

Mobiliteitsmonitor 2019

Regio Groningen-Assen



Regio Groningen-Assen
STEDELIJK NETWERK



**Urban
Data Center**

Regio Groningen



onderzoek
informatie
statistiek
 groningen

1. Samenvatting en conclusies	6
1.1 Conclusies	6
1.2 Samenvatting	6
2. Inleiding	9
2.1 Aanleiding en doel	9
2.2 Aanpak	9
2.3 Gebiedsafbakening	9
2.4 Leeswijzer	11
3. Demografische, economische, en ruimtelijke ontwikkelingen	12
3.1 Ontwikkeling bevolking	12
3.2 Ontwikkeling beroepsbevolking	14
3.3 Ontwikkeling studenten en leerlingen	16
3.4 Ontwikkeling woningvoorraad	19
3.5 Vestiging van bedrijven	19
3.6 Banen	20
3.7 Woon-werkverkeer	21
3.8 Conclusie	23
4. Voertuigen	24
4.1 Autobezit	24
4.2 Deelauto's	26
4.3 Bromfietsbezit	27
4.4 Voorzieningen voor fietsen op P+R-terreinen en stations	28
4.5 Conclusie	29
5. Mobiliteit	30
5.1 De fiets	30
5.2 Wegvervoer	31
5.3 Reistijdvertraging	32
5.4 P+R-gebruik	33

5.5	Openbaar vervoer	36
5.6	Modal split	38
5.7	Reismotieven	40
5.8	Conclusie	41
6.	Duurzaamheid	42
6.1	Elektrische voertuigen	42
6.2	Oplaadpunten voor elektrische auto's	44
6.3	CO ₂ -uitstoot	44
6.4	Conclusie	45
7.	Bijlagen	46
	Bijlage 1. Aantal studenten hbo en wo, jaren '15 – '16 tot en met '19 – '20	46
	Bijlage 2. Banen van werknemers (x1.000) naar woon- en werkregio, 2018	47
	Bijlage 3. Fietstelling gemeente Groningen en provincie Drenthe, 2014 - 2019	48
	Bijlage 4. Reistijdvertraging, 2014	49
	Bijlage 5. Reistijdvertraging, 2018	50
	Bijlage 6. Verspreiding van speed-pedelecs, 2020	51
	Bijlage 7. Buslijnnennetwerk, 2020	52
	Bijlage 8. Aantal buspassagiers per corridor, 2015 - 2019	54

Lijst met figuren

FIGUUR 2.1 GEMEENTEN VAN DE REGIO GRONINGEN-ASSEN	10
FIGUUR 2.2 CORRIDORS GRONINGEN	11
FIGUUR 2.3 CORRIDORS ASSEN	11
FIGUUR 3.1 BEVOLKINGSONTWIKKELING, 2014 – 2019.....	12
FIGUUR 3.2 BEVOLKINGSPIRAMIDE, 2019	13
FIGUUR 3.3 BEVOLKINGSPROGNOSE, 2020 – 2050	14
FIGUUR 3.4 ONTWIKKELING BEROEPSBEVOLKING, 2014 – 2019.....	14
FIGUUR 3.5 WERKZAME BEROEPSBEVOLKING, 2014 – 2019*	15
FIGUUR 3.6 WERKLOOSHEIDSPERCENTAGE, 2014 – 2019.....	16
FIGUUR 3.7 ONTWIKKELING INGESCHREVEN STUDENTEN HBO EN WO, SCHOOLJAREN '15 – '16 TOT EN MET '19 – '20.....	16
FIGUUR 3.8 REIZENDE MBO-, HBO- EN WO-STUDENTEN NAAR GRONINGEN BOVENREGIONAAL PER CORRIDOR, '19 – '20.....	17
FIGUUR 3.9 REIZENDE MBO-, HBO- EN WO-STUDENTEN NAAR GRONINGEN BINNEN DE RGA PER CORRIDOR, '19 – '20	18
FIGUUR 3.10 ONTWIKKELING VAN HET AANTAL LEERLINGEN (SCHOOLGEMEENTE) , SCHOOLJAREN '14 – '15 TOT EN MET '19 – '20.....	18
FIGUUR 3.11 BEGINSTAND WONINGVOORRAAD, 2014 – 2019 2014 = 100.....	19
FIGUUR 3.12 ONTWIKKELING AANTAL BANEN, 2015 – 2019	21
FIGUUR 4.1 ONTWIKKELING AANTAL PERSONENAUTO'S, 2014 – 2019	24
FIGUUR 4.2 ONTWIKKELING AANTAL PARTICULIERE PERSONENAUTO'S, 2014 – 2019	25
FIGUUR 4.3 AANTAL DEELAUTO'S PER 100.000 INWONERS, GRONINGEN, ASSEN EN OVERIG REGIO (EXCLUSIEF PARTICULIER AUTODELEN, P2P).....	26
FIGUUR 4.4 ONTWIKKELING VOERTUIGEN MET BROMFIETSKENTEKEN, 2014 – 2019	27
FIGUUR 5.1 VERKEERSINTENSITEIT 4-BAANS RIJKSWEGEN IN DE REGIO GRONINGEN-ASSEN , 2014-2019	32
FIGUUR 5.2 AANTAL GEPARKEERDE VOERTUIGEN VAN ALLE P+R TERREINEN IN GEMEENTE GRONINGEN	34
FIGUUR 5.3 TOTAAL AANTAL PASSAGIERS DAT MET EEN OV CHIPKAART GEBRUIK MAAKT VAN DE BUS, WEEK 45, 2019 VERGELEKEN MET WEEK 37, 2017.....	36
FIGUUR 5.4 RITTEN VAN INWONERS NAAR VERVOERSWIJZE, 2018.....	38
FIGUUR 5.5 AFGELEGDE AFSTAND PER VERVOERSWIJZE, 2018	40
FIGUUR 5.6 AANDEEL VERPLAATSINGEN PER REISMOTIEF, 2018.....	40
FIGUUR 5.7 AANDEEL KILOMETERS PER REISMOTIEF, 2018.....	41
FIGUUR 6.1 ONTWIKKELING ELEKTRISCHE BROMFIETSEN, 2014 – 20192	43
FIGUUR 6.2 ONTWIKKELING OPLAADPUNTEN VOOR ELEKTRISCHE AUTO'S	44
FIGUUR 6.3 ONTWIKKELING CO2-UITSTOOT VAN WEGVERKEER, 2014-2018	45

Lijst met tabellen

TABEL 3.1 BEVOLKINGSAANTAL, 2014 – 2019.....	12
TABEL 3.2 VERSCHIL (IN %) AANDEEL LEEFTIJDGROEPEN 2014 - 2019.....	13
TABEL 3.3 BEROEPSBEVOLKING (x 1000), 2014 EN 2019.....	15
TABEL 3.4 BEGINSTAND WONINGVOORRAAD 2014 – 2019	19
TABEL 3.5 AANTAL VESTIGINGEN VAN BEDRIJVEN EN INSTELLINGEN, 2015 – 2019	20
TABEL 3.6 TOTAAL AANTAL BANEN IN DE CENTRA VAN ASSEN EN GRONINGEN EN OP BEDRIJVENTERREINEN, 2019	20
TABEL 3.7 TOTAAL AANTAL BANEN, 2015 – 2019	20
TABEL 3.8 WOON-WERKVERKEER: BANEN VAN WERKNEMERS WONEND IN RGA, WERKEND IN GEMEENTE GRONINGEN , x1000	22
TABEL 3.9 WOON-WERKVERKEER: BANEN VAN WERKNEMERS WONEND IN RGA, WERKEND IN GEMEENTE ASSEN, x1000	22
TABEL 3.10 GEMIDDELTE WOON-WERKAFSTAND, IN KILOMETERS, 2014 - 2018	23
TABEL 4.1 AANTAL PERSONENAUTO'S, 2014 - 2019	24
TABEL 4.2 AANTAL PARTICULIERE PERSONENAUTO'S, 2014 - 2019	25
TABEL 4.3 AANTAL PARTICULIERE PERSONENAUTO'S PER 1.000 INWONERS, 2014 - 2019	25
TABEL 4.4 AANTAL DEELAUTO'S PER GEMEENTE.....	26
TABEL 4.5 AANTAL BROMFIETSKENTEKENS, 2014 - 2019	27
TABEL 4.6 VOORZIENINGEN VOOR FIETSEN OP DE P+R TERREINEN IN DE RGA, 11 DECEMBER 2018	28
TABEL 4.7 AANWEZIGE OV-FIETSEN OP STATIONS EN P+R'S.....	28
TABEL 5.1 FIETSBEWEGINGEN OP DE IN- EN UITGAANDE WEGEN ROND GRONINGEN-HAREN, HET BINNENCORDON GRONINGEN EN ROND ASSEN OP EEN WERKDAG, 2014 - 2018.....	30
TABEL 5.2 VERKEERSTELLINGEN RIJKSWEGEN, TWEE RICHTINGEN OPGETELD 2014 – 2019	31
TABEL 5.3 VERKEERSTELLINGEN PROVINCIALE WEGEN, 2014 – 2019.....	31
TABEL 5.4 BEZETTING PARKEERPLAATSEN P+R, DINSDAG 11 DECEMBER 2018 (OCHTEND).....	34
TABEL 5.5 BEZETTING PARKEERPLAATSEN P+R TERREINEN GEMEENTE GRONINGEN, DONDERDAG 14 NOVEMBER 2019 (MIDDAG)	34
TABEL 5.6 BEZETTING FIETSPLEKKEN P+R TERREINEN, 11 DECEMBER 2018 (OCHTEND).....	35
TABEL 5.7 BEZETTING FIETSPLEKKEN P+R TERREINEN GEMEENTE GRONINGEN, 14 NOVEMBER 2019	35
TABEL 5.8 TOTAAL AANTAL BUSPASSAGIERS PER P+R-TERREIN, WEEK 45, 2019	36
TABEL 6.1 AANTAL ELEKTRISCHE PERSONENAUTO'S, 2014 - 2019.....	42
TABEL 6.2 AANTAL ELEKTRISCHE BROMFIETSEN 2014 - 2019	43
TABEL 6.3 AANTAL SPEED-PEDELECS, 2018 - 2019	43
TABEL 6.4 AANTAL OPLAADPUNTEN VOOR ELEKTRISCHE AUTO'S	44
TABEL 6.5 CO2-UITSTOOT VAN WEGVERKEER, IN TONNEN , 2014 EN 2018	45

1. Samenvatting en conclusies

1.1 Conclusies

De mobiliteitsmonitor Regio Groningen-Assen 2019 gaat over de ontwikkelingen in de regio in de periode 2014-2019. Op basis van de uitkomsten kan een aantal conclusies getrokken worden over de mobiliteit in onze regio:

1. In 2019 is overall de mobiliteit in de regio Groningen-Assen gestegen.
2. De stijging van de mobiliteit doet zich voor zowel bij de bus, de auto als de fiets. De stijging is het sterkst bij de bus, zowel naar Groningen als naar Assen. Het fietsverkeer in Groningen is ook gestegen.
3. Op de autowegen zien we een relatief sterke groei op de N33 (Veendam-A7, Rolde-Assen, Gieten-Rolde), de A7 (Zuidbroek-Sappemeer, de N46 (Groningen-Bedum) en N860 (Haren-Waterhuizen).
4. De grootste dynamiek (groei bevolking en economie) treffen we aan in de stad Groningen. Vervolgens is de meeste groei te vinden in het zuiden en zuidwesten.
5. De P+R-terreinen worden goed gebruikt. Op de meeste locaties in de gemeente Groningen is desondanks nog parkeercapaciteit aanwezig. Op veel plekken in Midden-Groningen is er sprake van overbezetting.
6. Uit de modal split komt naar voren dat er veel gebruik wordt gemaakt van de fiets in de gemeente Groningen, voornamelijk op korte afstand. Op de middellange afstand (7,5 tot 15 km) domineert het autogebruik nog.
7. Het aantal hbo- en wo-studenten is in Groningen in vier jaar met 7.000 toegenomen, terwijl ze veel minder vaak naar Groningen verhuizen. Hierdoor nam het aantal reisbewegingen vanuit de overige regiogemeenten en ook daarbuiten flink toe.

8. De onderlinge vervoersrelaties met grotere plaatsen in Noord-Nederland zijn, zeker voor woon-werkverkeer, toegenomen. Het aantal mensen dat woont binnen RGA en daarbuiten werkt nam toe en andersom ook.

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

Op moment van schrijven, oktober 2020, zal er in de regio door de coronapandemie veel veranderd zijn op het gebied van mobiliteit. Omdat deze monitor over de periode 2014-2019 gaat, zijn de effecten hiervan nog niet zichtbaar in deze monitor. Wel biedt de monitor een startpunt om de ontwikkelingen in de komende jaren te volgen.

1.2 Samenvatting

We zien dat de groei van de bevolking en (werkzame) beroepsbevolking zich de afgelopen jaren vooral voordeed in de gemeente Groningen en in het zuidwestelijke deel van de regio Groningen-Assen (met name Tynaarlo, Noordenveld en in mindere mate Westerkwartier). Het belang van de stad en het niet-stedelijke zuidwesten voor de regio lijkt hier mee toegenomen. De noordelijke en oostelijke corridors blijven enigszins achter op dit gebied. De bevolking daalde in Het Hogeland en Midden-Groningen. De werkzame beroepsbevolking bleef gelijk in Het Hogeland, in Midden-Groningen steeg dit echter wel.

Ook andere indicatoren geven de indruk dat het economisch gezien goed gaat in de regio. Het aantal vestigingen van bedrijven en instellingen steeg

in alle gemeenten. Het aantal banen steeg in iets mindere mate dan het aantal vestigingen van bedrijven (7% vs. 12%). Wederom zien we de grootste stijging in Groningen en het zuidwesten van de regio (Tynaarlo en Westerkwartier).

Het aantal hbo- en wo-studenten is de afgelopen periode (2015-2019) sterk gegroeid met 7.000. Deze toename speelt zich vooral in Groningen af. Het aantal leerlingen in het voortgezet onderwijs daalde daarentegen in de meeste gemeenten, vooral in Tynaarlo en Westerkwartier. De centrale functie van Groningen is hierdoor nog meer toegenomen.

Uit cijfers over het woon-werkverkeer blijkt dat er in de regio vooral werkenden binnen en naar de gemeente Groningen reizen. Deze mensen komen vooral uit de omliggende gemeenten, Friesland en het gebied ten zuidoosten van de regio. Het aantal werknemers uit de genoemde gebieden dat in de RGA werkt, is de afgelopen jaren toegenomen. Andersom werken ook veel mensen uit de regio in deze gebieden. Ook dit aantal is gestegen tussen 2014 en 2018.

Het particuliere autobezit is in de afgelopen jaren gestegen met gemiddeld 6%. Het autobezit nam relatief gezien sneller toe dan de bevolkingsgroei (+1,4% gemiddeld). Absoluut gezien steeg het aantal auto's het meest in de gemeente Groningen. Relatief gezien ligt het autobezit in deze gemeente met 321 auto's per 1000 inwoners echter een stuk lager dan in de regio. Met meer dan 500 auto's per 1000 inwoners ligt het autobezit in het zuiden en zuidwesten en zuidoosten van de regio duidelijk hoger. Ook het aantal deelauto's is gestegen tot 175 in 2019. De gemeente Groningen heeft hier verreweg het grootste aandeel in met 144 deelauto's.

In de RGA zijn in 2019 ruim 33.000 bromfietskentekens geregistreerd, ruim 3.600 (12%) meer dan in 2014. Vooral in de gemeente Assen was de stijging groot (+38%).

Kijken we naar de intensiteiten van het (brom)fietsverkeer dan zien we dat dit in de gemeente Groningen over het algemeen (flink) stijgt. De grootste groei zien we in de richting van Zernike, bijvoorbeeld de tunnel Kerklaan-Paddepoel, de Zonnelaan en de onderdoorgang bij de crematoriumlaan. In de tellingen van de provincie Drenthe komt een ander beeld naar voren. Voor de meeste telvakken zien we een daling in de afgelopen jaren. Door verschillende manieren van dataverzameling, is het echter lastig om de verschillende tellingen goed met elkaar te vergelijken.

Het autoverkeer laat over het algemeen een groei zien. We zien dat op vrijwel alle rijkswegen de verkeersintensiteit is toegenomen. Dit is met name het geval in het oosten (A7; Zuidbroek-Sappemeer, N33; Veendam-A7) en het zuiden van de regio (N33; Rolde-Assen, N33; Gieten-Rolde). Op de provinciale wegen zijn de grootste stijgingen te zien op de punten Groningen-Bedum (N46) en Haren-Waterhuizen (N860).

Het gebruik van de P+R-terreinen rondom de stad Groningen is in de afgelopen jaren gestegen. Dit is met name het geval voor de P+R Haren en P+R Hoogkerk. Voor de P+R's in de verdere regio hebben we geen stroomgegevens. Wel laten tellingen van 2018 zien dat er nog bruikbare P+R-capaciteit is op verschillende locaties. Op enkele P+R-terreinen was echter sprake van overbezetting (bij de stations Hoogezand-Sappemeer, Kropswolde, Martenshoek). De bezetting van het aantal fietsen op de P+R-terreinen was een stuk hoger in 2018. Veel terreinen zitten tegen hun maximale bezetting aan, en een aantal zijn overbezet (met name Assen-Noord, Sappemeer Oost). In de gemeente Groningen is dit beeld anders; daar waren op moment van tellen nog veel vrije fietsplekken.

Het aantal in- en uitstappers op de treinstations in de gehele RGA is tussen 2014 en 2017 gegroeid met 20%. Helaas is deze data redelijk gedateerd, doordat cijfers van Arriva op moment van schrijven nog niet beschikbaar zijn. De groei is deels te verklaren doordat steeds meer mensen gebruik maken van een OV-chipproduct (en geen losse kaartjes), wat beter te tellen is. Alleen Assen (daling) en Haren (stabiel) laten geen groei zien. In absolute

zin zit de grootste groei op het hoofdstation. Maar ook in Winsum zien we een forse groei van meer dan 1.000 reizigers per werkdag.

Het aantal busreizigers in het concessiegebied Groningen-Drenthe is fors gestegen tussen 2015 en 2019, met 23%. Zowel bij de Q-links (HOV lijnen die rijden in Groningen en omgeving) als de Q-liners (buslijnen tussen steden in het noorden op grotere afstanden) is een toename te zien.

In de modal split (totaal aantal ritten per dag naar vervoerswijze) van de gemeente Groningen komt naar voren dat wanneer er binnen de gemeente wordt gereisd, er veel gebruik wordt gemaakt van de fiets. Wanneer er van of naar de gemeente wordt gegaan, neemt men in bijna 70% van de gevallen de auto. Ook op een afstand van 7,5-15 km wordt ruim 70% van de verplaatsingen met de auto gedaan, ruim 25% neemt de fiets.

Tot slot zien we in het onderdeel duurzaamheid, dat het aantal elektrische auto's enorm is gestegen tussen 2014 en 2019. Absoluut gezien kwamen er ruim 3.500 bij, waarvan wel bijna de helft van een leasebedrijf in Tynaarlo is. In totaal zijn er in 2019 ruim 4.500 elektrische personenauto's geregistreerd in de RGA. Verder neemt vooral de gemeente Groningen hier een groot aandeel in. Ook het aantal elektrische bromfietsen steeg behoorlijk, tot 2.274. Ook hier zien we vooral een toename in de gemeente Groningen (ruim 700). Het aantal speed-pedelecs steeg tussen 2018 en 2019 met 22% tot 877. Wederom wonen de meeste eigenaren in de gemeente Groningen. Samen met de elektrische auto's nam ook het aantal oplaadpunten voor deze auto's toe, tot 843 in de gehele regio.

Op een aantal plekken in deze monitor wordt aangegeven dat nader onderzoek, interpretatie of betere dataverzameling op zijn plaats is. Dit geldt bijvoorbeeld voor de verkeerstellingen, fietstellingen, CO₂-uitstoot en P+R-gebruik.

2. Inleiding

2.1 Aanleiding en doel

Eén van de kerntaken van de regio Groningen-Assen (RGA) is monitoring op de thema's economie, wonen en mobiliteit. Recent is een vierde thema toegevoegd, namelijk ruimtelijke kwaliteit. Het monitoren van de mobiliteit heeft als doel inzichten te krijgen in de ontwikkelingen, beleid te toetsen, het evalueren van regionale investeringen en het signaleren van mogelijke aanpassingen in het beleid.

De RGA heeft het Urban Data Center regio Groningen (hierna UDC) gevraagd om een actualisatie van de mobiliteitsmonitor van 2017 te maken en daar waar mogelijk nieuwe, relevante informatie toe te voegen. De ontwikkelingen rondom mobiliteitsdata gaan snel; er is steeds meer data beschikbaar. Zowel bij de landelijke kennisinstellingen zoals het Centraal Bureau van de Statistiek (CBS) als bij de deelnemende partijen in de regio Groningen-Assen. Juist het combineren van landelijke bronnen met lokale data van de regionale partijen biedt inzicht in belangrijkste trends en ontwikkelingen. 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 toekomstagenda 2020 – 2025 wordt de ambitie uitgesproken om meer data gedreven te gaan sturen. De RGA wil een kennisbank ontwikkelen en de verschillende monitoren integreren in één regiomonitor, met nadrukkelijk de wens om dwarsverbanden tussen de thema's inzichtelijk te maken. De uitkomsten van deze monitor zullen gebruikt worden als input voor de regiomonitor. Aangezien de regiomonitor nog in ontwikkeling is heeft de RGA gevraagd om de mobiliteitsmonitor 2019 nog éénmaal in de huidige vorm te maken.

