



Mobiliteitsmonitor Regio Groningen-Assen 2017

Mobiliteitsmonitor Regio Groningen-Assen

Marleen Geerdinck

Marten Kamphorst

Age Stinissen

Inge de Vries

CBS Den Haag

Henri Faasdreef 312

2492 JP Den Haag

Postbus 24500

2490 HA Den Haag

+31 70 337 38 00

www.cbs.nl

Inhoudsopgave

1. Conclusies en samenvatting	5
2. Inleiding	7
2.1 Aanleiding en doel van de monitor	7
2.2 Aanpak van de monitor	7
2.3 Gebiedsafbakening	7
2.4 Leeswijzer	9
3. Demografische, economische en ruimtelijke ontwikkelingen	10
3.1 Ontwikkeling bevolking	10
3.2 Ontwikkeling beroepsbevolking	11
3.3 Ontwikkeling studenten	13
3.4 Ontwikkeling leerlingen voortgezet onderwijs	14
3.5 Ontwikkeling woningvoorraad	15
3.6 Ontwikkeling bedrijventerreinen	17
3.7 Bedrijfsvestigingen	17
3.8 Banen	18
3.9 Woon-werkverkeer	20
3.10 Conclusies	21
4. Voorzieningen	22
4.1 Afstand tot voorzieningen	22
4.2 Afstand tot infrastructurele voorzieningen	23
5. Voertuigen	24
5.1 Autobezit	24

5.2	Bromfietsbezit	25
5.3	Speedpedelecs	27
5.4	Samenvatting	28
6.	Mobiliteit	29
6.1	Fiets	29
6.2	Wegvervoer	30
6.3	Openbaar vervoer	36
6.4	Scheepvaart	38
6.5	Luchtvaart	39
6.6	Modal split	40
6.7	Reismotieven	41
6.8	Samenvatting	42
7.	CO₂-uitstoot	43
	Bijlagen	45

1. Conclusies en samenvatting

Conclusies

Op basis van voorliggende mobiliteitsmonitor Regio Groningen-Assen 2017 kan een aantal conclusies getrokken worden over de mobiliteit in onze regio:

1. In 2017 is overall de mobiliteit in de regio Groningen-Assen gestegen;
2. De stijging van de mobiliteit doet zich sterker voor bij de fiets en het openbaar vervoer (zowel trein als bus) dan bij de auto;
3. In het binnencordon van de stad Groningen zien we een stijging van het fietsverkeer en een daling van het autoverkeer.
4. In het autoverkeer zien we na enkele jaren van daling dat sinds 2015 de automobilititeit weer stijgt. Op de autowegen zien we een relatief sterke groei op de N34 (Gieten - De Punt) en de N46 (Bedum-Groningen);
5. Het autoverkeer groeide sterker op de auto(snel)wegen dan op het onderliggend wegennet;
6. Het (Hoogwaardig)OV in onze regio groeit sterker dan het OV landelijk;
7. De grootste dynamiek (groei bevolking en economie) treffen we aan in de stad Groningen. Daarnaast is de meeste groei te vinden op de zuidelijke corridor (Assen-Haren-Tynaarlo);
8. Het gebruik van de P+R's aan de randen van de stad Groningen heeft zich in 2017 verder doorgezet. Vooralsnog is hier nog parkeercapaciteit aanwezig. In 2017 zien we een relatief sterke groei van het aantal in- en uitstappers (met OV-chip - +39%).

In de monitor uit 2015 kwamen de eerste signalen naar voren dat na de crisis de mobiliteit weer aan het groeien was. Uit deze monitor komt duidelijk naar voren dat de economische groei en de groei van de mobiliteit zich voortzet. Dit geldt ook voor de groei van het (H)OV, wat de monitor uit 2015 ook aangaf. Nieuw is dat deze monitor aangeeft dat het gebruik van de fiets de afgelopen jaren aan het stijgen is. Een trend die we in de monitor van 2015 nog niet goed terugzagen. In hoofdlijnen kan geconcludeerd worden dat het met de

netwerkanalyse ingezette regionale bereikbaarheidsbeleid effect sorteert. Deze monitor is derhalve een aanmoediging om verder te gaan op de ingeslagen weg met accenten op het HOV, P+R's en de fiets.

Samenvatting

We zien dat de groei van de bevolking en economie zich de afgelopen jaren vooral voordeed in de stad Groningen. Het belang van de stad voor de regio lijkt hier mee toegenomen. In mindere mate geldt dit ook voor de zuidelijke corridor (Haren-Tynaarlo-Assen), waar economie en bevolking een lichte groei laten zien. Op de westelijke corridor zien we dat dit gedeelte zich qua bevolking positief ontwikkelt; de economische ontwikkeling lijkt echter onder druk te staan. Op de noordelijke corridor is dit precies andersom. Hier daalt de bevolkingsomvang en lijkt de economie stabiel. Op de corridor ten oosten van de stad lijkt sprake van een lichte daling qua inwoners en economie. Daarnaast wordt duidelijk dat in een aantal corridors (Leek-Noordenveld, Haren-Tynaarlo en Slochteren-Hoogezand) duidelijke onderlinge samenhang zit (woon-werk, schoolrelaties). Qua scholen zien we dat in het hoger onderwijs het aantal studenten de afgelopen periode (2012-2017) met circa 10% gestegen is. Het aantal leerlingen in het VO daarentegen groeide in deze zelfde periode beperkt (c. 2%). Na meerdere jaren waarin er aan bedrijventerreinen amper uitgifte geweest is, laat 2017 een duidelijke opleving zien. De uitgifte concentreert zich hierbij bijna volledig in de stad Groningen.

Het bezit van een auto is de afgelopen jaren gestegen; vooral in de stad Groningen. De verklaring hiervoor is voor een belangrijk deel te vinden in de groei van de bevolking. Relatief gezien ligt het auto bezit in de stad Groningen met 354 auto's per 1000 inwoners een stuk lager dan in de regio. Met meer dan 500 auto's per 1000 inwoners ligt het autobezit in het zuiden en zuidwesten van de regio duidelijk hoger. In de corridors naar het noorden, noordwesten en noordoosten ligt het bezit een stuk lager. Het bezit van brom- en snorfietsen is in dezelfde periode toegenomen tot ruim 28.000. In de stad Groningen zijn relatief meer snorfietsen dan gemiddeld in de regio (67% vs. 58%), in de overige

RGA-gemeenten zijn er juist relatief meer bromfietsen (46% vs. 39%). Een deel van de toename is te vinden in de speedpedelecs - in de RGA treffen we hiervan 500 aan. Vooral in Tynaarlo, Noordenveld, Haren en Zuidhorn is het bezit van speedpedelecs hoog.

Kijken we naar de intensiteiten van het (brom)fietsverkeer dan lijkt het erop dat in de RGA sinds 2012 stabiel aan het stijgen is (10 tot 15% in 5 jaar).

Bovengemiddelde groei (stijging van 40% tot 50%) treffen we aan op de routes tussen Groningen-Zuidhorn, Groningen-Zuidwolde-Bedum, Groningen-Harkstede en Peizermade-Hoogkerk.

Het autoverkeer laat gemiddeld genomen eveneens groei zien (4,5%) in de periode 2012-2017 op de auto(snel)wegen, zij het niet zo groot als langs enkele fietstracés. Opvallend is dat de automobilititeit na enkele jaren van daling sinds 2015 weer aan het groeien is. Op de snelwegen deed de sterkste relatieve groei (ca. 10%) zich voor op de trajecten Groningen-Zuidbroek (A7), Marum-Hoogkerk (A7) en Westerbork-Assen (A28). Qua provinciale wegen springen de N46 (Bedum-Groningen) en de N34 (Gieten-Zuidlaren) eruit met meer dan 25% groei.

Het gebruik van de P+R's is de afgelopen jaren gestegen. Met name voor de P+R Haren en vooral voor de P+R Hoogkerk is dit het geval. Medio 2017 is hier bovendien de capaciteit uitgebreid. Ook de nieuwe P+R's van Reitdiep en Meerstad zijn erbij gekomen. Vooralsnog ligt er nog bruikbare P+R-capaciteit op de verschillende locaties. Voor een aantal P+R's zien we dat het OV-gebruik sterk aan het stijgen is (sterker dan het gebruik van het aantal parkeerplaatsen). Dit kan te maken hebben met een toenemende overstapfunctie van de P+R's en de toegenomen combinatie van de P+R's met de fiets.

Het aantal in- en uitstappers op de stations in de RGA is in enkele jaren gegroeid met meer dan 15%. Dit is deels te verklaren doordat steeds meer mensen gebruik maken van een OV-chipproduct (en geen losse kaartjes). Alleen Assen

(daling) en Haren (stabiel) laten geen groei zien. In absolute zin zit de grootste groei op het hoofdstation. Maar ook Hoogezand-Sappemeer (4 stations), Groningen-Noord, Europapark en Winsum laten een groei van meer dan 1.000 instappers zien. De bussen laten in 2017 een groei zien van ca. 10%. Diverse Qlinks zitten hier qua groei zelfs nog boven (3 Leek v.v., 4 Roden v.v., 6 Delfzijl v.v. en 15 Zernike v.v.). Ook de lijnen van en naar Assen en Zoutkamp zijn meer dan gemiddeld gegroeid.

In deze monitor is voorts in beeld gebracht wat de ontwikkeling in het goederenvervoer is geweest de afgelopen periode. Binnen de provincies Groningen en Drenthe is het vervoer dat geladen en gelost is en over de weg gaat gegroeid.

De vaarroute Eemskanaal – van Starckenborgh kanaal is de drukst bevaren route in de regio met rond de 20.000 doorvaarten per jaar (groei van 5 tot 7% in de jaren 2013-2017). Ongeveer 70% hiervan is beroepsvaart en 30% recreatievaart. Het Reitdiep en het Noord-Willemskanaal worden vooral gebruikt door de recreatievaart. Het aantal passagiers van Groningen Airport Eelde laat een stijging zien van 12% in de periode 2012-2017. 2017 laat de sterkste stijging zien. Het aantal passagiersvluchten is in de periode sterker toegenomen.

Tenslotte wordt op een aantal plekken in deze monitor aangegeven dat nader onderzoek op zijn plaats is. Dit geldt bijvoorbeeld voor de bus (veel gegevens beschikbaar), CO2, P+R-gebruik. In mindere mate geldt dit voor de fiets, goederenvervoer en de trein.

2. Inleiding

2.1 Aanleiding en doel van de monitor

Met de vaststelling van de Netwerkanalyse in 2013 is afgesproken dat jaarlijks de bereikbaarheid in de Regio Groningen-Assen (RGA) wordt gemonitord. Over 2014 en 2015 is daarom ook een Bereikbaarheidsmonitor opgesteld. In 2017 is besloten ervan af te zien om een monitor over 2016 op te stellen. Dit vanwege de beperkte nieuwsaarde wat een nieuwe monitor over 2016 zou opleveren ten opzichte van de vorige twee versies.

De wereld staat echter niet stil; we zien dat de beschikbaarheid van en beschikking over data steeds groter wordt. Tevens zien we dat de diverse deelnemers van de RGA zelf ook de nodige gegevens hebben over de mobiliteit. Naast de deelnemers houdt ook het OV-bureau gegevens bij over het gebruik van de bussen en is sinds de invoering van de OV-chipkaart veel data digitaal beschikbaar. Ook bij Groningen Bereikbaar wordt data verzameld over verkeersintensiteiten. Met deze monitor worden deze gegevens bij elkaar gebracht en wordt een beeld gegeven van de ontwikkeling van de mobiliteit in de afgelopen periode.

In de actualisatie van de RGA is voorts afgesproken dat monitoring één van de kerntaken is bij de Regio Groningen-Assen. Onder regie van de RGA is deze monitor tot stand gebracht. Doel van de monitor is om in beeld te brengen wat en waar de ontwikkelen op het vlak van bereikbaarheid de voorgaande jaren zijn geweest. Hiermee vormt de monitor één van de bouwstenen voor de actualisatie van de netwerkanalyse.

2.2 Aanpak van de monitor

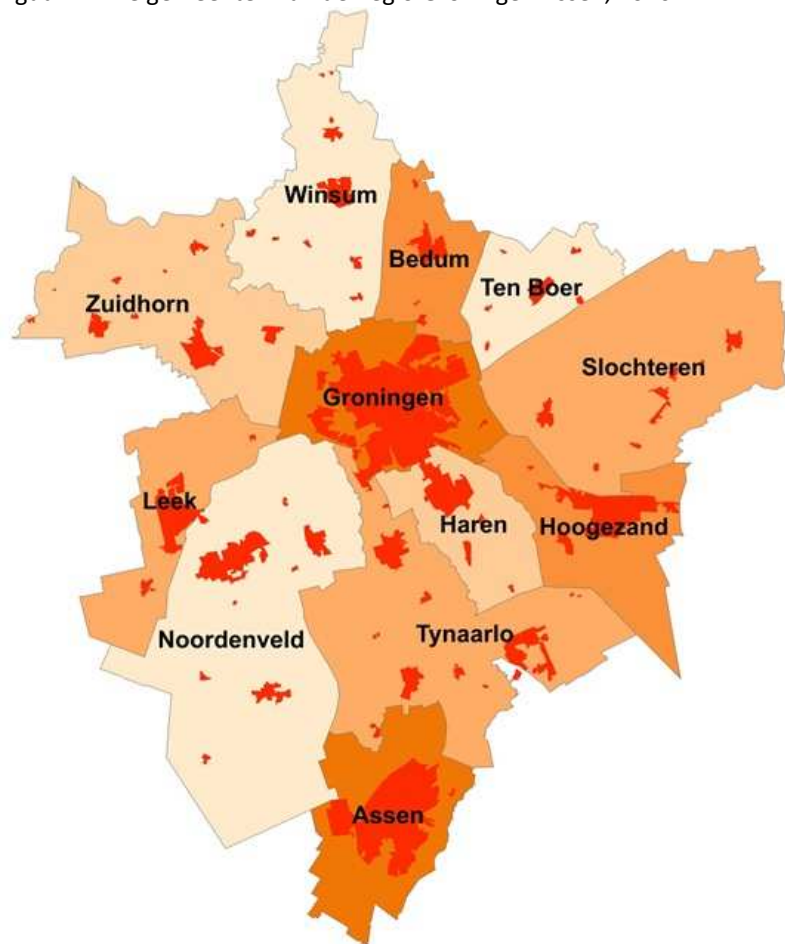
Ten behoeve van deze monitor is opdracht gegeven aan het Urban Data Center (UDC) regio Groningen en Onderzoek en Statistiek (O&S) Groningen. Het UDC is een samenwerkingsverband tussen het Centraal Bureau voor de Statistiek en de gemeente Groningen. Het UDC en O&S hebben voor de opstelling van de monitor nauw samengewerkt met een aantal deelnemers, te weten de gemeente Assen, de provincies Drenthe en Groningen, Groningen Bereikbaar en het OV-bureau. Hierdoor is een belangrijke stap gezet om data te delen en in gezamenlijkheid uit de data informatie te genereren. Informatie om beleid te kunnen volgen, monitoren of bij te sturen. De monitor over 2017 is het eerste resultaat van deze samenwerking. Voor 2018 kan gekeken worden om het product verder te verbeteren c.q. door te ontwikkelen om te kijken of we met elkaar nog meer informatie uit de data kunnen genereren.

Ten opzichte van eerdere monitors bevat deze monitor nieuwe elementen. Zo is er nu informatie over de CO₂-productie vanuit de mobiliteitssector in beeld gebracht. Naar verwachting neemt het belang van CO₂-reductie in de mobiliteitssector toe; op deze wijze is hier een eerste slag in gemaakt. Ook is de monitor verrijkt met gegevens van de OV-chipkaart (met name busgebruik). Nieuw element is voorts het onderdeel goederenvervoer; beschikbare gegevens hierover zijn voor het eerst bij elkaar gebracht.

2.3 Gebiedsafbakening

Het gebied van de RGA beslaat het grondgebied van de 12 deelnemende gemeenten (Assen, Noordenveld, Tynaarlo, Haren, Groningen, Ten Boer, Hoogezand-Sappemeer, Slochteren, Winsum, Bedum, Leek en Zuidhorn), danwel grote delen hiervan. In de afbeelding staan de twaalf gemeenten.

Figuur 2.1 De gemeenten van de Regio Groningen Assen, 2016



Per 1 januari 2018 heeft er een gemeentelijke herindeling plaatsgevonden binnen de RGA. De gemeenten Slochteren en Hoogezand-Sappemeer (onderdeel van RGA) zijn samen met Menterwolde (niet onderdeel van RGA) opgegaan in gemeente Midden-Groningen. Omdat de mobiliteitsmonitor over

de periode tot en met 2017 gaat, is er nog niet gerapporteerd over de gemeente Midden-Groningen. Slochteren en Hoogezand-Sappemeer zijn steeds als afzonderlijke gemeenten meegenomen in de rapportage.

Daarnaast hebben we ten behoeve van het monitoren van de bereikbaarheid de RGA verdeeld in een aantal corridors. Er is ingezet om ontwikkelingen op corridors van een aantal vervoersassen in beeld te krijgen. Hebben we het over de corridor Leek-Noordenveld, dan betreft het de ontwikkelingen en vervoersbewegingen die vanuit het Westen (A7, P+R Hoogkerk, Qlink 3 en 4) de stad in- en uitgaan. Op deze wijze zijn 5 corridors onderscheiden die vanuit de regio met de stad Groningen een relatie hebben:

- Corridor Assen-Haren-Tynaarlo-Groningen ;
- Corridor Leek-Noordenveld-Groningen;
- Corridor Hoogezand-Slochteren-Groningen;
- Corridor Zuidhorn-Groningen;
- Corridor Winsum-Bedum-Ten Boer-Groningen.

Daarnaast hebben we een 3-tal corridors richting Assen onderscheiden:

- Corridor Leek/Noordenveld - Assen
- Corridor Haren/ Tynaarlo - Assen
- Corridor Hoogezand-Sappemeer- Assen

Er wordt - daar waar mogelijk - gerapporteerd over deze corridors. Omdat Groningen en Assen steeds een dominante rol spelen in de corridors, is besloten deze gemeenten in de rapportage los te trekken van alle corridors. Over Groningen en Assen wordt afzonderlijk gerapporteerd. De corridor Assen-Groningen (en tussenliggende twee gemeenten) zit feitelijk al in begrepen in de corridor van Groningen naar Assen.

2.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 3 worden de demografische, economische en ruimtelijke ontwikkeling in de Regio Groningen-Assen beschreven. Dit biedt een basis voor wat zich op het gebied van mobiliteit heeft voorgedaan. Hoofdstuk 4 beschrijft de bereikbaarheid van een aantal voorzieningen voor bewoners van de regio. Hoofdstuk 5 gaat in op de vervoersmiddelen in de regio. Hoeveel personenauto's zijn er in de regio? Hoeveel mensen hebben een bromfiets of een speedpedelec? Hoofdstuk 6 beschrijft de vervoersstromen binnen de regio. Hier wordt onder andere ingegaan op tellingen op wegen van auto's, fietsen en schepen, gebruik van openbaar vervoer en tellingen binnen de luchtvaart. Tenslotte komt in hoofdstuk 7 de CO₂-uitstoot in de regio aan bod.

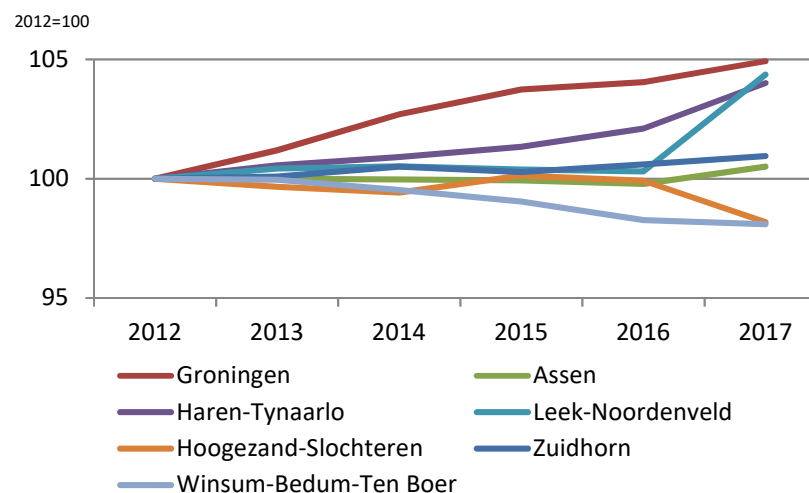
3. Demografische, economische en ruimtelijke ontwikkelingen

Dit hoofdstuk gaat in op de ontwikkelingen op demografisch, economisch en ruimtelijk gebied. Zo komt de ontwikkeling van de (beroeps)bevolking (paragraaf 3.1 en 3.2), studenten (3.3), leerlingen (3.4), de woningvoorraad (3.5), bedrijventerreinen (3.6), bedrijfsvestigingen (3.7) en banen (3.8) aan bod.

3.1 Ontwikkeling bevolking

Het bevolkingsaantal in de gehele Regio Groningen-Assen steeg met 3% van ruim 462.500 in 2012 naar ruim 474.800 in 2017 (zie figuur 3.1). Vooral tussen 2016 en 2017 is in veel corridors een relatief grote stijging te zien. Kijken we naar de afzonderlijke gemeenten, dan zien we de grootste procentuele toename in de gemeente Noordenveld (+6%) en gemeente Haren (+6%). In Noordenveld komt dit door de opening van een centrum voor asielzoekers (in Veenhuizen), in Haren wordt een grote nieuwbouwwijk gerealiseerd. De toename van de bevolking in de gehele regio komt voor een belangrijk deel door toename in de gemeente Groningen. Daar kwamen in de jaren tot 2016 per jaar tussen de 2000 en 3000 inwoners bij, vooral veroorzaakt door een toename van het aantal studenten. Slochteren is een vrij grote daler. Dit komt vooral doordat Meerstad in 2017 van Slochteren naar Groningen is overgegaan. Ook de corridors ten westen en zuiden van Groningen kennen een lichte groei. Langs de oost en noordzijde van de RGA zien we daarentegen een lichte daling.

