in

het openbaar vervoer, aangevuld met maatregelen voor prijsbeleid, mobiliteitsmanagement, en maatregelen voor beter benutten van de bestaande infrastructuur.

Gemeenten

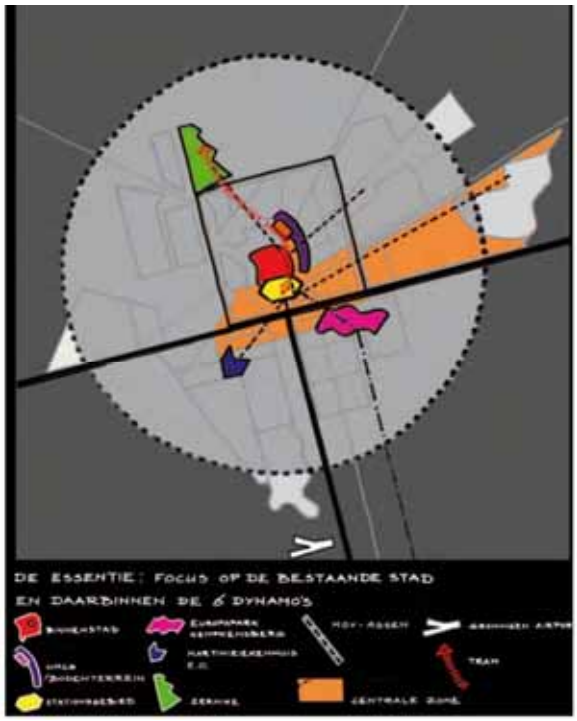
Groningen, Stad op Scherp Structuurvisie 2008-2020

Structuurvisie in het kort:

- Sterk en Duurzaam
  - Economische speerpunten
  - Bereikbare stad
  - Onderscheidend wonen
  - Duurzame stad
  - Cultuur, architectuur en topevenementen
- Het Ruimtelijk Concept
  - Op internationale en bovenregionale schaal
  - De dynamo's
    - Binnenstad
    - Stationsgebied
    - UMCG
    - Zernike Science Park
    - Europapark/Kempkensberg
    - Martiniziekenhuis e.o.
  - Clusters op regionale en stedelijke schaal
  - HOV-assen

Concreet genoemd:

- versterken samenhang stedelijk netwerken
- compacte stad, alles binnen fietsafstand
- mogelijke varianten zuidelijke ringweg
- Kolibiri OV-netwerk:
- verbetering regionaal OV
- ontwikkeling transferia
- ontwikkeling hoogwaardige OV-assen (o.a. tram)



Integrale structuurvisie Assen 2030

Structuurvisie in het kort:

- Hoofdlijnen van het beleid
  - Wonen
  - Werken
  - Energiebeleid
  - Verkeer
  - Natuur en groen
  - Onderwijs
  - Zorg en welzijn
  - Toerisme en evenementen
  - Vrije tijd
  - Ruimte
- Deelgebieden
  - Wijken en dorpen
  - Binnenstad
  - Noord-zuidas
  - Landelijk gebied

Toelichting:
Samen met Groningen vormt Assen de dragende as in het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen, dat een landsdelige functie vervult voor Noord-Nederland.

Concreet genoemd:

- positie Assen verandert door:
  - niet doorgaan Zuiderzeelijn
  - opwaardering N33
  - betrekken omliggende gemeenten bij stedelijk netwerk
  - trek naar de stad
- Assen is voor iedereen bereikbaar in alle vormen van vervoer
  - nieuwe stedelijke zones die goed bereikbaar zijn (FlorijnAs, Stationsgebied, Assen-Zuid)
  - beter benutten bestaande infrastructuur
  - verbeteren noord-zuidas (binnenstad – ziekenhuis – treinstation – werklocaties)
  - Kolibri-netwerk
  - verminderen auto’s in binnenstad (o.a. overstappunten)