2.2 Aanpak

De mobiliteitsmonitor 2019 is gemaakt door UDC regio Groningen. Dit is een samenwerkingsverband van het CBS, de gemeente Groningen en de regio Groningen-Assen. De monitor is tot stand gekomen door co-creatie met de regio Groningen-Assen en de begeleidingsgroep. In de begeleidingsgroep zitten vertegenwoordigers van het regiobureau Groningen-Assen, gemeente Assen, gemeente Groningen, Groningen Bereikbaar, OV-bureau Groningen Drenthe, provincie Groningen en de provincie Drenthe. De deelnemers hebben regionale data geleverd die door het UDC aangevuld zijn met landelijke data. De concept resultaten zijn uitvoerig besproken met de begeleidingsgroep waardoor het mogelijk is om ook het verhaal achter de cijfers in deze monitor te vertellen.

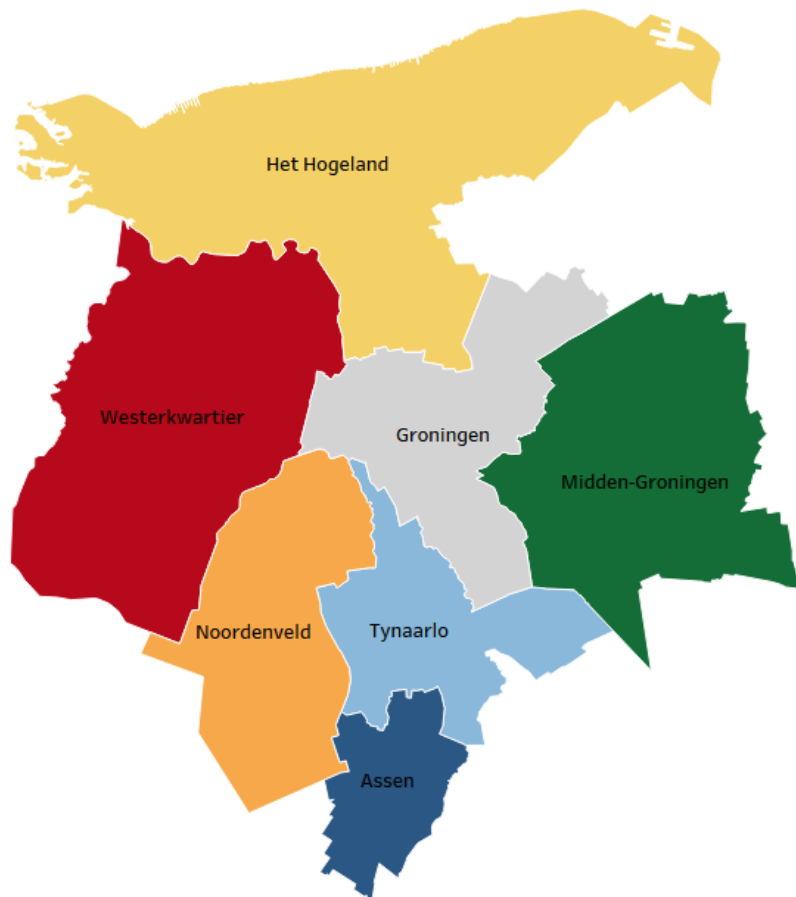
Ten opzichte van de mobiliteitsmonitor 2017 zijn er een aantal wijzingen door voortschrijdend inzicht. Rondom het thema duurzaamheid en mobiliteit en gedrag zijn enkele nieuwe indicatoren toegevoegd. Het hoofdstuk voorzieningen uit de mobiliteitsmonitor 2017 is komen te vervallen. In de mobiliteitsmonitor worden waar mogelijk tijdsreeksen van 2014 tot en met 2019 gebruikt. Om de ontwikkeling van 2019 ten opzichte van 2014 te laten zien wordt gebruikt gemaakt van indexcijfers (2014 = 100).

2.3 Gebiedsafbakening

De regio Groningen-Assen bestaat uit een deel van het grondgebied van de gemeenten Assen, Groningen, Het Hogeland, Midden-Groningen, Noordenveld, Tynaarlo en Westerkwartier (figuur 2.1). Voor het Daily Urban System, ook wel stedelijk netwerk genoemd, worden meer landelijk gelegen gebieden vaak niet meegerekend. Om een coherent verhaal te kunnen

maken is ervoor gekozen om als gebiedsafbakening de bestaande gemeentegrenzen te hanteren. Dit heeft ook te maken met pragmatische overwegingen, sommige indicatoren zijn alleen op gemeentelijk niveau beschikbaar.

Figuur 2.1 Gemeenten van de regio Groningen-Assen



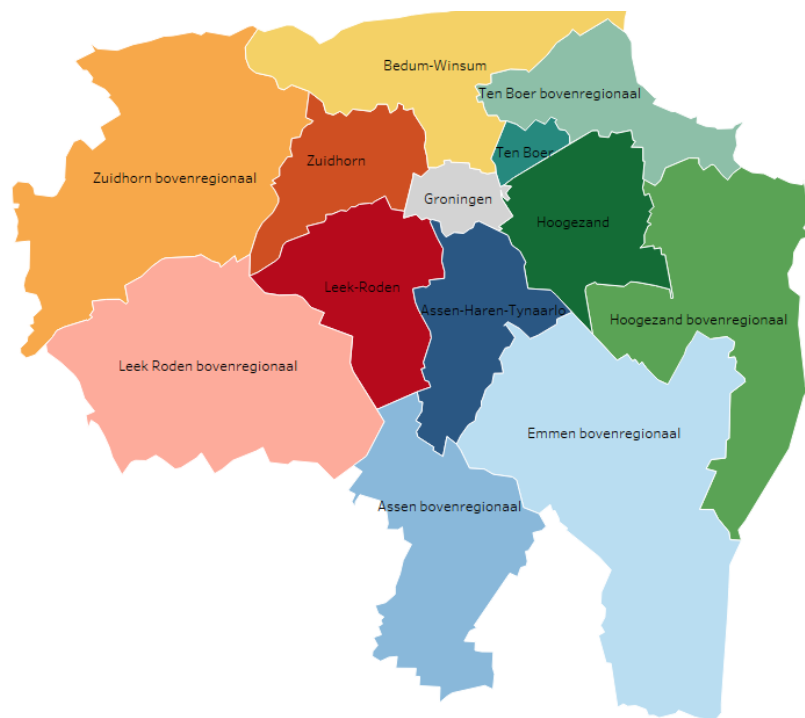
Mobiliteit beperkt zich niet tot de grenzen van de regio Groningen-Assen. Voor de mobiliteitsmonitor is de regio Groningen-Assen verdeeld in een aantal corridors (vervoersassen). Langs deze corridors vinden de verplaatsingen naar de steden Groningen en Assen plaats. Figuur 2.2 laat de corridors voor de gemeente Groningen zien inclusief het bovenregionale gebied. Veel verplaatsingen van studenten en leerlingen zijn van buiten de regio, maar zijn wel van grote invloed op de mobiliteit. Voor bijvoorbeeld corridor Zuidhorn kijken we dus niet alleen naar Zuidhorn, maar ook naar Leeuwarden en alle tussenliggende gemeenten. Voor de gemeente Groningen onderscheiden we de volgende corridors die vanuit de regio een relatie met de stad Groningen hebben;

- Leek-Roden-Groningen;
- Hoogezand-Groningen;
- Zuidhorn-Groningen;
- Winsum-Bedum-Ten Boer-Groningen;
- Assen- Tynaarlo-Haren-Groningen;
- Emmen/Stadskanaal-Gieten-Groningen

Ook voor Assen brengen we de corridors in beeld. Figuur 2.3 laat de corridors voor Assen zien inclusief het bovenregionale gebied:

- Leek/Roden – Norg – Assen
- Groningen – Haren – Tynaarlo – Assen
- Smilde e.v. (N371) – Assen
- Beilen e.v. - Assen
- Emmen/Stadskanaal – Gieten- Rolde – Assen

Figuur 2.2 Corridors Groningen



Figuur 2.3 Corridors Assen



2.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 3 worden de demografische, economische en ruimtelijke ontwikkeling in de Regio Groningen-Assen beschreven. Hoofdstuk 4 staat stil bij de mogelijkheden die inwoners van de regio Groningen-Assen hebben om te reizen. Hoeveel personenauto's en deauto's zijn er in de regio? Hoeveel mensen bezitten een bromfiets of een speed-pedelec? Of ze daadwerkelijk gebruik maken van de mogelijkheden wordt beschreven in

hoofdstuk 5; gedrag en mobiliteit. De vervoersstromen binnen de regio worden inzichtelijk gemaakt. Naast de tellingen van fietsers, wegverkeer en schepvaart wordt er ook gekeken naar het gebruik van het OV en hoe de verschillende modaliteiten zich tot elkaar verhouden. Tenslotte komt in hoofdstuk 7 het thema duurzaamheid in relatie tot mobiliteit aan bod.

3. Demografische, economische, en ruimtelijke ontwikkelingen

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

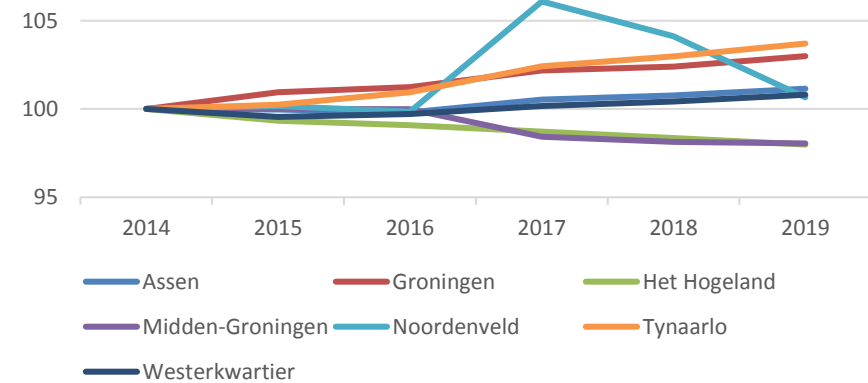
3.1 Ontwikkeling bevolking

Het aantal inwoners in de Regio Groningen-Assen is gestegen met 1% van ruim 527.000 in 2014 naar ruim 536.000 in 2019 (figuur 3.1). De stijging ligt onder het landelijk gemiddelde (tabel 3.1). Bevolkingsontwikkeling bestaat uit natuurlijke aanwas (geboorte – sterfte) + binnenlands migratiesaldo (vestiging – vertrek) + buitenlands migratiesaldo (immigratie – emigratie). De natuurlijke aanwas is redelijk stabiel gebleven, dus migratie zorgt voor een toename van het aantal inwoners. Gezien het feit dat het binnenlands migratiesaldo van de regio negatief is (er vertrekken meer mensen uit de regio dan dat er zich vestigen), speelt de toenemende immigratie dus een sleutelrol bij de stijging van het aantal inwoners, met name in gemeente Groningen.

Relatief gezien is de stijging van het aantal inwoners het grootst in gemeente Tynaarlo (+4%). Opvallend is de relatief grote stijging tussen 2016 en 2017 in de gemeente Noordenveld, gevolgd door een relatief grote daling in de daaropvolgende jaren. Dit komt door de opening (en sluiting) van een centrum voor asielzoekers in Veenhuizen. Over het algemeen zien we dat de corridors in het westen en zuiden van de RGA een lichte groei laten zien. Langs de noord- en oostzijde van de regio Groningen-Assen zien we daarentegen een daling van het aantal inwoners.

Figuur 3.1 Bevolkingsontwikkeling, 2014 – 2019

2014 = 100



Bron: CBS

Tabel 3.1 Bevolkingsaantal, 2014 – 2019

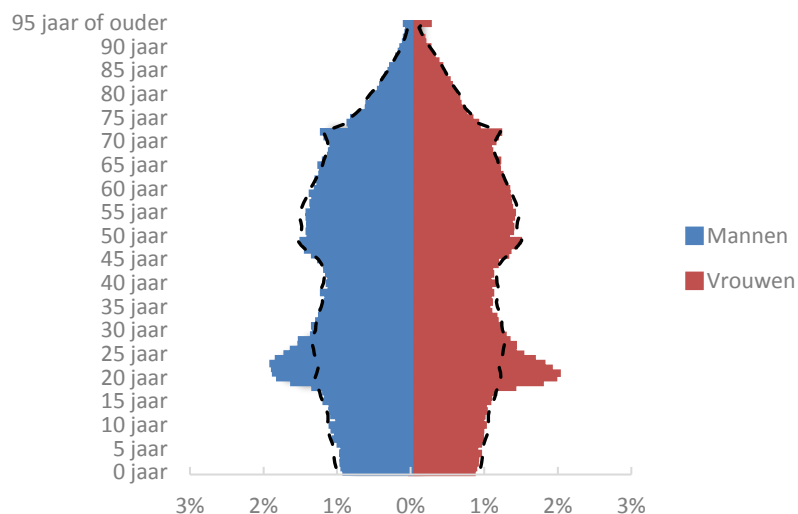
	2014	2019	2014 - 2019	
			<i>verschil (abs.)</i>	<i>verschil (%)</i>
Assen	67.190	67.963	773	1,2%
Groningen	224.578	231.299	6,721	3,0%
Het Hogeland	48.871	47.888	-983	-2,0%
Midden-Groningen	62.110	60.899	-1,211	-1,9%
Noordenveld	31.087	31.290	203	0,7%
Tynaarlo	32.493	33.698	1.205	3,7%
Westerkwartier	62.525	63.031	506	0,8%
Totaal RGA	528.854	536.068	7.214	1,4%
Totaal NL	16.829.289	17.282.163	452.874	2,7%

Bron: CBS

In de bevolkingspiramide (figuur 3.2) zien we een grote groep twintigers (studenten). Deze groep is aanzienlijk groter dan het landelijk gemiddelde (zwarte stippellijn). Verder zien we een relatief kleine groep kinderen en een relatief kleine beroepsbevolking. Wanneer we kijken naar de ontwikkeling van de leeftijdsopbouw, dan zien we een toenemende trend van vergrijzing; in 2014 was 17% van de bevolking 65 jaar of ouder en in 2019 was dat 19%. Wat betreft de dubbele vergrijzing; het aandeel 80+'ers binnen de 65+'ers is 24% en is daarmee iets gedaald ten opzichte van 2014 (25%). Het aandeel 80+'ers binnen de 65+'ers is groter bij vrouwen (27%) dan bij mannen (20%).

Figuur 3.2 Bevolkingspiramide, 2019

Inclusief gemiddelde voor Nederland (zwarte stippellijnen)



Bron: CBS

¹ De statistieken voor deze indicator zijn niet beschikbaar op wijkniveau; om die reden is de gehele voormalige gemeente Winsum (d.w.z. inclusief Ezinge) onder Het Hogeland gerekend.

Kijken we naar de afzonderlijke gemeenten¹ (tabel 3.2) dan zien we dat het aandeel 65+'ers het meest is toegenomen in gemeente Het Hogeland (+3%). Opvallend is dat het aandeel kinderen (0-15 jaar) het meest is gedaald in gemeente Assen (-2%). In de gehele RGA zien we relatief gezien een afname van het aantal kinderen. In Tynaarlo is er in absoluut aantal een stijging.

Tabel 3.2 Verschil (in %) aandeel leeftijdsgroepen 2014 - 2019

Verschil 2014 - 2019 (%)	0 - 15 jaar	65+
Assen	-1,9%	2,5%
Groningen	-0,6%	1,3%
Het Hogeland	-1,6%	3,3%
Midden-Groningen	-1,6%	2,5%
Noordenveld	-1,3%	2,6%
Tynaarlo	-0,1%	1,4%
Westerkwartier	-1,7%	2,4%
Totaal RGA	-0,9%	2,1%

Bron: CBS

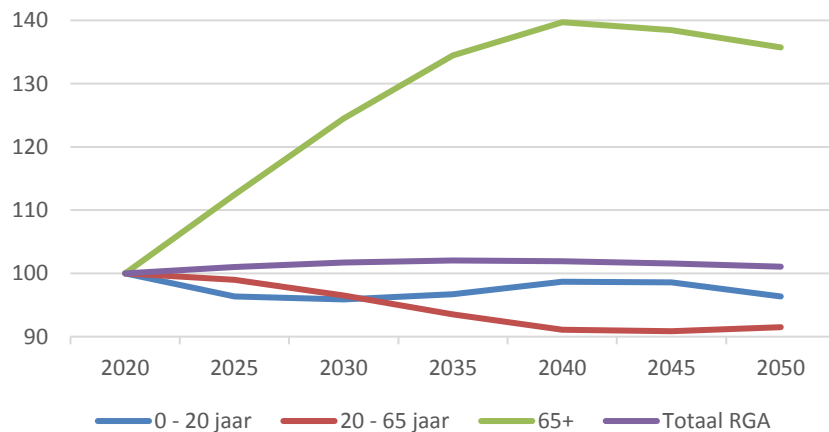
In figuur 3.3 is de bevolkingsprognose voor 2020 – 2050 voor de RGA te zien. In totaal zal het bevolkingsaantal naar verwachting 1% stijgen. Dit ligt onder het landelijk gemiddelde (+7%). Een verklaring hiervoor zou kunnen zijn dat er vooral groei verwacht wordt in de steden Groningen en Assen. Sommige gebieden rondom de steden zijn echter sterk vergrijsd. Daar is vaker sprake van een sterfteoverschot. Ook trekken jongeren naar de stad om te studeren of te werken².

² <https://www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2019/37/pbl-cbs-regionale-prognose-2019-2050-uitkomsten>

Binnen de verschillende leeftijdsgroepen zijn er grote verschillen. Het aantal kinderen daalt naar verwachting (-4%, absoluut aantal: -4.100), net als het aantal mensen in de leeftijdsgroep 20 tot 65 jaar (-9%, absoluut aantal: +27.600). Daarentegen zien we een enorme verwachte stijging van het aantal 65+'ers (+36%, absoluut aantal: +36.800).

Figuur 3.3 Bevolkingsprognose, 2020 – 2050

2020 = 100



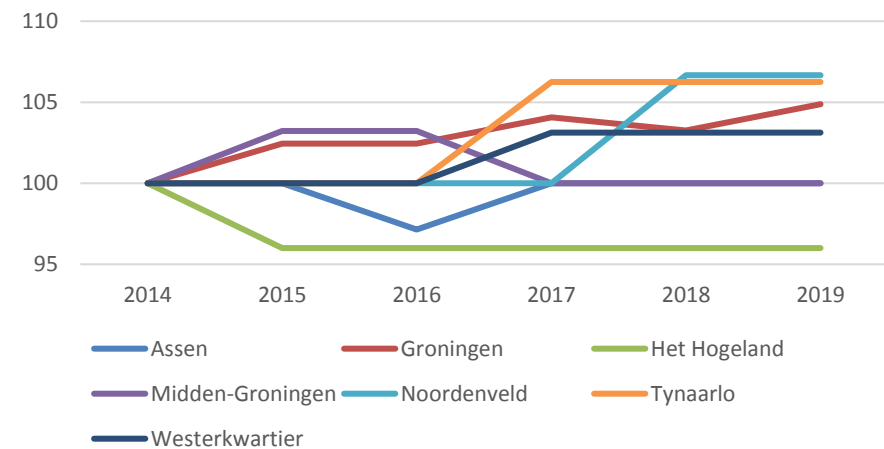
Bron: CBS

³ Definitie beroepsbevolking: personen die; (a) betaald werk hebben (werkzame beroepsbevolking), of; (b) geen betaald werk hebben, recent naar betaald werk hebben gezocht en daarvoor direct beschikbaar zijn (werkloze beroepsbevolking). Deze definitie heeft betrekking op personen die in Nederland wonen (exclusief de institutionele bevolking). De gegevens worden meestal gepresenteerd

3.2 Ontwikkeling beroepsbevolking

De beroepsbevolking³ in 2019 de Regio Groningen-Assen omvat 51% van de totale bevolking in de regio. De beroepsbevolking (zie figuur 3.3) is tussen 2014 en 2019 gestegen met 3% (absoluut aantal: 8.000). Hierbij moet worden opgemerkt dat de stijging van de AOW-leeftijd in de afgelopen jaren per definitie al zorgt voor een toename van de beroepsbevolking. De stijging in de regio ligt onder het landelijk gemiddelde (tabel 3.3). De toename van de beroepsbevolking (3%) in de regio Groningen-Assen is, ondanks de toenemende vergrijzing, groter dan de toename van de totale bevolking (1%). De belangrijkste verklarende factor hiervoor is een toenemende immigratie, met name sinds 2016.

Figuur 3.4 Ontwikkeling beroepsbevolking, 2014 – 2019



Bron: CBS

voor de bevolking van 15 tot 75 jaar. Bij betaald werk gaat het om werkzaamheden ongeacht de arbeidsduur (CBS).