Figuur 3.1: Bevolkingsontwikkeling, 2012-2017



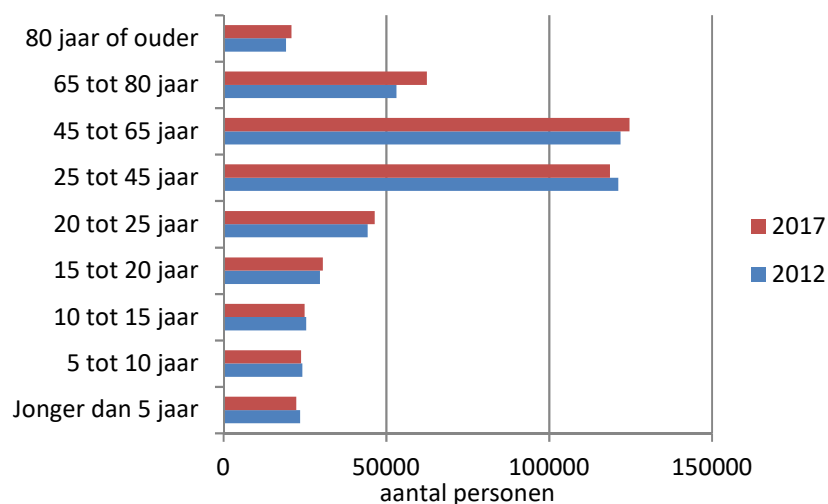
Bron: CBS

Tabel 3.1: Bevolkingsaantal, 2012-2017

	2012	2017	2012-2017	
			verschil (abs)	verschil%
Groningen	193127	202636	9509	4,7%
Assen	67208	67551	343	0,5%
Haren-Tynaarlo	50814	52850	2036	3,9%
Leek-Noordenveld	50422	52624	2202	4,2%
Hoogezand-Slochteren	50314	48969	-1345	-2,7%
Zuidhorn	18681	18859	178	0,9%
Winsum-Bedum-Ten Boer	31972	31363	-609	-1,9%
Totaal RGA	462538	474852	12314	2,6%

Bron: CBS

Figuur 3.2: Leeftijdsofbouw Regio Groningen-Assen, 2012 en 2017



Bron: CBS

Tussen 2012 en 2017 is de bevolking van de Regio Groningen-Assen iets meer vergrijsd; in 2012 was 15,6% 65+ (absoluut 72.322) en in 2017 was dat 17,6% (absoluut 83.399). In gemeente Groningen nam het aandeel 65-plussers het meest toe, met 18%. Het aantal en aandeel kinderen (0-15 jaar) bleef vrijwel gelijk (15%).

3.2 Ontwikkeling beroepsbevolking

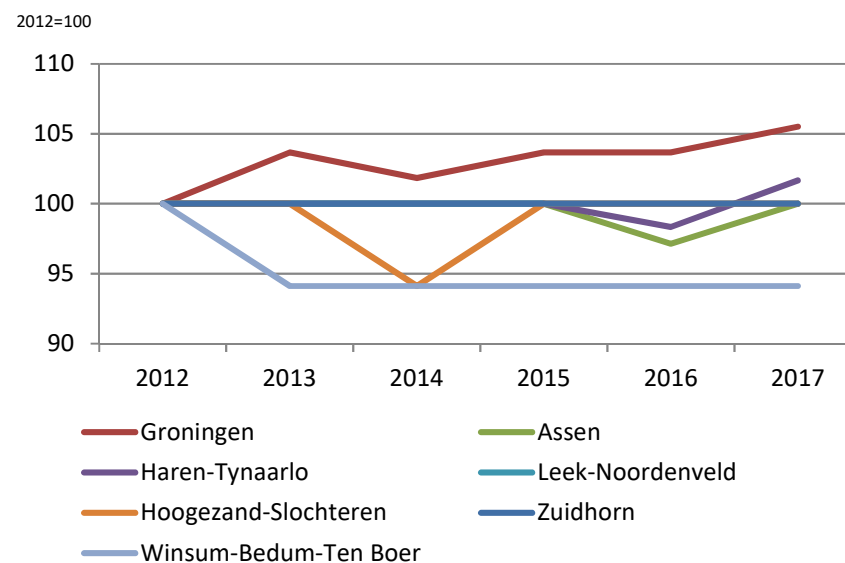
De beroepsbevolking¹ in de Regio Groningen-Assen is tussen 2012 en 2017 gestegen met 2%. Dit komt neer op 6000 personen. De toename van de

¹ Definitie beroepsbevolking: dit zijn personen die:

- betaald werk hebben (werkzame beroepsbevolking), of
- geen betaald werk hebben, recent naar betaald werk hebben gezocht en daarvoor direct beschikbaar zijn (werkloze beroepsbevolking).

beroepsbevolking bleef dus iets achter bij de toename van de totale bevolking (+3%). Dit kan te maken hebben met een toenemende vergrijzing. De gemeenten Tynaarlo en Groningen zijn de enige stijgers, met resp. +6% en +5%. De totale bevolking van deze gemeenten steeg ook, met resp. 3% en 5%. De toename van de beroepsbevolking in de Regio Groningen-Assen is gelijk aan de toename in geheel Nederland.

Figuur 3.3: Ontwikkeling beroepsbevolking, 2012-2017



Bron: CBS

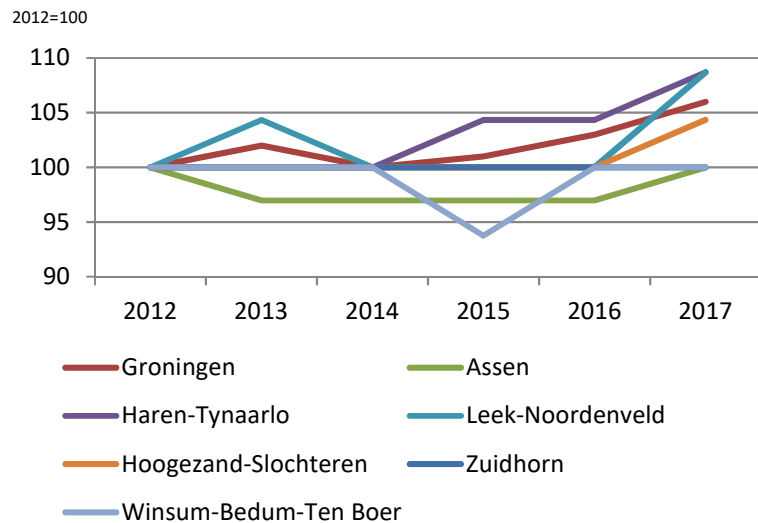
Deze definitie heeft betrekking op personen die in Nederland wonen (exclusief de institutionele bevolking). De gegevens worden meestal gepresenteerd voor de bevolking van 15 tot 75 jaar. Bij betaald werk gaat het om werkzaamheden ongeacht de arbeidsduur (CBS).

Tabel 3.2: Beroepsbevolking, 2012 en 2017, x1000

	2012	2017
Groningen	109	115
Assen	35	35
Haren-Tynaarlo	60	61
Leek-Noordenveld	25	25
Hoogezand-Slochteren	17	17
Zuidhorn	10	10
Winsum-Bedum-Ten Boer	17	16
Totaal RGA	273	279

Bron: CBS

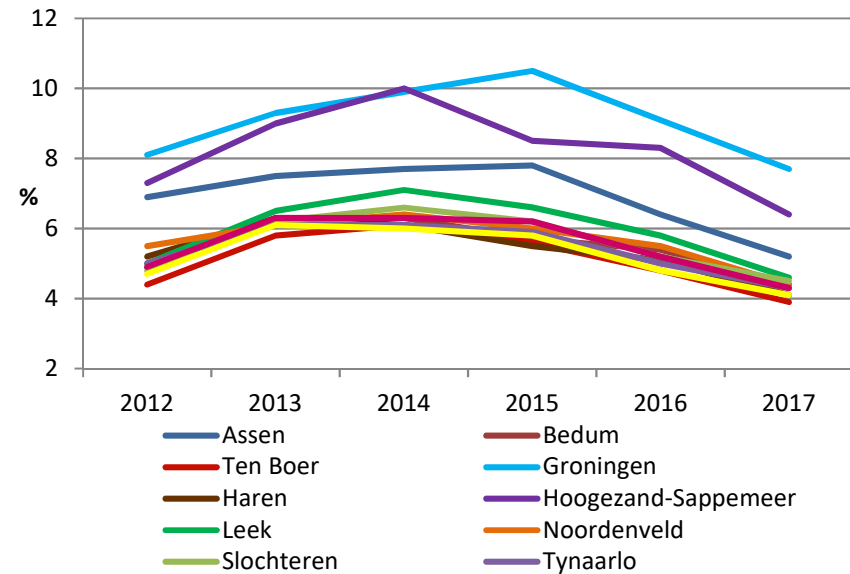
Figuur 3.4: Werkzame beroepsbevolking, 2012-2017



Bron: CBS

De werkzame beroepsbevolking² steeg tussen 2016 en 2017 in elke corridor (figuur 3.4). Vooral de stijging in corridor Leek-Noordenveld en Haren-Tynaarlo valt op. In figuur 2 is te zien dat de totale beroepsbevolking gelijk bleef in Leek-Noordenveld. De werkzame beroepsbevolking steeg dus sneller dan de gehele beroepsbevolking. Dit is ook het geval voor de totale Regio Groningen-Assen: de totale absolute werkzame beroepsbevolking in de regio steeg met 11.000 personen, terwijl de totale beroepsbevolking steeg met 6.000 personen. Het lijkt er dus op dat er meer mensen aan het werk zijn gegaan.

Figuur 3.5: Werkloosheidspercentage, 2012-2017



Bron: CBS

² Definitie werkzame beroepsbevolking: Personen die betaald werk hebben. Deze definitie heeft betrekking op personen die in Nederland wonen (exclusief de institutionele bevolking). De gegevens worden meestal gepresenteerd voor de bevolking van 15 tot 75 jaar. Bij betaald werk gaat het om werkzaamheden ongeacht de arbeidsduur (CBS).

Het werkloosheidspercentage³ (figuur 3.5) schommelde in de afgelopen jaren. In Groningen zien we een piek in 2015. In o.a. Assen en Leek zien we al een jaar eerder een piek. Sinds 2015 daalt het werkloosheidspercentage in alle gemeenten. Voor alle gemeenten geldt dat het werkloosheidspercentage in 2017 lager is dan in 2012.

3.3 Ontwikkeling studenten

Van Rijksuniversiteit Groningen, Hanzehogeschool en Hogeschool Stenden is bekend waar de studenten wonen die in Groningen en Assen studeren (zie tabel 3.3). In Assen is daarnaast een afdeling van de Hanzehogeschool (Hanze instituut of technology) waar ruim 100 studenten studeren. Verder heeft de Protestantse Theologische Universiteit (PThU) in Groningen een vestiging waar enkele tientallen studenten studeren.

Voor Groningen en Assen staan in de tabellen meer dan 99% van het totaal aantal studenten. Van alle in Groningen studerende studenten staat ruim een derde als buiten de regio wonend geregistreerd, meer bij het HBO als bij de universiteit. Voor een deel zullen deze studenten in de praktijk wel binnen de regio wonen maar is hun adres niet bekend bij de instellingen. Volgens de berekeningen van het CBS wonen er bijvoorbeeld naar schatting 36.000 studenten in de gemeente Groningen.

In tabel 3.3 staat de ontwikkeling van het totaal aantal studenten in Groningen. In studiejaar '17-'18 waren er 10% meer studenten dan in '12-'13 (dit kan een iets vertekend beeld geven door het ontbreken van cijfers van de PThU in '17-'18). Bij het CBS zijn nog geen gegevens beschikbaar over het jaar '17-'18. In '16-'17 waren er landelijk 8% meer studenten dan in '12-'13. In Groningen waren dit er op basis van de cijfers van de instellingen 7%. Vervolgens staat in tabel 3.4 en 3.5 waar de studenten wonen van het studiejaar 2017-2018, die onderwijs

³ Definitie werkloosheidspercentage: de werkloze beroepsbevolking als percentage van de (werkzame en werkloze) beroepsbevolking. Deze definitie heeft betrekking op personen die in Nederland wonen (exclusief de institutionele bevolking). De gegevens worden meestal gepresenteerd voor de bevolking van 15 tot 75 jaar (CBS).

volgen in Groningen en Assen. Daaruit kunnen de aantallen per corridor worden berekend (tabel 3.6). Cijfers van het MBO zijn niet weergegeven; het is namelijk alleen bekend bij welke instelling MBO-studenten staan ingeschreven, en niet naar welke vestiging van deze instelling zij gaan.

Tabel 3.3: studenten WO en HBO studierend in Groningen, naar studiejaar

	'12-'13	'13-'14	'14-'15	'15-'16	'16-'17	'17-'18	verschil '12-'13-'17-'18	
							<i>abs.</i>	<i>proc.</i>
Hanze hogeschool	26.003	26.704	27.645	27.935	28.430	29.222	3.219	12%
Stenden	372	389	366	348	321	306	-66	-18%
RUG	27.888	28.187	28.442	28.659	29.301	29.815	1.927	7%
PThU	70	50	51	40	.	.	-	
totaal	54.333	55.330	56.504	56.982	58.052	59.679	5.346	10%

Bron: Rijksuniversiteit Groningen, Hanzehogeschool en Stenden Hogeschool

Tabel 3.4: HBO en Wetenschappelijk onderwijs Groningen, woonplaatsen studenten studiejaar 2017-2018

	HBO	WO	totaal
Groningen	12658	18090	30748
Assen	1070	257	1327
Haren-Tynaarlo	719	305	1024
Leek-Noordenveld	801	188	989
Hoogezand-Slochteren	676	171	847
Zuidhorn	291	291	291
Winsum-Bedum-Ten Boer	546	144	690
overig	12767	10228	22995
totaal studeren	29528	29488	59016

Bron: Rijksuniversiteit Groningen, Hanzehogeschool en Stenden Hogeschool

Tabel 3.5: HBO-onderwijs Assen, woonplaatsen studenten, naar studiejaar

	'17-'18
Assen	71
Groningen	39
Overig RGA	23
Overig (buiten RGA)	117
Totaal	250

Bron: Stenden Hogeschool, Hanzehogeschool

Tabel 3.6: Reizende studenten van en naar Groningen per corridor

	HBO	WO	totaal
Assen	1070	257	1327
Haren -Tynaarlo	719	305	1024
Leek-Noordenveld	801	188	989
Hoogezand-Slochteren	676	171	847
Zuidhorn	291	105	396
Bedum,-Winsum-Ten Boer	546	144	690

Bron: Rijksuniversiteit Groningen, Hanzehogeschool, Stenden Hogeschool

3.4 Ontwikkeling leerlingen voortgezet onderwijs

In de gemeenten Bedum en Ten Boer staan geen scholen voor voortgezet onderwijs. We zien in de aantallen dat de gemeenten Noordenveld en Leek veel leerlingen onderling uitwisselen. Van buiten de regio komen nog bijna 5000 leerlingen. Grote aantallen leerlingen buiten de regio wonen in de gemeenten Midden Drenthe, Aa en Hunze (naar Assen en Haren), Loppersum, de Marne, Eemsmond (naar Groningen en Winsum) en Grootegast en Marum (naar Leek). Leerlingen die in Groningen wonen en buiten hun eigen gemeente naar school gaan, gaan voor het overgrote deel naar Haren en voor een klein deel naar Winsum. Leerlingen die van buiten de Regio Groningen-Assen in Groningen naar school gaan komen vooral uit Loppersum, de Marne en Eemsmond. Tussen 2012 en 2017 is het totaal aantal leerlingen dat in de regio op school zit met 681

toegenomen. Grote toename is er in Leek/Noordenveld (+409) en in Assen (+557). In Haren/Tynaarlo nam het aantal af met 447 leerlingen.

Tabel 3.7: Leerlingen voortgezet onderwijs, schooljaar 2017-2018

	aantal leerlingen	wonend	
		in de gemeente	buiten de gemeente
Groningen	13365	6752	6613
Assen	6274	4037	2237
Haren-Tynaarlo	3782	1202	2580
Leek-Noordenveld	2790	1410	1380
Hoogezand-Slochteren	1838	1563	275
Zuidhorn	446	315	131
Winsum-Bedum-Ten Boer	976	242	734
totaal	29471	15521	13950

Bron: DUO

Tabel 3.8: Leerlingen reizend van- en naar Groningen

	naar	van	totaal
Assen	210	8	218
Haren -Tynaarlo	1203	988	2191
Leek-Noordenveld	529	12	541
Hoogezand- Slochteren	1193	7	1200
Zuidhorn	814	1	815
Bedum-Winsum -Ten Boer	1408	48	1456

Bron: DUO

Leerlingen die in Assen wonen en in een andere gemeente naar school gaan, gaan voor het overgrote deel naar Groningen of naar de plaats Norg in de gemeente Noordenveld. Van buiten de regio zitten veel leerlingen uit Aa en Hunze en Midden-Drenthe in Assen op school. Dit zijn er meer dan vanuit de gemeenten van de Regio Groningen-Assen.

Tabel 3.9: Leerlingen reizend van- en naar Assen

	naar	van	totaal
Groningen	8	210	218
Haren-Tynaarlo	241	20	261
Leek-Noordenveld	195	72	267
Overige corridors	5	1	6

Bron: DUO

Andere woon-schoolrelaties in en naar de regio

Haren:

In Haren volgen veel leerlingen uit Tynaarlo (804), Noordenveld (126), Hoogezand (73) en Slochteren (52) onderwijs. Van buiten de regio trekt Haren veel leerlingen uit Aa en Hunze.

Leek en Noordenveld:

Vanuit Noordenveld zitten 626 leerlingen op een school in Leek en andersom zitten vanuit Leek 131 leerlingen op een school in Noordenveld. Van buiten de regio gaan veel leerlingen uit Grootegast en uit Marum in Leek naar school.

Tynaarlo:

Tynaarlo heeft 96 leerlingen uit Haren op school en 78 uit Noordenveld.

Hoogezand:

In Hoogezand zitten veel leerlingen uit Slochteren op school (136).

Winsum:

In Winsum zitten 116 leerlingen uit Bedum op school. Van buiten de regio trekt Winsum veel leerlingen uit Loppersum, de Marne en Eemsum.

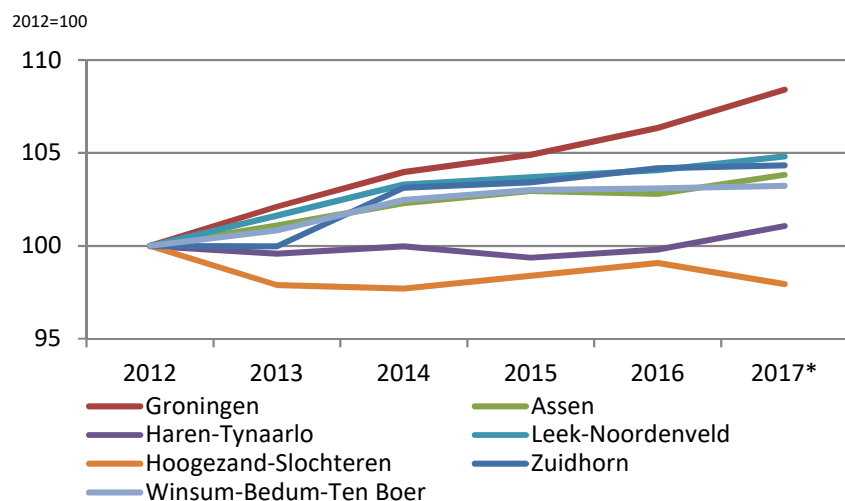
3.5 Ontwikkeling woningvoorraad

De woningvoorraad⁴ is in de totale Regio Groningen-Assen tussen 2012 en 2017 met 5% gestegen (zie figuur 3.6). Absoluut gezien steeg het aantal woningen met 10.572 (zie tabel 3.10). De gemeente Groningen heeft hier wederom het grootste aandeel in; hier nam de beginstand toe met 7845 woningen. Verder was er in gemeente Assen een toename van 1141 woningen. Hoogezand-Slochteren is de enige corridor waar de woningvoorraad daalde. Ook wat betreft woningvoorraad zien we, net als bij de bevolkingsontwikkeling, de grootste toename in het zuiden en westen van de regio.

De woningvoorraad steeg in Haren-Tynaarlo minder hard dan de totale bevolking in dezelfde periode (1,1% vs. 3,9%). Dit zou kunnen leiden tot krapte op de woningmarkt.

⁴ Het gaat om de beginstand van de woningvoorraad; dit is het totaal aantal woningen op 1 januari van het jaar. Onder een woning wordt het volgende verstaan: De kleinste binnen één of meer panden gelegen en voor woondoeleinden geschikte eenheid van gebruik, ontsloten via een eigen toegang vanaf de openbare weg, een erf of een gedeelde verkeersruimte. Voorbeelden zijn vrijstaande woningen, eengezinswoningen, flat- of portiekwoningen, studentenhuizen. Alle verblijfsobjecten met minimaal een woonfunctie en eventueel een of meer andere gebruiksfuncties worden als woning aangemerkt (CBS).