ASSEN VISIE
30.10.09
Assen bewust sociaal en duurzaam
Intense stad
Extensieve stad
Binnenstad
Binnenstedelijke groengebieden
Transformatie naar wonen/ werken/ voorzieningen
Revitalisering
Aandachtsgebieden/ Wijkverbetering
Ontwikkelingszone Noord/Zuid
Toekomstig woongebied
Toekomstig werkgebied
Wijkvisie (wijkcentrum, ontmoeting, stads- servicebus, wijkvoorzieningen, woonservicezone, energiebesparing en lokale opwekking)
Hoge duurzaamheids- standaard en groene energie
Ecologisch waardevol water, beken
Kanalen
Zoekgebieden groen- en natuurgebieden
Te ontwikkelen/ versterken groenverbinding
Recreatieve verbindingen met het landschap
Relatie tussen stad/ landschap
Hoofdfietspaden
Aanvulling op/ verbetering van hoofdwegenstructuur
Hoofdinfrastructuur
Station en fietsenstalling
Haltes regiorail en fietsenstalling
Spoorbaan
NATIONAAL LANDSCHAP DRENTSCHE AA
RECREATIEVE ZONE
TT
ASSEN BEWUST

Regeerakkoord VVD – PvdA Bruggen slaan (oktober 2012)

Regeerakkoord in het kort:
- Duurzaam groeien en vernieuwen
- Zorg dichtbij
- Woningmarkt
- Ruimte en mobiliteit
- Bestuur

Toelichting:
infrastructuur en bereikbaarheid van belang voor economie
overbrengen taken van Rijk naar gemeente

Concreet genoemd:
- investeringsruimte Infrastructuur en Deltafonds tot 2028 voor 80% voor nieuwe projecten
- programma Beter Benutten
- PPS bij aanleg infrastructuur
- mainports, brainports, greenports prioriteit
- krimpproblematiek aandacht vanuit verschillende ministeries
- 5 landsdelen met gesloten huishouding
- gemeenten minstens 100.000 inwoners
- opschaling tot 10-12 waterschappen
- wetsvoorstel tot afschaffing WGR+samenwerkingsverbanden
- wetsvoorstel tot vermindering politieke ambtsdragers
- afschaffing BTW-compensatiefonds

Tekstvoorbeelden:

Afschaffing OV-jaarkaart
De OV-studentenkaart werd in 1991 ingevoerd als onderdeel van de nieuwe studiefinanciering. In het regeerakkoord 'Bruggen slaan' (2012) is de afschaffing van de OV-jaarkaart opgenomen. *Het openbaar vervoer draait op studenten en scholieren. Terwijl hun aandeel in de totale mobiliteit slechts 15 % is, maken ze de dienst uit in bus, tram, metro en trein. Ze zijn goed voor eenderde van alle reizigerskilometers in de trein en de helft van alle kilo - meters in bus, tram en metro. Het merendeel van al die kilometers wordt verreisd op de OV-studentenkaart: voor 82 euro per maand krijgen ruim 600.000 studenten gratis reizen. Doordeweeks of in het weekend. Vrijwel de complete groei van NS in de afgelopen decennia is toe te schrijven aan de studentenkaart. Dat het stads- en streekvervoer redelijk stabiel is gebleven, is eveneens te danken aan de kaart. Zonder OV-studentenkaart zouden veel verbindingen zijn opgeheven wegens gebrek aan reizigers. De drukste busverbindingen in het stads- en streekvervoer zijn de verbindingen naar de universiteiten in Utrecht, Groningen en Nijmegen. De plannen voor nieuwe tram - lijnen in die steden danken hun bestaan aan de student* (OV magazine, 2011 - nr. 3).

Bijlage 2 Verslaglegging werkconferentie 17 december 2012

Verslag ambtelijke werksessie 17 december 2012

Regio Groningen-Assen 2030
nationaal stedelijk netwerk

Actualisatie Netwerkanalyse RGA

"De bereikbaarheidsstrategie is het cement in de samenwerking tussen de partners in de regio. Dit mag niet verbrokkelen".

Met deze woorden opende Jaap Wijma, programmadirecteur van de Regio Groningen-Assen, de eerste ambtelijke werksessie in het teken van de actualisatie van de netwerkanalyse. Op 17 december 2012 vond deze bijeenkomst plaats, waarvoor alle twaalf gemeenten, de twee provincies en externe stakeholders, zoals Rijkswaterstaat en het OV-bureau, uitgenodigd waren. Na de opening gaf Grontmij een toelichting op de werkwijze binnen de actualisatie van de netwerkanalyse en werden de eerste analyseresultaten gepresenteerd. Alle deelnemers hebben een reader ontvangen met de belangrijkste resultaten.

Opening Jaap Wijma

Waarom een actualisatie van de netwerkanalyse?