Tabel 3.3 Beroepsbevolking (x 1000), 2014 en 2019

	2014	2019	2014 - 2019
			<i>verschil (%)</i>
Assen	35	35	0,0%
Groningen	123	129	4,9%
Het Hogeland	25	24	-4,0%
Midden-Groningen	31	31	0,0%
Noordenveld	15	16	6,7%
Tynaarlo	16	17	6,3%
Westerkwartier	32	33	3,1%
Totaal RGA	277	285	2,9%
Totaal NL	8874	9267	4,4%

Bron: CBS

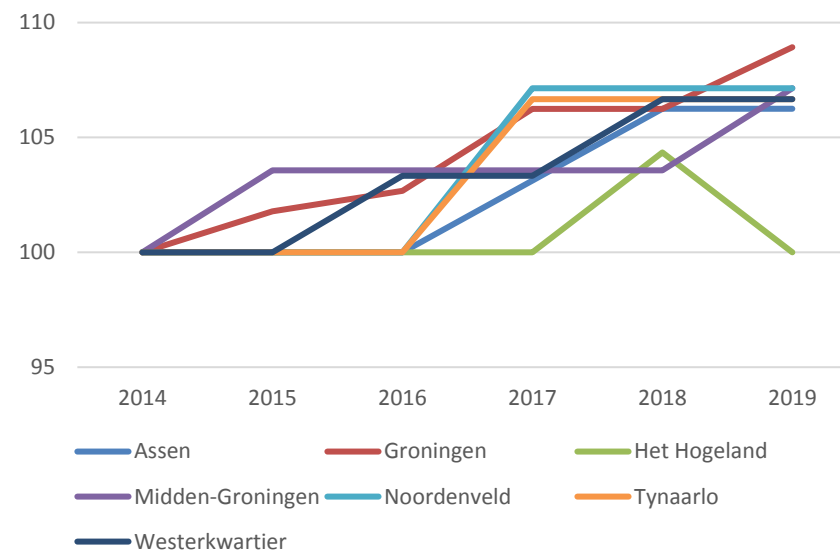
De werkzame beroepsbevolking⁴ is tussen 2014 en 2019 in elke gemeente gestegen (zie figuur 3.5) met uitzondering van gemeente Het Hogeland, waar de werkzame beroepsbevolking in 2019 gelijk is gebleven ten opzichte van 2014. De grootste stijging is te zien in gemeente Groningen; de werkzame beroepsbevolking is daar gestegen van 112.000 naar 122.000.

⁴ 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).

Figuur 3.5 Werkzame beroepsbevolking, 2014 – 2019*

2014 = 100

* Voorlopige cijfers

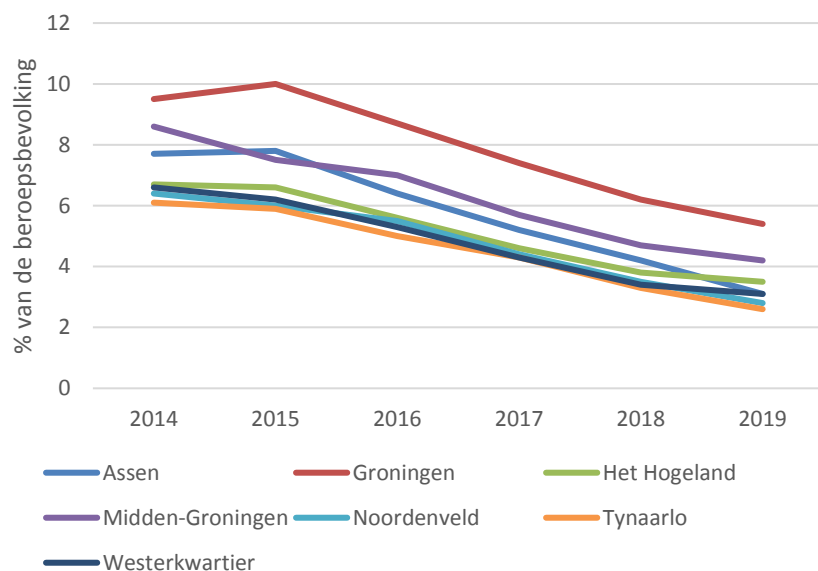


Bron: CBS

Het werkloosheidspercentage⁵ (figuur 3.6) is sinds 2015 in alle gemeenten gedaald. Voor alle gemeenten geldt dat het werkloosheidspercentage in 2019 minimaal 3% lager is dan in 2014. In gemeente Assen zien we de grootste daling van het werkloosheidspercentage (-4.6%).

⁵ Definitie werkloosheidspercentage: de werkloze beroepsbevolking als percentage van de (werkzame en werkloze) beroepsbevolking.

Figuur 3.6 Werkloosheidspercentage, 2014 – 2019



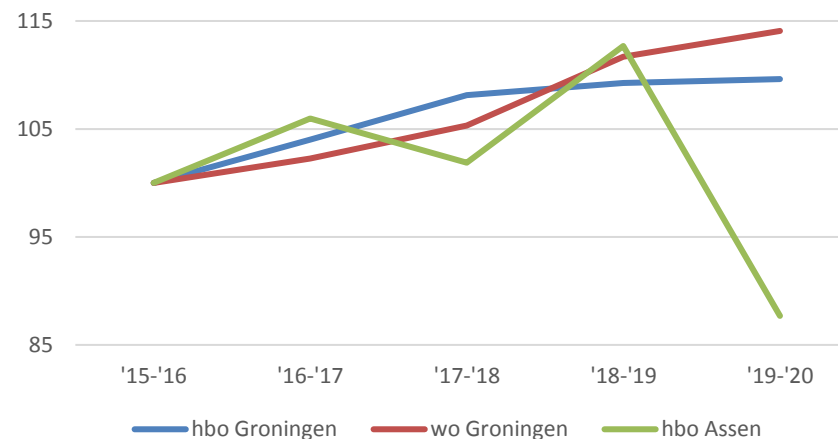
Bron: CBS

3.3 Ontwikkeling studenten en leerlingen

De invoering van het sociale leenstelsel in 2015 heeft ervoor gezorgd dat steeds meer hbo- en wo-studenten langer thuis blijven wonen. Tegelijkertijd neemt het aantal studenten in de RGA al jaren toe. Deze twee trends zorgen ervoor dat er binnen de regio Groningen-Assen meer gereisd wordt door studenten. Deze paragraaf beschrijft de belangrijkste trends in hoofdlijnen, in bijlage 1 is het aantal ingeschreven studenten hbo en wo per instelling te vinden.

⁶ De gegevens voor het mbo zijn buiten beschouwing gelaten. DUO beschikt niet over aantal mbo studenten per vestiging. Deze gegevens zijn opgevraagd bij de scholen, maar niet tijdig geleverd.

Figuur 3.7 Ontwikkeling ingeschreven studenten hbo en wo, schooljaren '15 – '16 tot en met '19 – '20



Bron: DUO⁶

Voor dit hoofdstuk is gebruik gemaakt van data aangeleverd door de onderwijsinstellingen zelf en DUO. Voor de figuren over reizende studenten ontbreken de gegevens van het Drenthe college.

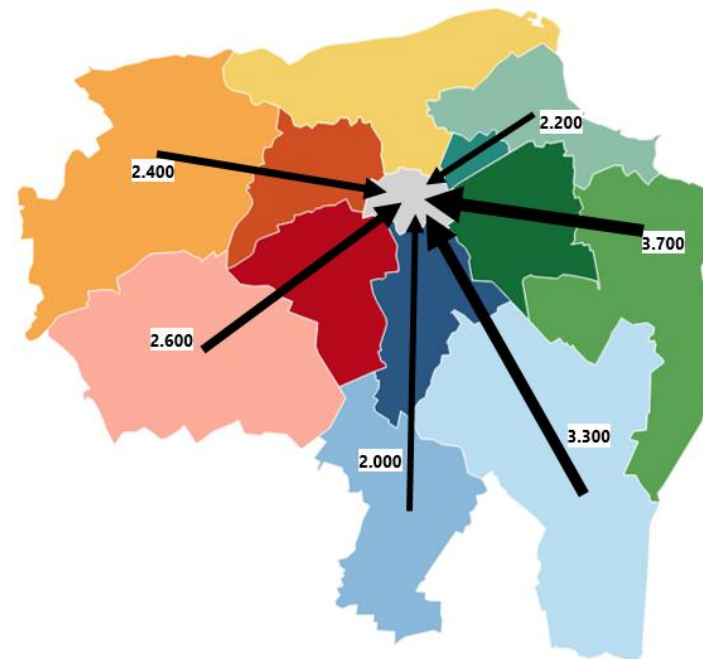
Het aantal studenten is de afgelopen jaren sterk gegroeid. Het aantal hbo- en wo-studenten in Groningen en Assen is gestegen van ruim 55.000 in het schooljaar '15 – '16 naar ruim 62.000 in het schooljaar '19 – '20. De stijging wordt veroorzaakt door de toename van het aantal studenten in Groningen. Het aantal studenten op het hbo in Assen is laag (in '15 – '16 zijn het 268 en in '19 – '20 235) waardoor kleine verschillen in absolute aantallen zorgen voor een grote relatieve daling in het laatste schooljaar.

Lang niet alle studenten die zich inschrijven bij een instelling gaan ook op kamers wonen. Van mbo'ers is bekend dat ze vaker langer thuis blijven wonen. Maar sinds de invoering van het sociale leenstelsel in 2015 geldt dat ook in toenemende mate voor hbo- en wo-studenten. Uit een landelijke studie van het CBS⁷ blijkt dat van de hbo-studenten die in september 2017 begonnen zijn met een opleiding, 16 maanden later elf procent niet meer bij de ouders woont. Tot en met 2014 lag dit percentage ruim twee keer zo hoog. Van de wo-studenten woont 39% op zichzelf. In de jaren voor de invoering van het sociale leenstelsel lag dit gemiddeld op 60%.

De toenemende aantallen studenten en het langer thuis blijven wonen heeft invloed op de mobiliteit in de RGA. Studenten maken veelal gebruik van het openbaar vervoer. Van alle studenten die in Groningen ingeschreven zijn bij de ROC's, Hanze Hogeschool en de Rijksuniversiteit Groningen is de woonplaats bekend. Op deze manier kan per corridor inzichtelijk gemaakt worden of studenten binnen of buiten de regio Groningen-Assen wonen. Studenten die buiten de regio op reisafstand wonen noemen we ook wel 'bovenregionaal.' Een overzicht van de indeling in regionaal en bovenregionaal is in hoofdstuk 2 te vinden.

Studenten van zowel binnen als buiten de regio komen vooral uit het (zuid)oosten. Vanuit de corridor Hoogezand-bovenregionaal komen 3.700 studenten en vanuit Emmen-bovenregionaal 3.300 (zie figuur 3.8).

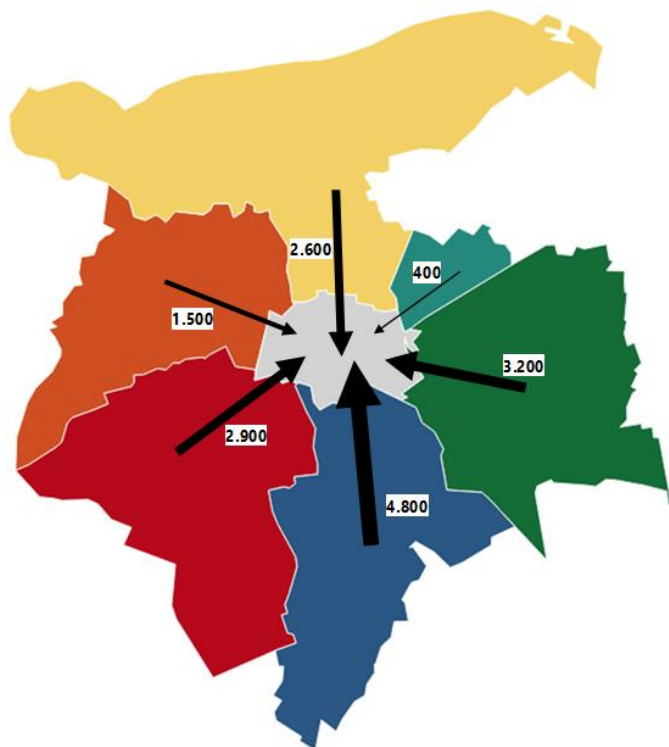
Figuur 3.8 Reizende mbo-, hbo- en wo-studenten naar Groningen bovenregionaal per corridor, '19 – '20



Bron: onderwijsinstellingen

⁷ CBS (2018) *Studenten gaan minder op kamers*. Via <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2018/04/studenten-gaan-minder-op-kamers>

Figuur 3.9 Reizende mbo-, hbo- en wo-studenten naar Groningen binnen de RGA per corridor, '19 – '20

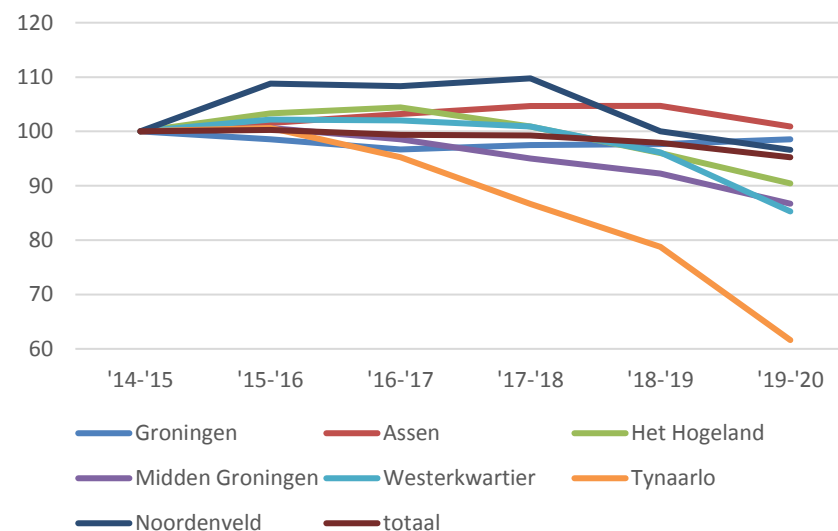


Bron: onderwijsinstellingen

In tegenstelling tot het aantal studenten, neemt het aantal leerlingen in het voortgezet onderwijs binnen de regio Groningen – Assen af. Het laatste schooljaar is er sprake van een opvallende afname in de gemeenten Westerkwartier en Tynaarlo. In deze gemeenten is er een vestiging van een school gesloten. Doordat er in Tynaarlo relatief weinig leerlingen zijn, zorgt de sluiting van een vestiging direct voor een relatief grote daling.

Figuur 3.10 Ontwikkeling van het aantal leerlingen (schoolgemeente), schooljaren '14 – '15 tot en met '19 – '20

Index 2014 = 100



Bron: DUO

Alle gemeenten in de regio Groningen-Assen hebben scholen voor het voortgezet onderwijs. De reisafstand voor leerlingen is vaak relatief kort en vaak verplaatsen leerlingen zich op de fiets. Voor de mobiliteitsmonitor wordt specifiek gekeken naar reizende leerlingen naar scholen in de gemeenten Groningen en Assen. Ongeveer de helft van het aantal leerlingen op het voortgezet onderwijs in de gemeente Groningen komt van buiten de gemeente. Vaak zijn dit leerlingen uit nabij de stad gelegen dorpen zoals Winsum, Bedum en Haren. Ook in Assen is grofweg de helft van het aantal leerlingen afkomstig van buiten de stad, op relatief korte afstand. De groep leerlingen in het voortgezet onderwijs dat bovenregionaal woont is klein.

3.4 Ontwikkeling woningvoorraad

De woningvoorraad⁸ is in de totale regio Groningen-Assen tussen 2014 en 2019 gestegen met 4% (absoluut aantal: 9.209). De stijging is vergelijkbaar met de landelijke toename. De gemeente Groningen heeft hier het grootste aandeel in; hier is de beginstand toegenomen met 5.861 woningen. Andere grote stijgers zijn gemeente Westerkwartier en gemeente Assen met een stijging van respectievelijk 1.148 en 1.031 woningen. Wat betreft woningvoorraad zien we, net als bij de bevolkingsontwikkeling, de grootste toename in het zuiden en westen van de regio. In bijna alle gemeenten is de woningvoorraad meer gestegen dan het aantal inwoners. De enige uitzondering hierop wordt gevormd door gemeente Tynaarlo; daar is de woningvoorraad, percentueel gezien, minder hard gestegen dan de totale bevolking in dezelfde periode (3% vs. 4%).

Tabel 3.4 Beginstand woningvoorraad 2014 – 2019

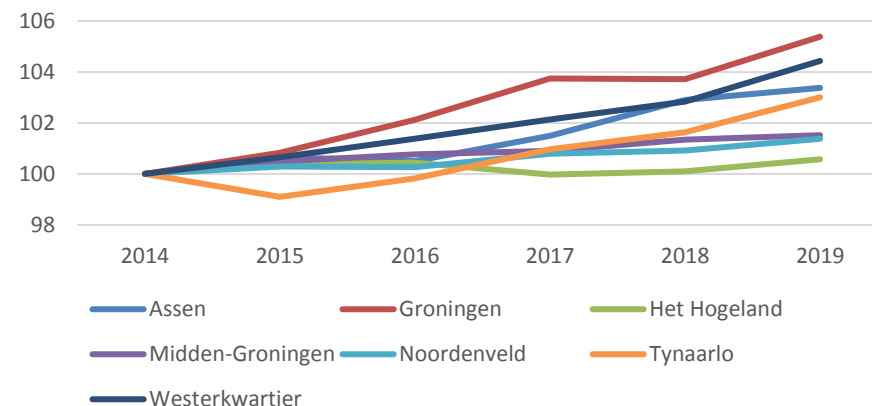
	2014	2019	2014 – 2019	
			<i>verschil</i>	<i>verschil (%)</i>
Assen	30.539	31.570	1.031	3,4%
Groningen	108.872	114.733	5.861	5,4%
Het Hogeland	22.502	22.631	129	0,6%
Midden-Groningen	27.654	28.074	420	1,5%
Noordenveld	14.516	14.716	200	1,4%
Tynaarlo	13.983	14.403	420	3,0%
Westerkwartier	25.897	27.045	1.148	4,4%
Totaal RGA	243.963	253.172	9.209	3,8%
Totaal NL	7.535.315	7.814.911	279.596	3,7%

Bron: CBS

⁸ Het gaat om de beginstand van de woningvoorraad; dit is het totaal aantal woningen op 1 januari van het jaar.

Figuur 3.11 Beginstand woningvoorraad, 2014 – 2019

2014 = 100



Bron: CBS

3.5 Vestiging van bedrijven

In tabel 3.5 staat het totaal aantal vestigingen van bedrijven en instellingen per gemeente. Er is gekozen voor het referentiejaar 2015, omdat eerdere gegevens niet (meer) beschikbaar zijn bij LISA. Het aantal vestigingen is niet gelijk aan het aantal organisaties; een organisatie kan meerdere vestigingen hebben. De peildatum is 1 april van het jaar. Het totaal aantal vestigingen in de Regio Groningen-Assen is tussen 2015 en 2019 gestegen met 12%. De stijging is het grootst in gemeente Groningen (+17%), gevolgd door gemeente Tynaarlo (+12%). De kleinste toename is te zien in gemeente Het Hogeland (+4%).

Tabel 3.5 Aantal vestigingen van bedrijven en instellingen, 2015 – 2019

Perioden	2015	2019	2015 - 2019	
			<i>verschil (abs)</i>	<i>verschil (%)</i>
Assen	4.480	4.940	460	10,3%
Groningen	18.370	21.440	3.070	16,7%
Het Hogeland	3.840	4.000	160	4,2%
Midden-Groningen	4.150	4.510	360	8,7%
Noordenveld	2.660	2.820	160	6,0%
Tynaarlo	2.790	3.120	330	11,8%
Westerkwartier	5.240	5.790	550	10,5%
Totaal RGA	41.530	46.620	5.090	12,3%

Bron: LISA (peildatum: 1 april)

Tabel 3.6 Totaal aantal banen in de centra van Assen en Groningen en op bedrijventerreinen, 2019

		vestigingen	banen
		Assen	centrum
	bedrijventerreinen	827	18.278
Groningen	centrum	3.856	26.731
	bedrijventerreinen	2.926	80.573
Het Hogeland	bedrijventerreinen	219	4.149
Midden-Groningen	bedrijventerreinen	395	6.997
Noordenveld	bedrijventerreinen	147	1.612
Tynaarlo	bedrijventerreinen	128	1.134
Westerkwartier	bedrijventerreinen	485	6.172

Bron: vestigingenregister gemeente Groningen, PWR Groningen 2019, PWR Drenthe 2019

De werkgelegenheid is vooral geconcentreerd in de centra van de kernen, in winkelcentra en op bedrijventerreinen. Bedrijventerreinen zijn door de gemeente erkende bedrijven- en/of kantoorlocaties. In tabel 3.6 staat per gemeente het aantal vestigingen en de werkgelegenheid op de bedrijven- en kantoorterreinen en voor Assen en Groningen ook in het centrum.

3.6 Banen

Voor de ontwikkeling van de werkgelegenheid is het aantal banen een betere maat dan het aantal vestigingen. In tabel 3.7 staat het totaal aantal banen per gemeente. De peildatum is 1 april van het jaar. Het totaal aantal banen in de regio Groningen-Assen is tussen 2015 en 2019 gestegen met 7%. De stijging loopt iets achter ten opzichte van het landelijk gemiddelde. Het CBS rapporteert een landelijke stijging van 9% tussen december 2014 en december 2018. In figuur 3.12 zien we, na een lichte daling in 2016, een over het algemeen stijgende trend in de daaropvolgende jaren. In alle gemeenten zien we een stijging van het aantal banen in 2019 ten opzichte van 2015. De grootste groei is te zien in gemeente Groningen (+9%).

