

Second opinion Verdubbeling N33 Zuidbroek Appingedam



Rapport 2018-9

Auteurs:

Peter Louter

Pim van Eikeren

Opdrachtgevers: Projectorganisatie N33 Midden

Contactpersonen bij opdrachtgevers: Theo Oenema en Bert van der Meulen

Bureau Louter

Rotterdamseweg 183c

2629 HD Delft

Telefoon: 015-2682556

peter@bureaulouter.nl

www.bureaulouter.nl

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Bureau Louter.

Verwijzing naar resultaten uit dit onderzoek is toegestaan, mits voorzien van een duidelijke bronvermelding, namelijk: 'Bureau Louter (2018) Second opinion Verdubbeling N33 Zuidbroek Appingedam'

Inhoud

1	Inleiding	1
2	Overzicht mogelijke effecten	2
3	Ontwikkeling verkeersintensiteiten	4
4	Situatie en ontwikkeling economie en voorzieningen	9
4.1	Stromen	9
4.2	Structuur en ontwikkeling	14
	<i>Bijlagen</i>	
I	Kaartbeelden economische en demografische ontwikkeling	23

1 Inleiding

De N33 tussen Appingedam (om precies te zijn de aansluiting op de N362) en Zuidbroek (de aansluiting op de A7) zal worden verdubbeld. Er is daarvoor een aantal alternatieven ontwikkeld. In het noordelijk deel (tussen Siddeburen: de aansluiting op de N387) en Appingedam zal, met uitzondering van alternatief A (behoud van het tracé, maar dubbel- in plaats van enkelbaans), ook het tracé worden verlegd. Het deel tussen de aansluiting op de N362 en de aansluiting op de Woldweg (N989) blijft bij de andere alternatieven gehandhaafd, maar het huidige tracé van de N33 ten zuiden van de aansluiting van de Woldweg verdwijnt.

Volgens de 'Verkenning/ 1e fase MER Verdubbeling N33 Zuidbroek-Appingedam, MER-aanvulling' (van 22 juni 2018; verder aangeduid als de 'Verkenning Verdubbeling N33') luiden de 'doelen en opgaven volgens de Startbeslissing N33 Midden' als volgt (zie pagina 9):

'Primaire aanleiding en opgave van het project N33 Midden is om via de verdubbeling van de N33 Zuidbroek-Appingedam een stimulans te geven aan de ruimtelijk economische opgave van de Eemsdelta. Dit door te zorgen voor een robuuste infrastructuur die een goede bereikbaarheid biedt. Daarnaast moet het project bijdragen aan verbetering van de verkeersveiligheid. En is de ambitie afgesproken dat de N33 zo duurzaam mogelijk wordt aangelegd, waarbij de focus ligt op energieneutrale weg, circulair bouwen, ecologische verbindingen/biodiversiteit en sociale relevantie.'

Het primaire doel is dus om door een verbetering van de bereikbaarheid (als gevolg van de verdubbeling van de N33) een impuls te geven aan de economie van de regio Eemsdelta. In hoofdstuk 2 van de Verkenning Verdubbeling N33 staat een 'analyse van problemen en ambities'. Deze is deels gebaseerd op verouderde gegevens. Aan Bureau Louter is gevraagd een second opinion te geven op dit hoofdstuk. Het gaat daarbij vooral om de vraag in hoeverre mobiliteit en infrastructuur een rol spelen bij het doel om economische structuurversterking voor de regio te realiseren: welke kansen liggen er, maar ook welke bedreigingen.

De opdracht luidt:

Een second opinion uitvoeren op het hoofdstuk 'analyse' uit de aanvulling op de 'MER Verdubbeling N33 Zuidbroek-Appingedam' door:

1. Te beoordelen of de feiten de argumentatie voldoende onderbouwen.
2. Er mogelijk nieuw economisch feitenmateriaal aan die argumentatie is toe te voegen en deze ook aan te geven.
3. Mogelijk concrete tekstvoorstellen aan te leveren op basis van de twee bovenstaande punten.

Om tot beantwoording van deze vragen te komen heeft Bureau Louter en ondersteunende analyse uitgevoerd op onderdelen die voor het bepalen van mogelijke effecten van de verdubbeling van de N33 van belang zijn. Enerzijds betreft dit actualisering van gegevens uit eerder onderzoek van Bureau Louter¹, anderzijds het uitvoeren van een aantal extra analyses. Mede op basis daarvan zal de tekst in hoofdstuk 2 van de Verkenning Verdubbeling N33 worden beoordeeld.

In paragraaf 2 wordt eerst ingegaan op mogelijke effecten van veranderingen in infrastructuur. In paragraaf 2 wordt aandacht besteed aan de ontwikkeling van verkeersintensiteiten: welke effecten heeft de verdubbeling van de N33 op het personenverkeer en het vrachtvervoer in en rond de regio. In hoofdstuk 4 tenslotte staan nieuwe en geactualiseerde analyses.

¹ Bureau Louter (2014) *Bedrijventerreinen in Eemsdelta*

2 Overzicht mogelijke effecten

Verbetering van infrastructuur levert reistijdwinsten op. Het potentieel aan arbeidskrachten voor bedrijven breidt daardoor uit, evenals het aantal baanmogelijkheden voor de beroepsbevolking. Ook breidt het marktpotentieel van bedrijven uit, zowel wat betreft het aantal bereikbare consumenten (voor voorzieningen) als wat betreft onderlinge relaties tussen bedrijven. Daarnaast neemt voor inwoners het aantal bereikbare voorzieningen toe en voor voorzieningen het marktpotentieel (het aantal te bereiken consumenten). In het analysehoofdstuk van de Verkenning Verdubbeling MER staat dit beschreven.