Figuur 3.6: Beginstand woningvoorraad Regio Groningen-Assen, 2012-2017



Bron: CBS

*Voorlopige cijfers

Tabel 3.10: Beginstand woningvoorraad, 2012 en 2017

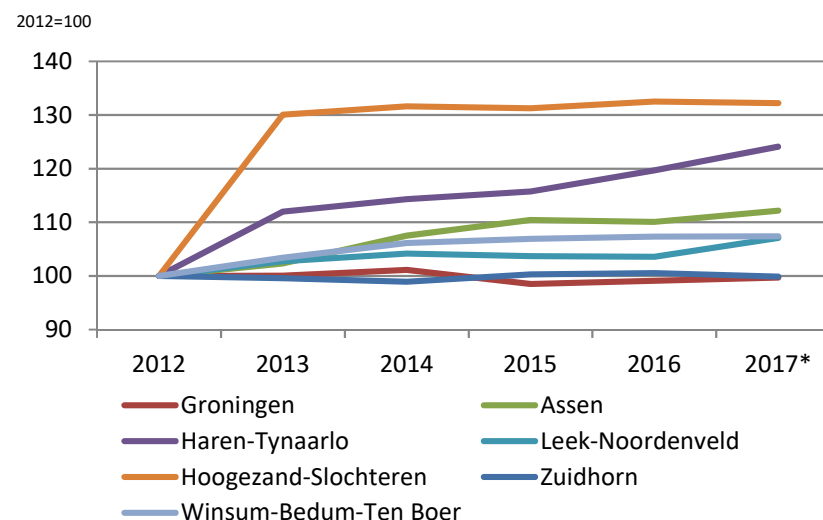
	2012	2017*	% verschil 2012-2017	
			absoluut	percentage
Groningen	93324	101169	7845	8,4%
Assen	29854	30995	1141	3,8%
Haren-Tynaarlo	22616	22857	241	1,1%
Leek-Noordenveld	22151	23217	1066	4,8%
Hoogezand-Slochteren	22968	22496	-472	-2,1%
Zuidhorn	7476	7800	324	4,3%
Winsum-Bedum-Ten Boer	13208	13635	427	3,2%
Totaal RGA	211597	222169	10572	5,0%

Bron: CBS

*Voorlopige cijfers

De beginstand voorraad niet-woningen⁵ breidde tussen 2012 en 2017 relatief meer uit dan de woningvoorraad. Het aantal niet-woningen nam met 9% toe. Wel gaat het absoluut gezien om een stuk minder objecten; 2.435. Opvallend is dat Groningen nu geen grote rol speelt in de toename; hier daalde de voorraad zelfs met 42 objecten. De grootste toename zien we in de corridor Hoogezand-Slochteren (+32%) (zie figuur 3.7). Vooral gemeente Hoogezand-Sappemeer heeft hier een groot aandeel in (+785 objecten). Ook in gemeente Tynaarlo vond een grote stijging plaats (+749). Dit komt waarschijnlijk voor een deel door administratieve verschuivingen.

Figuur 3.7: Beginstand voorraad niet-woningen, 2012-2017



Bron: CBS

⁵ Het gaat om de beginstand van de voorraad niet-woningen. Onder niet-woningen wordt verstaan: de kleinste binnen één of meer panden gelegen en voor bedrijfsmatige of recreatieve doeleinden geschikte eenheid van gebruik, ontsloten via een eigen toegang vanaf de openbare weg, een erf of een gedeelde verkeersruimte. Voorbeelden zijn: kantoor, winkel, fabriek, sporthal en hotel. Een niet-woning heeft geen woonfunctie, maar kan wel meerdere andere gebruiksfuncties hebben (CBS, 2018).

Tabel 3.11: Beginstand voorraad niet-woningen, 2012 en 2017

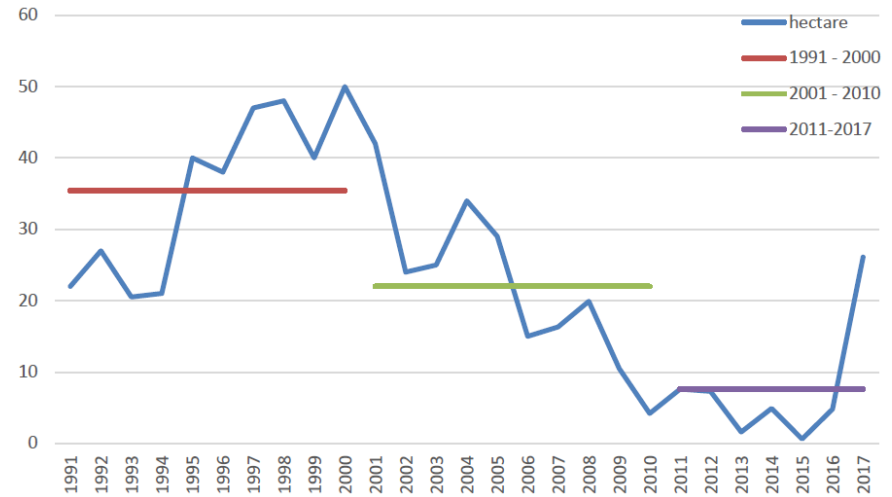
	2012	2017*	2012-2017	
			absoluut	percentage
Groningen	13449	13407	-42	-0,3%
Assen	4048	4541	493	12,2%
Assen-Haren-Tynaarlo	7359	8650	1291	17,5%
Leek-Noordenveld	3121	3342	221	7,1%
Hoogezand-Slochteren	2699	3569	870	32,2%
Zuidhorn	723	722	-1	-0,1%
Winsum-Bedum-Ten Boer	1301	1397	96	7,4%
Totaal RGA	28652	31087	2435	8,5%

Bron: CBS *Voorlopige cijfers

3.6 Ontwikkeling bedrijventerreinen

De Regio Groningen-Assen stelt jaarlijks een Bedrijventerreinenmonitor op. Hieruit blijkt dat de uitgifte van het aantal hectare bedrijventerreinen in 2015 op een dieptepunt was, maar sinds die tijd weer behoorlijk is gestegen (zie figuur 3.8). Met name tussen 2016 en 2017 was er een forse toename. In 2017 lag de totale uitgifte van kavels van bedrijventerreinen op 26,1 ha (zie figuur 8). Het grootste deel hiervan komt voor rekening van twee grote transacties in gemeente Groningen: 13,1 ha aan Sweco en 6,1 voor de bouw van een crematorium. In de afgelopen 5 jaren was 85% van de transacties van nieuwe terreinen in het stedelijke gebied (Groningen en Assen).

Figuur 3.8: Uitgifte bedrijventerreinen Regio Groningen-Assen in hectare, 1991-2017



Bron: Regio Groningen-Assen

3.7 Bedrijfsvestigingen

In tabel 3.12 staat het totaal aantal vestigingen van bedrijven en instellingen per gemeente. Dit is ongelijk aan het aantal organisaties, een organisatie kan meerdere vestigingen hebben. De peildatum is 1 april van het jaar. Een groot deel van de vestigingen betreft eenmansbedrijven. Dit aantal stijgt. Het totaal aantal vestigingen en instellingen in de Regio Groningen-Assen steeg met 6% tussen 2012 en 2017.

Tabel 3.12: totaal aantal vestigingen van bedrijven en instellingen, 2012-2017

Perioden	2012	2014	2016	2017	2012-2017	
					<i>abs</i>	<i>perc.</i>
Groningen	15769	15660	16640	17400	1631	10,3%
Assen	4509	4520	4540	4570	61	1,4%
Haren-Tynaarlo	4346	4420	4490	4570	224	5,2%
Leek-Noordenveld	4280	4290	4320	4290	10	0,2%
Hoogezand-Slochteren	3316	3290	3290	3330	14	0,4%
Zuidhorn	1468	1510	1500	1510	42	2,9%
Winsum-Bedum-Ten Boer	2322	2330	2330	2350	28	1,2%
Totaal	36010	36020	37110	38020	2010	5,6%

Bron: LISA

3.8 Banen

Voor de ontwikkeling van de werkgelegenheid is het aantal banen een betere maat dan het aantal vestigingen. In tabel 3.13 staat het totaal aantal banen per gemeente. Het gaat om het aantal fulltime, parttime en ingeleende uitzendkrachten samen. De peildatum is 1 april van het jaar.

Het totaal aantal banen is met 1% gegroeid. De grootste groei vond plaats in de gemeenten Groningen en Assen. In Hoogezand-Slochteren en Leek-Noordenveld was de grootste afname van het aantal banen. We zien in vrijwel alle corridors dat het aantal banen tussen 2016 en 2017 toenam. Alleen voor Hoogezand-Slochteren daalde het aantal banen in deze periode. Verder zien we een tweedeling. Groningen, Assen en Bedum, Winsum, Ten Boer doen het duidelijk beter dan de andere corridors.

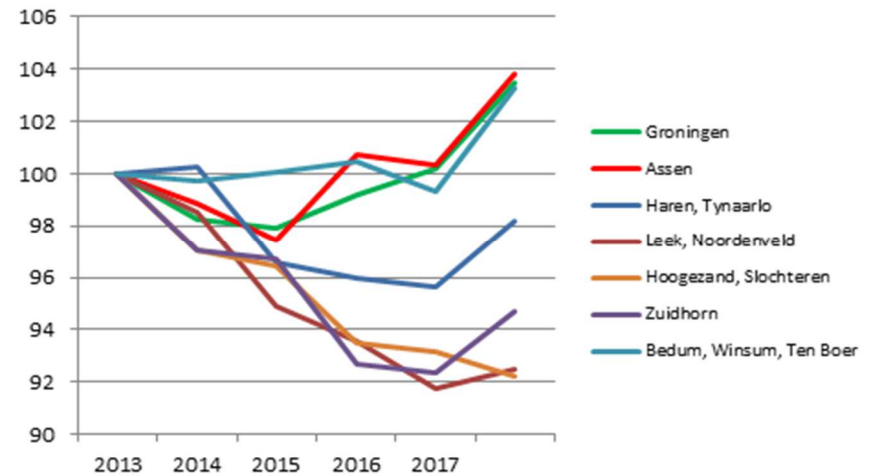
Tabel 3.13: totaal aantal banen, 2012-2017

Perioden	2012	2014	2016	2017	2012-2017	
					<i>abs</i>	<i>perc.</i>
Groningen	134427	131580	134720	139140	4713	3,5%
Assen	39687	38660	39810	41200	1513	3,8%
Haren-Tynaarlo	19255	18590	18420	18900	-355	-1,8%
Leek-Noordenveld	21523	20420	19740	19900	-1623	-7,5%
Hoogezand-Slochteren	19903	19200	18540	18350	-1553	-7,8%
Zuidhorn	5968	5770	5510	5650	-318	-5,3%
Winsum-Bedum-Ten Boer	8164	8170	8110	8430	266	3,3%
Totaal	248927	242390	244850	251570	2643	1,1%

Bron: LISA

Figuur.3. 8: Ontwikkeling aantal banen

2013=100

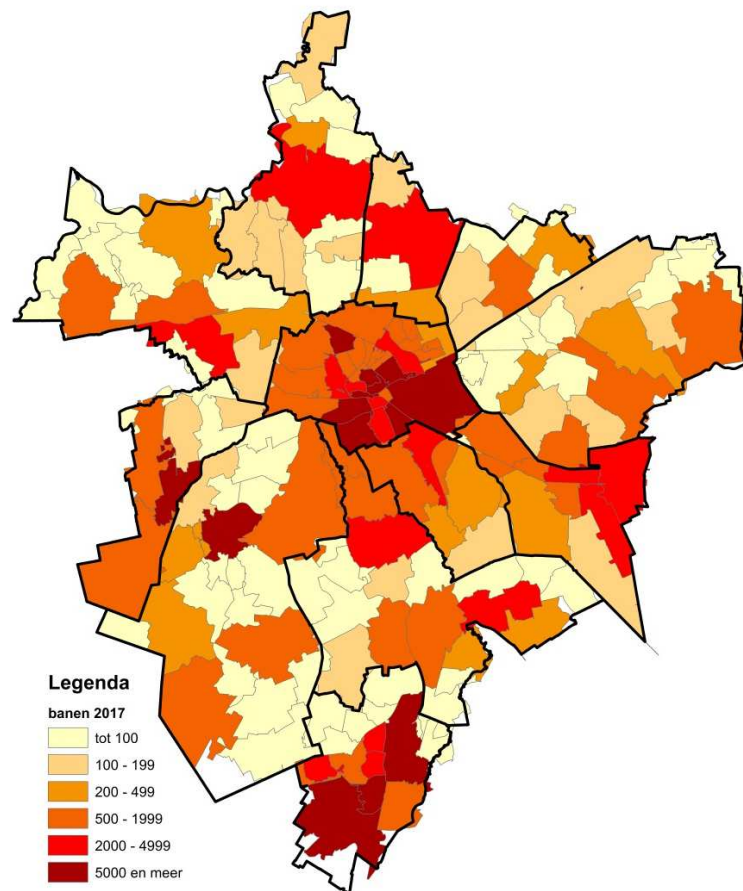


Bron: LISA

Op de kaart van figuur 3.9 staat het aantal banen per viercijferige postcode. We zien de meeste banen in de bedrijventerreinen en de centra van Groningen en Assen en in de kernen Noordenveld en Leek. Ook de andere kernen tekenen zich duidelijk af in de kaart.

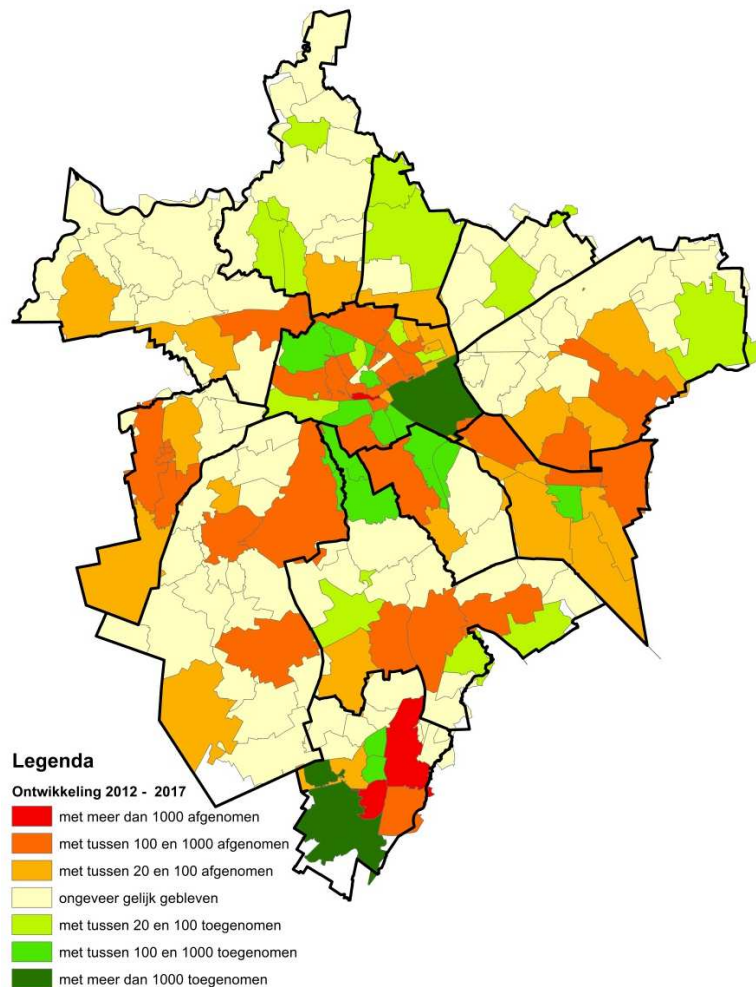
Figuur 3.10 laat de ontwikkeling van het aantal banen over de periode 2012 – 2017 zien. We zien behoorlijke verschuivingen in die periode. De grootste toename zien we in Groningen-Haren-Tynaarlo-Assen. Op kleinere schaal is er ook een toename in Bedum-Winsum-Ten Boer. De grootste afname is te zien in Leek-Noordenveld en in Hoogezand-Slochteren. Ook binnen de gemeenten Groningen en Assen zien we grote verschuivingen. In Groningen is een grote toename in het zuidoosten (vooral Europapark en omgeving) ten koste van een aantal andere wijken, in Assen in het zuidwesten ten koste van meer centraal gelegen gebieden in de stad. Deze verschuiving kan verklaard worden door de vestiging van PostNL en Veiligheidsregio Drenthe. Tegelijkertijd zien we ook een verhuizing van de zorginstelling St. van Boeijen naar Assen-West. Een deel van de verschuivingen is te verklaren door ‘administratieve verhuizingen’; personen staan bijvoorbeeld bij de hoofdvestiging geregistreerd, maar werken elders.

Figuur 3.9: Aantal banen per postcode-4 gebied, 1 april 2017



Bron: PWR (Provincie Groningen) en PWR (Provincie Drenthe), vestigingenregister gemeente Groningen, Onderzoek en Statistiek gemeente Assen

Figuur 3.10: Ontwikkeling aantal banen per postcode-4 gebied, 2012- 2017



Bron: PWR (Provincie Groningen), 2012 en 2017 en PWR (Provincie Drenthe), 2012 en 2017
vestigingenregister gemeente Groningen, Onderzoek en Statistiek gemeente Assen

3.9 Woon-werkverkeer

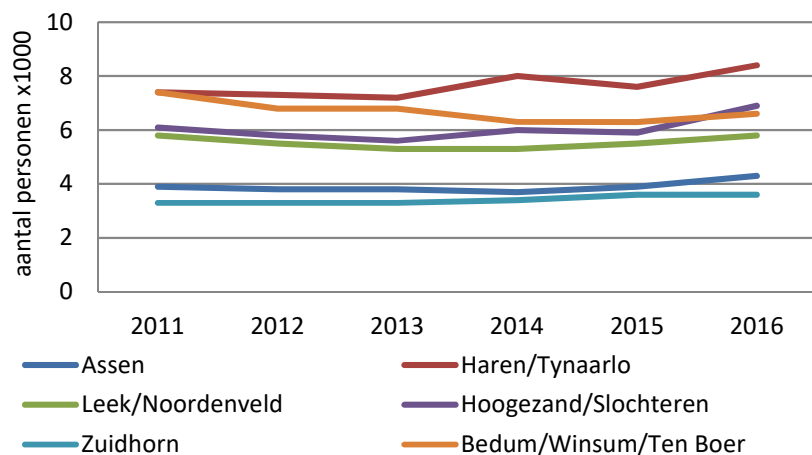
Figuren 3.11 en 3.12 geven weer hoeveel mensen die woonachtig zijn in de vijf corridors, werken in Groningen resp. Assen.

In Groningen werken bijna 36.000 mensen vanuit de regio Groningen-Assen. Als we de ontwikkeling van de in Groningen werkende personen vanuit de regio bekijken, dan zien we dat alle corridors vanaf 2012 eerst een afname en daarna een toename kenden. Er is een relatief grote groei vanuit corridor Assen/Haren/Tynaarlo. Ook is het absolute aantal binnen deze corridor het grootste. In Assen is het beeld heel anders. Vanuit Groningen is er eerst een toename, daarna een afname van personen die in Assen werken. De andere corridors kennen een toename sinds 2014.

Ook tussen andere gemeenten in de regio vindt veel woon-werkverkeer plaats. Zo werken er veel mensen vanuit Noordenveld in Leek en andersom (800 en 600). Ook werken er veel mensen vanuit Noordenveld in Tynaarlo (600) en vanuit Tynaarlo in Haren (500). Vanuit Slochteren werken er veel mensen in Hoogezand (800).

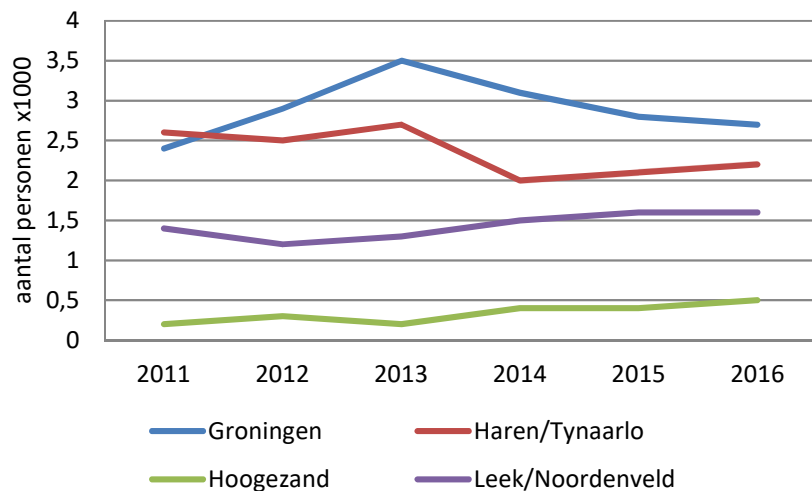
Van buiten de regio werken er veel mensen in de regio vanuit Aa en Hunze (4300 waarvan 1900 in Assen en 1400 in Groningen), vanuit Midden Drenthe (3600 waarvan 2300 in Assen) Omgekeerd werken er vanuit Assen 1300 mensen in Midden Drenthe. Vanuit het Oosten werken er veel mensen vanuit Menterwolde (2200), Veendam en Oldambt, beide ruim 2000 in de regio. Vanuit het Noorden komen de werkers vooral uit Eemsmond (2600), Loppersum (2000), Delfzijl (ruim 2000) en de Marne (1700). Vanuit Smalingerland in het westen komen er ruim 2000 mensen naar de regio om te werken.

Figuur 3.11: Woonwerkverkeer: wonend in RGA, werkend in Groningen, 2011-2016



Bron: CBS

Figuur 3.12: Woonwerkverkeer: wonend in RGA, werkend in Assen, 2011-2016



Bron: CBS

3.10 Conclusies

De afgelopen jaren zien we dat de groei van de bevolking en economie zich vooral voordeed in de stad Groningen. Het belang van de stad voor de regio lijkt hiermee toegenomen. In mindere mate geldt dit ook voor de zuidelijke corridor (Haren-Tynaarlo-Assen), waar economie en bevolking een lichte groei laat zien. Op de westelijke corridor zien we dat dit gedeelte zich qua bevolking positief ontwikkelt; de economische ontwikkeling lijkt echter onder druk te staan. Op de noordelijke corridor is dit precies andersom. Hier daalt de bevolkingsomvang en lijkt de economie stabiel. Op de corridor ten oosten van de stad lijkt sprake van een lichte daling qua inwoners en economie. Daarnaast wordt duidelijk dat in een aantal corridors (Leek-Noordenveld, Haren-Tynaarlo en Slochteren-Hoogezand) duidelijke onderlinge interne samenhang zit (woon-werk, schoolrelaties). Qua scholen zien we dat in het hoger onderwijs het aantal studenten de afgelopen periode (2012-2017) met circa 10% gestegen is. Het aantal leerlingen in het VO daarentegen groeide in deze zelfde periode licht (ca. 2%). De helft van de studenten woont buiten de stad Groningen (30.000). Na meerdere jaren waarin er aan bedrijventerreinen amper uitgifte geweest is, laat 2017 een duidelijke opleving zien. De uitgifte concentreert zich hierbij bijna volledig in de stad Groningen.