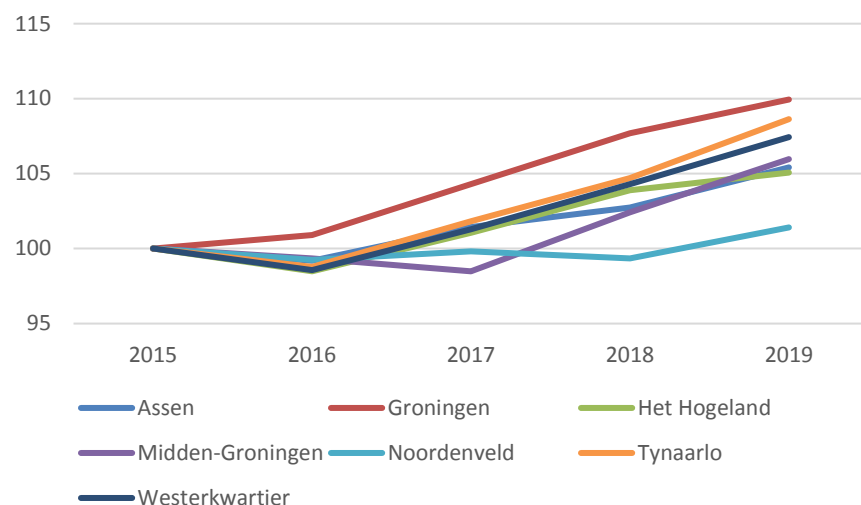
Tabel 3.7 Totaal aantal banen, 2015 – 2019

Perioden	2015	2019	2015 - 2019
			<i>verschil (%)</i>
Assen	39.520	41.660	5,1%
Groningen	142.850	157.050	9,0%
Het Hogeland	15.190	15.960	4,8%
Midden-Groningen	21.120	22.380	5,6%
Noordenveld	10.630	10.780	1,4%
Tynaarlo	11.470	12.460	7,9%
Westerkwartier	22.330	23.990	6,9%
Totaal RGA	263.110	284.280	7,4%

Bron: LISA (peildatum: 1 april)

Figuur 3.12 Ontwikkeling aantal banen, 2015 – 2019

2015 = 100



Bron: CBS

3.7 Woon-werkverkeer

Tabel 3.8 en tabel 3.9 geven weer hoeveel mensen die woonachtig zijn in de regio Groningen-Assen, werken in de (voormalige) gemeenten Groningen dan wel Assen. Technisch gezien gaat het hier om het aantal banen. Het kan zijn dat een persoon meerdere banen heeft. Deze persoon wordt dan twee keer meegeteld in deze cijfers.

Kijken we naar de woongemeenten van de werknemers, dan zien we dat per RGA-gemeente minimaal 56% in de RGA werkt. Vooral in Haren en Groningen is dit aandeel vrij hoog; respectievelijk 74% en 73% van de werknemers uit deze gemeenten, werkt in een RGA-gemeente.

Van de 147.600 banen in de (voormalige) gemeente Groningen, worden in 2018 107.800 (73%) banen bemenst door iemand die in de regio Groningen-Assen woont. De verhouding van 73% is over de jaren nauwelijks veranderd. Wel is het aantal banen in de regio gestegen (zie paragraaf 3.6) en daardoor zijn er in absolute aantallen meer mensen uit de RGA gaan werken in de gemeente Groningen. Tussen 2014 en 2018 is dit aantal gestegen met 14.700 (16%). Logischerwijs komen de meeste werknemers die in Groningen werken ook uit de gemeente Groningen (69.800). Trekken we Groningen van het totaal af, dan zien we dat 38.000 banen in Groningen ingevuld worden door werknemers woonachtig in de RGA. Dit is een stijging van 5.300 (16%) ten opzichte van 2014.

Assen telt in 2018 39.500 banen, waarvan 59% (23.300) wordt ingevuld door werknemers die in de RGA wonen. Ook deze verhouding is tussen 2014 en 2018 hetzelfde gebleven. Absoluut gezien zijn er in Assen tussen 2014 en 2018 1.200 (5%) banen bijgekomen van mensen die in de RGA wonen. Ook hier wonen de meeste werknemers die in Assen werken in Assen zelf (15.300). 8.000 wonen in de rest van de RGA.

Tabel 3.8 Woon-werkverkeer: banen van werknemers wonend in RGA, werkend in gemeente Groningen, x1000

	2014	2015	2016	2017	2018
Assen	3,7	3,9	4,2	4,2	4,2
Groningen	60,4	62,9	65,8	69,2	69,8
Leek/ Noordenveld	5,3	5,5	5,7	6,2	6,4
Zuidhorn	3,4	3,6	3,5	3,8	3,9
Haren/ Tynaarlo	8	7,6	8,4	8,8	9
Hoogezand/ Slochteren (2014-2017)/ Midden-Groningen (2018)	6	5,8	6,9	7	7,8
Bedum/ Winsum/ Ten Boer	6,3	6,3	6,6	6,8	6,7
Totaal RGA	93,1	95,6	101,1	106	107,8

Bron: CBS

Tabel 3.9 woon-werkverkeer: banen van werknemers wonend in RGA, werkend in gemeente Assen, x1000

	2014	2015	2016	2017	2018
Assen	14,4	14,5	14,8	15,2	15,3
Groningen	3,1	2,8	2,7	2,4	3
Leek/ Noordenveld	1,5	1,6	1,6	1,7	1,5
Zuidhorn	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2
Haren/ Tynaarlo	2	2,1	2,2	2,2	2,3
Hoogezand/ Slochteren (2014-2017)/ Midden-Groningen (2018)	0,6	0,6	0,7	0,7	0,6
Bedum/ Winsum/ Ten Boer	0,4	0,3	0,3	0,3	0,4
Totaal RGA	22,1	22,1	22,5	22,7	23,3

Bron: CBS

Tussen de andere gemeenten in de regio vindt ook veel woon-werkverkeer plaats. Zo werken er veel mensen vanuit Noordenveld in Leek en andersom (800 en 500, niet veranderd ten opzichte van 2014). Ook werken er veel mensen vanuit Noordenveld in Tynaarlo (600, -100 t.o.v. 2014) en vanuit Midden-Groningen werken er veel mensen in Tynaarlo (400; geen verschil t.o.v. 2014). Vanuit Tynaarlo hebben veel mensen banen in Midden-Groningen (500, -100 t.o.v. 2014), Noordenveld (500, +200 t.o.v. 2014) en Haren (400).

Wanneer werknemers die woonachtig zijn in de Regio Groningen-Assen, buiten de RGA werken, doen zij dat veel in Friesland (Leeuwarden 2.500; Smallingerland 2.300 en Heerenveen 1.300). Verder gaan er veel werknemers richting zuidoosten: 2.900 banen in Veendam en 2.900 banen in Emmen worden bemenst door werknemers uit de RGA. Voor Oldambt en Delfzijl is dat beide 2.200. Ten opzichte van 2014 wonen er in 2018 een stuk meer medewerkers in de RGA met banen in Friesland (Smallingerland +400, Heerenveen +400). Hetzelfde geldt voor mensen uit de RGA met banen in Veendam (+ 1.000), Oldambt (+700) en Delfzijl (+200). Daartegenover zien we een daling van het aantal medewerkers dat woont in de RGA en werkt in Leeuwarden (-100) en Emmen (-300).

Omgekeerd werken vooral mensen uit de gemeenten Aa en Hunze (4.900), Oldambt (4.200), Veendam (4.200) in de Regio Groningen Assen. Sinds 2014 is het aantal banen van mensen die in deze drie gemeenten wonen een stuk toegenomen (Aa en Hunze +600, Veendam +800, Oldambt +400). Ook uit Friesland komen veel werknemers (Smallingerland 2.800, Leeuwarden 2.300, Heerenveen 1.600). Ook hier komen in 2018 een stuk meer werknemers vandaan vergeleken met 2014 (Smallingerland +800, Leeuwarden +900, Heerenveen +100).

Bijlage 2 bevat een tabel met het woon-werkverkeer tussen alle afzonderlijke gemeenten in de RGA.

Tabel 3.10 laat zien wat de gemiddelde woon-werkafstand is voor alle werkenden per RGA-gemeente. De woon-werkafstand wordt hier gedefinieerd als de afstand over de weg tussen de kern van de woonregio en de kern van de werkregio, gemiddeld over de banen. De nauwkeurigheid van de berekende woon-werkafstand wordt bepaald door de informatie die bij het CBS bekend is. Het CBS geeft als kanttekening dat door gemeentelijke herindelingen het voor kan komen dat werknemers niet van woon- en werkadres veranderen maar dat toch hun woon-werkafstand verandert, omdat de kern van de woon- en/of werkregio verplaatst. Aangezien we in de RGA met meerdere herindelingen te maken hebben gehad tussen 2014 en 2018, moeten we de cijfers voorzichtig interpreteren.

Werknemers uit de gemeente Haren leggen de minste kilometers af; gemiddeld 21,3 km. Ook werknemers uit Groningen en Bedum zitten hierbij in de buurt, met respectievelijk 21,9 km en 23,5 km. Werknemers uit Winsum en Midden-Groningen wonen gemiddeld het verst van hun werk (resp. 28,4 en 28,2 km). De gemiddelde woon-werkafstand was in 2014 voor alle gemeenten binnen de RGA hoger dan het landelijke gemiddelde. In 2018 is de gemiddelde woon-werkafstand gedaald voor alle gemeenten binnen de RGA. Deze daling was het sterkst in gemeente Groningen (-5.8 km). Een mogelijke verklaring is een toename van het aantal banen binnen de RGA.

We zagen eerder dat ten opzichte van 2014 er meer mensen uit de gemeente Groningen in hun eigen gemeente werken. Dit is ook het geval voor de andere gemeenten. Aan de andere kant zijn er in alle gevallen, behalve Groningen, ook meer medewerkers buiten hun eigen gemeente gaan wonen. Een goede verklaring voor de afname in de gemiddelde woon-werkafstand is daarom lastig vast te stellen.

Tabel 3.10 Gemiddelde woon-werkafstand, in kilometers, 2014 - 2018

	2014	2018	2014 - 2018
Assen	27,9	26,2	-1.7
Bedum	27	23,5	-3.5
Ten Boer	29,4	26	-3.4
Groningen	27,7	21,9	-5.8
Haren	23,5	21,3	-2.2
Hoogezand-Sappemeer	27,8	.	.
Leek	27,9	25	-2.9
Midden-Groningen	.	28,2	.
Noordenveld	28	25,1	-2.9
Slochteren	29,3	.	.
Tynaarlo	26,2	25,3	-0.9
Winsum	30,7	28,4	-2.3
Zuidhorn	28,6	26,6	-2.0
Totaal NL	22,7	22,5	-0.2

Bron: CBS

3.8 Conclusie

De corridors in het westen en zuiden van de RGA laten een groei zien op vrijwel alle onderdelen die zijn besproken in dit hoofdstuk. Langs de noord- en oostzijde van de RGA zien we daarentegen vaak een kleinere toename of soms zelfs een daling. Voor de RGA als geheel zien we een stijging op vrijwel alle onderdelen, zoals (beroeps)bevolking, studenten, banen enzovoort. Het lijkt er op dat deze toenames ook leiden tot een toename van mobiliteit. Zo werken steeds meer mensen in Groningen. Een toenemend aandeel daarvan woont buiten de gemeente Groningen. Dit zorgt vervolgens weer voor een toename van de verkeersstromen van en naar Groningen. Daarnaast stijgt het aantal studenten én blijven steeds meer studenten bij hun ouders wonen. Ook dat zorgt voor meer pendel tussen Groningen en omstreken.

4. Voertuigen

Dit hoofdstuk gaat in op de ontwikkelingen op het gebied van voertuigen, respectievelijk auto's (4.1), bromfietsen (4.2) en OV-hubs en P+R-terreinen (4.3). Hierbij ligt de focus op het bezit en de faciliteiten. In het volgende hoofdstuk wordt er meer specifiek gekeken naar het gebruik.

4.1 Autobezit

Het aantal personenauto's⁹ is tussen 2014 en 2019 toegenomen met 9% (absoluut aantal: 21.338) en ligt daarmee boven het landelijk gemiddelde (8%). In tabel 4.1 is te zien dat de stijging het grootst is in Gemeente Groningen (+14%) en gemeente Tynaarlo (+13%). Deze stijging kan in grote mate verklaard worden door een toename van het aantal leaseauto's.

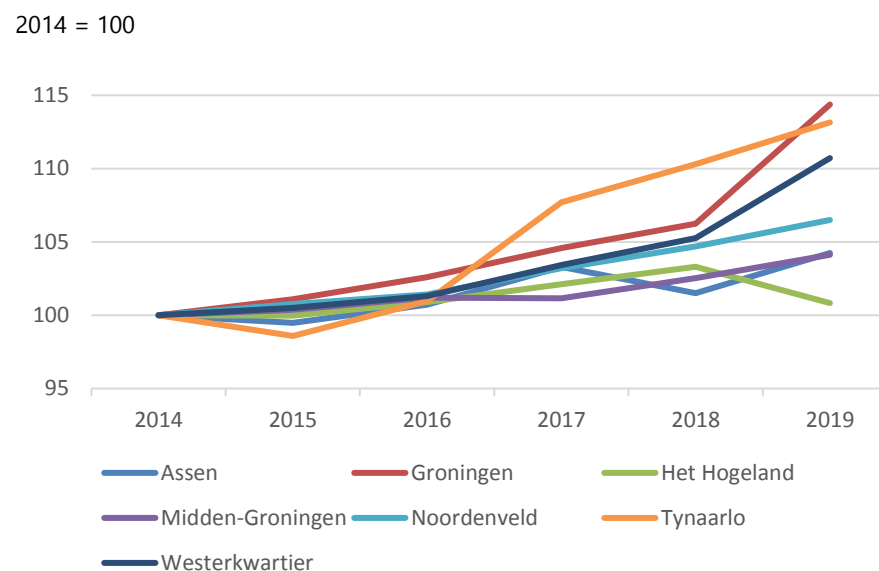
Tabel 4.1 Aantal personenauto's, 2014 - 2019

	2014	2019	2014 - 2019	
			<i>verschil (abs.)</i>	<i>verschil (%)</i>
Assen	31.546	32.884	1.338	4,2%
Groningen	81.202	92.872	11.670	14,4%
Het Hogeland	24.010	24.209	199	0,8%
Midden-Groningen	31.006	32.283	1.277	4,1%
Noordenveld	16.357	17.419	1.062	6,5%
Tynaarlo	19.201	21.726	2.525	13,2%
Westerkwartier	30.491	33.758	3.267	10,7%
Totaal RGA	233.813	255.151	21.338	9,1%
Totaal NL	7.932.290	8.530.584	598.294	7,5%

Bron: CBS

⁹ 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

Figuur 4.1 Ontwikkeling aantal personenauto's, 2014 – 2019



Bron: CBS

Wanneer we enkel kijken naar particuliere auto's (tabel 4.2), dan zien we dat de toename van het aantal auto's in de regio Groningen-Assen (+6%) juist iets onder het landelijk gemiddelde (7%) ligt. De toename van het aantal particuliere auto's in gemeente Groningen en gemeente Tynaarlo is hier min of meer gelijk aan de toename in de andere gemeenten. Uitschieter is gemeente Westerkwartier (+10%, absoluut aantal: +3.062).

voor het vervoer van reizigers; (c) taxi's; (d) huurauto's; (e) ziekenwagens; (f) campers. De statistieken voor deze indicator zijn niet beschikbaar op wijkniveau; om die reden is de gehele voormalige gemeente Winsum (d.w.z. inclusief Ezinge) onder Het Hogeland gerekend.

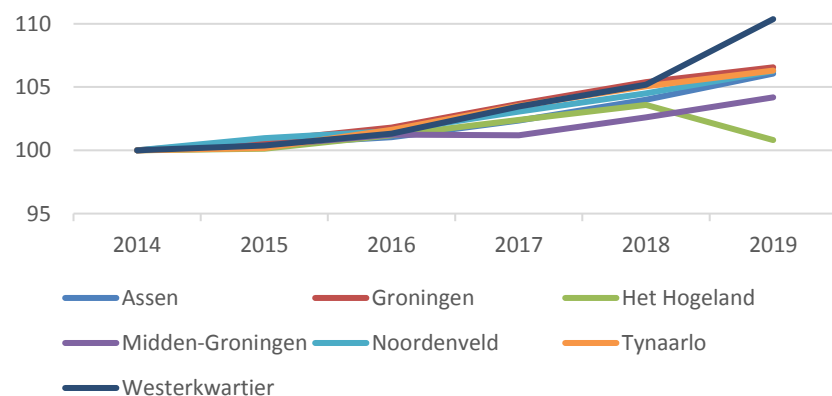
Tabel 4.2 Aantal particuliere personenauto's, 2014 - 2019

	2014	2019	2014 - 2019	
			<i>verschil (abs.)</i>	<i>verschil (%)</i>
Assen	28.579	30.312	1.733	6,1%
Groningen	69.580	74.145	4.565	6,6%
Het Hogeland	23.402	23.590	188	0,8%
Midden-Groningen	30.356	31.627	1.271	4,2%
Noordenveld	15.994	16.996	1.002	6,3%
Tynaarlo	16.690	17.742	1.052	6,3%
Westerkwartier	29.525	32.587	3.062	10,4%
Totaal RGA	214.126	226.999	12.873	6,0%
Totaal NL	7.062.782	7.535.863	473.081	6,7%

Bron: CBS

Figuur 4.2 Ontwikkeling aantal particuliere personenauto's, 2014 - 2019

2014 = 100



Bron: CBS

Tabel 4.3 Aantal particuliere personenauto's per 1.000 inwoners, 2014 - 2019

	2014	2019	2014 - 2019	
			<i>verschil (%)</i>	
Assen	425	446	4,9%	
Groningen	310	321	3,5%	
Het Hogeland	464	493	6,3%	
Midden-Groningen	489	519	6,3%	
Noordenveld	514	543	5,6%	
Tynaarlo	514	527	2,5%	
Westerkwartier	485	517	6,7%	
Totaal RGA	405	423	4,6%	
Totaal NL	420	436	3,9%	

Bron: CBS

Wanneer we kijken naar het aantal particuliere personenauto's per 1.000 inwoners (zie tabel 4.3), dan zien we dat de toename van het aantal inwoners voor een deel de toename van het aantal personenauto's verklaart, maar dat dit verband minder sterk is dan in het rapport van 2017. Zelfs na correctie voor het toenemende bevolkingsaantal zien we een stijging van het aantal particuliere personenauto's van een kleine 5% in de RGA. De stijging is het grootst in gemeente Westerkwartier, Het Hogeland, en Midden-Groningen.

4.2 Deelauto's

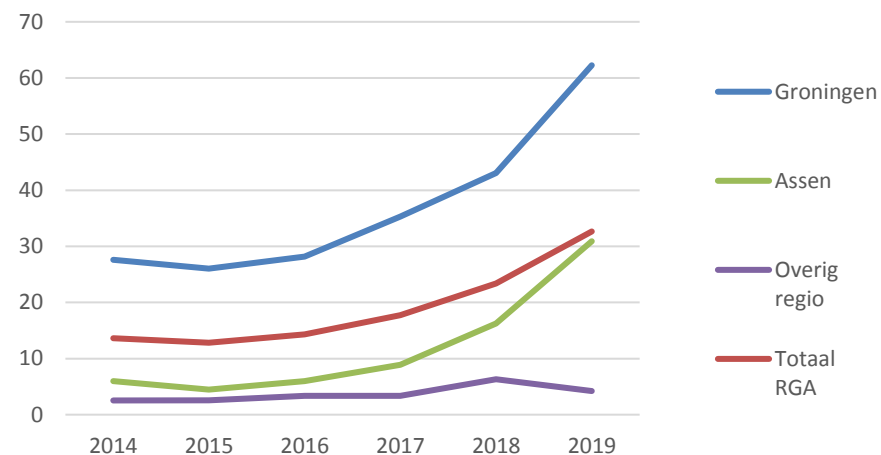
Het aantal deelauto's is in vergelijking met het totaal aantal auto's nog laag, maar autodelen groeit wel in populariteit. In de regio Groningen-Assen waren er in 2019 175 deelauto's. Dat is een stijging van 143% ten opzichte van 2014. Dit aantal betreft alleen autodelen via een bedrijf en is exclusief particulieren die met elkaar auto's delen (P2P). In de regio beperkt het autodelen zich nagenoeg tot de gemeenten Groningen en Assen met in 2019 respectievelijk 144 en 21 deelauto's. In Nederland als geheel zijn er ruim 7.000 deelauto's wat neerkomt op 41 deelauto's per 100.000 inwoners. Het aantal deelauto's per 100,000 inwoners in de RGA (32,6) ligt onder het landelijk gemiddelde (41). Zowel in de regio Groningen-Assen als in Nederland vindt het gebruik van deelauto's vooral in stedelijke gebieden plaats.