Van belang is dat de verdubbeling van de N33 niet overal in dezelfde mate tot reistijdwinst leidt en dat de reistijdwinsten ook verschillen tussen de alternatieven. Zo leidt tracé X-1 (en soortgelijke tracés) zelfs voor delen van Appingedam tot kleine reistijdverliezen naar bestemmingen die in het zuiden van Appingedam liggen. Hierop zal worden ingegaan in paragraaf 3. In deze paragraaf wordt echter in algemene zin gesproken over 'reistijdwinsten' (kortere reistijden van A naar B omdat de gemiddelde snelheid hoger wordt en/of omdat de afstand kleiner wordt). Bij reistijdverliezen treden soortgelijke *negatieve* effecten op.

Reistijdwinsten kunnen op twee manieren worden bepaald: absoluut (aantal minuten) en relatief (procentuele afname van de reistijd). Een zelfde absolute reistijdwinst zal bij een kortere reistijd meer effect hebben dan bij een langere reistijd. Een reistijdwinst van 3 minuten tussen Delfzijl en Zuidbroek komt overeen met een substantiële relatieve afname, maar diezelfde absolute reistijdwinst zal bij verplaatsingen tussen Delfzijl en Zwolle relatief veel kleiner zijn en daarom minder gewicht in de schaal leggen bij vestigingsplaatsbeslissingen. Die 'vestigingsplaatsbeslissingen' zijn bepalend. Het kan daarbij gaan om de keuze van een vestigingsplaats door bedrijven, door bewoners of door voorzieningen. Bij vestigingsplaatsbeslissingen kan het gaan om een actieve keuze (verplaatsing/verhuizing als gevolg van veranderingen in de bereikbaarheid) of om een passieve keuze (handhaven van de huidige locatie: een verbetering van de bereikbaarheid kan daarvoor een impuls geven omdat een bedrijf of huishouden bij uitblijven van die verbetering mogelijk verplaatst/verhuisd zou zijn).

De effecten hangen tevens af van het type verplaatsing. Winkels voor de dagelijkse boodschappen komen bijvoorbeeld veel frequenter voor dan woonboulevards. Men is dan ook gewend om voor de dagelijkse boodschappen (zoals een supermarkt) slechts geringe afstanden af te hoeven leggen, terwijl men daar bij meubelboulevards veel eerder toe bereid/genoodzaakt is (omdat ze veel 'zeldzamer' zijn: ook de afstand tot het dichtstbijzijnde ziekenhuis wordt bijvoorbeeld anders ervaren dan de afstand tot de dichtstbijzijnde huisarts). Reistijdwinst op het tracé Zuidbroek-Appingedam zal niet of nauwelijks tot gevolg hebben dat inwoners uit Zuidbroek dan meer naar de supermarkt gaan in Appingedam (omdat verplaatsingen over die afstand voor het bezoek aan een supermarkt niet of nauwelijks worden afgelegd), maar mogelijk wel naar het Woonplein.

Typen (mogelijke) effecten van reistijdwinst

- Reistijdwinst leidt ertoe dat bedrijven beter bereikbaar worden voor de beroepsbevolking in gebieden waarvoor de reistijdwinst geldt (vooral aan de zuidkant van Eemsdelta). Voor laag opgeleiden zal het effect waarschijnlijk niet groot zijn: uit de dichtstbijzijnde concentraties van beroepsbevolking (Winschoten, Veendam, Hoogezand-Sappemeer) werken nauwelijks laag opgeleiden in Eemsdelta (in nog sterkere mate geldt dat voor de stad Groningen; zie paragraaf 4) en een aantal minuten reistijdwinst zal daar weinig verandering in brengen. Voor hoog opgeleiden kan de reistijdwinst echter wel enig effect sorteren.
- Reistijdwinst leidt ertoe dat meer banen bereikbaar worden voor de beroepsbevolking van Eemsdelta. Dat zal vooral gelden voor Appingedam en Delfzijl omdat zij zich meer dan Loppersum en Eemsmond richten op gemeenten ten zuiden van de regio (Eemsmond en vooral Loppersum richten zich in sterke mate op de stad Groningen, maar voor die gemeenten levert de verdubbeling van de N33 geen reistijdwinst naar Groningen op omdat andere routes veel korter

zijn). Ook hier geldt weer dat de te verwachten effecten groter zullen zijn naarmate het opleidingsniveau hoger is.