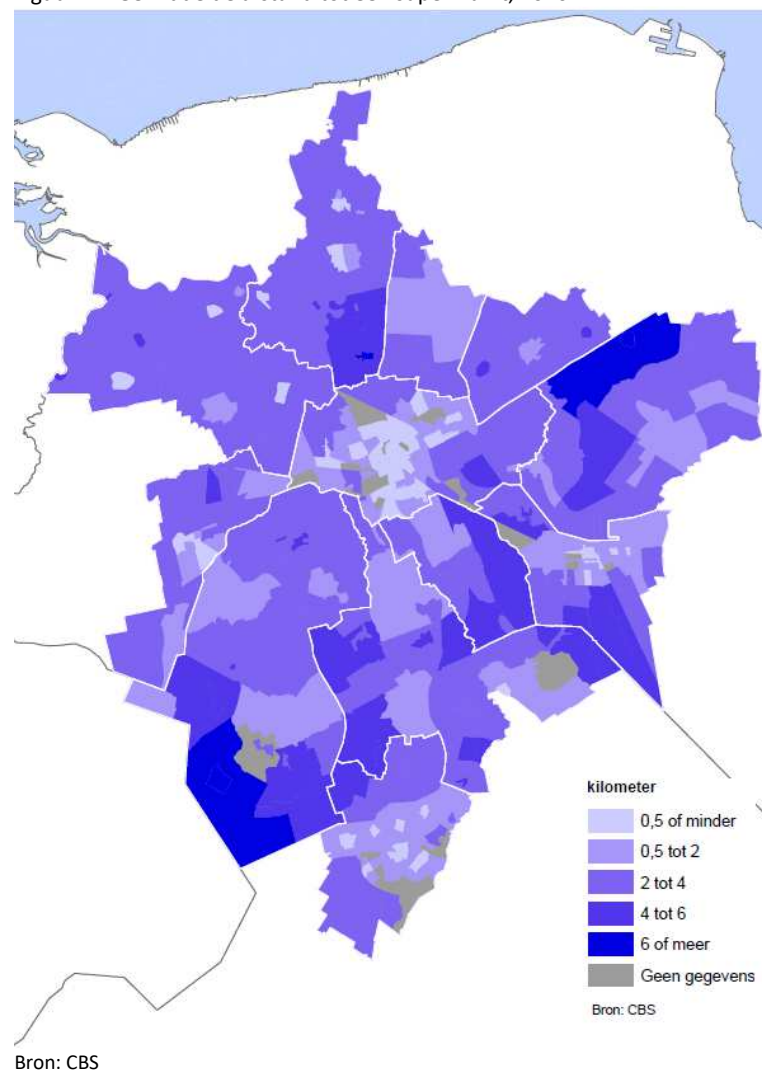
4. Voorzieningen

Hoe goed zijn de basisvoorzieningen in de Regio Groningen-Assen bereikbaar? Daar gaat dit hoofdstuk dieper op in. We kijken naar de afstand tot een huisartsenpraktijk, supermarkt, treinstation, hoofdverkeersweg, apotheek, basisschool, voortgezet onderwijs, zwembad en bioscoop. De conclusie van dit hoofdstuk is dat qua afstand tot de meeste voorzieningen, alleen Groningen en Assen onder het Nederlands gemiddelde uit komen. De rest van de gemeenten zit hier (ver) boven. Denkbaar is dat t.o.v. het landelijk gemiddelde dit buiten de steden tot meer mobiliteit leidt om van basisvoorzieningen gebruik te kunnen maken.

4.1 Afstand tot voorzieningen

Bij het CBS is voor een heel aantal voorzieningen beschikbaar wat per buurt de gemiddelde afstand tot deze voorziening is. Ter voorbeeld is hiernaast de gemiddelde afstand tot een supermarkt weergegeven. In bijlage 1 is nog een drietal kaarten te vinden met afstand tot een bioscoop, huisartsenpraktijk en treinstation. Het beeld dat op alle kaarten terug komt is dat voorzieningen voor de bewoners van de grotere kernen goed bereikbaar zijn. Met name in Groningen en Assen is dit het geval. We zien dat in het zuidwesten en noordoosten van de regio de afstand tot voorzieningen steeds wat verder is dan in de overige delen (de donkerpaarse gebieden). Een supermarkt is voor de meeste inwoners van de Regio Groningen-Assen op minder dan 6 kilometer afstand bereikbaar.

Figuur 4.1 Gemiddelde afstand tot een supermarkt, 2016



Tabel 4.1: Gemiddelde afstand in km tot een aantal veelgebruikte voorzieningen

	Gezondheid		Detail-handel		Onderwijs		Sport
	Huisarts	Apo- theek	Super- markt	Basis school	VO	Zwem- bad	
Assen	1,2	1,0	0,8	0,7	1,6	3,8	
Bedum	1,1	1,3	1,1	0,7	7,5	2,1	
Ten Boer	1,5	1,8	1,8	0,6	9,0	9,2	
Groningen	0,7	0,9	0,6	0,7	1,2	2,1	
Haren	0,8	1,3	1,2	0,8	1,4	2,1	
Hoogezand-Sappemeer	1,1	1,2	1,1	0,7	2,0	2,3	
Leek	1,4	2,2	1,2	0,9	2,2	3,3	
Noordenveld	1,5	1,5	1,5	1,0	2,8	2,9	
Slochteren	1,6	1,8	1,9	1,1	5,0	8,9	
Tynaarlo	1,4	1,9	1,4	0,8	3,1	5,6	
Winsum	1,3	2,2	1,7	0,8	3,0	9,7	
Zuidhorn	1,4	2,0	1,4	0,9	2,7	7,4	
Gemiddeld NL	1,0	1,2	0,9	0,7	2,5	3,2	

Bron: CBS

In tabel 4.1 staat de afstand tot een aantal veelgebruikte voorzieningen. Dit is de gemiddelde afstand die de bewoners van een gemeente moeten afleggen om bij de voorziening te komen. We zien dat de gemiddelde afstand tot voorzieningen voor inwoners van de gemeenten Slochteren en Ten Boer het grootst is en voor de inwoners van de gemeenten Groningen, Assen, Haren en Hoogezand-Sappemeer het kleinst. Voor de meeste voorzieningen komen alleen Groningen en Assen onder het Nederlands gemiddelde uit, de rest van de gemeenten zit hier (ver) boven. Alleen voor de afstand tot een basisschool liggen de gemiddeldes voor de gemeenten van de RGA vrij dicht bij het landelijk gemiddelde.

4.2 Afstand tot infrastructurele voorzieningen

In tabel 4.2 staat de gemiddelde afstand die de bewoners van de buurten in de regio moeten afleggen naar een treinstation of een hoofdverkeersweg. Het is duidelijk waar de treinstations in de Regio Groningen-Assen liggen; hier is de gemiddelde afstand een stuk lager dan in de rest van de gemeenten. De zuidwestkant van de regio moet de langste afstand naar een treinstation afleggen. De afstand naar een treinstation is voor inwoners van Leek en Noordenveld het grootste en voor inwoners uit Hoogezand-Sappemeer het kleinste. Gemeente Hoogezand-Sappemeer heeft dan ook vier stations. Vergelijken we met de regio met de gemiddelde afstand in Nederland, dan zien we dat 9 van de 12 gemeenten van de regio op een kortere afstand van een hoofdverkeersweg wonen dan gemiddeld in Nederland. Voor een treinstation betreft het 7 van de 12 gemeenten waar de inwoners korter dan gemiddeld in Nederland van een station wonen.

Tabel 4.2: Gemiddelde afstand in km tot treinstation en hoofdverkeersweg

	Hoofdverkeersweg	Treinstation
Assen	2,5	3,2
Bedum	0,9	2,1
Ten Boer	0,7	8,0
Groningen	1,1	2,4
Haren	1,3	2,0
Hoogezand-Sappemeer	1,4	1,5
Leek	1,1	13,2
Noordenveld	1,4	14,8
Slochteren	2,2	7,8
Tynaarlo	2,3	8,8
Winsum	1,0	2,1
Zuidhorn	0,8	3,0
Gemiddeld NL	1,8	5,0

Bron: CBS

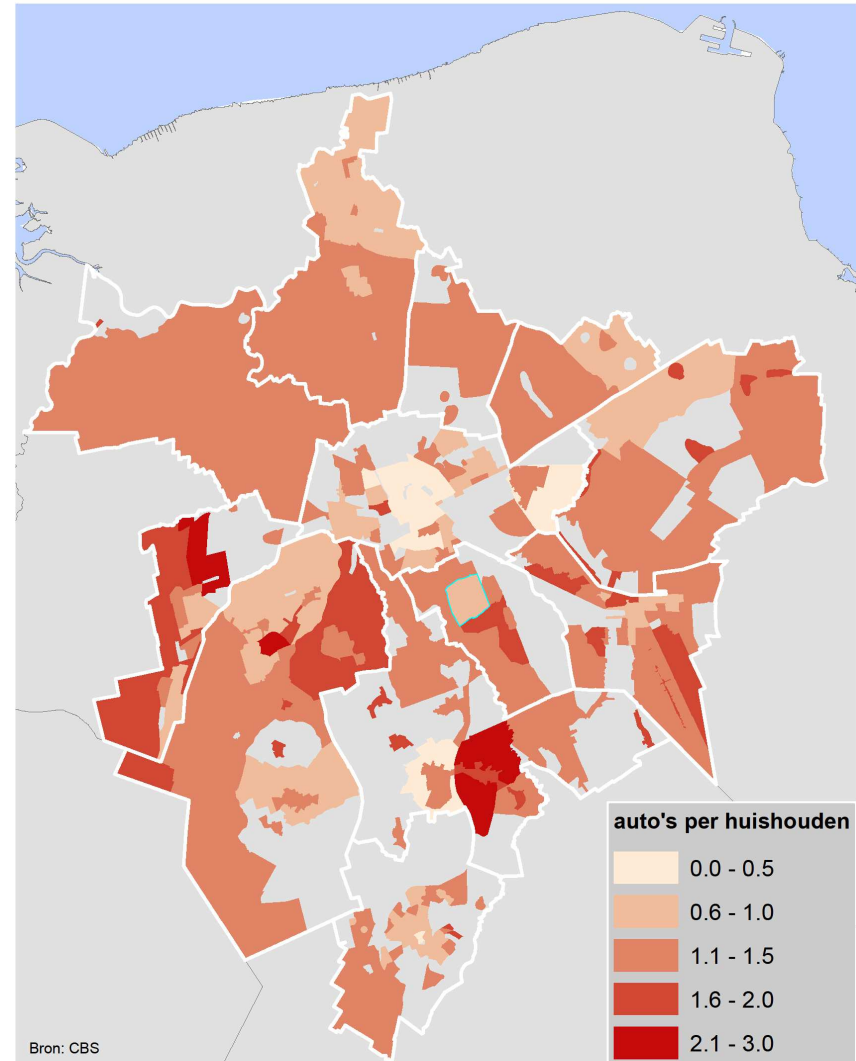
5. Voertuigen

Hoeveel motorvoertuigen zijn er in de regio? Dit hoofdstuk kijkt naar het aantal en bezit van auto's, bromfietsen en speedpedelecs in de regio.

5.1 Autobezit

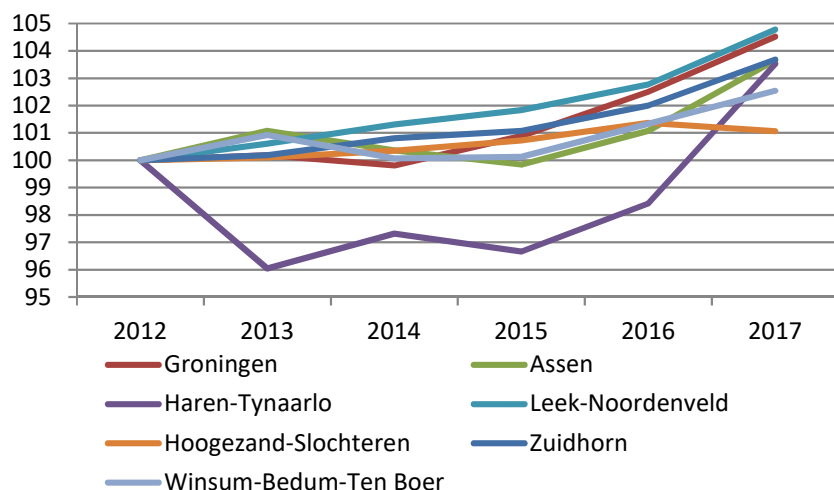
Met name in de gemeente Groningen zijn relatief weinig inwoners in het bezit van een auto (zie ook tabel 5.1). Dit zal onder andere te maken hebben met het grote aantal studenten die in Groningen wonen, zij zijn veelal niet in het bezit van een auto. We zien een viertal donkerrode gebieden in figuur 5.1; hier hebben huishoudens gemiddeld 2 of meer auto's in hun bezit. Het gaat hier om vooral om buitengebieden. Als we deze cijfers vergelijken met de afstanden tot voorzieningen dan zien we dat in sommige plaatsen met een lagere afstand tot deze voorzieningen het autobezit ook lager is (bijvoorbeeld in Groningen, Assen en delen van Hoogeveen, maar ook het dorp Winsum). Mogelijk is er in de landelijke gebieden ook een verband met de welvaart/het gemiddeld inkomen van de inwoners. Ten opzichte van 2012 is er weinig veranderd in het gemiddeld aantal auto's per huishouden.

Figuur 5. 1: Aantal auto's per huishouden per buurt, 2017



Figuur 5.2: Ontwikkeling aantal personenauto's, 2012-2017

2012=100



Bron: CBS

In totaal is het aantal personenauto's⁷ in de Regio Groningen-Assen tussen 2012 en 2017 toegenomen met 7469 auto's (4%). Relatief gezien is het aantal auto's vooral toegenomen in corridor Leek-Noordenveld (+4,8%) en gemeente Groningen (+4,5%). Absoluut gezien is gemeente Groningen ook de grootste stijger (+3106 auto's), Assen volgt met 1150 auto's. Kijken we naar het aantal auto's per 1000 inwoners, dan zien we dat corridor Haren-Tynaarlo in 2017 verreweg de meeste auto's per 1000 inwoners heeft; namelijk 571 (zie tabel

⁶ Door herindeling kan voor RGA-overig voor 2018 geen cijfer worden weergegeven.

⁷ Onder personenauto's wordt verstaan: motorvoertuig voor personenvervoer over de weg, exclusief brom- en motorfietsen, met maximaal negen zitplaatsen (met inbegrip van de bestuurdersplaats). Hieronder vallen: a) personenauto's; b) bestelwagens ontworpen voor en voornamelijk gebruikt voor het vervoer van reizigers; c) taxi's; d) huurauto's; e) ziekenwagens; f) campers.

5.1). Leek-Noordenveld volgt met 512 auto's per 1000 inwoners. Gemeente Groningen sluit de rij met 354 auto's per 1000 inwoners. Dit is nog een stuk lager dan de één na laagste regio; Winsum-Bedum-Ten Boer (476). In veel regio's is het aantal auto's per 1000 inwoners gestegen tussen 2012 en 2017, met name in de 'buitengebieden' Winsum-Bedum-Ten Boer en Hoogezand-Slochteren. Dit terwijl het bevolkingsaantal in deze twee corridors juist daalde (zie paragraaf 3.1).

Tabel 5.1: Aantal personenauto's, 2012 en 2017

	2012		2017	
	aantal auto's	aantal auto's per 1000 inwoners	aantal auto's	aantal auto's per 1000 inwoners
Groningen	68697	356	71803	354
Assen	31432	468	32582	482
Haren-Tynaarlo	29128	573	30156	571
Leek-Noordenveld	25707	510	26936	512
Hoogezand-Slochteren	24344	484	24604	502
Zuidhorn	8842	473	9168	486
Winsum-Bedum-Ten Boer	14570	456	14940	476
Totaal RGA	202720	438	210189	443
Totaal NL	7.858.712	470	8.222.974	481

Bron: CBS

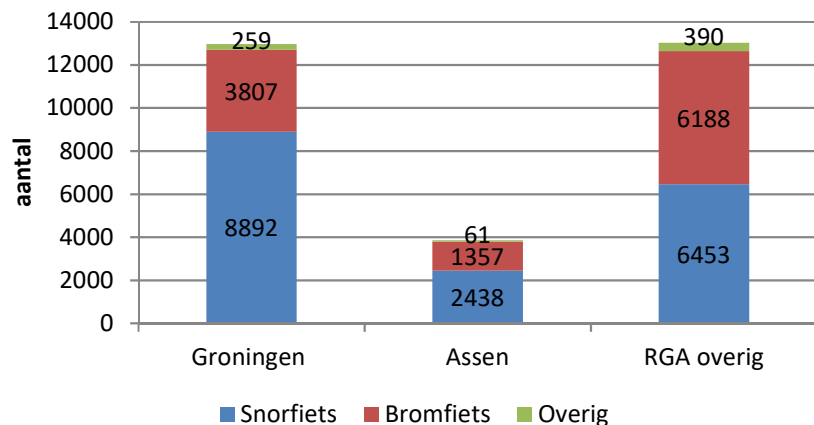
5.2 Bromfietsbezit

In totaal zijn er in 2017 28.236 voertuigen met een bromfietskenteken in de Regio Groningen-Assen. Hiervan is 58% snorfiets, 39% bromfiets en 3% van een overig soort⁸. De inwoners van gemeente Groningen hebben 45% van het totaal aantal kentekens in hun bezit. In totaal staan hier 12.832 voertuigen met een

⁸ Zoals bromfiets-quads, bakbromfietsen en driewielige brommers.

bromfietskenteken. Groningen heeft relatief gezien een stuk meer snorfietsen dan gemiddeld in de regio (67%) en minder bromfietsen (31%). De overige RGA-gemeenten hebben juist relatief meer bromfietsen (46%) dan gemiddeld en minder snorfietsen (50%).

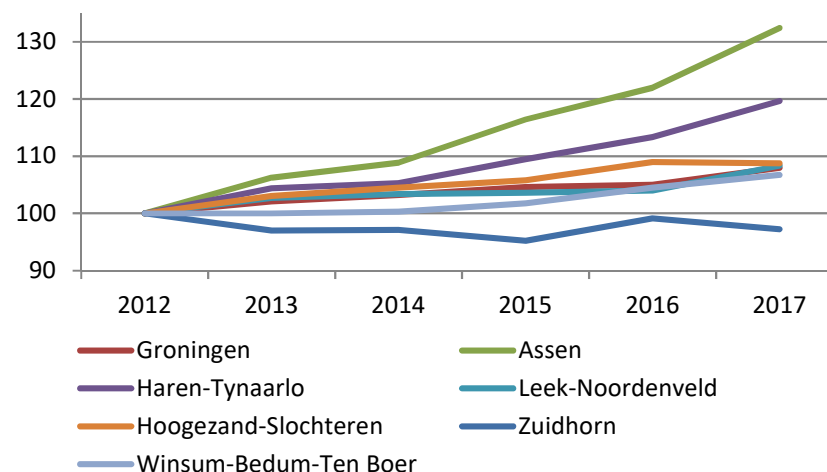
Figuur 5.3: Voertuigen met bromfietskenteken, 2017



Bron: CBS

Figuur 5.4 laat de ontwikkeling van het aantal voertuigen met bromfietskenteken in de regio zien. Over de gehele regio is het aantal toegenomen met 2888; 11%. Een klein deel van deze toename zal door de opkomst van speedpedelecs komen; deze voertuigen hebben een bromfietskenteken. Op 1 maart 2018 zijn er 500 speedpedelecs in de regio (zie tabel 17). Het is duidelijk dat in Assen het aantal bromfietsen in de afgelopen jaren het meest is toegenomen (+32% in 2017 t.o.v 2012). Gemeente Zuidhorn is de enige gemeente waar tussen 2012 en 2017 het aantal bromfietsen daalde (-3%). Verder zien we in tabel 5.2 dat in gemeente Groningen en corridor Hoogezand-Slochteren het hoogste aantal bromfietsen per 1000 inwoners zijn (beide 63).

Figuur 5.4: Ontwikkeling voertuigen met bromfietskenteken, 2012-2017



Bron: CBS

Tabel 5.2: Aantal bromfietskenteken, 2012 en 2017

	2012		2017	
	absoluut	per 1000 inwoners	absoluut	per 1000 inwoners
Groningen	11884	62	12832	63
Assen	2775	41	3675	54
Haren-Tynaarlo	2335	46	2794	53
Leek-Noordenveld	2938	58	3183	60
Hoogezand-Slochteren	2821	56	3068	63
Zuidhorn	899	48	874	46
Winsum-Bedum-Ten Boer	1696	53	1810	58
Totaal RGA	25348	55	28236	59
Totaal NL	1061676	63	1178300	69

Bron: CBS

5.3 Speedpedelecs

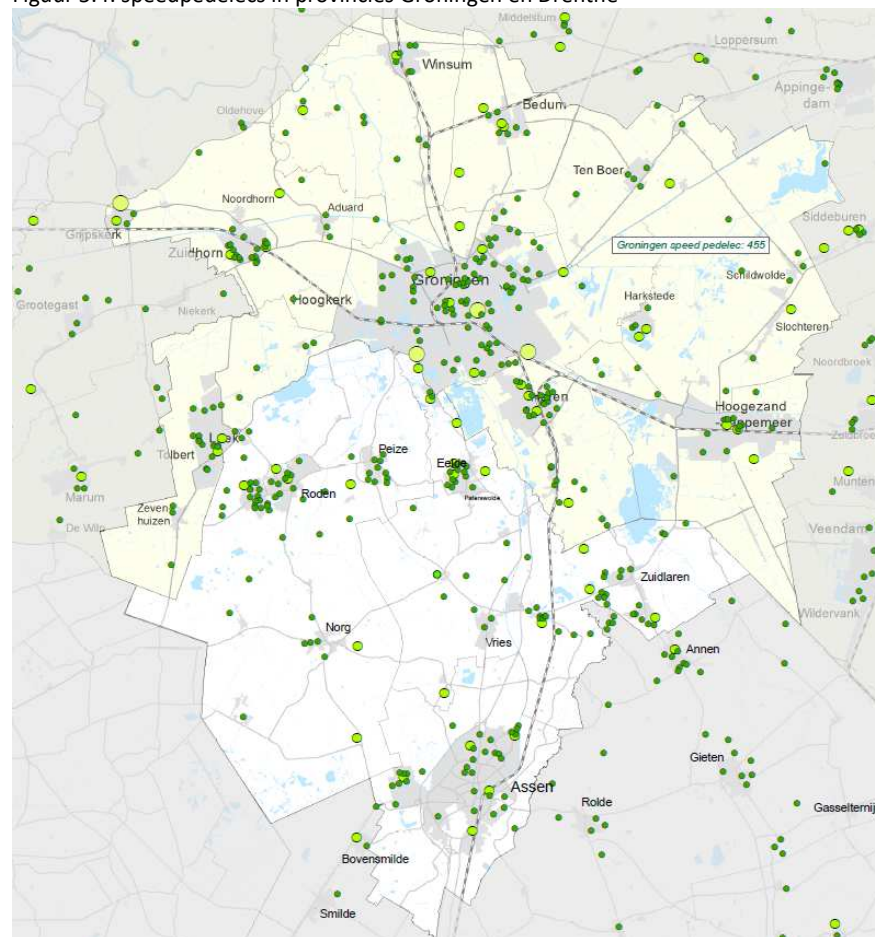
In maart 2018 waren er 500 speedpedelecs geregistreerd in de Regio Groningen-Assen. Absoluut gezien hebben gemeente Groningen en corridor Haren-Tynaarlo de meeste speedpedelecs. Kijken we naar het aantal speedpedelecs per 100.000 inwoners, dan staan Zuidhorn en Haren-Tynaarlo bovenaan (resp. 217 en 212). Dit zal mede te maken hebben met de afstand van deze gemeenten naar Groningen en/of Assen: dit is voor velen net iets te ver om met een gewone fiets te overbruggen. Bovendien werken veel mensen uit deze gemeenten in Groningen en Assen (zie paragraaf 3.9). Gemiddeld in Nederland zijn er 62 speedpedelecs per 100.000 inwoners (1 juli 2017). Veel gemeenten in de Regio Groningen-Assen liggen hier (ruim) boven. Figuur 5.4 laat de spreiding van het aantal speedpedelecs zien.