Tabel 4.4 Aantal deelauto's per gemeente

	2014		2019	
	abs.	per 100.000 inwoners	abs.	per 100.000 inwoners
Assen	4	6,0	21	30,9
Groningen	62	27,9	144	62,3
Het Hogeland	1	2,0	3	6,3
Midden-Groningen	2	3,2	0	0,0
Noordenveld	1	3,2	4	12,8
Tynaarlo	1	3,1	1	3,0
Westerkwartier	1	1,6	2	3,2
Totaal RGA	72	13,6	175	32,6

Bron: CROW

Figuur 4.3 Aantal deelauto's per 100.000 inwoners, Groningen, Assen en overig regio (exclusief particulier autodelen, P2P)



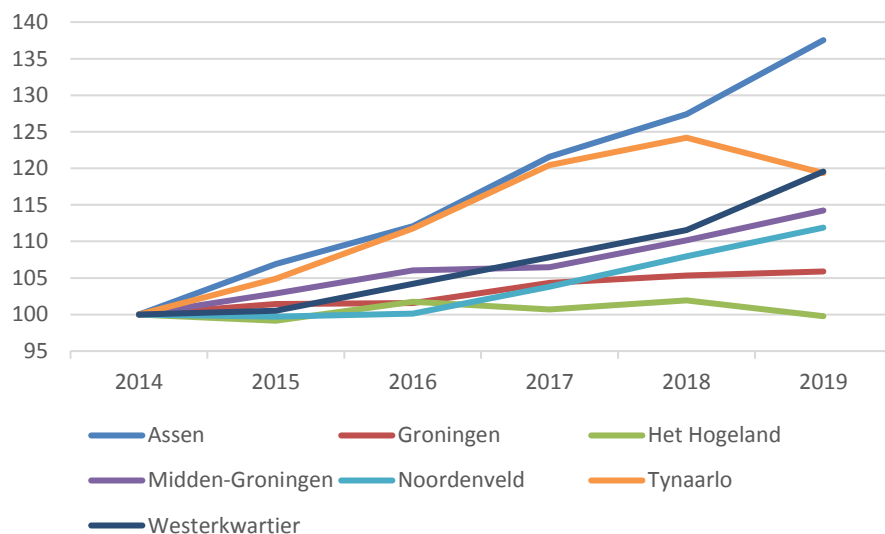
Bron: CROW

4.3 Bromfietsbezit

In totaal zijn er in 2019 33.355 voertuigen met een bromfietskenteken in de Regio Groningen-Assen¹⁰. Hiervan is 58% snorfiets, 40% bromfiets (inclusief speed-pedelecs) en 2% brommobiel. De inwoners van de gemeente Groningen hebben 51% van het totaal aantal bromfietskentekens in hun bezit. Relatief gezien zijn er een stuk meer snorfietsen in Groningen (69%) en Assen (66%) ten opzichte van de overige gemeenten in de regio (46%) (figuur 4.4).

Figuur 4.4 Ontwikkeling voertuigen met bromfietskenteken, 2014 – 2019

2014=100



Bron: RDW, CBS

¹⁰ De statistieken voor deze indicator zijn niet beschikbaar op wijkniveau; om die reden is de gehele voormalige gemeente Winsum (d.w.z. inclusief Ezinge) onder Het Hogeland gerekend.

Het aantal voertuigen met een bromfietskenteken in de Regio Groningen-Assen is tussen 2014 en 2019 gestegen met 12% (absoluut aantal: 3.636). De toename ligt daarmee iets boven het landelijk gemiddelde (zie tabel 4.5). De stijging is het grootst in gemeente Assen, zowel in absolute aantallen (+38%) als per 1000 inwoners (+36%). Wanneer we specifiek kijken naar 2019, dan zien we dat gemeenten het hoogste aantal bromfietsen per 1000 inwoners te vinden is in de gemeenten Westerkwartier en Het Hogeland (beide 67). Dit aantal ligt nog onder het landelijk gemiddelde.

Tabel 4.5 Aantal bromfietskentekens, 2014 - 2019

	2014	2019	2014 - 2019	
			<i>verschil (abs.)</i>	<i>verschil (%)</i>
Assen	3.016	4.148	1.132	37,5%
Groningen	13.362	14.149	787	5,9%
Het Hogeland	2.842	2.836	-6	-0,2%
Midden-Groningen	3.590	4.101	511	14,2%
Noordenveld	1.767	1.977	210	11,9%
Tynaarlo	1.629	1.944	315	19,3%
Westerkwartier	3.513	4.200	687	19,6%
Totaal RGA	29.719	33.355	3.636	12,2%
Totaal NL	1.097.180	1.224.429	127.249	11,6%

Bron: RDW, CBS

4.4 Voorzieningen voor fietsen op P+R-terreinen en stations

In tabel 4.6 staat van de P+R terreinen in de regio Groningen-Assen wat de voorzieningen zijn specifiek voor fietsen. Hierbij is een onderverdeling gemaakt naar fietsklemmen, particuliere fietskluisen en bedrijfsfietskluisen. Er zijn geen gegevens beschikbaar over de ontwikkeling van het aantal fietsplekken. De gegevens zijn van 11 december 2018 en representeren daarmee dus niet de meest recente situatie.

Daarnaast zijn op een aantal stations en P+R's in de RGA OV-fietsen te huur. Deze fietsen zijn te huren door middel van een persoonlijke OV-chipkaart. Tabel 4.7 toont hoeveel OV-fietsen er in de RGA aanwezig zijn.

Tabel 4.6 Voorzieningen voor fietsen op de P+R terreinen in de RGA, 11 december 2018

P+R terrein	Fietsklemmen	Particuliere fietskluisen
Assen	2.900	0
Assen Noord	300	0
Bedum	184	4
Haren Station	260	96
Hoogezand-Sappemeer	284	16
Kropswolde	124	8
Martenshoek	272	16
Peize	148	4
Sappemeer Oost	88	4
Westlaren	128	0
Winsum	202	4
Zuidhorn	112	8

Bron: SAC Groningen

Tabel 4.7 Voorzieningen voor fietsen op de P+R terreinen in de gemeente Groningen, 2020

P+R terrein	Fietsklemmen	particuliere fietskluisen	Plekken in bedrijfsfiets-kluisen
Euroborg P3 ¹⁾	0	0	0
Haren	128	8	32
Hoogkerk	280	44	128
Reitdiep	48	16	32
Kardinge	32	8	32
Meerstad	40	16	32

Bron: gemeente Groningen

¹⁾ Euroborg P3 heeft bij de bushaltes geen fietsvoorzieningen meer

Tabel 4.8 Aanwezige OV-fietsen op stations en P+R's, 2020

Locatie	Aantal aanwezige OV-fietsen
Station Groningen	816
Station Europapark	24
Station Groningen Noord	8
P+R Kardinge	8
Station Haren	6
P+R Haren P+R	8
P+R Hoogkerk	3
Station Hoogezand-Sappemeer	4
Station Winsum	4
Station Assen	247
Totaal	1.128

Bron: ov-fietsbeschikbaar.nl; geraadpleegd op 1-9-2020

4.5 Conclusie

We zien vooral in de stedelijke gemeenten en in de twee gemeenten in het zuidwesten van de RGA, Westerkwartier en Tynaarlo, een toename van het aantal voertuigen. In Groningen, Westerkwartier en Tynaarlo is de toename van het aantal (particuliere) personenauto's het grootst. Waar in het vorige rapport (2017) geconcludeerd werd dat de stijging van het aantal particuliere personenauto's in belangrijke mate verklaard kon worden door een toenemende bevolkingsgroei, zien we in 2019 dat zelfs na correctie voor de bevolkingsgroei de toename van het aantal personenauto's aanzienlijk is. Een mogelijke verklaring voor een toename van het aantal auto's is de stijging van de beroepsbevolking en een veranderende samenstelling van de huishoudens. Het aantal bromfietsen steeg behoorlijk in de gemeente Assen, en ook in Tynaarlo en Westerkwartier was wederom een behoorlijke toename. Verder zien we een opkomende trend van deelauto's in met name de stedelijke gebieden; Groningen en Assen. Het aantal deelauto's is nog laag in vergelijking met het aantal particuliere auto's, maar groeit wel in populariteit.

5. Mobiliteit

Dit hoofdstuk gaat in op de verplaatsingen fietsen (5.1) en auto's (5.2) over verschillende wegen binnen de regio. Daarna kijken we naar het gebruik van de P+R faciliteiten (5.3). Verplaatsingen in het openbaar vervoer (5.4) worden in beeld gebracht door registraties van in- en uitchecks op verschillende stations en haltes. Ook kijken we naar de modal split (5.5); welk deel van het totaal aantal verplaatsingen per bepaalde modaliteit wordt afgelegd. Tot slot kijken we naar de verschillende reismotieven (5.6).

5.1 De fiets

Van de provincie Groningen en de gemeente Groningen is uit tellingen op telpunten bekend hoe veel (brom)fietsen er over bepaalde trajecten rijden. De gemeente Groningen telt in het najaar, tussen begin september en begin november.

In tabel 5.1 is te zien dat de fietsbewegingen in zowel het binnencordon Groningen (6,4%) als ook in het agglomeratiecordon Groningen-Haren (18,4%) flink zijn toegenomen de afgelopen jaren. In bijlage 3 zijn de fietstellingen voor de top 10 verbindingen van de gemeente Groningen en van enkele N-wegen in de provincie Drenthe opgenomen.

Tabel 5.1 Fietsbewegingen op de in- en uitgaande wegen rond Groningen-Haren, het binnencordon Groningen en rond Assen op een werkdag, 2014 - 2018

	2014	2018	2014 – 2018 verschil (%)
Agglomeratiecordon Groningen-Haren	13.600	16.100	18,4%
Binnencordon Groningen	157.900	168.100	6,4%

Bron: provincie Groningen, gemeente Groningen

Het fietsgebruik in de gemeente Groningen is aan het stijgen, niet alleen binnen de stad maar duidelijker nog van buiten de stad. Drukke routes binnen de stad Groningen zijn die richting Zernike, bijvoorbeeld de tunnel Kerklaan-Paddepoel, de Zonnelaan en de onderdoorgang bij de crematoriumlaan. We zien hier ook de grootste groei. De Zernike fietsroute wordt ook goed gebruikt maar niet zo veel als de andere routes naar Zernike. Daarnaast fietsen er veel mensen over de Gerrit Krolbrug, de Korreweg en de Paterswoldseweg. Sommige telpunten vertonen over de jaren grote fluctuaties, niet op elk telpunt is in dezelfde weken geteld en de weerssituatie is niet meegenomen. Zo schommelt de intensiteit op de Gerrit Krolbrug tussen de 12.500 en 16.000 op een werkdag.

Bij de permanente (brom)fiets telpunten van de provincie Drenthe is een tegenovergestelde trend zichtbaar. Voor de meeste telvakken zien we een daling in de afgelopen jaren. Op de provinciale (brom)fietspaden Roden – Peize en Peize – Peizermade is het aantal (brom)fietsers met circa 15% gedaald. Een mogelijke verklaring voor de daling op beide (brom)fietspaden kan zijn dat fietsers gebruik maken van de gemeentelijke routes door de Onlanden om van en naar Groningen te fietsen. Bovendien zien we dat het gebruik van de Q-link is gestegen en dat het wegverkeer tussen Peize en Roden toenam (zie tabel 5.3). Ook dit kunnen mogelijke verklaringen zijn voor de afname van het aantal fietstellingen. In totaal is het aantal (brom)fietsbewegingen op de provinciale fietstelpunten in Drenthe de afgelopen jaren licht gedaald (-4%).

De cijfers van de gemeente Groningen en provincie Drenthe kunnen niet met elkaar vergeleken worden. Als de RGA beter inzicht in de fietsbewegingen wil krijgen, dan zal er nagedacht moeten worden over een systematische manier van tellen om trends zichtbaar te maken. Een mogelijkheid is om een meetnetwerk bestaande uit zowel permanente als tijdelijke telpunten aan te leggen. De vragen 'Wat wil je weten?' en 'Welke

beleidsvraag moet ermee beantwoord worden?' zijn bepalend voor hoe men wil gaan meten.

5.2 Wegvervoer

Verschillende instellingen meten de verkeersintensiteit op Rijks- en Provinciale wegen. Daarnaast voeren de gemeenten Groningen en Assen ook tellingen uit op gemeentelijke wegen. Daarvoor zijn er cordons in de steden vastgesteld. In Groningen het agglomeratiecordon Groningen-Haren, het binnencordon binnen de stad Groningen en het cordon Assen.

In tabel 5.2 en tabel 5.3 staan de tellingen op respectievelijk de rijks- en provinciale wegen en de ontwikkeling. In figuur 5.1 staat de ontwikkeling op de rijkswegen sinds 2014.

Tabel 5.2 Verkeerstellingen rijkswegen, twee richtingen opgeteld 2014 – 2019

Rijkswegen	2014	2019	2014 - 2019
N7 Zuidelijke Ringweg	83.200	78.500	-5,6%
A7 Marum-Leek	53.600	59.200	10,4%
A7 Leek-Hoogkerk	56.300	63.000	11,9%
A7 Hoogkerk-Groningen	62.500	69.800	11,7%
A7 Hoogezand-Groningen	44.400	51.100	15,1%
A7 Zuidbroek-Sappemeer	33.700	42.100	24,9%
A28 Haren-Groningen	61.700	66.000	7,0%
A28 N34-Eelde	59.300	63.300	6,7%
A28 Assen-N-Vries	44.400	49.800	12,2%
A28 Westerbork-Assen	44.700	52.700	17,9%
N33 Rolde-Assen	15.900	23.100	45,3%

N33	Gieten-Rolde	12.700	20.100	58,3%
N33	Veendam-A7	20.200	31.200	54,5%

Bron: Rijkswaterstaat

Tabel 5.3 Verkeerstellingen provinciale wegen, 2014 – 2019

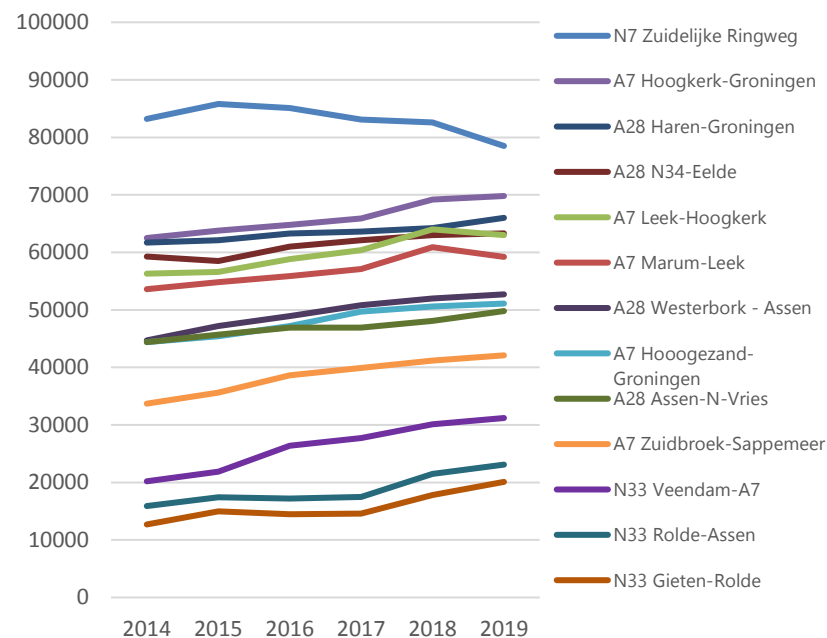
Provinciale weg	2014	2019	2014-2019
N360 Groningen-Ten Boer	11.500	11.160	-3,0%
N46 Groningen-Bedum	18.420	23.100	25,4%
N361 Groningen-Winsum	9.600	9.620	0,2%
N355 Groningen-Zuidhorn	16.900	18.350	8,6%
N387 Hoogezand-Slochteren	8.840	9.430	6,7%
N385 Hoogezand -Veendam	9.160	9.190	0,3%
N860 Haren-Waterhuizen	8.700	11.410	31,1%
N386 Hoogezand-Zuidlaren	7.460	7.800	4,6%
N386 N34 -Tynaarlo (A28)	10.970	11.100	1,2%
N386 Vries-Peize	7.240	7.750	7,0%
N372 Hoogkerk-Peize	11.500	11.800	2,6%
N372 Peize-Roden	15.290	16.090	5,2%
N372 Roden-Leek	11.400	12.350	8,3%
N372 Leek (Midwolde) - A7	17.950	18.140	1,1%
N34 Gieten-Zuidlaren	15.600	16.600	6,4%
N34 Zuidlaren-A28	18.800	19.700	4,8%
N371 Assen- Norgbrug	13.780	14.450	2,7%
N373 Norg (Langelo)-Roden	5.070	4.875	-3,8%

Bron: provincie Groningen, provincie Drenthe

We zien dat op vrijwel alle rijkswegen de verkeersintensiteit is toegenomen. Uitzondering is de zuidelijke ringweg in Groningen. Mogelijk houdt dit verband met de ombouw die in 2018 gestart is. Relatief de grootste toename zien we op de N33. Deze toename zien we sinds 2014, het jaar waarop de verdubbeling tot stand is gekomen. Daardoor is de weg ook een goed alternatief geworden voor doorgaand verkeer Duitsland-Zwolle. Ook is het mogelijk dat verkeer de zuidelijke ringweg ontwijkt en voor de N33 kiest. Andere wegen buiten de bebouwde kom die een intensiteit van meer dan 15.000 voertuigen per etmaal hebben zijn de N46 tussen Groningen en de aansluiting met Zuidwolde/Bedum, de N355, Groningen Zuidhorn en de N34 tussen Gieten en de aansluiting met de A28. Deze wegen kenden ook een groei van het verkeer de laatste jaren.

Binnen de bebouwde kom zien we ruim 18.000 voertuigen op de aansluiting van Leek op de A7 en bij aansluitingen van Hoogezand op de A7. Ook zijn er wegen binnen Groningen en Assen met een hoge verkeersintensiteit, zie ook de cordontellingen van beide steden.

Figuur 5.1 Verkeersintensiteit 4-baans rijkswegen in de Regio Groningen-Assen, twee richtingen opgeteld, 2014-2019



Bron: Rijkswaterstaat

5.3 Reistijdvertraging

Cijfers als verkeersstellingen zeggen iets over het gebruik van infrastructuur, maar niet direct over de (meer subjectief) ervaren drukte of vertraging. Hierbij speelt uiteraard de spreiding over de dagen, tijdstippen en rijrichtingen een rol. Om hiervan een meer objectief beeld te kunnen geven is het bedrijf Hastig gevraagd een nieuwe set indicatoren te maken, gebaseerd op tomtomgegevens. Centraal hierin staat de zgn. reistijdfactor: een maat voor vertraging op een bepaalde route, afgezet tegen de reistijd onder optimale omstandigheden. Op de kaarten in bijlage 4 en 5 wordt voor een aantal routes een overzicht gegeven van de gemiddelde reistijdfactor in

het tijdvak 08:00-09:00 uur op werkdagen in de herfst van 2014 en 2018. In de tool kan via een kaart en grafiek voor het totaal, de geselecteerde route of een segment daarvan een meer gedetailleerd beeld worden gegeven, voor verschillende geselecteerde momenten.

Op de kaarten is te zien dat er geen grote verschillen zijn tussen 2014 en 2018, sommige wegen (de N46, N34 en N361) verspringen één klasse, een verschil in de orde van grootte van seconden. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat de gemiddelde vertraging t.o.v. de optimale situatie niet veel is veranderd op de geselecteerde routes. Op de stukken Marum-Groningen, Roden-Groningen en Gieten-Groningen zijn de grootste vertragingen.

5.4 P+R-gebruik

Sinds 2011 wordt viermaal per jaar de bezetting van de P+R terreinen in de gemeente Groningen gemeten. In figuur 5.2 staat de ontwikkeling tot en met het derde kwartaal van 2019, gemeten op het doorgaans drukste uur qua bezetting.

De P+R-terreinen die in de figuur zijn meegenomen zijn:

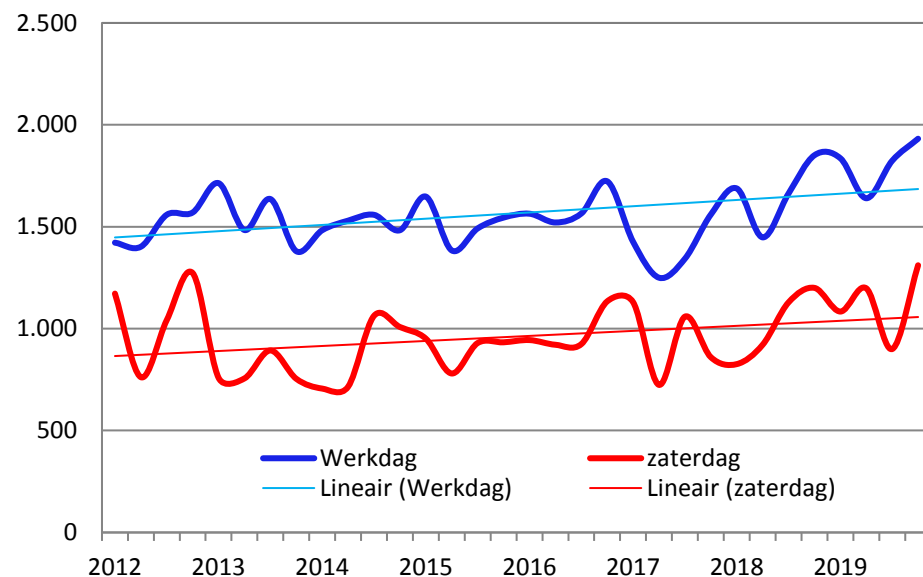
- Haren A28
- Hoogkerk (terrein 1)
- Kardinge
- P3 Euroborg
- Zernike (sinds eind 2017 Reitdiep)
- Meerstad (sinds november 2017)

De bezetting op werkdagen ligt ruim boven die op zaterdagen. Daarnaast zien we een stijgende trend in het aantal geparkeerde voertuigen over de afgelopen jaren.