- Reistijdwinst voor onderlinge relaties tussen bedrijven en voor het bereiken van consumentenmarkten voor bedrijven. Enerzijds gaat het daarbij om relaties op vrij korte afstand, zoals tussen Eemsdelta en de Zuidrand, anderzijds om relaties tussen Eemsdelta en regio's elders in Nederland (via de A7 of via de A33 Zuid) en in het buitenland (via de A7 de grens over). Ook hier geldt weer dat de relatieve reistijdwinst kleiner wordt naarmate de totale reistijd hoger is. Met name voor het vrachtvervoer biedt de verdubbeling van de N33 niet alleen reistijdwinst, maar ook minder moeilijke routes (bijvoorbeeld geen rotondes). Met name het bedrijfsleven in Delfzijl zal hier van profiteren, maar ook voor delen van Appingedam wordt vestiging voor in sterke mate van vrachtvervoer afhankelijke bedrijven wat aantrekkelijker. Ook de route van de Eemshaven naar gebieden ten zuiden van Eemsdelta wordt korter in reistijd en 'comfortabeler', hoewel ook hier weer geldt dat de *relatieve* reistijdwinst minder groot is dan voor bijvoorbeeld Delfzijl door de grotere afstanden.
- Het gebruik van voorzieningen buiten de regio door bewoners van Eemsdelta neemt toe naarmate de reistijd lager is. Hier geldt dat het type voorzieningen daarvoor zeer bepalend is. Voor 'basisvoorzieningen' als de basisschool, een huisarts of een supermarkt is de aanvaardbare reistijd veel lager dan voor bezoek aan 'plusvoorzieningen' als een museum, een theater, een ziekenhuis of een hoger onderwijsinstelling. Het meer 'binnen bereik' komen van dergelijke plusvoorzieningen kan mede bijdragen bij de beslissing om al dan niet te verhuizen.
- Het draagvlak voor voorzieningen (ook nu weer vooral 'plusvoorzieningen', waartoe overigens ook luxe winkels/ funshoppen en perifere detailhandel gerekend kunnen worden). Met kortere reistijden wordt mogelijk het draagvlak voor voorzieningen in Eemsdelta uitgebreid. Dat zal overigens vooral voor Appingedam en Delfzijl gelden.

3 Ontwikkeling verkeersintensiteiten en routekeuzes

In de Verkenning Verdubbeling N33 zijn met behulp van het NRM berekeningen gemaakt van de verkeersintensiteiten in 'het studiegebied': voor de huidige situatie, voor een 'referentieraming' in 2030 (wat gebeurt er zonder aanpassing van de N33) en voor een aantal alternatieven, waarbij vooral het verschil tussen alternatief A en alternatief X-1 interessant is. Naast de totale verkeersintensiteit zijn daarbij ook berekeningen gemaakt voor het vrachtvervoer (het verschil tussen totaal vervoer en vrachtvervoer is gelijk aan het personenvervoer). Verkeersintensiteiten zijn in de Verkenning Verdubbeling N33 niet volledig te herleiden tot de oorsprong en bestemming van de stromen, waardoor het effect van de verdubbeling van de N33 op diverse locaties moeilijk is te bepalen. Een aantal voorbeelden:

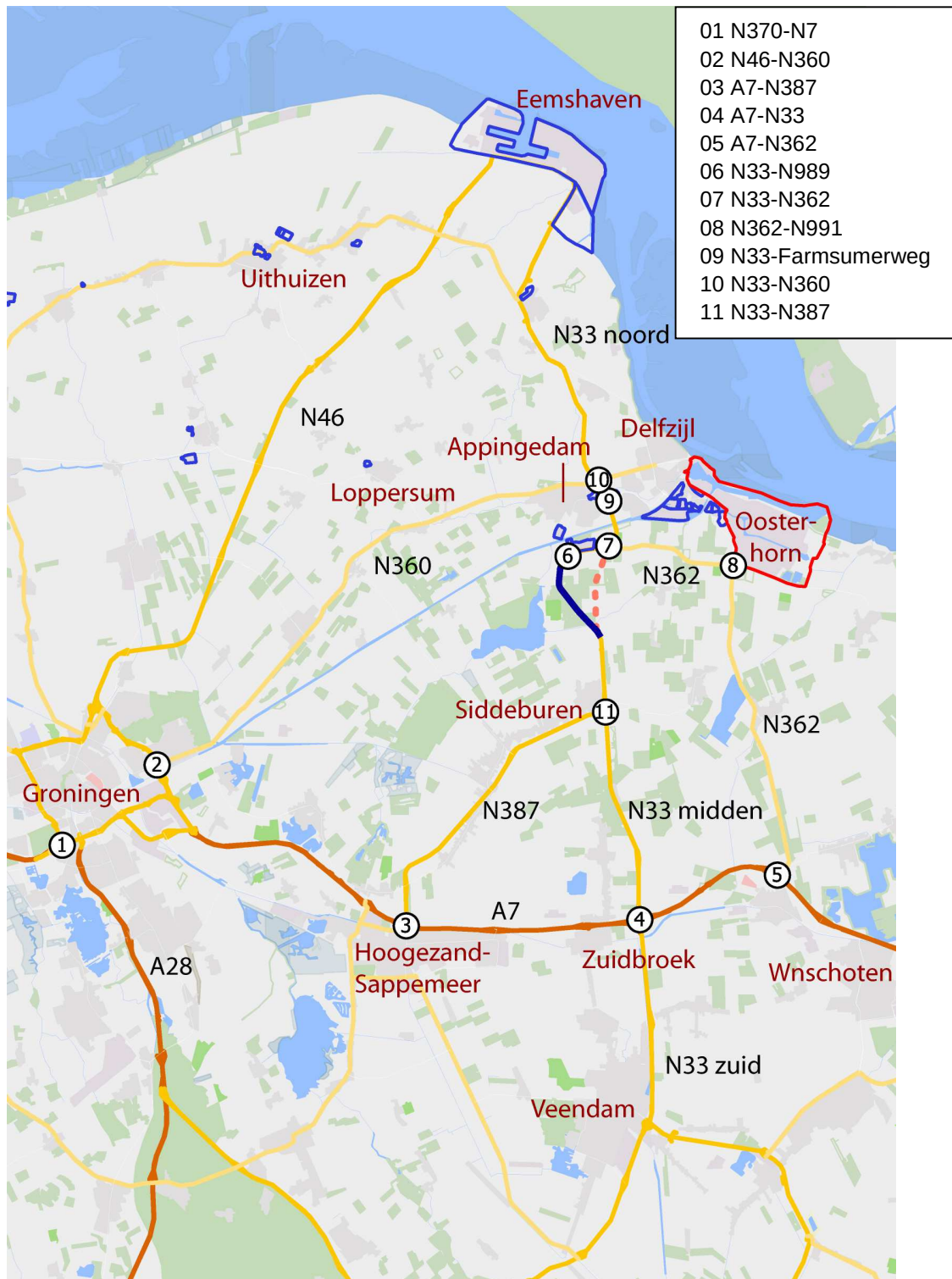
- De verkeersintensiteiten op de N33, ten noorden van de kruising met de N360: deze nemen toe, maar niet duidelijk is wat de bron is. Effecten op de N46 zouden hier interessant zijn (neemt bijvoorbeeld het verkeer uit de Eemshaven over de N33 toe en over de N46 af)?
- Niet duidelijk is wat de verdeling van verkeer tussen Eemsdelta en Groningen over de N33/N387/A7-route versus de N360 route is. Er lijkt, gezien de afnemende verkeersintensiteiten op de N360 bij variant X-1 sprake te zijn van een (lichte) verschuiving van de N360 naar de A7-route (vrachtverkeer maakt sowieso weinig gebruik van de N360).
- De verschuiving tussen de N362 (het noord-zuid gedeelte) en de N33 na verdubbeling. Uit de toename van het verkeer op de N362 (het oost-west gedeelte) en de sterke afname in het noord-zuid gedeelte van de N362 kan worden opgemaakt dat personenvervoer, maar zeker ook vrachtvervoer meer voor de N33 zal kiezen. Dat lijkt in bescheiden mate te gaan om verkeer naar Winschoten en voornamelijk om verkeer naar elders in Nederland via de A33 Zuid - van Zuidbroek tot Assen - of de A7), terwijl ook niet duidelijk is in hoeverre verkeer uit Delfzijl naar Duitsland de route via de N362 (noord-zuid) zal blijven volgen of via de N33 zal gaan.