Tabel 5.3 Aantal speedpedelecs, maart 2018

	aantal	per 100.000 inwoners
Groningen	112	55
Assen	42	62
Haren-Tynaarlo	112	212
Leek-Roden	95	181
Hoogezand-Slochteren	51	104
Zuidhorn	41	217
Winsum-Bedum-Ten Boer	47	150
Totaal RGA	500	105
Totaal NL	10620	62

Bron: provincie Groningen/RDW

Figuur 5.4: speedpedelecs in provincies Groningen en Drenthe



Bron: provincie Groningen/RDW

5.4 Samenvatting

Het bezit van een auto is de afgelopen jaren gestegen; vooral in de stad Groningen. De verklaring hiervoor is voor een belangrijk deel te vinden in de groei van de bevolking. Relatief gezien ligt het auto bezit in de stad Groningen met 354 auto's per 1000 inwoners een stuk lager dan in de regio. Met meer dan 500 auto's per 1000 inwoners ligt het autobezit in het zuiden en zuidwesten van de regio duidelijk hoger. In de corridors naar het noorden, noordwesten en noordoosten ligt het bezit een stuk lager. Het bezit van brom- en snorfietsen is in dezelfde periode toegenomen tot ruim 28.000. In de stad Groningen zijn relatief meer snorfietsen dan gemiddeld in de regio (67% vs. 58%), in de overige RGA-gemeenten zijn er juist relatief meer bromfietsen (46% vs. 39%). Een deel van de toename is te vinden in de speedpedelecs - in de RGA treffen we hiervan 500 aan. Vooral in Tynaarlo, Noorderveld, Haren en Zuidhorn is het bezit hoog.

6. Mobiliteit

Dit hoofdstuk gaat over de verplaatsingen binnen de regio. Hierin kijken we naar de verplaatsingen van auto's en fietsen over verschillende wegen en van schepen door verschillende bruggen. Verplaatsingen in het openbaar vervoer worden in beeld gebracht door registraties van in- en uitchecks op verschillende stations en haltes. Voor de luchtvaart brengen we het aantal passagiers en vluchten op Groningen Airport Eelde in beeld. Ook kijken we naar de modal split; welk deel van het totaal aantal verplaatsingen per bepaalde modaliteit wordt afgelegd en naar reismotieven.

Vervolgens brengen we in beeld wie zich verplaatsen binnen de regio. Dit doen we door de woongemeenten van de studenten en leerlingen voorgezet onderwijs in kaart te brengen, en de woon- en werkgemeente van werkenden.

6.1 Fiets

Van de provincie Groningen is uit tellingen op telpunten bekend hoe veel (brom)fietsen er over bepaalde trajecten rijden. De provincie Drenthe meet op een aantal vaste locaties 24 uur dag gedurende 365 dagen per jaar, waarbij geen bromfietsers of scooters worden gemeten. In bijlage 2 staat een lijst met alle tellingen in beide provincies op werkdagen.

Tabel 6.1 Fietsbewegingen op de in- en uitgaande wegen rond Groningen-Haren, het binnencordon Groningen en rond Assen op een werkdag.

	2012	2017	2017
			2012=100
Groningen-Haren	12100	14600	120,7
Binnencordon Groningen 1)	145100	152400	105,0
Assen		5000	

Bron: provincie Groningen, provincie Drenthe

1) het binnencordon is binnen de Zuidelijke ringweg, het Winschoterdiep, het van Starckenborghkanaal, de spoorlijn Groningen-Winsum en de Westelijke ringweg

In tabel 6.1 staan de aantallen fietsers via de hoofdroutes rondom Groningen-Haren en rond Assen dagelijks rijden.

In de provincie Drenthe zijn er in het gebied dat binnen de Regio Groningen-Assen ligt in 2012 6150 fietsen geteld en in 2017 4503. Dit lagere aantal in 2017 komt doordat er op minder punten geteld is. Kijken we naar de telpunten afzonderlijk dan is het gebruik licht gestegen (4% op werkdagen). Wel zijn er lokale verschillen tussen de meetpunten. In Assen is de groei groter (richting de 10% in de periode 2012-2017), tussen Roden en Groningen zijn ca. 10% minder fietsers geteld langs de N372. Tussen Roden en Norg daarentegen is het aantal fietsers meer dan verdubbeld.

Op alle telpunten van de provincie Groningen die zich binnen de Regio Groningen-Assen bevinden, zijn er in 2012 bijna 24.000 (brom)fietsen geteld. In 2017 waren dit er ruim 28.000. Wel is er in 2017 een extra telpunt waar in 2012 nog niet geteld is (Adorp-Sauwerd, in 2017 929 (brom)fietsen geteld). Al met al nog altijd een groei van ca. 15% sinds 2012. Vooral op de telpunten Peize-Hoogkerk, ZuidwoldeN46-Bedum en Slaperstil-Groningen zijn in 2017 ruim 400 meer (brom)fietsen geteld dan in 2012. Op de telpunten binnen gemeente Groningen zijn in 2017 197.092 fietsen geteld in een etmaal op een werkdag. Dit zijn 16% meer tellingen dan in 2012. Zie voor de aantallen bijlage 2.

Vergelijken we de Groningse met de Drentse cijfers dan zien we op de route Roden-Groningen een afname in Drenthe, maar een sterke groei in Groningen. Dit verschil kan worden verklaard door een nieuwe fietsroute en verbetering van een bestaande route door de Onlanden tussen Roden/ Peize en Groningen die frequent gebruikt worden.

Samenvattend lijkt het erop dat het fietsgebruik in de RGA sinds 2012 stabiel aan het stijgen is (circa 10 tot 15% in 5 jaar). Bovengemiddelde groei (stijging van 40 tot 50%) treffen we aan op de routes tussen Groningen-Zuidhorn, Groningen-Zuidwolde-Bedum, Groningen-Harkstede en Peizermade-Hoogkerk.

6.2 Wegvervoer

6.2.1 Verkeersintensiteit

Tabel 6.1 geeft de verkeersintensiteiten op een aantal rijks- en provinciale wegen in 2012 en 2017 weer. Figuur 6.1 geeft de verkeersintensiteit op rijkswegen in de RGA weer. Dit is het gemiddeld aantal gepasseerde motorvoertuigen per werkdag op vaste meetpunten. Het gaat om het aantal motorvoertuigen naar beide richtingen. De verkeersintensiteiten worden alle dagen van de week 24 uur per dag op vaste meetpunten elektronisch gemeten. De verkeersintensiteit op het totaal van de rijkswegen in de regio tussen 2012 en 2017 toegenomen met 4,5%. Figuur 6.1 laat zien dat op veel trajecten er in 2014 een omkering zit. Na enkele jaren van daling, stijgt de verkeersintensiteit sindsdien op de rijkswegen in de RGA. Ook de autowegen N34 en N46 laten een forse stijging zien.

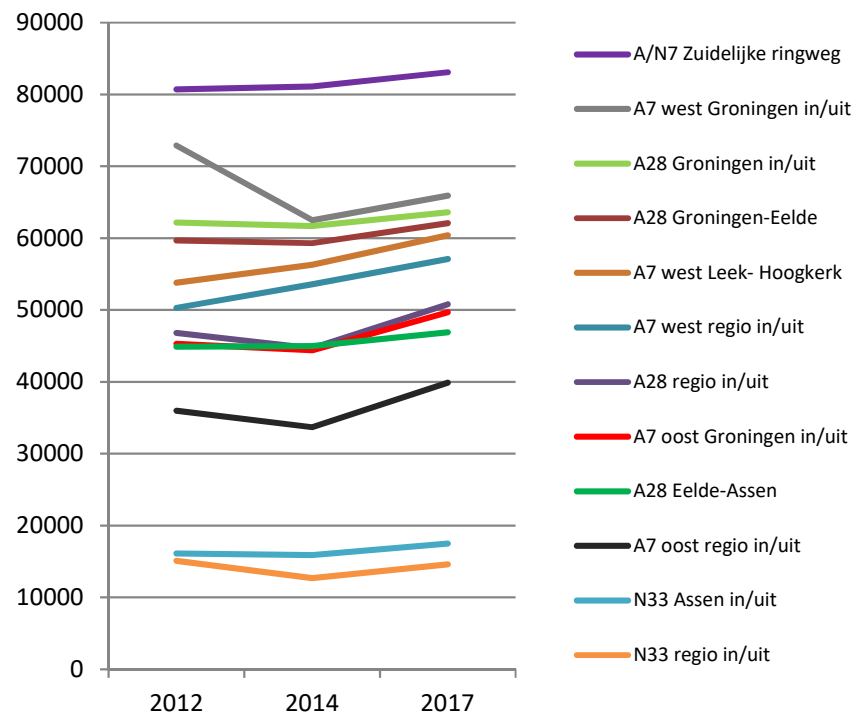
Tabel 6.2 Tellingen Rijks- en provinciale telpunten, 2012 en 2017

wegnummer	traject	2012	2017	2017
Rijkswegen				2012=100
A/N7	Zuidelijke Ringweg	80700	81300	100,7
A7 west	Marum-Leek	50300	57100	113,5
	Leek-Hoogkerk	53800	60400	112,3
	Hoogkerk-Groningen	72900	65900	90,4
A7 Oost	Groningen-Hoogezand	45300	49700	109,7
	Sappemeer-Zuidbroek	36000	39900	110,8
A28	Haren-Groningen	62200	63600	102,3
	N34-Eelde	59700	62100	104,0
	Assen-N-Vries	44900	46900	104,5
	Westerbork - Assen	46800	50800	108,5
N33	Assen-Rolde	16100	17500	108,7
	Rolde Gieten	15100	14600	96,7

Provinciale wegen		2012	2017	2012=100
N360	Groningen-Ten Boer	11900	11250	94,5
N46	Groningen-Bedum	16800	21900	130,4
N361	Groningen-Winsum	10500	10200	97,1
N355	Groningen-Zuidhorn	16900	17750	105,0
N387	Hoogezand-Slochteren	8900	9250	103,9
N385	Hoogezand -Veendam	8830	8750	99,1
N860	Haren-Waterhuizen	8285	10450	126,1
N386	Hoogezand-Zuidlaren	7100	7200	101,4
	Tynaarlo-Vries N34-A28	10690	10950	102,4
	Vries-Peize	7150	7300	102,1
N372	Hoogkerk-Peize	11100	11450	103,2
	Roden-Leek	9750	9900	101,5
	Leek (Midwolde) - A7	18100	18300	101,1
N34	Gieten-Zuidlaren	15000	16125	126,3
	Zuidlaren-A28	18620	19080	102,5
N371	Assen- Smilde/Norg	13400	13800	103,0
N373	Norg (Langelo)-Roden	4970	4790	96,4

Bron: Rijkswaterstaat, provincie Groningen, provincie Drenthe

Figuur 6.1: Verkeersintensiteit rijkswegen in de Regio Groningen-Assen, 2012-2017



Bron: Rijkswaterstaat

6.2.2 Verkeerstellingen rond Groningen en Assen

Rond Groningen, Haren en Assen zijn denkbeeldige cordons gelegd waarin al het ingaande en uitgaande verkeer opgeteld wordt. In de tabellen staan de totalen op een gemiddelde werkdag buiten het vakantie seizoen. In bijlage 3 is een kaart opgenomen met de cordons om de steden heen.

Tabel 6.3 tellingen cordon om Groningen-Haren

Weg	Locatie	Telvak	2017	index 2017, 2012=100
Hoendiep	West	De Poffert - Westpoort Boulevard	3400	113,3
Slaperstil	noordwest	Aduard-Groningen	17700	104,7
Dorkwerderweg	noordwest	Steentil - Zijlvesteweg	2100	116,7
Hemelrijk	noord	Adorp-Groningen	10200	97,1
Eemshavenweg	noord	Zuidwolde-Beneluxweg	21900	130,4
Groningerweg	noord	Boterdiep - Beneluxweg	5300	63,9
Ruischerbrug	noordoost	Groningen-Ten Boer	11200	94,1
Borgweg	oost	Middelberterweg - Harkstederweg	5000	125,0
Engelbert	oost	Hoogezand-Groningen	49400	109,1
Westerbroek	oost	Waterhuizen-Silenkabrug	8800	102,3
Glimmen	zuid	Haren-Glimmen	8200	113,9
De Witte Molen/Glimmermade	zuid	De Punt-Haren	58300	101,4
Meerweg	zuid	Paterswolde-Haren	8700	98,9
Paterswoldseweg	zuid	Van Swietenlaan - Ter Borchlaan	7400	101,4
Peizermade	zuidwest	Peize-Hoogkerk	11800	105,4
Matsloot	west	Leek-Hoogkerk	59800	109,1
Totaal cordon Groningen-Haren			289200	100,6
Binnencordon Groningen 1)				
totaal			216800	93,1

Bron: gemeente Groningen, provincie Groningen, Rijkswaterstaat

1) het binnencordon is binnen de Zuidelijke ringweg, het Winschoterdiep, het van Starckenborghkanaal, de spoorlijn Groningen-Winsum en de Westelijke ringweg

Als we de ontwikkeling in Groningen bekijken dan is die sinds 2010 licht toegenomen. Er is wel een verschil tussen de verschillende invalswegen. Zo zien we bijvoorbeeld een algehele stijging vanuit het westen en op de Eemshavenweg een stijging, ten koste van de andere twee wegen uit het noorden.

Ook het verkeer op het binnencordon Groningen staat in de tabel. Het aantal auto's op dit cordon is afgenomen in de periode 2012-2017. Daarentegen is het fietsverkeer op het binnencordon toegenomen (zie paragraaf 6.1)

Van Assen zijn er te weinig cijfers bekend over eerdere jaren zodat we geen ontwikkeling in beeld kunnen brengen.

Tabel 6.4: tellingen cordon om Assen*

Weg	Locatie	telpunt	2017
A28	noord	Oprit Assen Noord (naar Groningen)	7000
A28	zuid	Afrit Assen Noord (van Hoozevee)	3500
Vries-Assen	noord	twee richtingen, bij viaduct A28, vanaf Vries en naar/van A28	12000
Zijerweg	noordwest	ter hoogte A28	2000
Assen west (vd Valk)	west/zuid	twee richting, A28 en Smilde	28000
Assen zuid	zuid/oost	vanuit Hooghalen/A28/N33	15500
Rolderhoofdweg	oost	Binnen de ring, schatting	4000
Totaal cordon Assen			72000

Bron: Onderzoek en Statistiek Assen

*Exclusief enkele kleine ingaande wegen (vanaf Loon en Anreep)

6.2.3 Gebruik P+R terreinen

Sinds 2011 wordt vier maal per jaar de bezetting van de P+R terreinen in de gemeente Groningen en aan de A28 in Haren gemeten. In figuur 6.2 staat de ontwikkeling tot en met het eerste kwartaal van 2017, gemeten op het doorgaans drukste uur qua bezetting. De P+R terreinen zijn: Haren A28, Hoogkerk, Kardinge, Euroborg, Zernike (sinds eind 2017 Reitdiep) en Meerstad sinds november 2017. Deze laatste twee zijn nog niet gemeten in het eerste kwartaal van 2017.

De P+R Euroborg heeft zich ontwikkeld tot een locatie voor betaald parkeren. De P+R-functionaliteit richting het centrum van de stad neemt af. In plaats daarvan lijkt er een duidelijke relatie te liggen met het UMCG. Ook de P+R-functionaliteit op het Zernike lijkt met de opening van P+R Reitdiep af te nemen. P+R Haren en Hoogkerk laten de grootste groei zien, als is ook hier nog vrije capaciteit aanwezig. Sinds 2012 is Haren met ca. 15% gegroeid. Hoogkerk daarentegen is van 201 gebruikte plekken in 2012 ruim verdubbeld in 2017 en laat - ook met de uitbreiding in 2017 een verdere groei zien.

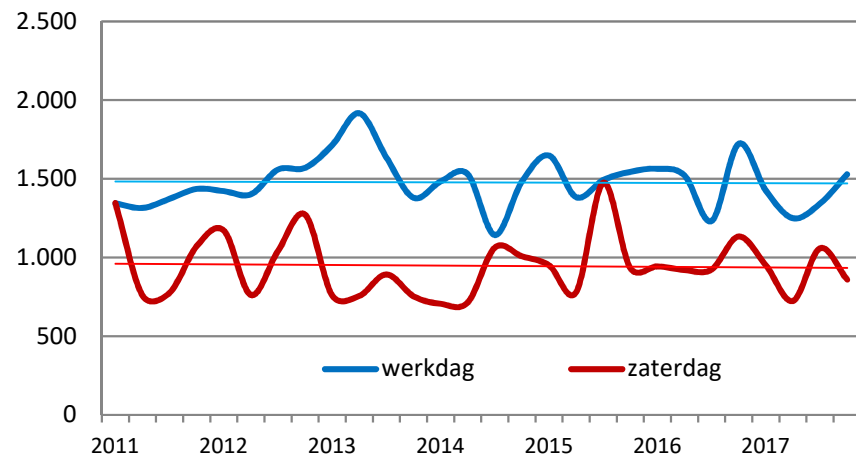
Kijken we naar het aantal in- en uitstappende buspassagiers met Ov-chip op de P+R-locaties dan is hier sprake van duidelijke groei. Waar het aantal in- en uitstappers bij de P+R Haren en Hoogkerk in 2014 en 2016 groeiden met 13 resp. 16% en 22 resp. 2%, zien we in 2017 een stijging van 51% (Haren) en 33% (Hoogkerk). Ook Kardinge (+26%) en Euroborg (+46%) laten een sterke groei zien. Dit duidt op ofwel meer gebruik van de P+R, meervoudig gebruik van de P's of meer overstappers. Daarnaast wordt er steeds vaker gebruik van de fiets op een P+R. Een deel van de groei kan tenslotte zitten in een andere verhouding OV-kaart gebruikers vs. losse kaartjes. Tevens zijn er bij P+R Euroborg (nieuwe) scholen gevestigd. Nader onderzoek naar de cijfers van de P+R's wordt aanbevolen.

De bezetting op een werkdag is hoger dan die op een zaterdag. Alleen het terrein Kardinge heeft op de zaterdag in de regel meer parkeerders. Dit komt

doordat het terrein ook wordt gebruikt voor sportcentrum Kardinge. De pieken en dalen in de figuur worden in de regel veroorzaakt door uitzonderlijke situaties. Zo wordt de piek op zaterdag in juni 2015 veroorzaakt door grote activiteiten georganiseerd in Kardinge.

Geconcludeerd mag worden dat het gebruik van de P+R's aan het stijgen is. Tegelijkertijd zien we ook dat de basisfunctionaliteit van een P+R (bushalte met parkeerplaatsen) verbreed wordt met o.a. fietsparkeervoorzieningen en overstapmogelijkheden voor de bus. P+R's ontwikkelen zich hiermee tot meer multifunctionele (overstap)locaties (Kardinge, Hoogkerk, Euroborg).