De ontwikkeling van de afzonderlijke terreinen:

- P3 Euroborg heeft zich ontwikkeld tot een locatie voor betaald parkeren. De P+R-functionaliteit van dit terrein richting het centrum van de stad neemt af. Een deel van de automobilisten die voorheen hier parkeerden maakt nu gebruik van het terrein Haren of Meerstad. Medewerkers van het UMCG kunnen hier nog gratis parkeren.
- P+R Haren en Hoogkerk laten de grootste groei zien, al is ook hier nog vrije capaciteit aanwezig. Sinds 2014 is het aantal parkeerders in Haren met bijna 40 procent gegroeid. Hoogkerk is in 2017 uitgebreid met een nieuw terrein tot een capaciteit van 1000 auto's. Het nieuwe terrein is niet in de tellingen meegenomen.
- Het terrein Reitdiep wordt nog niet intensief gebruikt.
- Meerstad kent een betere bezetting. De bezetting op een werkdag is hoger dan die op een zaterdag.
- Het terrein Kardinge heeft op de zaterdag in de regel meer parkeerders. Dit komt doordat het terrein ook wordt gebruikt voor sportcentrum Kardinge.

Figuur 5.2 Aantal geparkeerde voertuigen van alle P+R terreinen in gemeente Groningen, 's middags



Bron: OIS Groningen

In tabel 5.4 en 5.5 is de bezetting van de parkeerplaatsen op diverse P+R-terreinen in respectievelijk de RGA en gemeente Groningen specifiek. Er is een overbezetting te zien in Kropswolde, Hoogezand-Sappemeer en Martenshoek. Op de meeste parkeerterreinen was er nog veel plek, met name bij P+R Reitdiep, Meerstad en Euroborg P3. Binnen de gemeente Groningen zien we dat er op vrijwel alle terreinen nog plek is. Met uitzondering van Hoogkerk 1 (oud) zijn de P+R-terreinen maximaal maar ongeveer voor de helft bezet.

Tabel 5.4 Bezetting parkeerplaatsen P+R, dinsdag 11 december 2018 (ochtend)

P+R-terrein	Aantal parkeerplekken	Geparkeerde auto's	Bezetting
Assen	169	169	100%
Assen Noord	44	30	68%
Bedum	33	25	76%
Haren Station	150	86	57%
Hoogezand-Sappemeer	42	58	138%
Kropswolde	15	24	160%
Martenshoek	56	65	116%
Peize	16	11	69%
Sappemeer Oost	5	7	140%
Westlaren	24	18	75%
Winsum	102	78	76%
Zuidhorn	404	203	50%
Totaal	169	169	100%

Bron: SAC Groningen

Tabel 5.5 Bezetting parkeerplaatsen P+R terreinen gemeente Groningen, donderdag 14 november 2019 (middag)

P+R terrein	Aantal parkeerplaatsen	Geparkeerde auto's	bezetting
Haren (terrein 1+2)	855	475	56%
Hoogkerk 1 (oud)	567	564	99%
Hoogkerk 2 (nieuw)	424	.	.
Reitdiep	300	89	30%
Kardinge	898	430	48%
Meerstad	432	231	53%
Euroborg P3	428	143	33%

Bron: Gemeente Groningen

In tabel 5.6 en tabel 5.7 is de bezetting van het aantal fietsplekken weergegeven in respectievelijk de RGA en gemeente Groningen specifiek. De bezetting is gebaseerd op het totaal aantal aanwezige plekken, zowel klemmen als kluisen. Op een aantal terreinen is een overbezetting van het aantal fietsplekken, met name bij Assen Noord (133%) en Sappemeer Oost (136%). Bij Meerstad is de bezetting daarentegen laag (32%). Hoewel er 120 fietsplekken zijn aan de zuidzijde van Euroborg P3, wordt daar geen gebruik van gemaakt (0%), bij het station Europapark is een bewaakte fietsenstalling. Opnieuw zien we dat in de gemeente Groningen er op vrijwel alle plekken nog plek is. De meeste terreinen zijn voor minder dan de helft gevuld.

Tabel 5.6 Bezetting fietsplekken P+R terreinen, 11 december 2018 (ochtend)

P+R-terrein	Aantal fietsplekken	Gestalde fietsen	Bezetting
Assen	2.900	1.900	66%
Assen Noord	300	400	133%
Bedum	188	200	106%
Haren Station	460	420	91%
Hoogezand-Sappemeer	300	307	102%
Kropswolde	132	101	77%
Martenshoek	288	264	92%
Peize	152	149	98%
Sappemeer Oost	92	125	136%
Westlaren	128	138	108%
Winsum	210	200	95%
Zuidhorn	128	128	100%
Totaal	6.064	4.782	79%

Bron: SAC Groningen

Tabel 5.7 Bezetting fietsplekken P+R terreinen gemeente Groningen, 14 november 2019

P+R terrein	Aantal fietsplekken	Gestalde fietsen	Bezetting
Haren	176	160	91%
Hoogkerk	456	152	33%
Reitdiep	96	35	36%
Kardinge	80	34	43%
Meerstad	88	36	41%
Euroborg P3	0	5	.

Bron: Gemeente Groningen

Vanaf de P+R met de bus

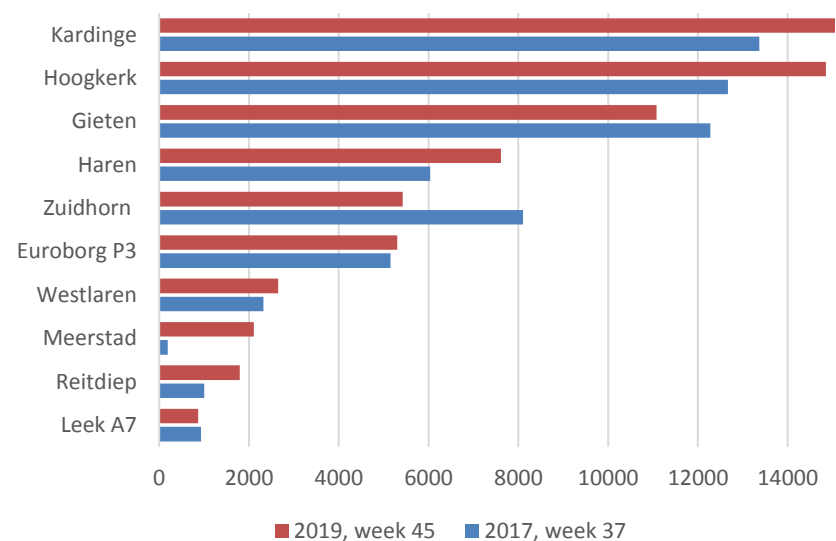
Vanaf de P+R terreinen kan men onder andere verder met de bus naar de stad. Voor week 45 in 2019 (4–10 november), is er gekeken naar het aantal in- en uitstappende busreizigers per P+R-terrein (zie tabel 5.8). Dit zijn niet alle passagiers, maar alleen de reizigers met een OV-chipkaart. We zien veel buspassagiers bij de al langer bestaande P+R-terreinen (Kardinge en Hoogkerk). Bij de nieuwe terreinen (Meerstad, Reitdiep en Leek A7) zijn de aantallen lager. Wel zien we bij deze terreinen een stijging ten opzichte van 2017 (zie figuur 5.3). Verder zien we een daling bij de terreinen Zuidhorn en Gieten. In Zuidhorn zien we veel afname op de lijn naar Zernike. Mogelijk zorgt drukte en daardoor filevorming op de Friesestraatweg ervoor dat minder mensen de bus pakken. In Leek was het nieuw aangelegde terrein in november 2019 nog niet klaar. Het effect op het aantal busreizigers is daar dus nog niet zichtbaar.

Tabel 5.8 Totaal aantal buspassagiers per P+R-terrein, week 45, 2019

P+R-terrein	Ingecheckt	Uitgecheckt	Totaal
Kardinge	7.942	7.851	15.793
Hoogkerk	7.638	7.214	14.852
Gieten	5.450	5.629	11.079
Haren	3.850	3.766	7.616
Zuidhorn	3.002	2.426	5.428
Euroborg P3	2.552	2.749	5.301
Westlaren	1.356	1.292	2.648
Meerstad	1.050	1.059	2.109
Reitdiep	872	922	1.794
Leek A7	427	441	868
Totaal	34.139	33.349	67.488

Bron: OV-bureau Groningen-Drenthe.

Figuur 5.3 Totaal aantal passagiers dat met een OV chipkaart gebruik maakt van de bus, week 45, 2019 vergeleken met week 37, 2017



Bron: OV-bureau Groningen-Drenthe

Geconcludeerd mag worden dat het gebruik van de P+R 's nog steeds aan het stijgen is. Tegelijkertijd zien we ook dat de basisfunctionaliteit van een P+R (bushalte met parkeerplaatsen) is uitgebreid met onder andere fietsparkeervoorzieningen en overstapmogelijkheden voor de bus. P+R's ontwikkelen zich hiermee tot meer multimodale locaties.

5.5 Openbaar vervoer

Trein

Van de NS en van Arriva is bekend hoeveel mensen op de stations in- of uitchecken (zie tabel 5.9). Als iemand overstapt dan telt zowel de uit als de incheck. Dit geldt voor stations waar zowel Arriva als NS stations 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" worden. Hierdoor wordt het beeld steeds waarheidsgetrouwer. De daling in Assen en de grote stijging in Winsum komen mogelijk door verbouwingen van beide stations. In Assen is de verbouwing in 2016 begonnen en in 2019 afgerond, in Winsum is het verbouwde station in de loop van 2014 opgeleverd. Voor 2018 ontbreken de cijfers van Arriva; deze zijn opgevraagd door de Provincie Groningen, maar helaas nog niet beschikbaar. Hierdoor kunnen we voor dat jaar alleen iets zeggen over de NS-stations Assen en Haren.

Tabel 5.9 In- en uitstappers treinstations per werkdag, NS plus Arriva, 2014 - 2018

Gemeente	station	2014	2017	2018
Assen	Assen	9.290	8.320	8.570
Groningen	Hoofdstation	35.540	41.900	
	Noord	2.010	3.050	
	Europapark	2.840	4.600	
	Haren	1.160	1.340	1.160
Het Hogeland	Bedum	520	760	
	Sauwerd	300	440	
	Winsum	1.160	2.240	
	Baflo	380	510	
Westerkwartier	Zuidhorn	2.140	2.680	
	Grijpskerk	660	900	
Midden-Groningen	Kropswolde	380	580	
	Martenshoek	1.160	1.570	
	Hoogezand	1.120	1.530	
	Sappemeer oost	490	650	
Totaal RGA		59.130	71.070	

Bron: Nederlandse Spoorwegen en Arriva

Bus

Het totaal aantal busreizigers in het concessiegebied Groningen-Drenthe is tussen 2015 en 2019 fors toegenomen met 23 procent (zie tabel 5.10). We zien een toename bij zowel de Q-links (HOV lijnen die rijden in Groningen en omgeving) als bij de Q-liners (buslijnen tussen steden in het noorden op grotere afstanden) en de overige lijnen. Er is gekozen voor een vergelijking ten opzichte van 2015, omdat van de jaren voor 2015 geen vergelijkbare cijfers beschikbaar zijn. Bijlage 7 toont twee kaarten van het buslijnenennetwerk in de regio.

Bijlage 8 bevat een tabel met het aantal passagiers van de buslijnen per corridor. Vrijwel vanuit alle richtingen is een flinke groei te zien van het aantal busreizigers; Hoogezand – Groningen (+69%), Winsum – Groningen (+60%), Haren – Groningen (62%) en Assen – Groningen (43%). Uitzondering op de stijgende trend is de busverbinding Zuidlaren – Assen. Deze daling kan worden verklaard doordat diverse lijnen zijn komen te vervallen waardoor er ook voor reizigers uit Zuidlaren een overstap in Annen is gekomen in de daluren. Het gaat hier om kleine aantallen. Daarnaast zien we een lichte daling tussen Zuidhorn en Groningen (-4%) en Haren en Assen (-6%). In het algemeen hebben wijzigingen in het lijnennet invloed op het aantal passagiers.

Een aantal plaatsen heeft ook een treinverbinding met Groningen of Assen. Dit is van invloed op het aantal buspassagiers. Een voorbeeld zien we bij de buslijnen vanaf Hoogezand. Daar is het aantal passagiers op de lijnen is relatief laag gezien de omvang van de plaats. Veel mensen zullen met de trein reizen.

Tabel 5.10 Totaal aantal passagiers van de buslijnen in het concessiegebied Groningen-Drenthe

	2015	2019	2015 - 2019
			<i>verschil (%)</i>
Q-liner	1.572.197	1.889.453	20%
Q-link	6.926.461	8.887.103	28%
Overige lijnen	10.336.461	12.347.483	19%
Alle lijnen	18.835.119	23.124.039	23%

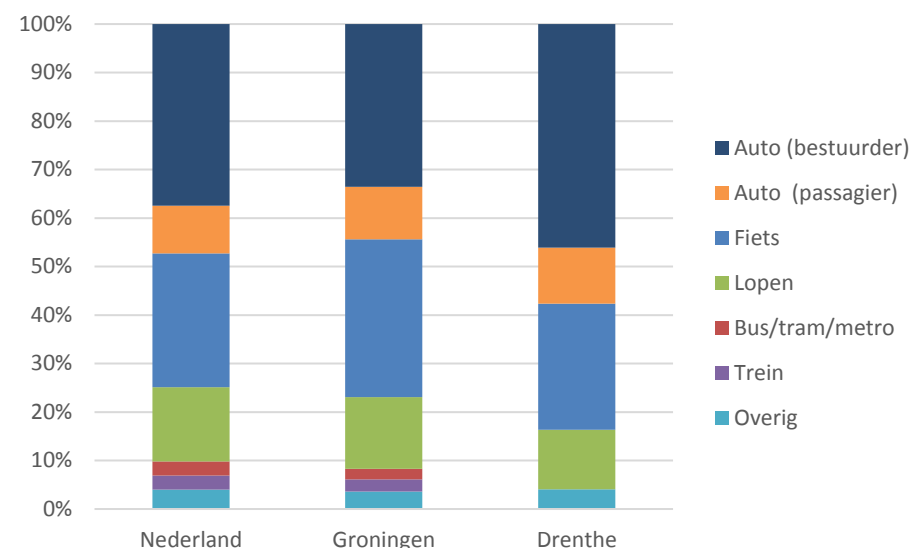
Bron: OV-bureau Groningen-Assen

5.6 Modal split

Figuur 5.4 laat zien wat de verdeling is van het totaal aantal ritten¹¹ per dag naar vervoerswijze, op provinciaal niveau.¹² Dit wordt ook wel de *modal split* genoemd. Absoluut gezien ligt het dagelijkse aantal ritten in Drenthe (2.7) iets hoger dan in Groningen (2.6) en Nederland (2.6). In Drenthe worden de meeste ritten met de auto gedaan (58%). Dit is hoger dan het landelijk gemiddelde (47%). Groningen zit iets onder het landelijk gemiddelde (45%). Bovendien wordt het merendeel van de ritten met de auto afgelegd als bestuurder; men pakt vaker alleen de auto dan samen. In Groningen wordt vaker de fiets gepakt (32%) dan in Drenthe (26%) en Nederland (28%).

¹¹ 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).

Figuur 5.4 Ritten van inwoners naar vervoerswijze, 2018

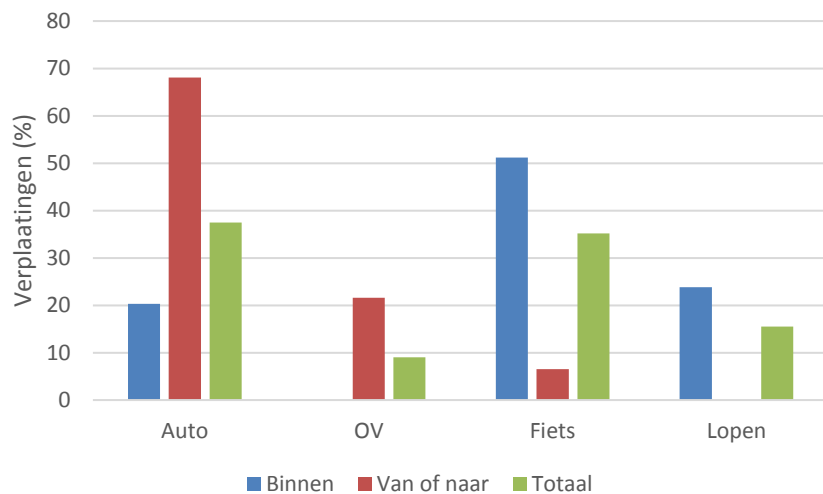


Bron: CBS

Figuur 5.5 toont de modal split voor de gemeente Groningen. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen verplaatsingen *binnen* de gemeente en verplaatsingen *van of naar* de gemeente. Binnen de gemeente vinden de meeste verplaatsingen plaats per fiets (51%). Van of naar de gemeente is de auto het meest gekozen vervoersmiddel (68%). OV wordt slechts gebruikt voor een vijfde de verplaatsingen van of naar de stad. Binnen de stad is het aandeel zelfs te klein om te worden opgenomen in de cijfers.

¹² Voor de provincie Drenthe ontbreken de cijfers over verplaatsingen met trein en bus/tram/metro.

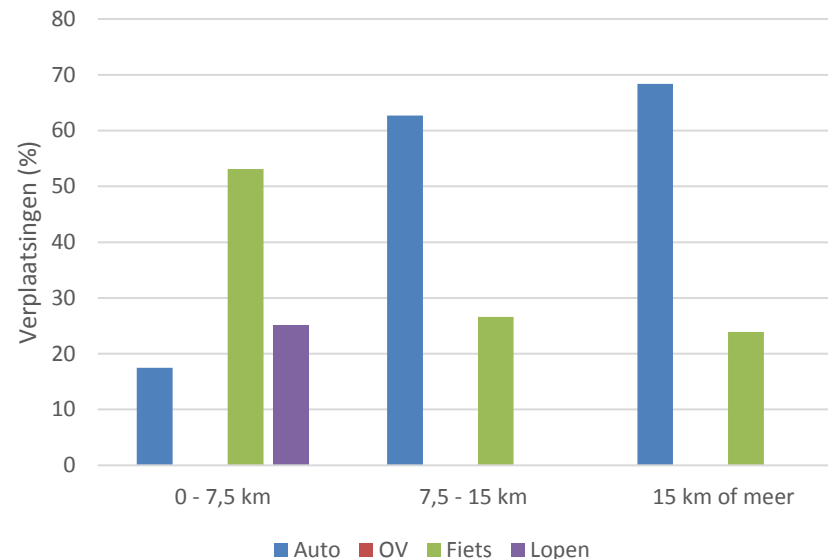
Figuur 5.5 Verplaatsingen (%) binnen, van of naar gemeente Groningen, 2018/2019



Bron: CBS

Figuur 5.6 toont de modal split voor de gemeente Groningen, waarbij een opsplitsing is gemaakt op basis van de afstand van de verplaatsing. De verplaatsingen binnen, van of naar de gemeente zijn hierbij geaggregeerd. Voor de korte afstanden (0 – 7,5 km) wordt het vaakst de fiets gepakt (53%). Bij de lange afstanden (15 km of meer), zien we dat de auto de voorkeur geniet (68%). Ook bij de middellange afstanden (7,5 – 15 km) vindt het merendeel van de verplaatsingen plaats per auto (63%). Slechts 27% van de ritten op middellange afstand worden gemaakt op de fiets.

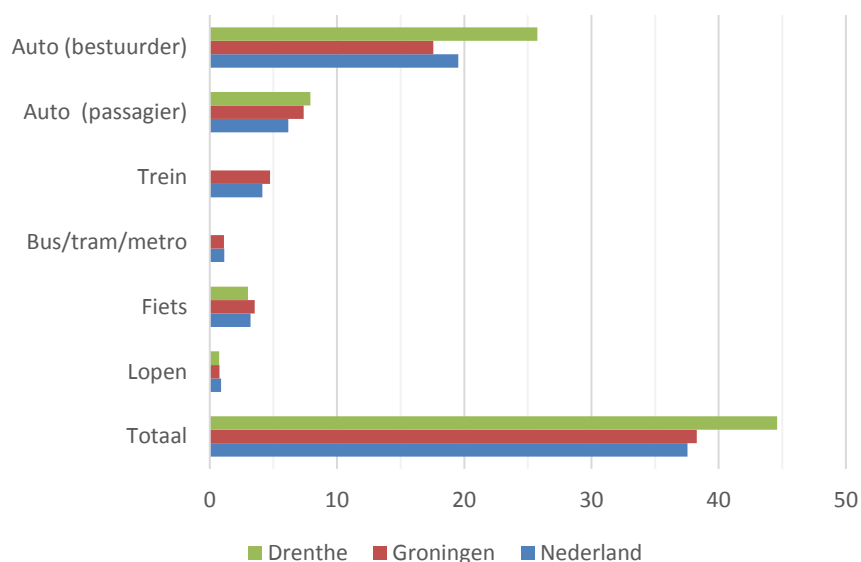
Figuur 5.6 Verplaatsingen (%) binnen, van of naar de gemeente Groningen, per afstand, 2018/2019



Bron: CBS

Figuur 5.7 geeft aan wat het gemiddelde aantal kilometers is dat een inwoner van de provincie Drenthe en Groningen aflegt op een dag (populatie: 12 jaar en ouder). Hierbij is een uitsplitsing gemaakt naar de verschillende vervoerswijzen. Er is helaas geen data over OV beschikbaar voor de provincie Drenthe. Wat vooral opvalt is dat in Drenthe meer kilometers worden afgelegd met de auto als bestuurder; 26 km t.o.v. 18 km in Groningen en 20 km in Nederland. Bovendien is dit aantal kilometers toegenomen ten opzichte van twee jaar eerder; in 2016 werd gemiddeld 22 km afgelegd met de auto als bestuurder in de provincie Drenthe en 15 km in Groningen en Nederland. Men reist dus steeds verder met de auto. De gemiddelde fietsafstand is 3,5 km in Groningen en 3,0 km in Drenthe.