Bij de keuze van de route speelt niet alleen de kortste reistijd een rol. Ook hoe 'comfortabel' een rit is speelt mee, zoals bijvoorbeeld het rijden door vrachtverkeer van routes met (krappe) rotondes en het rijden van het risico dat men reistijdverlies oploopt doordat er vertraging optreedt (bijvoorbeeld door langzamer rijdend vrachtverkeer of zelfs landbouwverkeer). Dit zou kunnen worden aangeduid als 'psychologische effecten' (hoewel hier ook sprake is van een zekere mate van rationaliteit). Het kan leiden tot keuze voor een snelweg boven een provinciale weg, ook indien de gemiddelde verwachte reistijden over de snelweg (iets) hoger zijn. Dergelijke effecten zijn niet goed meetbaar.

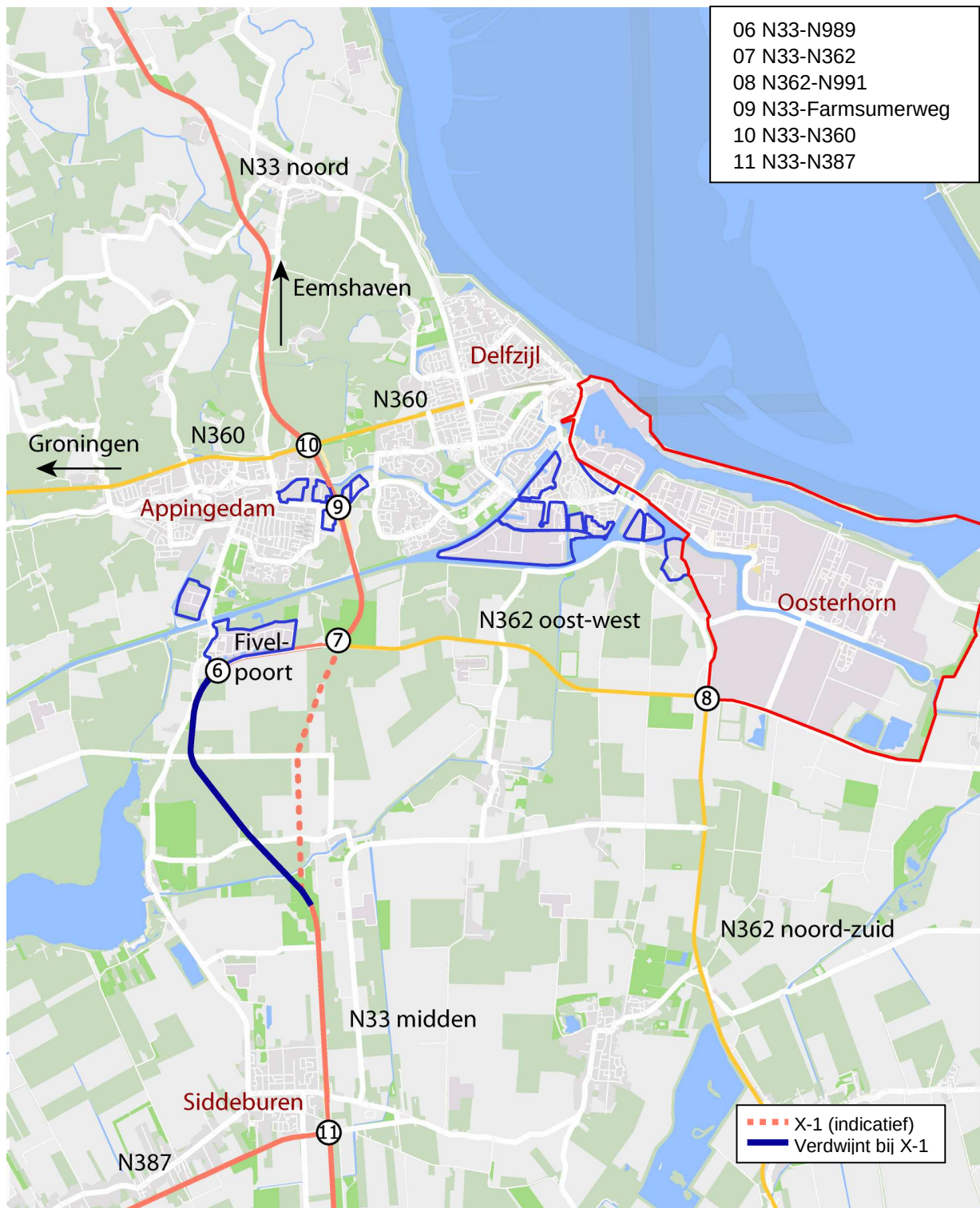
Routekeuzes spelen ten eerste op lokaal niveau (rond Delfzijl/Appingedam) en ten tweede op (inter)regionaal niveau: de aansluiting op de A7. In figuur 3.1 staan alle aansluitingen, waaronder de 'A7-aansluitingen' (1 tot en met 5) en in figuur 3.2 slechts de aansluitingen bij Appingedam/Delfzijl: de 'AD-aansluitingen' (6 tot en met 10)