Figuur 6.2: Aantal geparkeerde voertuigen op een werkdag (middag) van alle P+R terreinen samen



Bron: O&S Groningen

Tabel 6.5a: Aantal geparkeerde voertuigen op een middag in de week van alle P+R terreinen

	werkdag		zaterdag	
	2016	2017	2016	2017
P+R Haren	423	460	183	285
P+R Hoogkerk	437	432	178	285
P+R Kardinge	339	330	180	483
Euroborg	266	117	92	128
P+R Zernike	85	93	8	23
totaal	1550	1432	641	1204

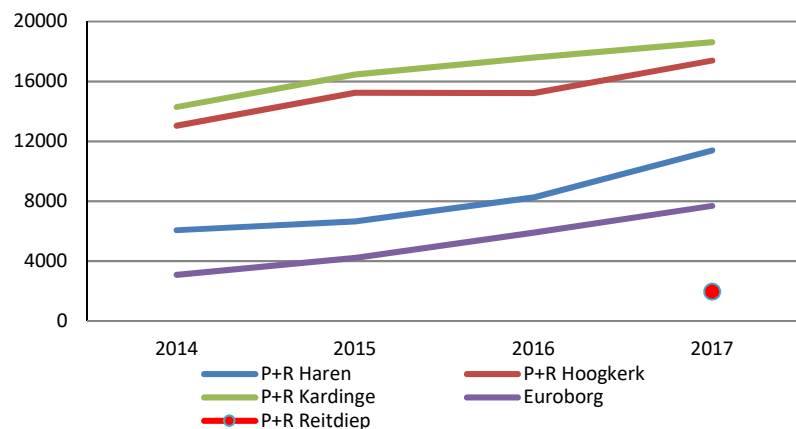
Bron: O&S Groningen

Tabel 6.5b: Aantal in- en uitcheckers P+R terreinen, april van het jaar

	2014	2015	2016	2017	2017, 2014=100
P+R Haren	6064	6657	8252	11390	187,8
P+R Hoogkerk	13039	15245	15230	17384	133,3
P+R Kardinge	14288	16470	17601	18616	130,3
Euroborg	3089	4212	5903	7687	248,9
P+R Reitdiep				1966	
totaal	36480	42584	46986	57043	156,4

Bron: OV bureau Groningen-Drenthe

Figuur 6.3 ontwikkeling van de in- en uitcheckers per P+R terrein



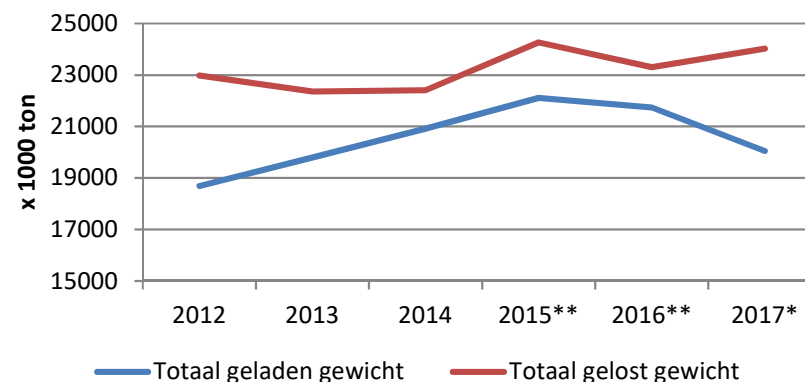
Bron: OV bureau Groningen-Drenthe

6.2.4 Wegvervoer; laden en lossen

Figuur 6.3 en 6.4 tonen het totaal geladen en gelost gewicht in de provincies Groningen en Drenthe. Het gaat om het vervoerd ladinggewicht door bedrijfsvoertuigen⁹ met een maximaal toegestaan gewicht (laadvermogen plus leeg gewicht) van meer dan 3,5 ton. We zien dat het totaal geladen gewicht in de provincie Groningen is gestegen tussen 2012 en 2017 met 1.366.000 ton (7,3%). In de provincie Drenthe is dit gestegen met 3.395.000 ton (19%). Daarmee heeft Drenthe Groningen ingehaald tussen 2012 en 2017. In Groningen is het totaal gelost gewicht met 5% gestegen, in Drenthe met 21%. In Groningen wordt elk jaar meer gelost dan geladen. In Drenthe ligt dit wat dichterbij elkaar, het laatste jaar wordt er meer geladen dan gelost.

⁹ Bedrijfsvoertuigen zijn voertuigen die uitsluitend of hoofdzakelijk ingericht voor het vervoer van goederen of personen, voor bijzondere doeleinden of voor het trekken van opleggers. Onder bedrijfsvoertuigen vallen bestelauto's, vrachtauto's, trekkers, speciale voertuigen, bussen, aanhangwagens en opleggers.

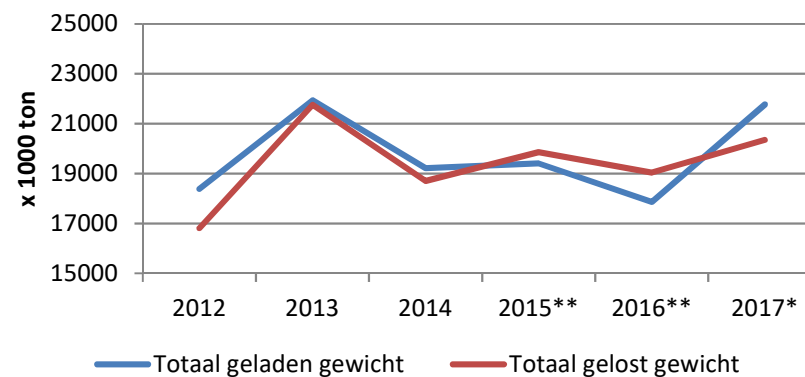
Figuur 6.4: Totaal geladen en gelost gewicht wegvervoer in provincie Groningen, 2010-2017



Bron: CBS

** De cijfers tot en met 2014 zijn definitief, de cijfers van 2015 en 2016 zijn nader voorlopig.

Figuur 6.5: Totaal geladen en gelost gewicht wegvervoer in provincie Drenthe, 2010-2017

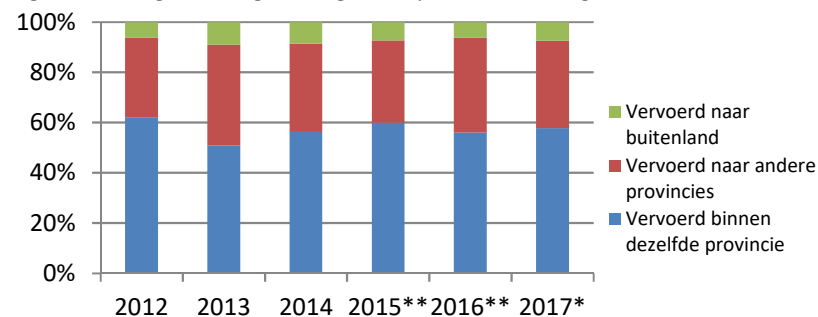


Bron: CBS

** De cijfers tot en met 2014 zijn definitief, de cijfers van 2015 en 2016 zijn nader voorlopig.

In de figuren 6.6 en 6.7 is te zien welk deel van het totaal geladen gewicht binnen de provincie vervoerd is, naar een andere provincie en naar het buitenland. In Groningen is steeds meer dan de helft binnen de eigen provincie vervoerd. Vanuit Drenthe wordt juist ongeveer de helft naar andere provincies vervoerd.

Figuur 6.6: Wegvervoer: geladen gewicht provincie Groningen, 2012-2017

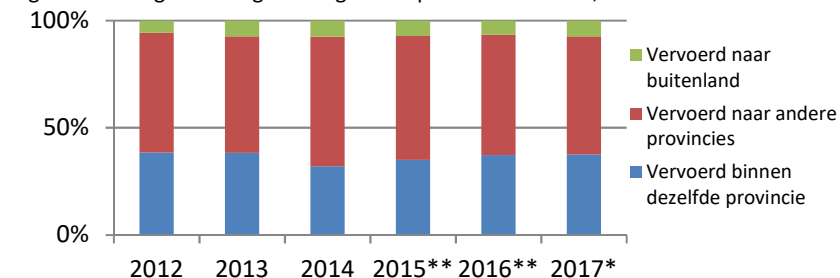


Bron: CBS

* Voorlopige cijfers

** Nader voorlopige cijfers

Figuur 6.7: Wegvervoer: geladen gewicht provincie Drenthe, 2012-2017



Bron: CBS

* Voorlopige cijfers

** Nader voorlopige cijfers

In tabel 6.6 staan per weg het aantal verkeersbewegingen en het percentage vrachtverkeer. Absoluut gezien is de hoeveelheid vrachtverkeer op de rijkswegen groter dan op de provinciale wegen, relatief is er geen groot verschil. Op basis van de metingen is op de rijkswegen 9,7% van de voertuigen vrachtverkeer, op de provinciale wegen 8,7%.

Er is een groot verschil tussen licht en zwaar vrachtverkeer op de wegen. Op rijkswegen is bijna de helft (46%) zwaar vrachtverkeer, terwijl op de provinciale wegen 27% zwaar vrachtverkeer is.

Tabel 6.6 Wegvervoer: Totaalverkeer en percentage vrachtverkeer op een aantal telpunten in de regio, werkdag, 2017

		totaal	wv vracht	%. vracht
Rijkswegen				
A/N7	Zuidelijke Ringweg Groningen	81300	5750	7,1%
A7 west	Marum-Leek	57100	4800	9,2%
	Leek Hoogkerk	60400	5650	9,7%
	Hoogkerk-Groningen	65900	5600	9,1%
A7 Oost	Groningen-Hoogezand	49700	4500	9,8%
	Sappemeer-Zuidbroek	39900	4100	11,6%
A28	Haren-Groningen	63600	4450	7,0%
	N34-Eelde	62100	4300	7,5%
	Assen-N-Vries	46900	3800	9,1%
	Westerbork - Assen	50800	5400	12,4%
N33	Assen-Rolde	17500	1500	8,5%
	Rolde Gieten	14600	2120	9,7%
Provinciale wegen				
N360	Groningen-Ten Boer	11250	1050	9,2%
N46	Groningen-Bedum	21900	2120	9,7%
N361	Groningen-Winsum	10250	1000	9,7%
N355	Groningen-Zuidhorn	17750	1500	6,6%

N387	Hoogezand-Slochteren	9250	975	10,5%
N385	Hoogezand -Veendam (Kielsterachterweg)	8750	575	6,6%
N860	Haren-Waterhuizen	10450	1050	10,2%
N386	Hoogezand-Zuidlaren	7200	800	11,0%
	Tynaarlo-Vries (N34-A28)	7300	875	12,0%
N372	Hoogkerk-Peize	11450	965	8,4%
	Roden-Leek	9900	1100	11,3%
	Leek(Midwolde) - A7	18300	1800	9,8%
N34	Gieten-Zuidlaren	16150	2450	15,2%
	Zuidlaren-A28	19080	2200	11,5%
N371	Assen- Smilde/Norg	13800	1200	8,7%
N373	Norg (Langelo)-Roden	4790	320	6,7%

Bron: Rijkswaterstaat, provincie Groningen, provincie Drenthe
Zie voor een kaart met de telpunten bijlage 3

6.3 Openbaar vervoer

6.3.1 Trein

Van de NS en van Arriva is bekend hoeveel mensen op de stations in- of uitchecken. Als iemand overstapt dan telt zowel de uit als de incheck. Dit geldt voor stations waar zowel Arriva als NS haltes hebben (Groningen HS en Groningen Europapark). De aantallen zijn exclusief reizigers die een los kaartje kopen of met een actie reizen. De stijging die we bij de meeste stations zien komt deels doordat steeds meer producten “gechipt”. Hierdoor wordt het beeld steeds realistischer. De daling in Assen heeft mogelijk met de verbouwing van het station te maken, deze is in 2016 begonnen.

Tabel 6.7: In- en uitstappers treinstations per werkdag, NS plus Arriva

Gemeente	station	2014	2015	2016	2017
Assen	Assen	9293	9139	8772	
Haren	Haren	1155	1190	1167	
Bedum	Bedum	515	590	583	757
Winsum	Sauwerd	303	316	370	442
	Winsum	1155	1392	1556	2240
	Baflo	379	406	435	514
Zuidhorn	Zuidhorn	2141	2431	2319	2684
	Grijpskerk	664	716	690	896
Hoogezand-Sappemeer	Kropswolde	378	413	488	577
	Martenshoek	1160	1212	1347	1566
	Hoogezand	1117	1174	1290	1533
	Sappemeer oost	490	509	550	652
Groningen	Hoofdstation	35537	39143	40132	
	Noord	2011	2460	2533	3048
	Europapark	2836	3429	3867	
Totaal regio		59130	64520	66100	70000*

Bron: Nederlandse Spoorwegen en Arriva

* Schatting omdat de in- en uitstappers van de NS nog niet beschikbaar zijn.

6.3.2 Bus

Het totaal aantal busreizigers in het concessiegebied Groningen-Drenthe is tussen 2015 en 2017 toegenomen met 11,5 procent. We hebben 2015 en 2017 met elkaar vergeleken omdat van de jaren voor 2015 geen vergelijkbare cijfers beschikbaar zijn.

Kijken we naar de afzonderlijke buslijnen dan zien we in het overzicht van het OV-bureau dat het gebruik van de Q-links in de periode maart 2015-2107 is toegenomen met meer dan 19 procent. Q-links zijn HOV lijnen die rijden in Groningen en omgeving. De grootste stijgingen zien we op de routes Leek-Lewenborg en Roden-Beijum. Ook de Q-liners (buslijnen tussen steden in het noorden op grotere afstanden) laten een stijgende lijn zien van 13,5 procent groei tussen 2015 en 2017. Deze stijgingen zijn als totaal niet ten koste gegaan

van de overige lijnen. Ook hier zien we grote stijgingen in aantal passagiers, bijvoorbeeld bij de stadslijn in Assen.

Zie voor de cijfers van alle buslijnen bijlage 4.

Tabel 6.8: Totaal aantal passagiers van de buslijnen in het concessiegebied Groningen-Drenthe

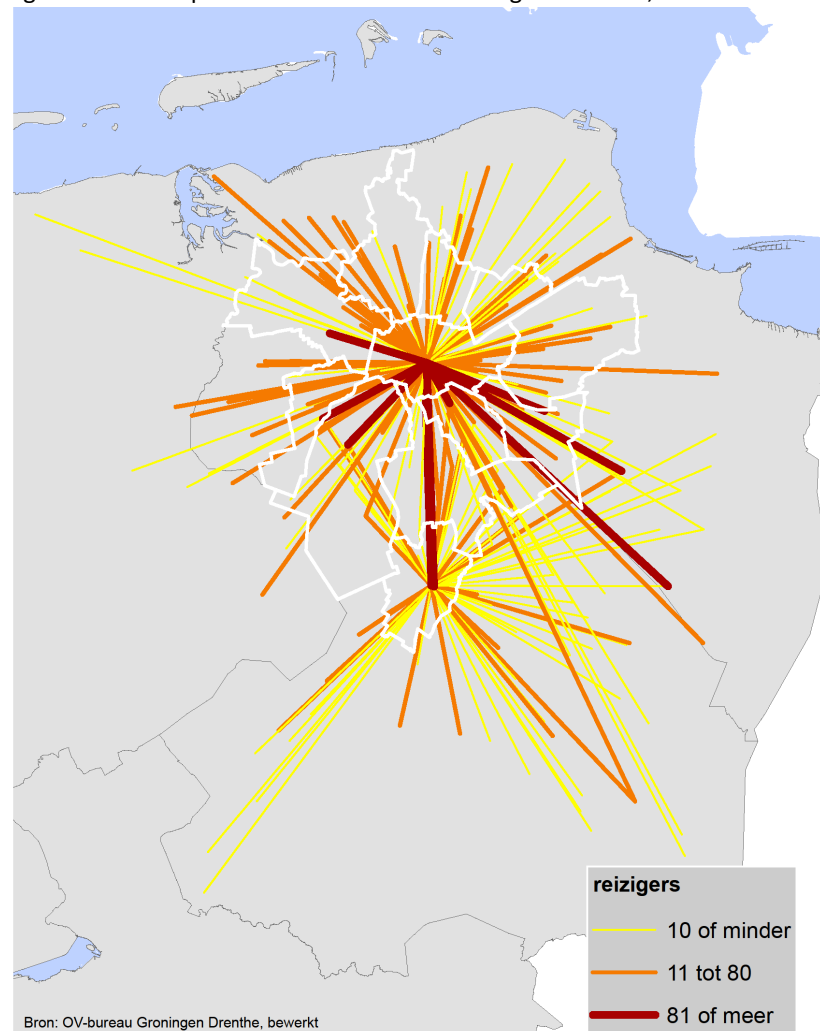
	2015	2016	2017	ontwikkeling, 2015-2017, 2015=100
Q-liner	2546	2689	2890	113,5
Q-link	8412	8878	10037	119,3
overige lijnen	12298	12655	12999	105,7
alle lijnen	23256	24222	25927	111,5

Bron: OV-bureau Groningen-Assen

Figuren 6.7 en 6.8 laten zien hoeveel busreizigers uit Groningen en Assen zich binnen de regio verspreiden. Vanuit Groningen gaat men vooral richting zuiden, zuidwesten en zuidoosten; de meeste personen reizen naar Leek, Noordenveld, Hogeveen, Hoogezand, Eelde en Veendam. Niet te zien in het kaartje zijn de reizigers uit Groningen die zich binnen Groningen verplaatsen. Dit is de grootste groep reizigers vanuit Groningen (ongeveer 7400 in een week). Vanuit Assen komen kleinere reizigersaantallen dan uit Groningen. De meeste busreizigers vanuit Assen gaan naar Groningen. Verder verplaatst men zich met de bus uit Assen vooral naar Rolde, Vries, Haren en Beilen. In het kaartje valt op dat er weinig busreizigers richting het westen gaan. Ook voor Assen geldt dat de meeste reizigers zich binnen Assen verplaatsen (bijna 600).

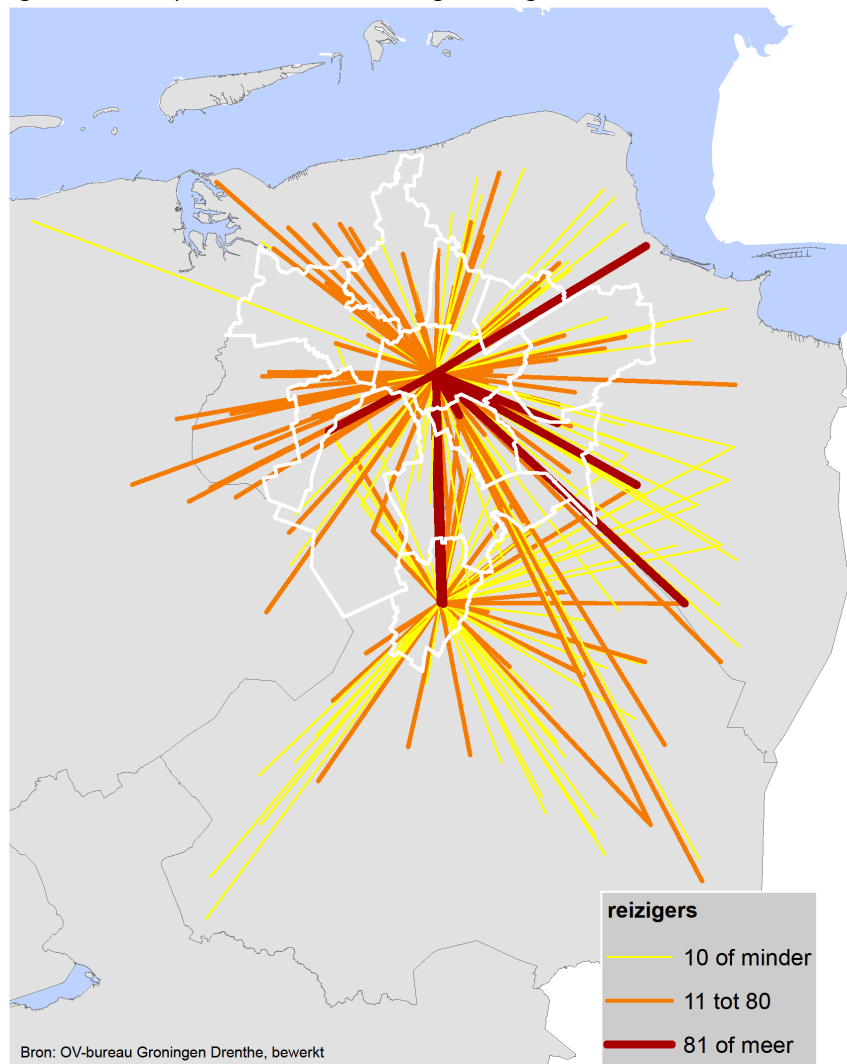
Bij busreizigers met bestemming Groningen of Assen zien we soortgelijke patronen (zie figuur 6.8). Naar Groningen valt nu grote stroom reizigers vanuit Delfzijl op. Ook valt de rode lijn vanuit Zuidhorn weg; er gaan (iets) meer reizigers met de bus vanuit Groningen naar Zuidhorn dan vanuit Zuidhorn naar Groningen. Veel busreizigers tussen deze plaatsen zullen studenten zijn die tussen Zernike en Zuidhorn pendelen.

Figuur 6.8: Uitstaphaltes met herkomst Groningen of Assen, week 4 2018



Bron: OV-bureau Groningen Drenthe, bewerkt

Figuur 6.9: instaphaltes met bestemming Groningen of Assen, week 4 2018



6.4 Scheepvaart

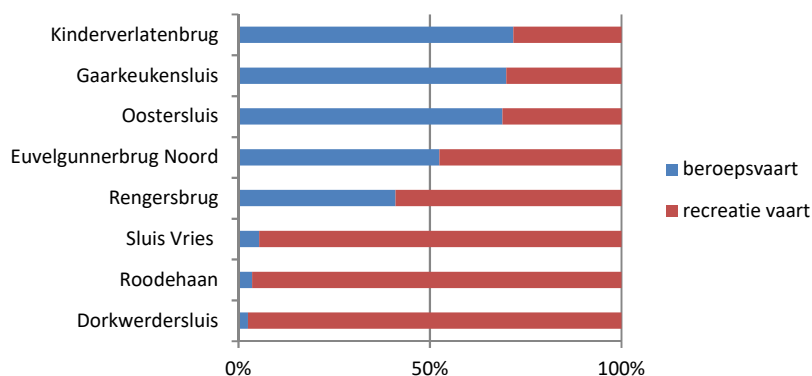
Voor de scheepvaarttellingen zijn drie bronnen beschikbaar. Enerzijds zijn er de provincies Groningen en Drenthe, die de telpunten in de provincies en de hoofdtelpunten in de gemeente Groningen bijhoudt. Anderzijds is er de gemeente Groningen, die binnen de stad doorvaarten telt waarbij bruggen geopend moeten worden. We zien aan de aantallen een duidelijk verschil in vaarwegen die door beroepsvaart (binnenvaart en zeevaart) en door recreatievaart gebruikt worden. Zo zijn het Reitdiep en het Noord-Willemskanaal er vooral voor de recreatievaart, zie de telpunten Dorkwerdersluis, Roodehaan en sluis Vries. Bijlage 5 bevat een kaart met de telpunten.