Figuur 5.7 Afgelegde afstand per vervoerswijze, 2018

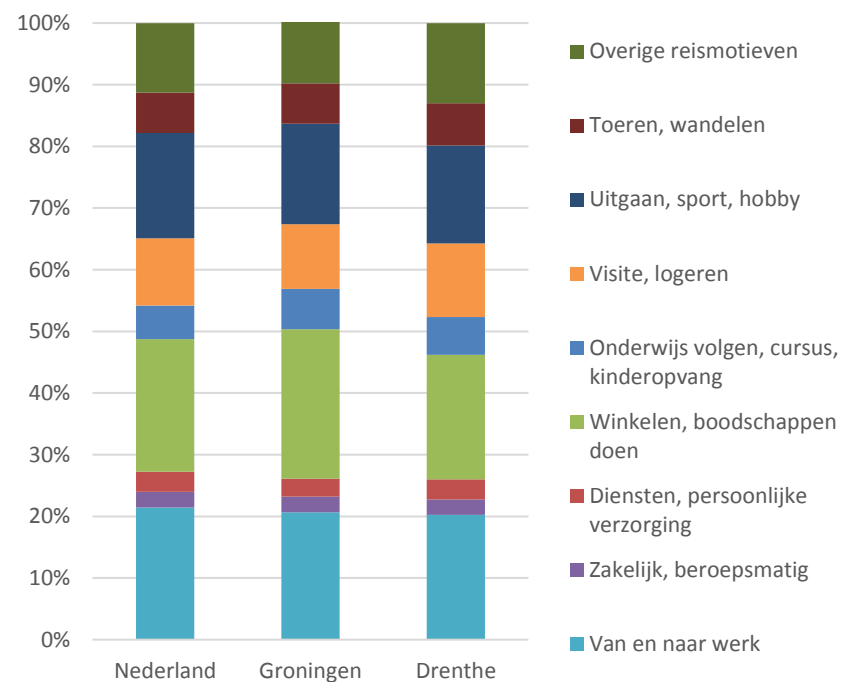


Bron: CBS

5.7 Reismotieven

Figuur 5.8 laat zien wat de verdeling is van het aantal ritten per dag naar reismotief. Inwoners van de provincies Groningen en Drenthe verplaatsen zich vooral van en naar werk (respectievelijk 21% en 20%) en om te winkelen of boodschappen te halen (24% en 20%). Deze twee reismotieven samen omvatten al ruim 40% van het totaal aantal ritten. Hierna volgt uitgaan, sport, en hobby met 16% van de ritten in beide provincies. Er zijn slechts kleine verschillen tussen de provincies en ten opzichte van het landelijk gemiddelde.

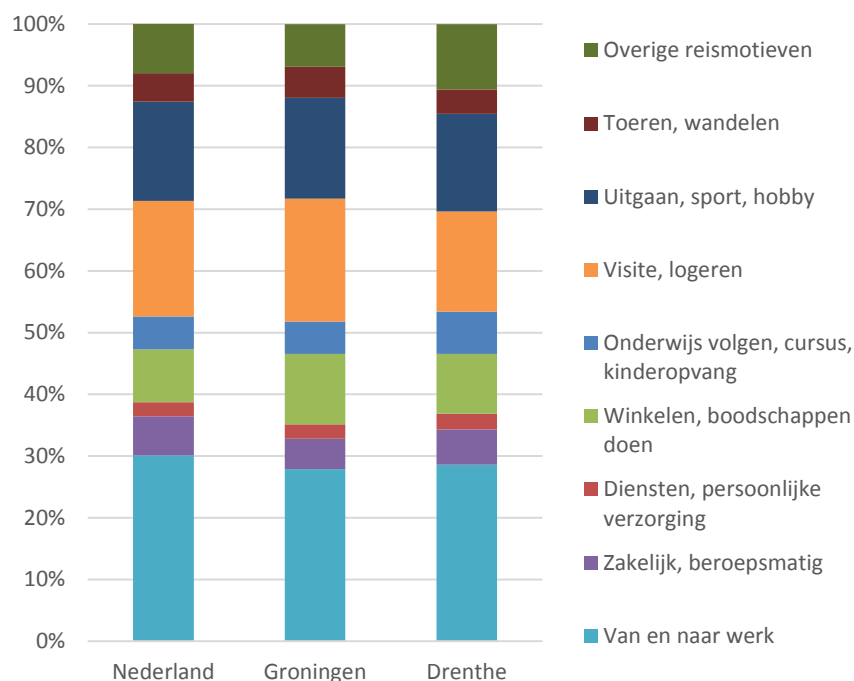
Figuur 5.8 Aandeel verplaatsingen per reismotief, 2018



Bron: CBS

Figuur 5.9 toont het aandeel kilometers per reismotief. De meeste kilometers worden afgelegd voor het werk. Respectievelijk 28% en 29% van alle kilometers in Groningen en Drenthe wordt afgelegd van en naar werk. Het aantal kilometers dat wordt afgelegd voor winkelen en boodschappen doen ligt duidelijk lager (11% en 10%), al is de absolute afstand wel groter in Groningen en Drenthe (4.3 km) ten opzichte van het landelijk gemiddelde (3.2 km). Absoluut gezien ligt het aantal afgelegde kilometers per inwoner per dag hoger in Drenthe (45 km) dan in Groningen en Nederland (38 km).

Figuur 5.9 Aandeel kilometers per reismotief, 2018



Bron: CBS

5.8 Conclusie

De mobiliteit in de Regio Groningen-Assen is toegenomen in de afgelopen jaren. Zo is het aantal fietstellingen op veel telpunten gestegen. Dit is in de gemeente Groningen vooral het geval op de routes die veel gebruikt worden door studenten (van/naar Zernike), maar ook op routes van de woonwijken richting centrum. Ook het wegverkeer is over het algemeen toegenomen. Vooral in het oostelijke deel (inclusief de N33 die buiten de RGA valt) en zuidelijke deel van de RGA zijn een aantal telpunten waar (een stuk) meer voertuigen zijn geteld. Wanneer we kijken naar de modal split, dan zien we

dat meer dan de helft van de verplaatsingen in de provincies Groningen en Drenthe met de auto gedaan worden. In de gemeente Groningen zien we bovendien dat men vanaf ritten vanaf 7,5 km al snel met de auto gaat. Het totale aantal buspassagiers in de regio steeg minimaal (3%). Wel zien we een grote toename van het aantal buspassagiers (23%). Verder is het gebruik van de P+R-terreinen blijven stijgen. Op sommige terreinen is zelfs sprake van overbezetting. Dat geldt zowel voor het aantal parkeerplaatsen als fietsplekken.

In hoofdstuk 3 zagen we dat het woon-werkreizen is toegenomen in de regio. Dat zien we hier terug in de toename van de verkeerstellingen. Daarnaast zagen we in hoofdstuk 3 een kleine afname van de woon-werkafstand. Met de conclusie uit dit hoofdstuk -er wordt meer gereisd op verschillende manieren- lijkt het er op dat er meer gependeld wordt, maar dat de afstand die overbrugd wordt korter is. Daarnaast hebben we gezien dat ruim twee derde van de afgelegde kilometers wordt gemaakt voor doeleinden anders dan werk, bijvoorbeeld voor hobby en visite. Ook voor deze doeleinden wordt er veel gereisd.

6. Duurzaamheid

In dit hoofdstuk staat duurzaamheid centraal. Achtereenvolgens worden de ontwikkelingen besproken op het gebied van elektrische voertuigen (6.1), oplaadpunten voor elektrische auto's (6.2) en CO₂-uitstoot (6.3).

6.1 Elektrische voertuigen

In deze paragraaf komen de elektrische voertuigen aan bod. Hierbij wordt gekeken naar respectievelijk: elektrische auto's, elektrische bromfietsen en speed-pedelecs.

Elektrische auto's

Het aantal geregistreerde elektrische auto's in de RGA is explosief toegenomen tussen 2014 en 2019 (469%, absoluut aantal: 3.579). Wel moet hierbij worden vermeld dat de gemeente Tynaarlo bijna de helft van deze stijging voor haar rekening neemt. Daar zijn in 2019 1660 elektrische auto's geregistreerd, tegenover 131 in 2014. Dit wordt veroorzaakt door de vestiging van een leasebedrijf in Eelde. Daardoor is de gemeente al jaren een top-10-stijger in elektrische auto's in Nederland. Door dit leasebedrijf ontstaat er dus een vertekend beeld. De auto's zijn in deze gemeente geregistreerd, maar de gebruikers kunnen door heel Nederland wonen. In alle andere gemeenten zien we een flinke stijging van het aantal elektrische auto's, al ligt deze stijging wel onder het landelijk gemiddelde. Het aandeel personenauto's in de RGA dat elektrisch is, is gestegen van 0.4% in 2014 tot 1.8% in 2019.

Tabel 6.1 Aantal elektrische personenauto's, 2014 - 2019

	2014	2019	verschil (abs)	verschil (%)
Assen	110	281	171	255%
Groningen	538	2.061	1.523	383%
Het Hogeland	28	85	57	304%
Midden-Groningen	60	149	89	248%
Noordenveld	37	104	67	281%
Tynaarlo	131	1.660	1.529	1267%
Westerkwartier	66	209	143	317%
Totaal RGA	970	4.549	3.579	469%
Nederland	43.757	203.287	159.530	465%

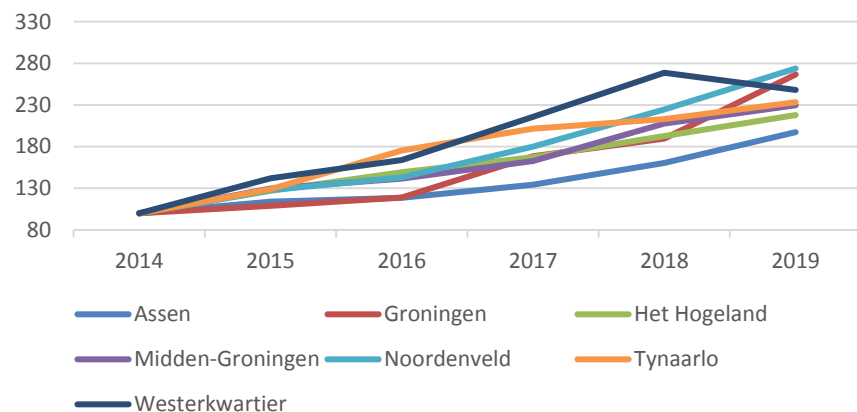
Bron: RDW - bewerking door RVO

Elektrische bromfietsen

Het aantal elektrische bromfietsen (inclusief speed-pedelecs) is de tussen 2014 en 2019 enorm toegenomen (147%, absoluut aantal: 1.354) (zie tabel 6.2) Absoluut gezien is de stijging het grootst in gemeente Groningen (absoluut aantal: +718). Relatief gezien is de stijging het grootst in Noordenveld (+174%). Het aandeel bromfietsen in de RGA dat elektrisch is, is gestegen van 3.6% in 2014 tot 6.8% in 2019.

Figuur 6.1 Ontwikkeling elektrische bromfietsen, 2014 – 2019²

2014=100



Bron: RDW

Tabel 6.2 Aantal elektrische bromfietsen 2014 - 2019

	2014	2019	2014 - 2019	
			<i>verschil (abs.)</i>	<i>verschil (%)</i>
Assen	114	225	111	97%
Groningen	431	1149	718	167%
Het Hogeland	67	146	79	118%
Midden-Groningen	91	209	118	130%
Noordenveld	65	178	113	174%
Tynaarlo	69	161	92	133%
Westerkwartier	83	206	123	148%
Totaal RGA	920	2.274	1.354	147%
Totaal NL	27.454	60.674	33.220	121%

Bron: RDW

Speed-pedelecs

In 2019 zijn er 877 speed-pedelecs geregistreerd in de Regio Groningen-Assen (zie tabel 6.3). Het aantal nam in een jaar toe met 158 (22%). Absoluut gezien hebben de inwoners van de gemeente Groningen de meeste speed-pedelecs. Kijken we echter naar het aantal speed-pedelecs per 1000 inwoners, dan staan de meer rurale gemeenten in het zuiden en westen van de RGA bovenaan (Noordenveld, Tynaarlo en Westerkwartier). Dit zal mede te maken hebben met de afstand van deze gemeenten naar Groningen en/of Assen: dit is voor velen te ver om met een gewone fiets te overbruggen. Bovendien werken veel mensen uit deze gemeenten in Groningen en Assen (zie paragraaf 3.7). In Assen zien we de sterkste toename van speed-pedelecs (+38%).

In bijlage 6 is een kaart opgenomen die de spreiding van het aantal speed-pedelecs in de regio toont.

Tabel 6.3 Aantal speed-pedelecs, 2018 - 2019

	2018	2019	2018 - 2019	
			<i>verschil (abs.)</i>	<i>verschil (%)</i>
Assen	55	76	21	38%
Groningen	217	280	63	29%
Het Hogeland	62	77	15	24%
Midden-Groningen	80	105	25	31%
Noordenveld	91	108	17	19%
Tynaarlo	81	97	16	20%
Westerkwartier	133	134	1	1%
Totaal RGA	719	877	158	22%
Nederland	16.302	19.671	3.369	21%

Bron: RDW

6.2 Oplaadpunten voor elektrische auto's

Het aantal oplaadpunten voor elektrische auto's in de RGA is de afgelopen jaren enorm toegenomen (+300%). In tabel 6.4 staat het aantal oplaadpunten per gemeente in de RGA voor 2014 en 2019. In de tabel staan het aantal (semi)-publieke laadpunten. Dit betekent dat zowel snellaadpunten als reguliere laadpunten zijn opgenomen in de tabel. Het aantal oplaadpunten is met name in Gemeente Groningen (+372%) en gemeente Tynaarlo (+317%) toegenomen. De daling in sommige jaren kan mogelijk verklaard worden doordat er soms laadpalen weggehaald worden als er bezwaar wordt gemaakt door omwonenden. Wanneer we kijken naar het aantal oplaadpunten per 1.000 inwoners, dan zien we dat de RGA (1.57) achterloopt ten opzichte van het landelijk gemiddelde (2.96). Binnen de regio lopen vooral Het Hogeland en Midden-Groningen achter. Minder dan één procent van het aantal laadpunten is een publiek snellaadpunt.

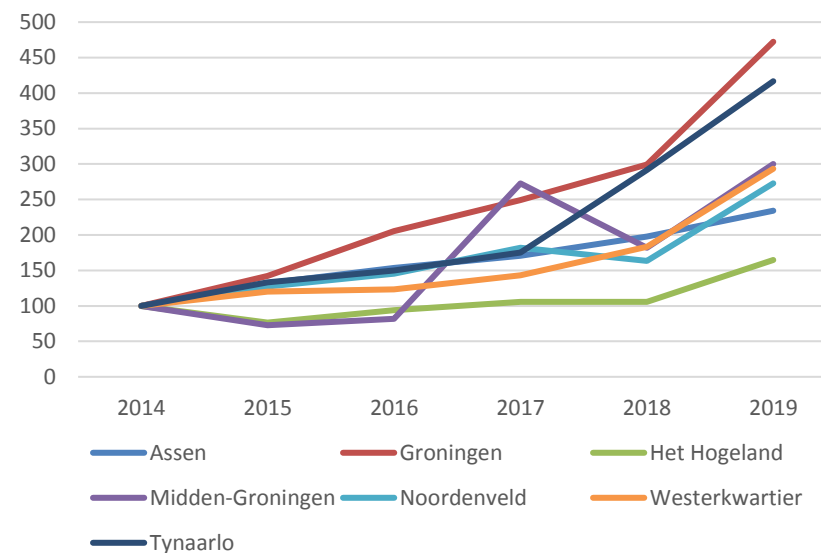
Tabel 6.4 Aantal oplaadpunten voor elektrische auto's

	2014	2019	2014 - 2019	
			<i>verschil (abs.)</i>	<i>verschil (%)</i>
Assen	41	96	55	134%
Groningen	130	614	484	372%
Het Hogeland	17	28	11	65%
Midden-Groningen	11	33	22	200%
Noordenveld	11	30	19	173%
Westerkwartier	30	88	58	193%
Tynaarlo	12	50	38	317%
Totaal RGA	211	843	632	300%
Totaal Nederland	11.638	51.108	39.470	339%

Bron: CROW

Figuur 6.2 Ontwikkeling oplaadpunten voor elektrische auto's

2014 = 100



Bron: CROW

6.3 CO₂-uitstoot

De CO₂-uitstoot van het wegverkeer is voor de tweede keer opgenomen in de mobiliteitsmonitor. De beschikbare gegevens hierover zijn 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.

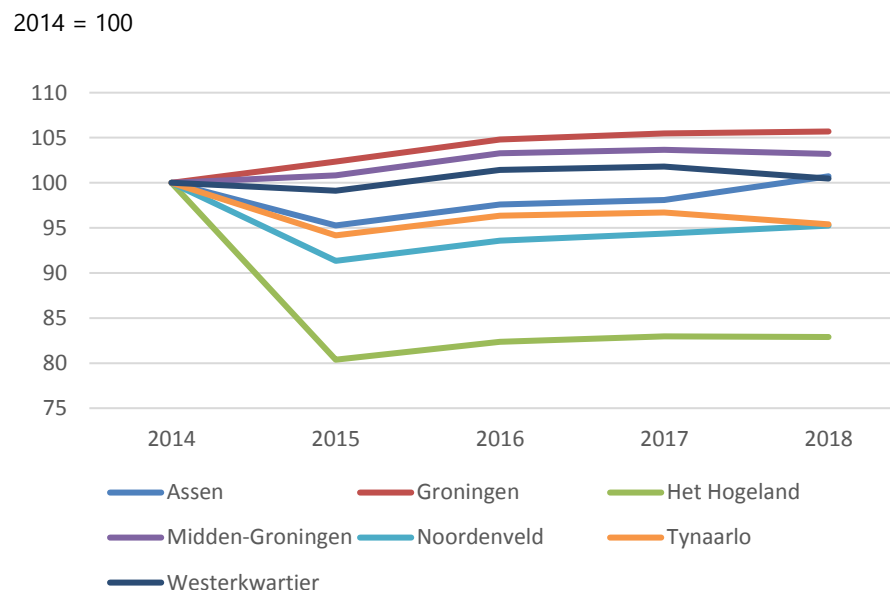
De CO₂-uitstoot door wegverkeer in de gehele Regio Groningen-Assen is iets toegenomen tussen 2014 en 2018 (0,5%). Met name in Groningen (+6%) en Midden-Groningen (+3%) zien we een toename van de CO₂-uitstoot. Er zijn echter ook drie gemeenten waar de CO₂-uitstoot van wegverkeer daalde in de periode 2014-2018 (Het Hogeland, Noordenveld en Tynaarlo). Kijken we naar de ontwikkeling door de jaren heen (figuur 6.5), dan zien we dat vooral in 2015 een flinke daling in de CO₂ uitstoot te zien is in meerdere gemeenten.

Tabel 6.5 CO₂-uitstoot van wegverkeer, in tonnen , 2014 en 2018

	2014	2018	2014 - 2018
	ton	ton	verschil (%)
Assen	107.722	108.500	0,7%
Groningen	250.225	264.478	5,7%
Het Hogeland	64.035	53.092	-17,1%
Midden-Groningen	121.730	125.648	3,2%
Noordenveld	39.720	37.835	-4,7%
Tynaarlo	67.884	64.769	-4,6%
Westerkwartier	161.843	162.606	0,5%
Totaal RGA	813.159	816.928	0,5%

Bron: RWS Klimaatmonitor

Figuur 6.3 Ontwikkeling CO₂-uitstoot van wegverkeer, 2014-2018



6.4 Conclusie

Op het gebied van duurzaamheid zien we de afgelopen jaren een positieve trend betreffende elektrische voertuigen. Er is een enorme toename te zien in zowel het aantal elektrische auto's (+469%) als ook het aantal oplaadpunten voor elektrische auto's (+300%). Wel ligt de stijging van het aantal elektrische auto's en oplaadpunten in de regio, na aftrek van het leasebedrijf in Eelde, nog onder het landelijk gemiddelde. Het aantal elektrische bromfietsen is gestegen met 147% en ligt boven het landelijk gemiddelde. Tot slot zien we een lichte stijging van de CO₂-uitstoot in de regio, met name in gemeente Groningen en Midden-Groningen.