1. De aansluiting van de N370 op de A7 aan de westkant van Groningen
2. De aansluiting van de N360 op de N46 aan de oostkant van Groningen, met vervolgens op de A7 een route in westelijke of oostelijke richting
3. De aansluiting van de N387 op de A7 bij Hoogezand
4. De kruising van de N33 en de A7 bij Zuidbroek
5. De aansluiting van de N362 op de A7 bij Scheemda
6. De aansluiting van de Woldweg/N989 op de N33
7. De aansluiting van de N362 'oost-west' op de N33
8. De aansluiting van de N991 vanuit Delfzijl op de N362 (en via de N362 'noord-zuid' vervolgens naar de A7)
9. De aansluiting van de Farmsumerweg (Appingedam) en Zwet (Delfzijl) op de N33
10. De kruising van de N360 en de N33
11. De aansluiting van de N387 op de N33 bij Siddeburen

Figuur 3.1 Ruime regio en belangrijke aansluitingen



Figuur 3.2 Detailkaart Appingedam/Delfzijl



In tabel 3.1 staan opmerkingen over de routekeuze. Soms zijn de keuzes glashelder, in andere situaties hangt het van persoonlijke voorkeuren (waaronder 'psychologische effecten') af welke route gekozen wordt. Ook kan sprake zijn van verschillen tussen delen van gemeenten. Daar waar sprake is van duidelijke reistijdwinsten ten opzichte van de oude situatie kan mogelijk een verandering in vestigingsplaatskeuze optreden. Die kans is groter naarmate de absolute en relatieve reistijdwinst groter is. De reistijden volgens het alternatief X-1 vormen het uitgangspunt. Voor Appingedam is echter tevens alternatief A van belang. Bij alternatief A is in het algemeen sprake van lagere reistijdwinsten. Voor Appingedam zijn er echter lokale verschillen. Bij X-1 in plaats van A zal verkeer uit Appingedam deels een andere route gaan kiezen (via aansluiting 9 of 10 in plaats van via aansluiting 6). Deels zal dat leiden tot *meer* reistijd door 'omrijden' (de N33 ten zuiden van aansluiting 6 verdwijnt in alternatief X-1, zodat bij de aansluiting vanaf de Woldweg in oostelijke in plaats van zuidelijke richting moet worden gereden). Bovendien verliest bedrijventerrein Fivelpoort (met het SW-bedrijf op dit moment als duidelijk grootste werkgever en op dit moment nog veel uitgeefbaar terrein) de status van 'zichtlocatie'. Voor de zuidelijke bedrijventerreinen in Appingedam (Fivelpoort en Woldweg) resulteert volgens alternatief X-1 reistijdverlies ten opzichte van de huidige situatie. Het verschil is overigens maar klein omdat men weliswaar moet 'omrijden', maar men vervolgens op de nieuwe route van de N33 wel sneller kan rijden. In hoeverre reistijdwinsten van belang zijn, hangt vooral af van de omvang van de bedrijvigheid en/of bevolking die sneller bereikt kan worden.

Binnen de regio Eemsdelta realiseren Delfzijl en Appingedam de grootste dichtheden aan bevolking en werkgelegenheid (zie bijlage I, figuur I.5d). In het noordelijk deel van de regio zijn de dichtheden laag en ook ten zuiden van Eemsdelta is sprake van lage dichtheden. Naast de stad Groningen resulteren ook langs en direct ten zuiden van de A7 wat hogere dichtheden. Het gebied ten zuiden van Eemsdelta, dat bestaat uit de voormalige gemeenten Slochteren, Hogeveen-Sappemeer en Menterwolde (tegenwoordig Midden-Groningen; om meer ruimtelijk detail aan te brengen zal echter veelal worden uitgegaan van de 'oude' gemeentenindeling), alsmede Oldambt (met onder andere Winschoten en Scheemda) en Veendam wordt in dit rapport aangeduid als 'de Zuidrand'.