Tabel 6.9: Scheepvaarttellingen provinciale telpunten

Telpunt	Gemeente	beroeps vaart	recreatie vaart	totaal	Index 2017 (2013=100)
Dorkwerdersluis	Groningen	140	5389	5529	116,7
Gaarkeukensluis	Zuidhorn	13850	6159	20009	107,6
Oostersluis	Groningen	13451	5851	19302	105,0
Kinderverlatenbrug	Groningen	364	107	471	152,3
Euvelgunnerbrug Noord	Groningen	4039	2968	7007	194,7
Rengersbrug	Hoogezand	2365	2754	5119	106,9
Roodehaan	Groningen	253	6562	6815	108,1
Sluis Vries	Tynaarlo	130	2027	2143	97,0
Sluis Peelo	Assen	.	.	1811	83,1
Norgerbrug	Assen	.	.	1901	85,8

Bron: Provincie Groningen

Figuur 6.10 verhouding beroepsvaart en recreatievaart per telpunt, 2017



Bron: Provincie Groningen, provincie Drenthe

Tabel 6.10: Scheepvaarttellingen bruggen gemeente Groningen, 2017

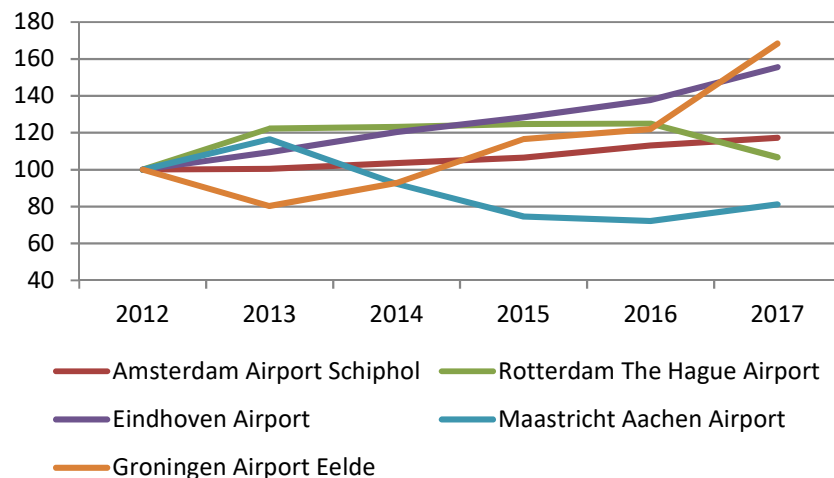
	richting	beroeps - vaart	recreatie vaart	Rond- vaart	TOTAAL
Eelderbrug	ri Assen	150	1869		2019
	ri Zuiderhaven	126	1545		1671
Museumbrug	ri Zuiderhaven	188	1951	34	2173
	ri Dorkwerd	229	2090	1215	3534
Oosterbrug	ri Zuiderhaven	272	1607		1879
	ri Delfzijl	229	1447		1676
Oosterhavenbrug	ri Zuiderhaven	220	1571		1791
	ri Delfzijl	227	1697		1924
Plantsoenbrug	ri Zuiderhaven	117	1788		1905
	ri Dorkwerd	178	2042		2220
Zernikebrug	ri Dorkwerd	74	1764		1838
	ri Zuiderhaven	72	1617		1689

Bron: Gemeente Groningen
NB: de tellingen zijn alleen als de brug open moet.

6.5 Luchtvaart

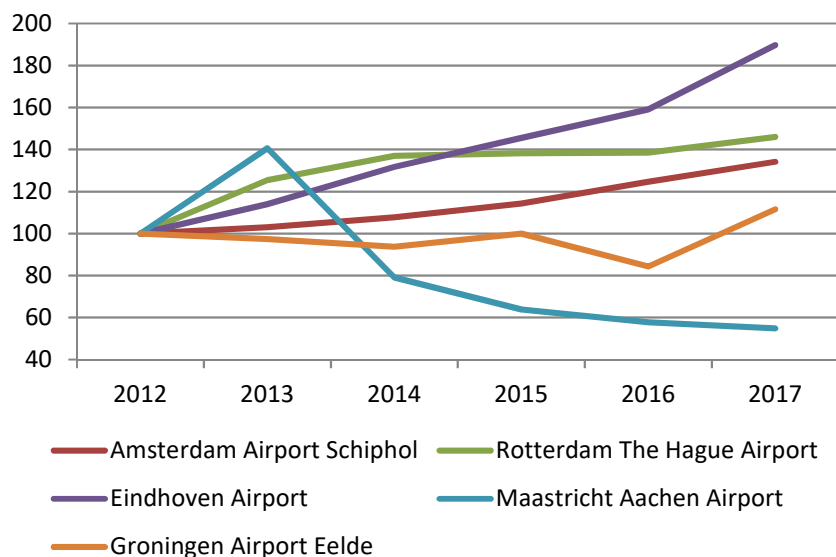
Het aantal passagiersvluchten op Groningen Airport Eelde nam in de periode 2012-2017 met 68% toe; van 2036 vluchten naar 3428 vluchten. Vooral tussen 2016 en 2017 was de toename sterk. Vergeleken met de andere Nederlandse vliegvelden heeft Groningen Airport Eelde sinds 2012 de sterkste ontwikkeling doorgemaakt in het aantal vluchten. Op de tweede plek komt Eindhoven Airport met een toename van 56%. Groningen Airport Eelde vervult een belangrijke lesfunctie, een groot deel van (de toename van) het aantal vluchten komt hiervoor voor rekening. Ook gebruiken veel particulieren het vliegveld. Het aantal passagiers op Groningen Airport Eelde steeg eveneens tussen 2012 en 2017, met 12%. Dit is een toename van 20974 passagiers. Hier blijft Groningen Airport Eelde wat achter bij andere Nederlandse vliegvelden.

Figuur 6.11: Ontwikkeling van het totaal aantal vluchten per luchthaven, 2012-2017
2012=100



Bron: CBS

Figuur 6.12: Ontwikkeling van het aantal passagiers per luchthaven, 2012-2017
2012=100



Bron: CBS

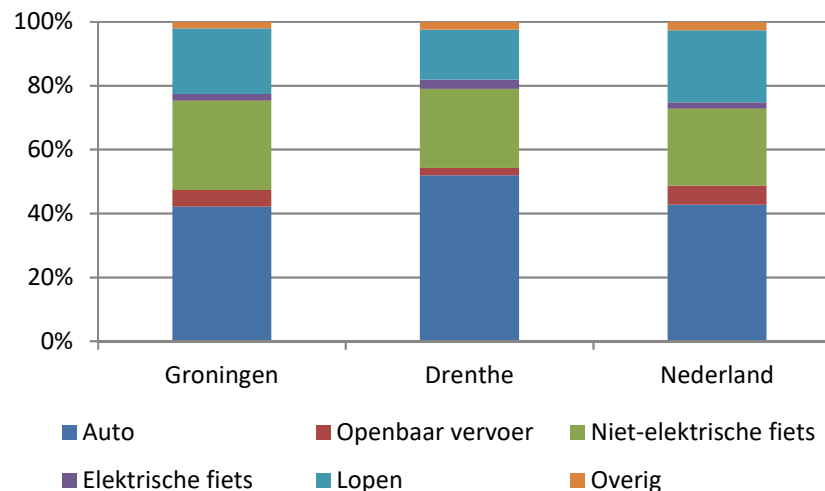
6.6 Modal split

Figuur 6.12 laat zien wat de verdeling naar vervoerswijze van het totaal aantal ritten¹⁰ is in de provincies Groningen en Drenthe (de 'modal split'). Deze cijfers zijn op dit moment alleen beschikbaar op provinciaal niveau. Het is duidelijk dat in Drenthe de meeste ritten met de auto gedaan worden (52%). Dit is hoger dan gemiddeld in Nederland (43%). Groningen zit iets onder het landelijk gemiddelde (42%). Groningen zit juist boven het landelijk gemiddelde als het gaat om fietsen. 28% van het totaal aantal ritten wordt per niet-elektrische fiets

¹⁰ Een rit is een (onderdeel van) een verplaatsing waarbij één vervoerswijze is gebruikt en die eindigt wanneer men de plaats van bestemming bereikt of wanneer men van vervoerswijze verandert (CBS, 2017).

afgelegd in deze provincie. In Drenthe is dit 25% en in Nederland 24%. In Drenthe speelt openbaar vervoer een kleine rol (2%). In Groningen is dit 5% en landelijk 6%. Ook legt men in Drenthe minder ritten lopend af (16%, t.o.v. 21% in Groningen en 23% landelijk).

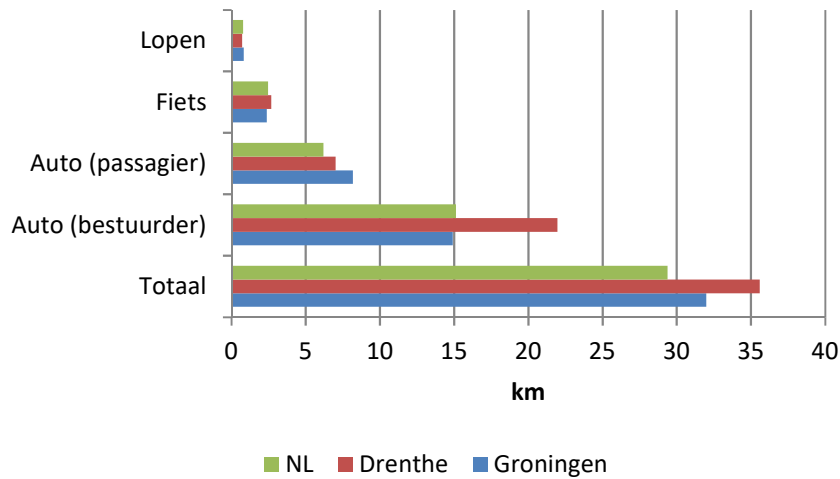
Figuur 6.13: Ritten van inwoners naar vervoerswijze, 2014/2016



Bron: CBS

Figuur 6.13 geeft aan wat het gemiddelde aantal kilometers is dat een inwoner op een dag aflegt binnen Drenthe of Groningen. Er is helaas geen data over OV beschikbaar, dit cijfer is volgens het CBS voor deze regio's onbekend, onvoldoende betrouwbaar of geheim. Wat vooral opvalt is dat in Drenthe meer kilometers afgelegd worden met de auto als bestuurder; 22 km, t.o.v. 15 km in Nederland en 15 km in Groningen. In totaal worden er in Groningen en Drenthe meer kilometers afgelegd per rit dan in Nederland gemiddeld.

Figuur 6.14: Afgelegde afstand per vervoerswijze, 2016

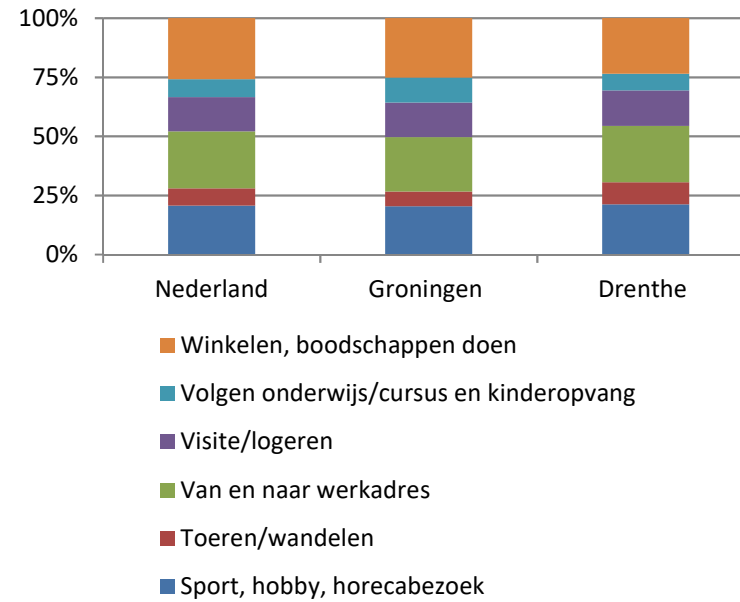


Bron: CBS

6.7 Reismotieven

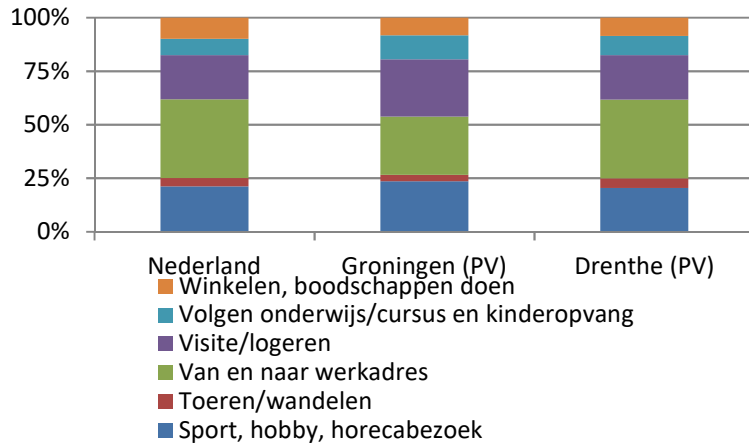
Personen in de provincies Groningen en Drenthe verplaatsen zich vooral voor sport, hobby en horecabezoek, boodschappen doen en van en naar het werk. Kilometers worden vooral afgelegd voor het werk, visite/logeren en sport, hobby en horecabezoek. In Groningen is het aandeel kilometers dat voor het werk afgelegd wordt lager dan in Drenthe. In Drenthe is het aandeel kilometers dat voor visite/logeren afgelegd wordt lager. In Groningen is het aandeel voor volgen onderwijs hoger dan gemiddeld. Ook dit is de invloed van de studenten in de gemeente Groningen. Voor deze cijfers geldt ook dat deze op dit moment alleen beschikbaar zijn op provinciaal niveau.

Figuur 6.15: Aandeel verplaatsingen per reismotief, 2016



Bron: CBS

Figuur 6.16: Aandeel afgelegde afstand per reismotief, 2016



Bron: CBS

6.8 Samenvatting

Kijken we naar de intensiteiten van het (brom)fietsverkeer dan lijkt het erop dat in de RGA sinds 2012 stabiel aan het stijgen is (10 tot 15% in 5 jaar).

Bovengemiddelde groei (stijging van 40 tot 50%) treffen we aan op de routes tussen Groningen-Zuidhorn, Groningen-Zuidwolde-Bedum, Groningen-Harkstede en Peizermade-Hoogkerk.

Het autoverkeer laat gemiddeld genomen eveneens groei zien (4,5% in de periode 2012-2017 op de auto(snel)wegen, zij het niet zo groot als langs enkele fietstracés. Opvallend is dat de automobilititeit na enkele jaren van daling sinds 2015 weer aan het groeien is. Op de snelwegen deed de relatief sterkste groei (ca. 10%) zich voor op de trajecten Groningen-Zuidbroek (A7), Marum-Hoogkerk (A7) en Westerbork-Assen (A28). Qua provinciale wegen springen de N46 (Bedum-Groningen) en de N34 (Gieten-Zuidlaren) eruit met meer dan 25% groei.

Het gebruik van de P+R's is de afgelopen jaren gestegen. Met name voor de P+R Haren en vooral voor de P+R Hoogkerk is dit het geval. Medio 2017 is hier bovendien de capaciteit uitgebreid. Ook de nieuwe P+R's van Reitdiep en Meerstad zijn erbij gekomen. Vooral nog ligt er nog bruikbare P+R-capaciteit op de verschillende locaties. Voor een aantal P+R's zien we dat het OV-gebruik sterk aan het stijgen is (sterker dan het gebruik van het aantal parkeerplaatsen). Dit kan te maken hebben met een toenemende overstapfunctie van de P+R's en de toegenomen combinatie van de P+R's met de fiets.

Het aantal in- en uitstappers op de stations in de RGA is in enkele gegroeid met meer dan 15%. Dit is deels te verklaren doordat steeds meer mensen gebruik maken van een OV-chipproduct (en geen losse kaartjes). Alleen Assen (daling) en Haren (stabiel) laten geen groei zien. In absolute zin zit de grootste groei op het hoofdstation. Maar ook Hoogezand-Sappemeer (4 stations), Groningen-Noord, Europapark en Winsum laten een groei van meer dan 1.000 instappers zien. De bussen laten in 2017 een groei zien van ca. 10%. Diverse Qlinks zitten hier qua groei zelfs nog boven (1 Zuidhorn v.v., 4 Roden v.v., 6 Delfzijl v.v. en 15 Zernike v.v.). Ook de lijnen van en naar Assen en Zoutkamp zijn meer dan gemiddeld gegroeid.

In deze monitor is voorts in beeld gebracht wat de ontwikkeling in het goederenvervoer is geweest de afgelopen periode. Binnen de provincies Groningen en Drenthe is het vervoer dat geladen en gelost is en over de weg gaat gegroeid. De vaarroute Eemskanaal – van Starckenborgh kanaal is de drukst bevaren route in de regio met rond de 20.000 doorvaarten per jaar (groei van 5 tot 7% in de jaren 2013-2017). Ongeveer 70% hiervan is beroepsvaart en 30% recreatievaart. Het Reitdiep en het Noord-Willemskanaal worden vooral gebruikt door de recreatievaart. Het aantal passagiers van Groningen Airport Eelde laat een stijging zien van 12% in de periode 2012-2017. Het aantal passagiersvluchten is in de periode sterker toegenomen.

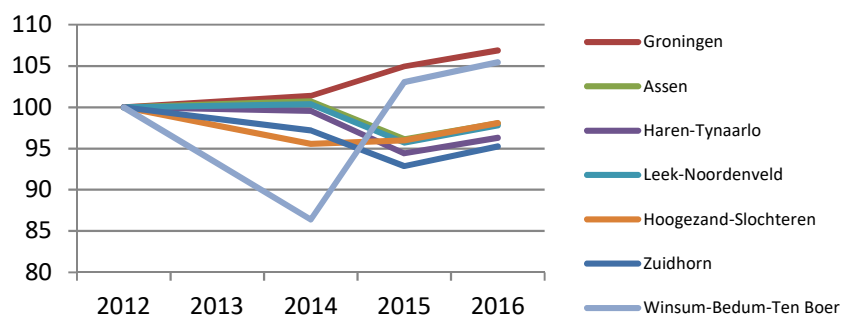
7. CO₂-uitstoot

In deze monitor is voor het eerst de CO₂- uitstoot van het wegverkeer opgenomen. De beschikbare gegevens hierover is nog beperkt; en de cijfers zijn nog lastig te interpreteren. Gelet op het belang - mede in relatie tot de Klimaatdoelstellingen van Parijs en het Klimaatakkoord - is er voor gekozen wel de beschikbare informatie over CO₂ in deze monitor op te nemen. Om de resultaten goed te kunnen duiden is nader onderzoek nodig.

De CO₂-uitstoot in de gehele Regio Groningen-Assen is iets toegenomen tussen 2012 en 2016, met ruim 4365 ton (0,7%). Met name Groningen (+7%), Leek (3%) en Winsum (+12%) hadden een toename in CO₂-uitstoot. Noordenveld is de grootste daler met 9%. Kijken we naar de CO₂-uitstoot per 1000 inwoners, dan zien we dat ondanks de grote toename in Groningen, deze gemeente de laagste uitstoot per 1000 inwoners heeft (1044 ton). Ook Bedum heeft wat dit betreft een lage uitstoot. Slochteren en Leek hebben relatief gezien een hoge uitstoot; resp. 3184 en 2977 ton per 1000 inwoners.

Figuur 7.1: Ontwikkeling CO₂-uitstoot wegverkeer, 2012-2016

2012=100



Bron: CBS

Tabel 7.1: CO₂-uitstoot wegverkeer, 2012 en 2016

	2012	per 1000 inwoners	2016	per 1000 inwoners
	ton		ton	
Assen	106743	1588	104653	1561
Bedum	11104	1057	11503	1103
Ten Boer	13876	1856	13957	1898
Groningen	196379	1017	209884	1044
Haren	37695	2042	36850	1932
Hoogezand-Sappemeer	40185	1155	40254	1178
Leek	56663	2911	58157	2977
Noordenveld	40644	1313	37010	1192
Slochteren	51827	3336	49989	3184
Tynaarlo	68259	2110	65175	1987
Winsum	14187	1014	15841	1162
Zuidhorn	28281	1514	26935	1433
Totaal RGA	665843	1440	670208	1424

Bron: Klimaatmonitor

Voorts is het aantal elektrische oplaadpalen in beeld gebracht. Er zijn 412 oplaadpunten opgenomen op de kaart van oplaadpalen.nl. Het betreft alle oplaadpunten, dit zijn zowel de openbare oplaadpalen als ook de semi-publieke oplaadpalen bij restaurants, winkels of bij mensen thuis.