7. Bijlagen

Bijlage 1. Aantal studenten hbo en wo, jaren '15 – '16 tot en met '19 – '20

Gemeente	Naam instelling	'15-'16	'16-'17	'17-'18	'18-'19	'19-'20	'14-'15=100
<i>Groningen</i>							
wo	Rijksuniversiteit Groningen	27.811	28.407	29.237	31.007	31.657	114
wo	Hanzehogeschool Groningen	36	71	93	105	110	306
wo	Protestantse Theologische Universiteit	54	50	52	54	62	115
	<i>totaal wo</i>	<i>27.901</i>	<i>28.528</i>	<i>29.382</i>	<i>31.166</i>	<i>31.829</i>	<i>114</i>
hbo	Hanzehogeschool Groningen	26.273	27.366	28.576	28.919	28.947	110
hbo	NHL Stenden Hogeschool	853	830	752	773	848	99
hbo	Hogeschool INHOLLAND*	171	171	167	158	153	89
	Christelijke Hogeschool Windesheim	51	77	76	32	31	61
	<i>totaal hbo</i>	<i>27.348</i>	<i>28.444</i>	<i>29.571</i>	<i>29.882</i>	<i>29.979</i>	<i>110</i>
	<i>totaal Groningen</i>	<i>55.249</i>	<i>56.972</i>	<i>58.953</i>	<i>61.048</i>	<i>61.808</i>	<i>112</i>
<i>Assen</i>							
hbo	Stenden	159	163	160	185	146	92
hbo	Hanze	109	121	113	117	89	82
	<i>totaal hbo</i>	<i>268</i>	<i>284</i>	<i>273</i>	<i>302</i>	<i>235</i>	<i>88</i>
	totaal aantal RGA	55.517	57.256	59.226	61.350	62.043	112

Bijlage 2. Banen van werknemers (x1.000) naar woon- en werkregio, 2018

		Woonregio												Totaal RGA
Werkregio		Nederland, Buitenland, Niet in te delen	Assen	Bedum	Ten Boer	Groningen	Haren	Leek	Midden-Groningen	Noordenveld	Tynaarlo	Winsum	Zuidhorn	
		Nederland, Buitenland, Niet in te delen	8422	32,1	4,8	3,5	100,4	8,4	8,9	26,4	13,2	14,4	5,9	8,5
	Assen	39,5	15,3	0,1	0,1	3	0,5	0,4	0,6	1,1	1,8	0,2	0,2	23,3
	Bedum	3,2	0	0,8	0,1	0,6	0	0	0,1	0	0	0,2	0	1,8
	Ten Boer	1,1	0	0,1	0,4	0,1	0	0	0,1	0	0	0	0	0,7
	Groningen	147,6	4,2	2,4	1,7	69,8	4,3	2,6	7,8	3,8	4,7	2,6	3,9	107,8
	Haren	6,1	0,3	0,1	0	1,5	1,3	0,1	0,5	0,2	0,4	0	0,1	4,5
	Leek	8,9	0,2	0	0	1,1	0,1	2,4	0,2	0,8	0,1	0,1	0,3	5,3
	Midden-Groningen	18,8	0,6	0,2	0,2	1,8	0,3	0,1	8,1	0,2	0,5	0,1	0,2	12,3
	Noordenveld	8,9	0,5	0	0	0,9	0,1	0,5	0,1	3,2	0,5	0	0,1	5,9
	Tynaarlo	9,7	1	0	0	1	0,2	0,2	0,4	0,6	3	0	0,1	6,5
	Winsum	2,4	0	0,1	0	0,3	0	0	0,1	0	0,1	0,9	0,1	1,6
	Zuidhorn	3,9	0	0	0	0,5	0	0,2	0,1	0,1	0	0,1	1,5	2,5
	Totaal RGA		22,1	3,8	2,5	80,6	6,8	6,5	18,1	10	11,1	4,2	6,5	172,2

Bron: CBS

Bijlage 3. Fietstelling gemeente Groningen en provincie Drenthe, 2014 - 2019

Top 10 fietsverbindingen in Groningen op een werkdag, uitgezonderd routes in het Centrum, 2014 – 2019

Weg	Telvak	2014	2019	2014 - 2019 <i>verschil (%)</i>
Paddepoelsterweg	Crematoriumlaan - Duindoornstraat	17.293	17.877	3,4%
Paterswoldseweg	Peizerweg - van Speykstraat	.	16.047	.
Gerrit Krolbrug	Ulgersmaweg - West Indischekade	14.783	13.114	-11,3%
Korreweg	Balistraat – J.C. Kapteijnlaan	.	12.316	.
Fietstunnel Kerklaan	Grote Beerstraat - Tuinbouwstraat	9.213	11.771	27,8%
Emmaviaduct	Emmasingel - Parkweg	.	9.899	.
Peizerweg	Admiraal de Ruyterlaan - Koeriersterweg	8.549	9.620	12,5%
Eikenlaan	Iepenlaan - Van Oldebarneveltlaan	10.504	9.139	-13,0%
Hermans Colleniusstraat	De Grootkade- Colleniusbrug	.	8.485	.
Paterswoldseweg	Muntinglaan - Laan van de Vrede	8.313	8.096	-2,6%

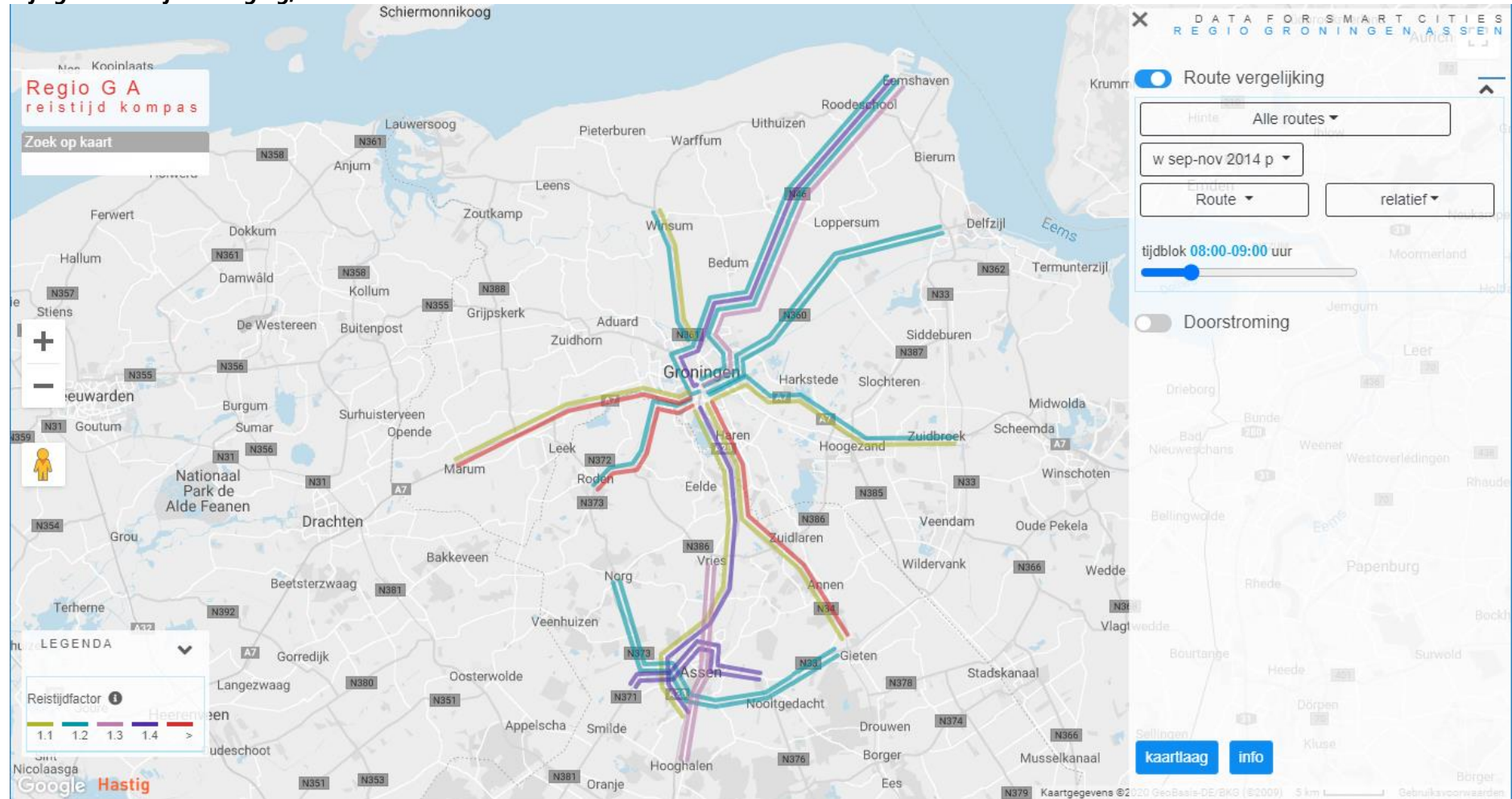
Bron: OIS Groningen

Fietsbewegingen op een werkdag in Drenthe, 2014 en 2019

Weg	Telvak	2014	2019	2014 - 2019 <i>verschil (%)</i>
				<i>verschil (%)</i>
	Assen, Graswijk	617	652	6%
Bundel N371	Assen - Smilde	848	847	-%
N372	Peizermade - Peize	687	591	-14%
N372	Peize - Roden	688	580	-16%
N372	Roden - Nietap	877	906	3%
N373	Norg – Roden	606	579	-4%
N386	Tynaarlo - Vries	616	570	-7%
	Totaal	4.939	4.725	-4%

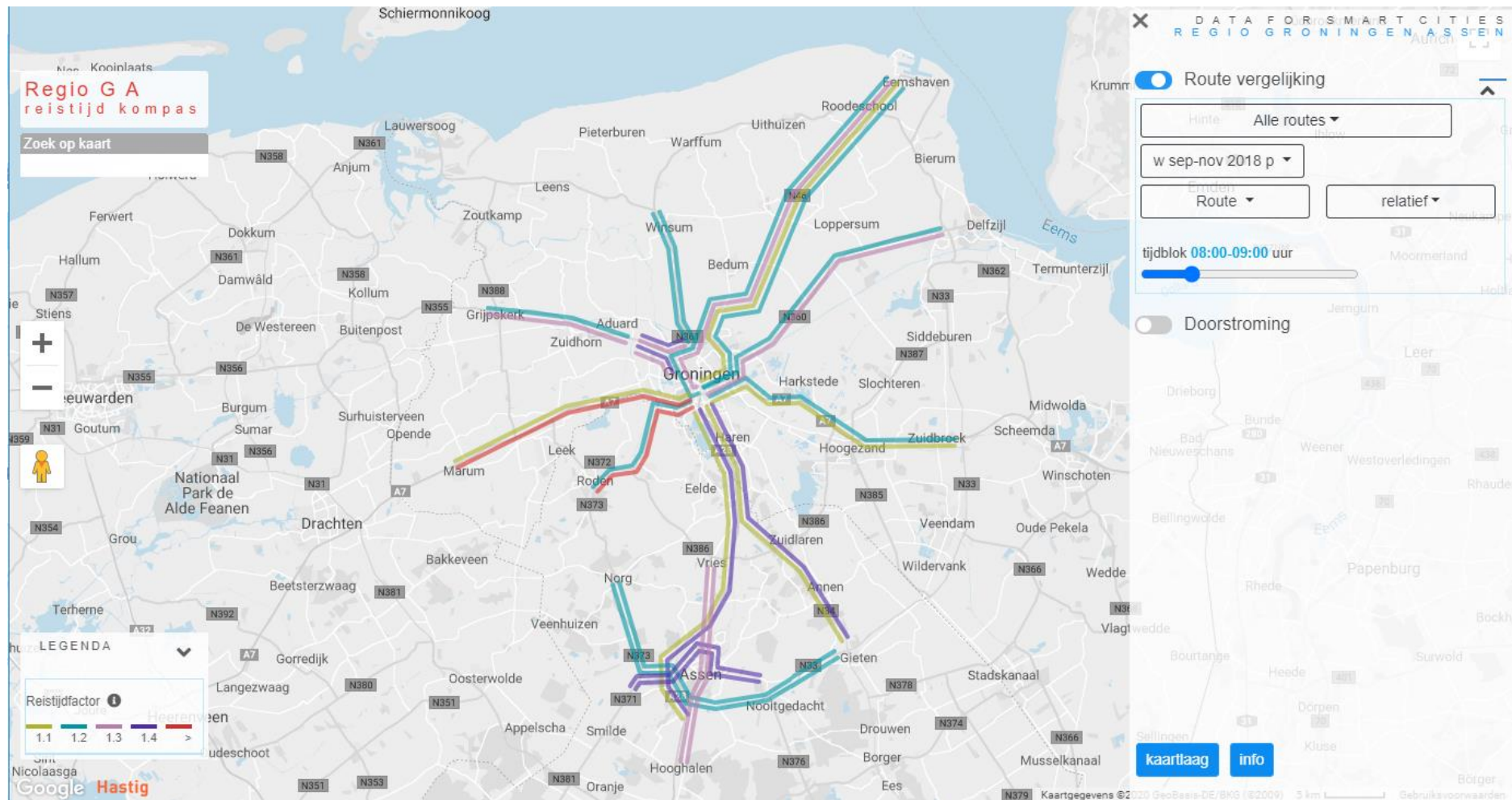
Bron: Provincie Drenthe

Bijlage 4. Reistijdvertraging, 2014

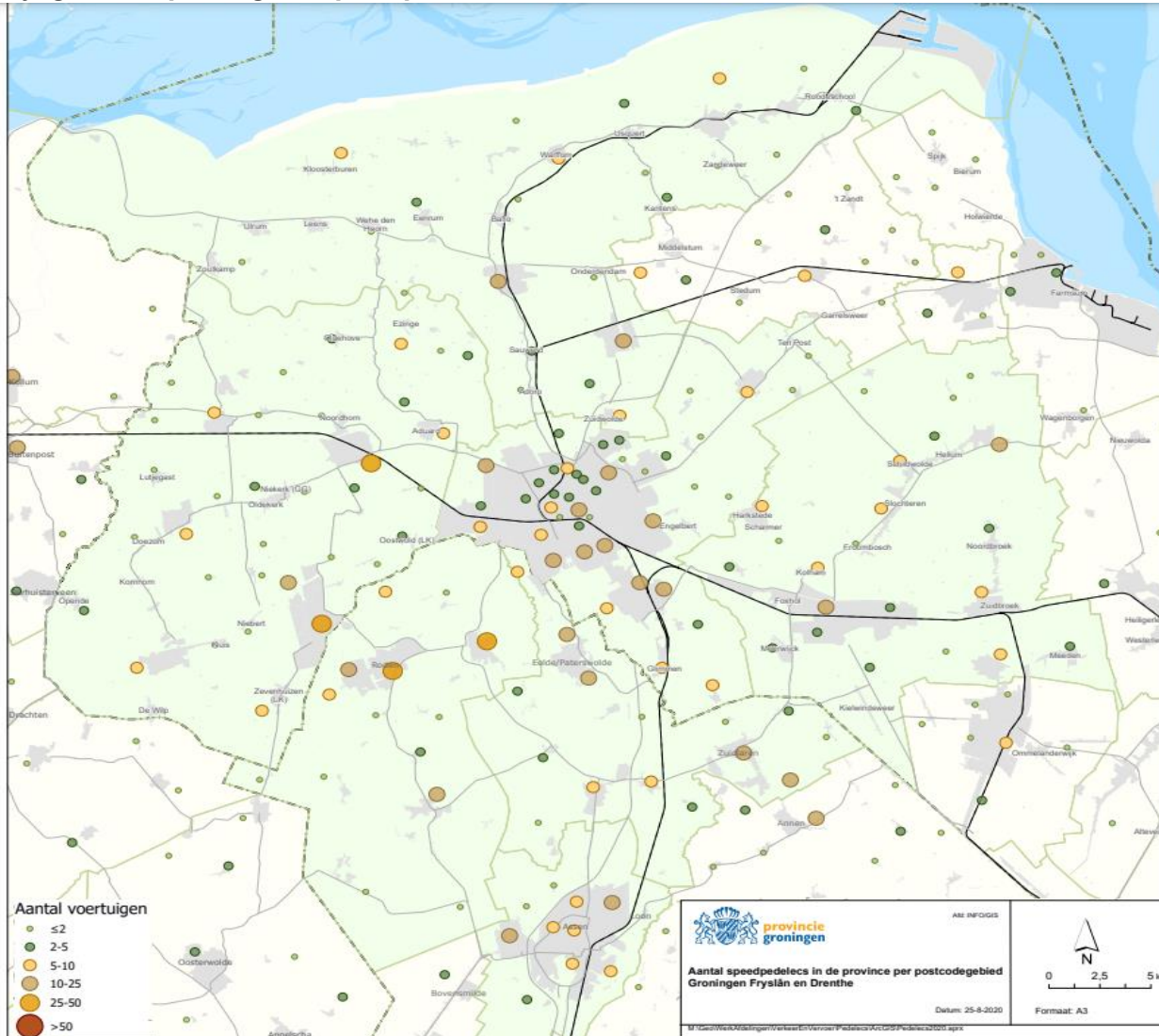


Kijk voor meer informatie op: regiogroningenassen.kijkopkaart.nl/

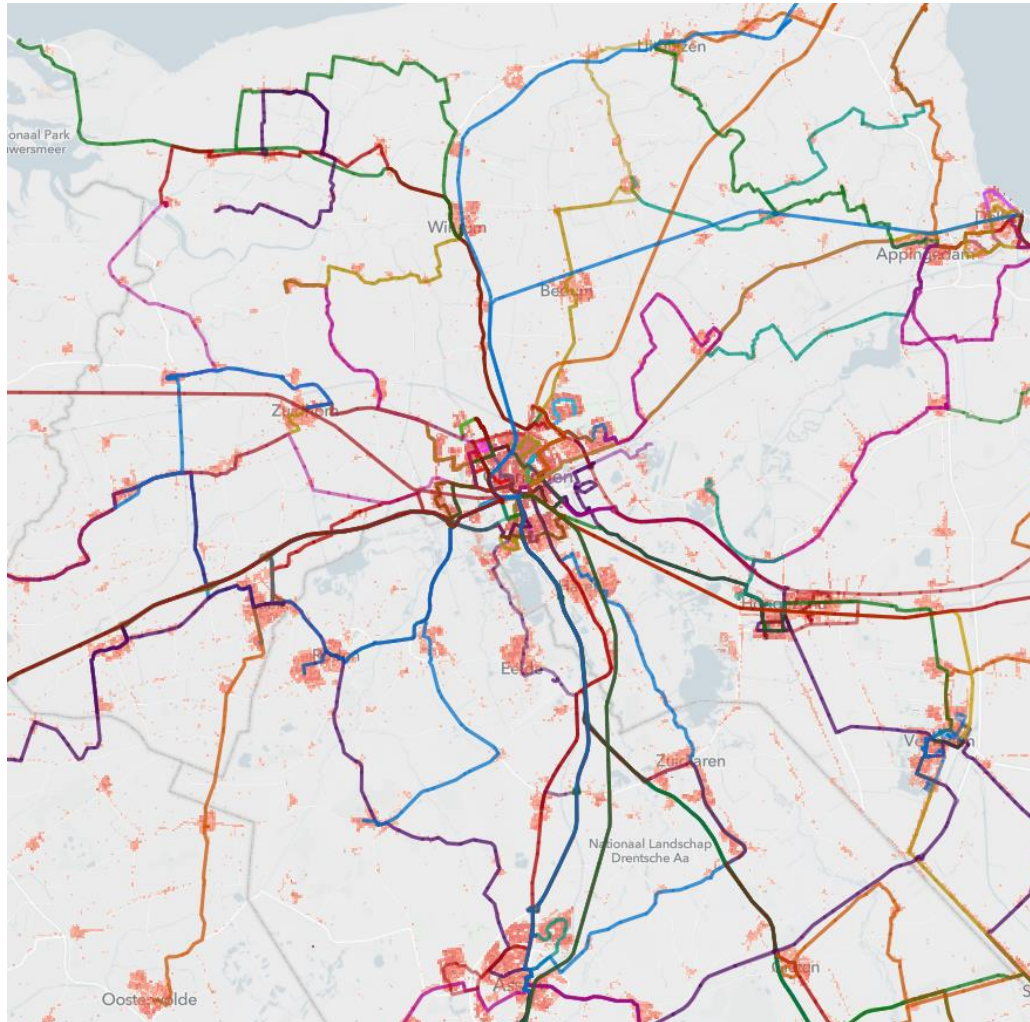
Bijlage 5. Reistijdvertraging, 2018



Bijlage 6. Verspreiding van speed-pedelecs, 2020



Bijlage 7. Buslijnnennetwerk, 2020



Bron: OV-bureau Groningen-Drenthe

Bijlage 8. Aantal buspassagiers per corridor, 2015 - 2019

Aantal buspassagiers corridors richting Groningen, 2015 - 2019

Corridor 1)	2015	2019	2015 – 2019 <i>verschil (%)</i>
Leek - Groningen	201.857	215.037	7%
Roden - Groningen	234.212	270.938	16%
Hoogezand - Groningen	44.430	74.804	69%
Slochteren - Groningen	99.843	128.389	29%
Zuidhorn - Groningen	190.712	183.402	-4%
Winsum - Groningen	33.731	54.111	60%
Bedum - Groningen	68.641	72.658	6%
Ten Boer - Groningen	75.105	95.951	28%
Assen - Groningen	246.193	350.998	43%
Vries-Eelde-Groningen	129.526	143.918	11%
Zuidlaren-Groningen	145.546	167.410	15%
Haren - Groningen	179.365	290.572	62%

Bron: OV-bureau Groningen – Assen

- 1) Betreft alleen de passagiers uit genoemde plaats en directe omgeving, niet van het achterland

Aantal buspassagiers corridors richting Assen, 2015 - 2019

Corridor	2015	2019	2015 – 2019 <i>verschil (%)</i>
Leek - Roden - Norg - Assen	14.581	22.909	57%
Groningen - Assen	249.519	354.630	42%
Haren - Assen	8.226	7.707	-6%
De Punt-Vries - Assen	27.271	35.150	29%
Zuidlaren - Assen	14.733	12.461	-15%
Smilde – Assen ¹⁾	36.208	46.449	28%
Beilen – Assen ¹⁾	37.459	54.408	45%
Emmen/Stadkanaal - Gieten - Rolde - Assen	48.416	61.539	27%

Bron: OV-bureau Groningen - Assen

- 1) Betreft de passagiers van de genoemde plaats inclusief achterland