Tabel 3.1 Routekeuzes per gemeente/locatie

Gemeente/locatie	Opmerkingen
Eemsmond (excl. Eemshaven)	Stromen vanuit Uithuizermeeden, in sterkere mate vanuit Uithuizen en vooral vanuit Warffum naar Groningen/overig Nederland zullen via de N46 verlopen. Richting Duitsland, zuidelijk Groningen en oostelijk Drenthe biedt de N33 na verdubbeling een goed alternatief, vooral voor de oostelijke delen van Eemsmond. Het is overigens de vraag hoe groot die stromen zijn, want in Eemsmond is niet veel materiaalgeoriënteerde bedrijvigheid (zoals industrie en transport - wat vrachtverkeer oproept) gevestigd en woon-werk verkeer gaat voornamelijk richting Groningen.
Eemshaven	Voor stromen vanaf de Eemshaven richting Duitsland en zuidelijk Groningen/oostelijk Drenthe zal tijdswinst worden gerealiseerd. Stromen naar Groningen/overig Nederland gaan deels over de N46 en mogelijk deels via de N33 Zuid (Zuidbroek-Assen) en de A28 naar overig Nederland. Het is niet duidelijk of de reistijdswinst tot een andere routekeuze zal leiden (meer N33 in plaats van N46).
Loppersum	Loppersum is in sterke mate op de stad Groningen gericht wat betreft voorzieningen en werkgelegenheid en kent weinig materiaalgeoriënteerde activiteiten (en dus vrachtvervoer). De verdubbeling van de N33 zal slechts voor een klein deel van de stromen naar en vanuit Loppersum reistijdswinst opleveren.
Appingedam-Zuid	Voor de bedrijventerreinen Fivelpoort en Woldweg zal alternatief X-1 tot een beperkt reistijdverlies ten opzichte van de huidige situatie leiden. Het verschil is echter zo klein dat dit weinig invloed zal hebben op vestigingsplaatskeuzes van bedrijven (met uitzondering van een klein segment dat sterk hecht aan een zichtlocatie).
Overig Appingedam	Voor de wat noordelijker gelegen delen van Appingedam zal variant X-1 leiden tot meer keuze voor aansluiting 9 in plaats van aansluiting 6. Dat is zichtbaar in de uitkosten van het NRM-model, waarin de toestroom op aansluiting 10 en vooral aansluiting 9 groter wordt (vooral van personenverkeer, maar deels ook van vrachtverkeer). Overigens is die toename ook te danken