Voor de economische ontwikkeling van de Regio Groningen-Assen (RGA) 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 regio gezamenlijk een netwerkanalyse opgesteld voor de Regio Groningen-Assen. Tussen 2006 en 2013 is er veel gebeurd. Economische, demografische en beleidsmatige ontwikkelingen zijn aanleiding om de regionale bereikbaarheidsstrategie en het maatregelenpakket te herijken. Dit vergt een actualisatie van de Netwerkanalyse 2006.

Proces

De actualisatie van de netwerkanalyse wordt uitgevoerd binnen de overleg- en besluitvormingsstructuur van de Regio Groningen-Assen:

- voorbereiding van besluitvorming in het Portefeuillehouders Overleg Verkeer en Vervoer (POVV);
- besluitvorming in de Stuurgroep RGA;
- inhoudelijke en procesmatige aansturing en voorbereiding bestuurlijke besluitvorming door de begeleidingsgroep;
- regie door projectbureau Regio Groningen-Assen.

De werksessie op 17 december 2012 vormde de eerste van drie bijeenkomsten waarbij alle partners uit de regio zijn uitgenodigd. Ook gemeenten die geen zitting hebben in de begeleidingsgroep krijgen op deze manier de mogelijkheid om een bijdrage te leveren aan de netwerkanalyse.

Programma 17 december 2012

Onder leiding van dagvoorzitter Ben Boersma is tijdens de eerste werksessie een intensief dagprogramma gevolgd. Binnen het programma lag de nadruk op interactie tussen de aanwezige deelnemers.

Gedurende het ochtendprogramma kwamen onderwerpen zoals aanleiding, proces, werkwijze en planning aan de orde.
De deelnemers gingen uiteen in groepen om diverse vragen te beantwoorden. Het middagprogramma bestond uit discussies over ontwikkelingen en denkrichtingen.

Ochtendsessie

Na een inleiding van Jaap Wijma, Ben Boersma en Grontmij, gingen de deelnemers aan de slag. Ingedeeld in vier werkgroepen vonden er scherpe en interessante discussies plaats. De volgende vragen waren leidend:

- Hoe kunnen we de mobiliteitsontwikkelingen zoals waargenomen verklaren?
- Welke trends, van invloed op mobiliteit, zijn in 2006 niet voorzien en dienen nu meegnomen te worden?
- Welke recente projecten hebben bijgedragen aan de bereikbaarheidsdoelstellingen van de regio?

Middagsessie

Namens de gemeente Groningen gaf Hans Vissers gaf na de lunch een toelichting op de meest recente ontwikkelingen. Hij benadrukte het regionale belang van bereikbaarheid, waarbij de netwerken van OV, fiets en auto gecombineerd moeten worden.

De inleiding van Hans Vissers gaf de aftrap van het middagprogramma en vormde één van de onderwerpen voor het tweede deel van de werksessie. Drie groepen gingen uiteen om antwoorden te vinden op de volgende vragen:

- Wat zijn de te verwachten regionale effecten bij het niet doorgaan van de regiotram?
- Wat is de invloed van ruimtelijke en economische ontwikkelingen op de bereikbaarheidstrategie?
- Wat is de effectiviteit van het huidige maatregelenpakket?

Resultaten

De resultaten van de discussies zijn plenair teruggekoppeld. Kees Anker, programmaleider Bereikbaarheid regio Groningen-Assen geeft aan tevreden te zijn met het resultaat van de werksessie. De dag heeft belangrijke informatie opgeleverd voor het actualiseren van de netwerkanalyse. Een *beknopte* samenvatting van de resultaten is opgenomen in nevenstaand tekstvak.

Vervolg

De eerste werksessie heeft belangrijke input opgeleverd voor fase 2 (eerste herijking) binnen de actualisatie van de netwerkanalyse.

Op 4 februari a.s. vindt de tweede werksessie plaats. Eind februari zal de serie van drie bijeenkomsten worden afgesloten met een bestuurlijke bijeenkomst.

Tijdens de werksessie op 4 februari a.s. zullen de resultaten van fase 2 gepresenteerd worden. Deze bijeenkomst is agendazettend voor het programma Bereikbaarheid. Tijdens de bestuurlijke bijeenkomst zal de focus liggen op de bereikbaarheidsstrategie.

Resultaten werksessies 17 december 2012

Hoe kunnen we de mobiliteitsontwikkeling verklaren?