Tabel 7.2 : overzicht aantal oplaadpunten

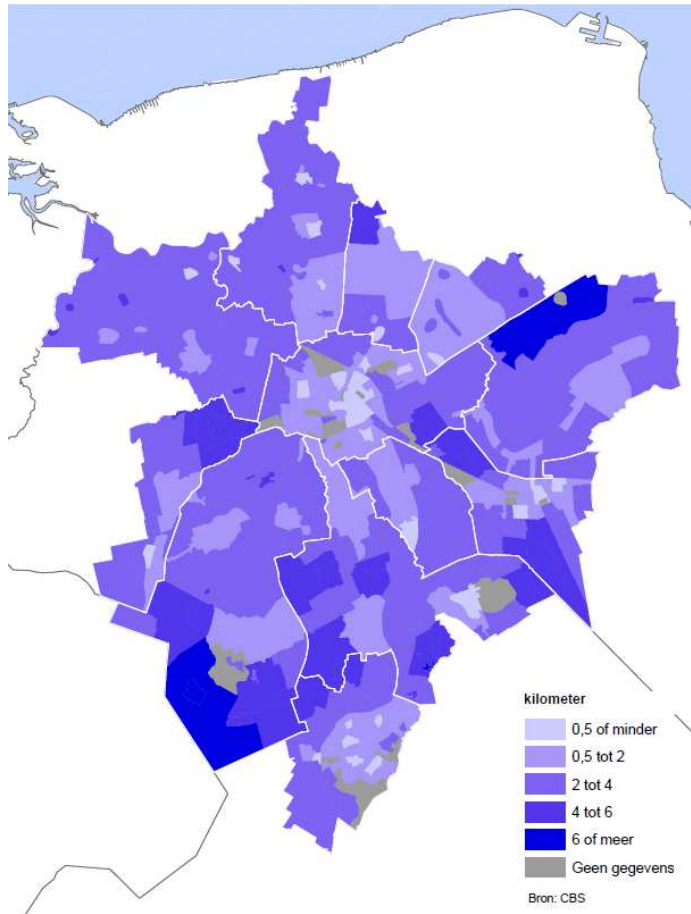
	aantal
Assen	70
Bedum	3
Ten Boer	3
Groningen	239
Haren	9
Hoogezand-Sappemeer	14
Leek	22
Noordenveld	15
Slochteren	2
Tynaarlo	20
Winsum	4
Zuidhorn	11
Totaal RGA	412

Bron: oplaadpalen.nl

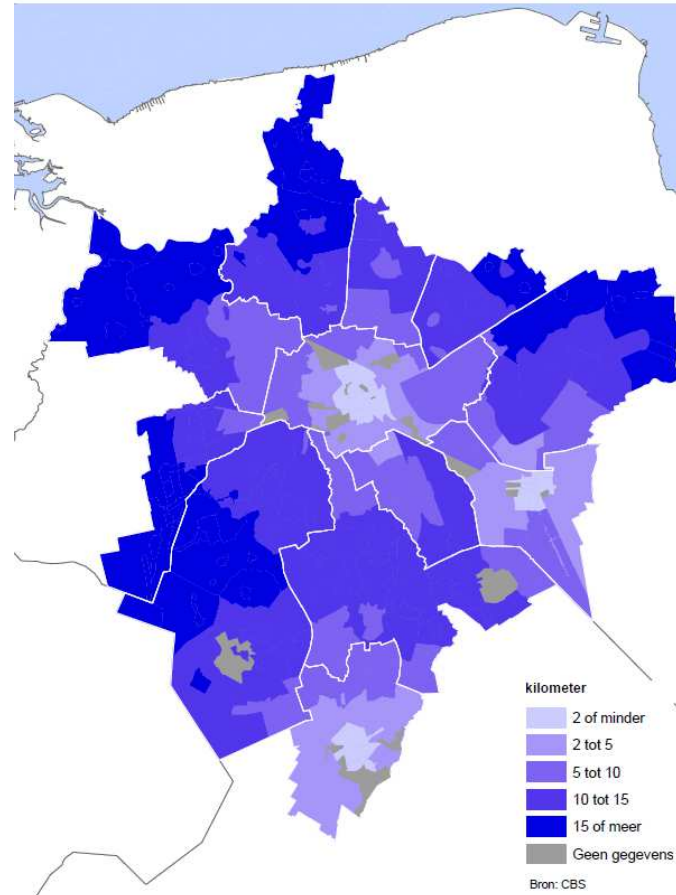
Bijlagen

Bijlage 1: afstand tot voorzieningen

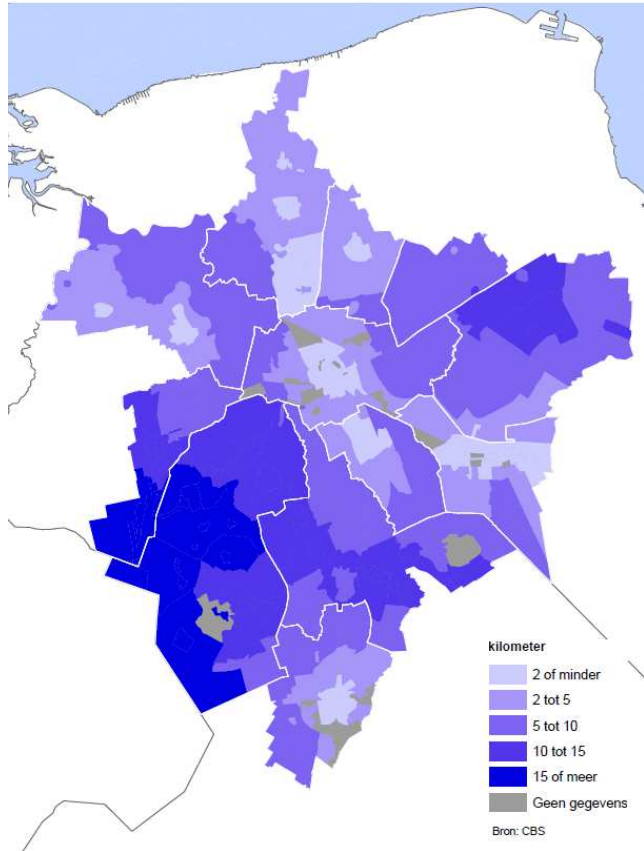
Gemiddelde afstand tot huisartsenpraktijk, buurten 2016



Gemiddelde afstand tot bioscoop, buurten 2016



Gemiddelde afstand tot treinstation,
buurten 2016



Bijlage 2: Fietstellingen

Fietstellingen provincie Groningen, werkdag 2012 en 2017

Wegnr	Wegvak	1- of 2-zijdig	2012	2017	verschil 2012-2017	index 2017, 2012=100
N355	Noordhorn-Niezijl	2	253	350	97	138,3
N355	Zuidhorn-Noordhorn	1	866	1112	246	128,4
N355	Aduard-Zuidhorn	2	908	1119	211	123,2
N355	Slaperstil-Groningen	2	1081	1500	419	138,8
N360	Garmerwolde-Groningen	1	785	897	112	114,3
N360	Ten Post	1	300	211	-89	70,3
N361	Adorp-Groningen	2	707	813	106	115,0
N361	Adorp-Sauwerd	2	-	929	929	
N361	Sauwerd-Winum	2	675	794	119	117,6
N372	Hoogkerk-Peizermade	1	813	1263	450	155,4
N386	Woldweg	1	375	335	-40	89,3
N388	NAM-locatie	1	137	149	12	108,8
N388	Lauwerszijl	1	103	158	55	153,4
N388	Gaarkeuken	1	425	324	-101	76,2
N860	Rengersbrug-Silenkabrug	1	650	630	-20	96,9
N860	Waterhuizen-Energieweg	1	593	736	143	124,1
N860	Haren-Waterhuizen	1	405	599	194	147,9
N861	Haren-Paterswolde	1	1800	2171	371	120,6
N865	Schildwolde	1	60	47	-13	78,3
N962	Kielwindeweer-N385	1	55	123	68	223,6
N979	Zevenhuizen	1	221	270	49	122,2
N983	Den Ham	1	126	131	5	104,0
N986	Harkstede	1	570	918	348	161,1
N993	N46-Ten Boer	1	300	250	-50	83,3
N993	Bedum-N46	1	215	214	-1	99,5
N994	Zuidwolde N46-Bedum	1	618	1037	419	167,8
N996	Vennenweg-Onderdendam	1	120	134	14	111,7
	Haren-Glimmen	2	1800	1645	-155	91,4

Bron: provincie Groningen, 2017

Etmaalintensiteiten werkdag fietsverkeer gemeente Groningen, 2012 en 2017

	2012	2017
Totaal (vast blok)	170222	197092
Index (2012=100)	100	115,8

Bron: gemeente Groningen

Fietstellingen provincie Drenthe, werkdag 2012 en 2017

Locatie	Wegvak	2012	2017	2012-2017
	Assen, Graswijk	555	608	53
	Assen, Rolderhoofdweg 1)	962	959	-3
	Assen, Peelo 1)	854	1033	179
N371 parallelweg	Assen - Norgerbrug/Smilde	329	346	17
N371 fietspad	Assen - Norgerbrug	500	511	11
N372	Peizermade - Peize	624	548	-76
N372	Peize - Roden	659	586	-73
N372	Roden - Nietap	821	815	-6
N373	Norg - Roden	241	540	299

1) Rolderhoofdweg en Peelo 2015 i.p.v. 2017

Bijlage 3: Telpunten wegen en cordons om Assen en Groningen



Nummer	wegnummer	traject
	Rijkswegen	
1	A/N7	Zuidelijke Ringweg
2	A7 west	Marum-Leek
3		Leek Hoogkerk
4		Hoogkerk-Groningen
5	A7 Oost	Groningen-Hoogezand
6		Sappemeer-Zuidbroek
7	A28	Haren-Groningen
8		N34- Eelde
9		Assen-N-Vries
10		Westerbork - Assen
11	N33	Assen-Rolde
12		Rolde Gieten
	Provinciale wegen	
A	N360	Groningen-Ten Boer
B	N46	Groningen-Bedum
C	N361	Groningen-Winsum
D	N355	Groningen-Zuidhorn
E	N387	Hoogezand-Slochteren
F	N385	Hoogezand -Veendam
G	N860	Haren-Hoogezand
H	N386	Hoogezand-Zuidlaren
I		Vries-Peize
J	N372	Hoogkerk-Peize
K		Roden-Leek
L		Leek (Midwolde)-A7
M	N376	Rolde-Grollo
N	N371	Assen- Smilde/Norg
O	N373	Norg (Langelo)-Roden
P	N386	Tynaarlo-Vries N34-A28
Q	N34	A28-Zuidlaren
R		Annen-Gieten

Bijlage 4a Aantallen passagiers per jaar, Q-liners

lijn	traject	2015	2016	2017	2017 (2015=100)
300	Klazienaveen - Emmen - Groningen	697406	729533	1045766	150,0
304	Drachten – Groningen ¹⁾	275314	268558	302417	109,8
305	Emmen - Groningen CS	235630	235188		.
309	Assen - Groningen	557315	650277	760751	136,5
312	Stadskanaal - Gieten - Groningen	308467	318146	331150	107,4
314	Drachten - Groningen CS ¹⁾	472209	487058	450668	95,4

1) Lijnen 304 en 314 zonder papieren kaartjes, de daling van lijn 314 komt voor een deel doordat de passagiers met een nieuwe lijn (lijn324) gaan. Van deze lijn hebben we geen cijfers.

Bijlage 4b Aantallen passagiers per jaar, Q-links

lijn	traject	2015	2016	2017	2017 (2015=100)
1/11	Zuidhorn - Zernike - Hoofdstation	1398197	1427004	1243103	88,9
2	Reitdiep - Zernike - UMCG - Europapark			255182	.
3	Lewenborg - Leek	1896608	2038966	2323667	122,5
4	Beijum - Roden	2018022	2094454	2242604	111,1
5	Annen - Haren - Meerstad - Harstede			466446	.
5	Station Europapark - Annen	1470241	1605150	962870	65,5
6	Delfzijl - Appingedam - Groningen - Haren		38904	853339	.
15	Zernike - Centraal Station	1629069	1673631	1689996	103,7

Bijlage 4c Aantallen passagiers per jaar, overige lijnen

lijn	traject	2015	2016	2017	2017 (2015=100)
1	Stadsdienst Assen	68371	146056	177333	259,4
1	Stadsdienst Emmen Emmerhout	60918	63066	82600	135,6
2	St. Noord - Korrewegwijk - Hoornsemeer		65887	827553	.
2	Stadsdienst Emmen Angelslo	157259	156220	154618	98,3
2	Station Noord - De Punt / De Wijert	1321184	1317119	39134	3,0

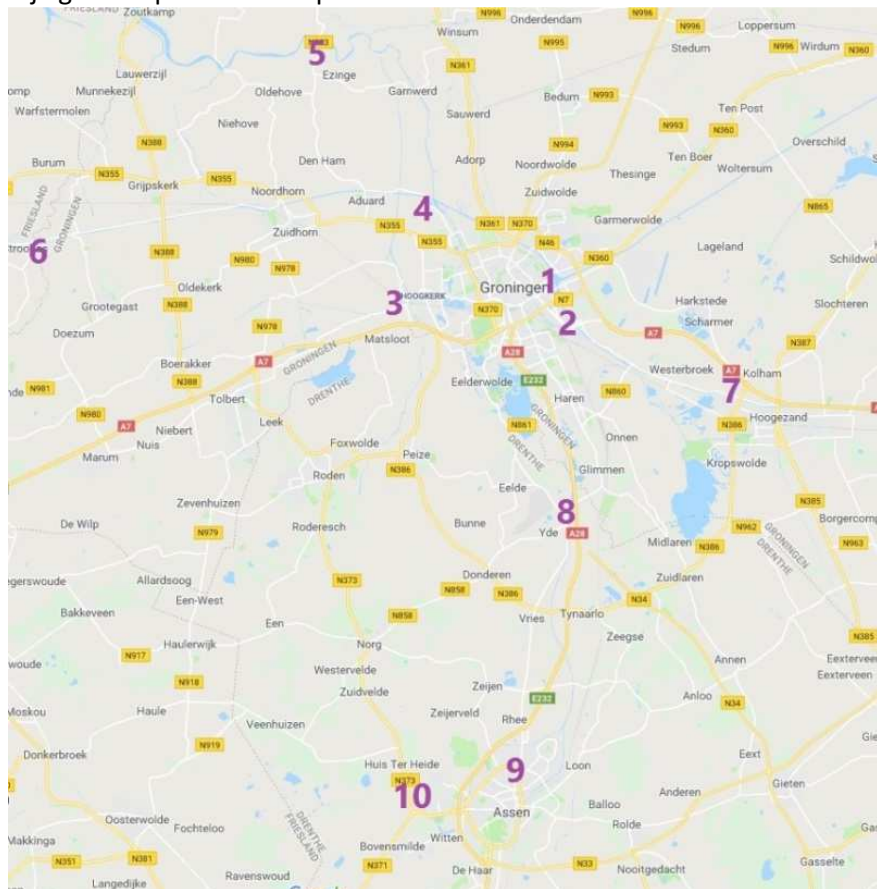
3	Stadsdienst Emmen Rietlanden	107976	114351	137380	127,2
4	Assen Station - Verkeerspark - TT-Hall	26373			.
4	Stadsdienst Emmen Bargeres	114976	118167	133476	116,1
5	Stadsdienst Emmen Bargeres - Emmen Zuid	100	102	315	315,0
6	Hoornsemeer - Station Noord	1233664	1248663	60	.
6	Stadsdienst Emmen Rietlanden - Emmen Zuid	29	50	47	162,1
7	St. Noord - Vinkhuizen - CS - De Wijert		50217	1053510	.
7	Stadsdienst Emmen Parc Sandur	350	607	688	196,6
7	St. Noord - Hoofdstation	110269	112739		.
8	Hoogkerk - Corpus den Hoorn	420255	450800	486198	115,7
9	De Punt / De Wijert - CS - Noord / Zernike	71428	1406511		.
9	Station Noord / Zernike - De Wijert	677286	727060	2	.
10	Noord - Korrewegwijk - Hoornsemeer			489834	.
10	P+R Emmen Meerdijk - Centrum / Wildlands		54		.
11	Vlagtwedde - Bourtange		149	3946	.
11	Winschoten - Bourtange	17538	19499		.
12	Bad Nieuweschans - Bellingwolde - Winschoten		2346	47402	.
12	Kardinge - Centraal Station	80330	85988	84157	104,8
12	Qlink 12 Emmen - Klazienaveen			27757	.
12	Stadsdienst Emmen Scholen Angelslo/Meerdijk	130307	138953	160018	122,8
12	Winschoten - Bellingwolde - Winschoten	41361	41326		.
12	Winschoten - Nieuweschans	4936	4344		.
13	Winschoten - Veendam	37534	38069	36746	97,9
14	Stadskanaal - Winschoten	93233	89590	114329	122,6
15	Stadskanaal - Emmen	50679	47138		.
16	Vinkhuizen - Centraal Station	96048	41492		.
17	Roden - Groningen Zernike	74459	51399	48554	65,2
17	Scheemda - Winschoten	48343	49850	53571	110,8
18	Lewenborg - Meerstad			4	.

20	Meppel - Assen	318466	327017	333833	104,8
21	Emmen - Assen	128328	128355	143323	111,7
22	Zweeloo - Assen	201905	194109	195519	96,8
23	Winschoten - Veendam (rijdt verder als 171)		4992	107049	.
24	Stadskanaal - Assen	92262	85080		.
24	Winschoten - Stadskanaal - Borger - Assen		7613	167803	.
25	Coevorden - Zweeloo	8437	7339	6943	82,3
25	P+R Haren - Gasunie		87	2065	.
26	Emmen - Coevorden	166001	173921	160365	96,6
26	P+R Haren - Zernike		434	21258	.
27	Hoogeveen - Emmen	157509	151784	159950	101,5
28	Emmen - Stadskanaal - Gieten	209543	206561		.
31	Hoogkerk - Zuidhorn	286	593	92	32,2
31	Ommen - Hoogeveen	92049	96899	100009	108,6
32	Meppel - Hoogeveen	90621	95110	100992	111,4
33	Hoogeveen - Coevorden	17969	21155	26217	145,9
34	Meppel - Zuidwolde - Hoogeveen	55870	55272	62022	111,0
35	Beilen - Steenwijk	26045	31131	32456	124,6
35	Groningen - Oldehove	146809	170903	179643	122,4
36	Hoogeveen - Spier	5158	2641	3283	63,6
36	Winsum - Oldehove	12834	12411	14984	116,8
37	Hoogeveen - Orvelte - Westerbork	5213	4145	5505	105,6
38	Hoogeveen - Echten	1116	3	2	0,2
39	Oosteinde - Koekange - Meppel	19238	22496	28677	149,1
39	Surhuisterveen - Groningen	288965	291811	282052	97,6
40	Appingedam - Groningen	85686	36413		.
41	Beilen - Borger	1563	248	193	12,3
42	Emmen - Ter Apel- Vlagtwedde	139030	135353	143441	103,2
42	Loppersum - Garrelsweer	3	8	18	600,0
43	Siddeburen - Delfzijl	28523	28504	30977	108,6
44	Emmen - Schoonebeek	74474	74769	77184	103,6
44	Harkstede-Vries	14750	12901	7608	51,6
45	Loppersum - Holwierde	3797	6224	9999	263,3

48	Havelte - Steenwijk	3479	3099	3439	98,9
48	Scheemda - Nieuwolda	171	43	27	15,8
49	Siddeburen naar Zuidbroek	196	106	145	74,0
50	Assen - Groningen	668137	706043	737204	110,3
51	Onnen - Groningen	9898	281233	357571	3612,6
54	Onnen - Groningen	131292	15		0,0
58	Assen - Groningen	192841			0,0
59	Emmen - Gieten	85405	92540	94173	110,3
61	Groningen - Uithuizen - Delfzijl	455672	471179	545111	119,6
63	Lauwersoog - Zoutkamp	492	207		0,0
64	Station Noord - Hoofdstation		5963	78311	.
65	Zoutkamp - Groningen	361272	399574	469961	130,1
68	Winsum - Leens	37480	42190	47100	125,7
71	Alteveer - Veendam	98	73	146	149,0
73	Groningen - Emmen	414351	410387	308172	74,4
74	Groningen - Stadskanaal - Emmen		16519	349357	.
75	Stadskanaal - Emmen		1938	36824	.
75	Stadskanaal - Winschoten	81424	77376		.
78	Appingedam - Groningen	194918	196491	197760	101,5
79	Scheemda - Zuidbroek	1482	1180	1561	105,3
83	Roden - Leek	74149	76698	86637	116,8
85	Oosterwolde - Groningen	132370	130529	140228	105,9
86	Norg - Hoogkerk P+R - Groningen CS	28175	24440	22515	79,9
88	Groningen - Leek - Roden - Assen	45811	59239	61405	134,0
89	Drachten - Groningen	8068	7805	8569	106,2
100	Airportliner		1925	10378	.
110	Winschoten - Assen	373940	379967	276736	74,0
119	Delfzijl - Winschoten	73253	80750	87269	119,1
131	Balkbrug - Hoogeveen	25690	28186	29408	114,5
133	Groningen - Surhuisterveen	36109	66195	81384	225,4
139	Surhuisterveen - Groningen		1099	22595	.
140	Delfzijl - Groningen	521790	570796		.
163	Holwerd - Lauwersoog - Groningen	59682	61436	65773	110,2

171	Veendam - Groningen	175214	197856	288528	164,7
174	Veendam - Groningen	74864	81416	94161	125,8
178	Appingedam - Groningen	130548	145075	170825	130,9
189	Drachten - Groningen	164617	178937	207368	126,0
237	Nieuw Balinge - Westerbork		32	14	.
245	Delfzijl - Farmsum	35666	37534	43282	121,4
305	Emmen - Groningen	86			.
314	Drachten - Groningen	130	68		.
402	Groningen - Vries [Nachtbus]	846	897	1128	133,3
417	Groningen - Roden - Leek [Nachtbus]	4760	5705	6931	145,6
418	Gieten - Groningen [Nachtbus]	2424	3063	3650	150,6
419	Assen - Groningen [Nachtbus]	3457	3870	5699	164,9
600	Emmen - Borger	26166	27684		.
603	Stadsdienst Assen: Selma Lagerlöfplein	5162	1877		.
604	Drachten - Groningen Zernike	17634	15494	15014	85,1
618	Winschoten - Woldendorp	8101	7500	8036	99,2
619	Appingedam - Woldendorp	16345	26899	26694	163,3
626	Emmen - Klazienaveen - Schoonebeek Grens	32321	32402	27111	83,9
637	Zoutkamp - Groningen	11775	10767	9841	83,6
638	Grootegeest - Zuidhorn	5175	5148	4211	81,4
639	Grootegeest - Groningen	12997	4858		.
643	Winschoten - Woldendorp	6036	6129	4211	69,8
650	Assen - Groningen	41114	35760		.
665	Winsum - Groningen Zernike		516	1832	.
673	Mussel - Stadskanaal	23	30	47	204,3
679	Winschoten - Groningen Zernike	1784	3062	5495	308,0
811	Bad Nieuweschan - Vlagtwedde	255	160	234	91,8
817	Finsterwolde - Bad Nieuweschan	942	979	1110	117,8

Bijlage 5: telpunten scheepvaart



nummer	naam	gemeente	vaarweg
1	Oostersluis	Groningen	van Starckenborghkanaal
2	Euvelgunnerbrug Noord	Groningen	Winschoterdiep
3	Kinderverlatenbrug	Groningen	Hoendiep
4	Dorkwerdersluis	Groningen	Reitdiep
5	Roodehaan	Zuidhorn	Reitdiep
6	Gaarkeukensluis	Zuidhorn	van Starckenborghkanaal
7	Rengersbrug	Hoogezand	Winschoterdiep
8	Sluis Vries	Tynaarlo	Noord Willemskanaal
9	Sluis Peelo	Assen	Noord Willemskanaal
10	Norgerbrug	Assen	Drentse Hoofdvaart