	aan Delfzijl. De verkeersintensiteit op de Woldweg zal afnemen. Verkeer richting Groningen gaat mogelijk deels via de N360, vooral naar/vanaf de westelijke delen van Appingedam. Mogelijk zullen deze stromen afbuigen naar de route N33/N387/A7. Volgens het NRM-model is hier een licht effect te zien (afname stromen op de N360). Door de afsluiting van de oorspronkelijke route van de N33 aan de westzijde van de aansluiting op de Woldweg/N989 zal voor delen van Appingedam dus gelden dat de reistijdwinsten richting aansluiting 4 minder groot zijn dan 3 minuten.
Zeehaventerrein Oosterhorn	Vanaf dit terrein komt relatief veel vrachtverkeer. Op dit moment wordt in vrij sterke mate gekozen voor de route over de N362 noord-zuid (via aansluiting 5). Bij alternatief X-1 zal een deel van dit vrachtverkeer gaan kiezen voor de N33. Dat is in het NRM-model zichtbaar in een toename van het vrachtverkeer (overigens ook van het personenverkeer) op de N362 oost-west. In hoeverre ook verkeer richting Duitsland en Scheemda/Winschoten voor de N362 in plaats van de N33 zal worden gekozen of dat het vooral gaat om verkeer dat via aansluiting naar zuidelijk Groningen/ oostelijk Emmen zal gaan of via aansluiting 3 naar overig Nederland is niet duidelijk.
Overig Delfzijl	Al naar gelang waar bedrijven precies zijn gevestigd of waar bewoners wonen zal de route via de N33 (vooral via aansluiting 9) een alternatief kunnen gaan vormen voor de N362 zuid noord route.. Mogelijk zal ook een groter deel van het vrachtverkeer vanaf de droge bedrijventerreinen in het zuidelijk deel van Delfzijl gaan kiezen (via Zwet) voor aansluiting 9 en de N33-route. Evenals voor Appingedam geldt dat de mate waarin reistijdwinsten kunnen worden geboekt voor bedrijven en bewoners van Delfzijl afhangt van hun exacte locatie. In tegenstelling tot Appingedam zal in Delfzijl overigens nergens sprake zijn van reistijdverliezen (tenzij op sommige delen van het wegennet de intensiteit zodanig toeneemt dat er soms vertragingen ontstaan).
Stad Groningen	Het hangt van de locatie in Groningen af of de N360 een alternatief vormt voor de A7/N387/N33 bij verkeer vanaf/naar Delfzijl/Appingedam. Dat zal bijvoorbeeld voor de noordelijke delen van Groningen gelden. De reistijdwinst van twee minuten (het deel ten noorden van Siddeburen) kan tot iets minder keuze van de N360 leiden. Opgemerkt moet hierbij worden dat de stromen richting Groningen duidelijk groter zijn dan de stromen richting Appingedam/Delfzijl. Gezien de totale reistijd zal de kleine reistijdwinst in ieder geval niet of nauwelijks van invloed zijn bij vestigingsplaatskeuzen.
Slochteren	Voor delen van Slochteren (zoals Siddeburen) zal tot twee minuten reistijdwinst geboekt kunnen worden. Dat kan mogelijk banen of voorzieningen in Appingedam/Delfzijl iets aantrekkelijker maken.
Hoogezand-Sappemeer	Hier worden reistijdwinsten geboekt van twee minuten (Hoogezand) tot drie minuten (Sappemeer). Dat kan tot een lichte toename van de relaties leiden (bijvoorbeeld iets meer gebruik van plusvoorzieningen en iets meer pendelstromen), maar de relatieve reistijdwinst is waarschijnlijk te klein om tot andere vestigingsplaatskeuzes te leiden.
Menterwolde	Hier wordt een reistijdwinst van drie minuten geboekt. Dit kan tot enige toename van de relatiepatronen leiden, maar vestigingsplaatskeuzen zullen hier slechts in beperkte mate door worden beïnvloed.
Veendam	Ook hier is sprake van een reistijdwinst van drie minuten. Omdat de reistijd naar Veendam groter is dan naar Menterwolde is de relatieve reistijdwinst echter kleiner. Daarmee is de invloed op de relatiepatronen en de vestigingsplaatskeuzen ook kleiner, waarbij moet worden bedacht dat het bij Veendam om grotere aantallen in absolute zin gaat dan bij Menterwolde.
Oldambt (Winschoten)	Tussen Oldambt en Delfzijl bestaan al vrij veel relaties. Het is echter onduidelijk in hoeverre de verdubbeling van de N33 voor Delfzijl tot duidelijke reistijdverbeteringen richting Scheemda/Winschoten leidt ten opzichte van de huidige situatie. Dat hangt er mede mee samen om welk deel van Delfzijl het gaat. Vanuit de overige gemeenten in Eemsdelta is sprake van drie minuten reistijdwinst, maar daarvoor zijn de bestaande relaties met Oldambt kleiner.
Stadskanaal	Er is sprake van drie minuten reistijdwinst, maar gezien de grote afstand zijn de relatieve reistijdwinsten gering.
Bellingwedde/Vlagtwedde	Tussen Eemsdelta en Bellingwedde/Vlagtwedde bestaan weinig relaties en de afstanden zijn groot, zodat de relatieve reistijdwinsten bescheiden zijn.
Drenthe	Ten opzichte van de noordelijke delen van Drenthe resulteert een reistijdwinst van twee minuten, ten opzichte van de andere delen van Drenthe (zoals Emmen) van drie minuten (via de N33 Zuid en de N34 of de A28). Vanuit Groningen Seaports wordt aangegeven dat er relaties (en dus vervoersstromen) bestaan tussen de chemische complexen in Delfzijl en Emmen.
Overig Nederland	Hier worden reistijdwinsten van twee of drie minuten geboekt. In relatieve zin gaat dat echter om bescheiden winst. Relatiepatronen en zeker vestigingsplaatsbeslissingen zullen hierdoor niet of nauwelijks beïnvloed worden.

4 Situatie en ontwikkeling economie en voorzieningen

4.1 Stromen

Drie typen stromen zijn van belang om zicht te krijgen op vervoer over de weg, namelijk bedrijfsrelaties (zakelijk personenverkeer en vrachtverkeer), woon-werk verkeer en verplaatsingen voor het gebruik van voorzieningen. Over bedrijfsrelaties bestaat wel informatie wat betreft het vrachtverkeer (zie de vorige paragraaf), maar niet over zakelijk personenverkeer. Over woon-werk stromen ('pendel') en verplaatsingen in verband met het gebruik van voorzieningen is wel informatie beschikbaar.

Woon-werk verkeer (pendel)

Het CBS levert informatie over woon-werk stromen aan de hand van twee bronnen. Ten eerste via de Polisadministratie. Deze wordt beheerd door het UWV. In de Polisadministratie verzamelt het UWV informatie over loon, uitkeringen en arbeidscontracten. Het gaat om gegevens van alle verzekerde werknemers in Nederland. Hieronder vallen alle werknemers in Nederland, maar niet de zelfstandigen. Aangezien de meeste zelfstandigen in hun eigen woonplaats werken/ staan ingeschreven (vaak op het woonadres) wordt in de Polisadministratie het aandeel van de (intergemeentelijke) pendel overschat². Tevens wordt in de openbare gegevens over deze statistiek (via Statline) geen onderscheid gemaakt naar opleidingsniveau. Dat laatste is wel mogelijk via de tweede bron voor pendelgegevens, namelijk de Enquête Beroepsbevolking. Een nadeel daarvan is dat het om een steekproef gaat, waardoor met name voor wat kleinere gemeenten de onbetrouwbaarheid van de uitkomsten toeneemt. Dit kan deels worden verholpen door uit te gaan van meerjaars gemiddelden. Samen geven deze twee statistische bronnen echter, in ieder geval in grote lijnen, een redelijk beeld van de pendelstromen.