- De crisis heeft een dempend effect op de mobiliteitsontwikkelingen, maar heeft de patronen niet veranderd.
- Combinatie van krimp en vergrijzing zorgt ervoor dat de vervoerswaarde op specifieke corridors is afgenomen. Dit geldt vooral voor kernen met een eigen voorzieningenstructuur.
- Concentratie van nieuwe ontwikkelingen binnen de T-structuur heeft invloed gehad op de ontwikkeling van de mobiliteit (groei vooral binnen de T-structuur).

Welke trends, van invloed op mobiliteit, zijn in 2006 nietvoorzien en dienen nu meegenomen te worden?

- Demografische trends, (krimp, vergrijzing, trek naar de stad en schaalvergroting voorzieningen).
- Opkomst van de E-bike (maakt fietsafstand groter), het nieuwe werken (mobiliteit op
- Andere momenten van de dag) en E-commerce (thuiswinkelen).
- Effecten van de mogelijke afschaffing van de OV-jaarkaart.
- Een groot aantal ontwikkelingen spelen gelijktijdig (E-commerce, E-bikes, krimp). Soms versterken ze elkaar, soms hebben ze tegenovergestelde effecten. De uiteindelijke mobiliteitseffecten zijn nog niet duidelijk, aanbevolen wordt om met een aantal scenario's te werken.

Benoem regionale effecten van het niet doorgaan van de Regiotram

- Voor kernen aan het spoor is geen rechtstreekse verbinding met de economische kerngebieden mogelijk. Dit betekent een sterkere focus op de (toekomstige) stations als schakels in het OV netwerk (meer overstappen).
- Voor kernen die niet aan het spoor liggen ontstaan kansen voor rechtstreekse verbinding met economische kerngebieden indien sterker ingezet gaat worden op HOV-assen tussen P+R locaties en economische kerngebieden.
- De bereikbaarheid en leefkwaliteit van de Groninger binnenstad en het functioneren van het Hoofdstation blijft onder druk staan.
- Flexibiliteit van het OV systeem blijft behouden, echter een kwaliteit lastiger te realiseren.
- Maatregelen als Fietsroute Plus, P+R, dynamisch verkeersmanagement en auto maatregelen kunnen sowieso voortgezet worden (no-regret). Een deel van de OV maatregelen zal opnieuw herijkt moeten worden.

Welke recente projecten (vanaf 2006) hebben bijgedragen aan de bereikbaarheidsdoelstelling van de regio?

De volgende typen projecten werden specifiek uitgelicht:

- Aanleg Fietsroute Plus.
- Realisatie P+R (Hoogkerk, Kardinge, Haren).
- Regionaal spoor (Intensivering dienstregeling Groningen-Hoogezand, Openstelling station Europapark).
- Mobiliteitsmanagement.

LET OP! Volgende bijeenkomst: maandag 4 februari 2013 van 12.00 - 16.30 uur.
Locatie: Grontmijkantoor te Assen.

Genodigden werksessie 17 december 2012

Provincie Groningen:	Andre Buikhuizen, Ed Stuij, Johan Koopmans, Huub Hanssen
Provincie Drenthe:	Margriet Speulman, Coos Salomé, Everd Uneken
Groningen:	Ingrid Bolhuis, Hans Vissers, Jeanet Halsema, Ronald Klaassen
Assen:	Henk Heijman, Arjen Nieveen
Hoogezand-Sappemeer:	Dries Doeven
Leek:	Theo Vlaming, Wim Visser
Slochteren:	Ben Luinge
Winsum:	Jan Ymker, Albert Spier
Bedum:	Henny Kruims, Henk Paap
Haren:	Wim Eggens, Atze Keuning
Zuidhorn:	Kor de Boer, Bouber Schuil
Noordenveld:	Mark Smit, Janine Hogeman
Tynaarlo:	Herman Kolker, Jan Ploeger
OV-bureau:	Erwin Stoker
Rijkswaterstaat:	Agnes Klinkenberg, Gerrit Schenk
Groningen Bereikbaar:	Wilko Huyink, Sjoerd Hoekstra
Regio Groningen-Assen:	Jaap Wijma, Ria Oosterveld, Ben Boersma, Kees Anker
Grontmij:	Hans Popken, Hans Praamstra, Arjen Luinenburg, Corien Kuiper

Aantekeningen:

Grontmij

Regio Groningen-Assen 2030
nationaal stedelijk netwerk