In tabel 4.1 staat het aandeel dat gemeenten innemen in het personeelsbestand bij bedrijven en instellingen in de Eemsdelta. Bijna tweederde deel woont in de Eemsdelta (dat is nog exclusief de zelfstandigen die overwegend zowel wonen als werken in de Eemsdelta). De stad Groningen levert bijna 8% van de werknemers, waarvan de helft in Delfzijl werkt. De vijf gemeenten in de Zuidrand staan alle in deze ranglijst. Zij werken voornamelijk in Delfzijl (de gemeente met de meeste werkgelegenheid van de vier gemeenten in Eemsdelta, die tevens, samen met Appingedam, het dichtst bij de Zuidrand ligt). Dit zijn gemeenten die door verdubbeling van de N33 reistijdwinst boeken van maximaal drie minuten. Ook plaatsen in noordelijk Groningen (Winsum, Bedum, Ten Boer, De Marne) staan in de ranglijst. Zij zijn wat meer op andere gemeenten in Eemsdelta gericht dan Delfzijl, met name op Eemsmond. Dat heeft met de grotere afstanden tot Delfzijl te maken, vergeleken met de gemeenten in de Zuidrand. Voor deze gemeenten resulteert verdubbeling van de N33 niet in reistijdwinsten.

In tabel 4.2 staat het deel van de in Eemsdelta wonende werkzame beroepsbevolking dat werkt in de aangegeven gebieden/gemeenten. Ook nu neemt de Eemsdelta zelf het grootste deel in, maar het aandeel van de stad Groningen is nu zeer hoog. Met name vanuit Loppersum en, in iets mindere mate, vanuit Eemsmond, werkt een groot deel van de werkzame beroepsbevolking in Groningen. Zij maken overigens geen gebruik van de N33, maar van (bijvoorbeeld) de N46 of N360.

In tegenstelling tot bij de inkomende pendel staan er bij uitgaande pendel wel gemeenten van buiten Groningen in de ranglijst (Assen, Tynaarlo en Emmen). Ook vier van de vijf gemeenten uit de Zuidrand zijn vertegenwoordigd. Naar Menterwolde (met een bescheiden werkgelegenheidsfunctie) pendelen weinig werknemers uit Eemsdelta.

² Tevens moet in de Polisadministratie een inschatting worden gemaakt van de werkplaats van werknemers die bij een bedrijf met vestigingen in meerdere gemeenten werken. Dat gebeurt niet altijd juist.

Tabel 4.1 Percentage van gemeenten in pendel naar Eemsdelta

Gebied/gemeente herkomst	% in pendel naar Eemsdelta	Toelichting
Eemsdelta	63.8%	
Stad Groningen	7.8%	Helft Delfzijl
Oldambt	4.9%	Voornamelijk Delfzijl
Slochteren	3.1%	Voornamelijk Delfzijl
Winsum	2.5%	Helft Eemsmond
Hoogezand-Sappemeer	1.8%	Voornamelijk Delfzijl
Bedum	1.6%	Verspreid over vier gemeenten
Veendam	1.4%	Vooral Delfzijl
Ten Boer	1.4%	Verspreid over vier gemeenten
Stadskanaal	1.4%	Helft Delfzijl
De Marne	1.1%	Vooral Eemsmond
Menterwolde	0.9%	Vooral Delfzijl
Overig	8.3%	

Vet: Gemeente uit Zuidrand

Opmerking: Exclusief zelfstandigen (werken veelal in de woongemeente). Geen onderscheid naar opleidingsniveau.

Bron: CBS Statline, op basis van UWV Polisadministratie

Tabel 4.2 Percentage van gemeenten in pendel vanuit Eemsdelta

Gebied/gemeente bestemming	% in pendel	Toelichting
Eemsdelta	51.5%	
Stad Groningen	22.0%	Verspreid over gemeenten; relatief vooral Loppersum
Assen	3.1%	Verspreid
Bedum	2.6%	Relatief vooral Loppersum en Eemsmond
Hoogezand-Sappemeer	2.5%	Groot deel Delfzijl
Tynaarlo	2.2%	Groot deel Delfzijl
Emmen	2.0%	Groot deel Delfzijl
Slochteren	1.8%	Groot deel Delfzijl
Veendam	1.6%	Groot deel Delfzijl
Oldambt	1.6%	Groot deel Delfzijl
Ten Boer	1.2%	Vooral Loppersum en Eemsmond
Overig	7.9%	

Vet: Gemeente uit Zuidrand. 'Relatief' is hier als percentage van de totale werkzame beroepsbevolking in de aangegeven gemeente.

Opmerking: Exclusief zelfstandigen (werken veelal in de woongemeente). Geen onderscheid naar opleidingsniveau.

Bron: CBS Statline, op basis van UWV Polisadministratie.

In tabel 4.3 zijn de pendelstromen naar Eemsdelta onderscheiden naar opleidingsniveau. Naarmate het opleidingsniveau hoger is, komt een groter deel van de werknemers van buiten de regio. De verschillen tussen laag, middelbaar en hoog opgeleiden zijn vooral groot voor gebieden die op wat grotere afstand van Eemsdelta liggen. Voor die gebieden is het aandeel van laag opgeleiden in het totale personeelsbestand van bedrijven en instellingen in Eemsdelta slechts 3.8%, terwijl dat aandeel 29.3% bedraagt voor hoog opgeleiden. Voor de stad Groningen is het verschil tussen laag en hoog opgeleiden zeer groot (0.7 versus 15.2%). Voor de gebieden die op wat grotere afstand van Eemsdelta liggen is sprake van enige minuten reistijdswinst door verdubbeling van de N33. Relatief (als percentage van de totale reistijd) is de winst overigens bescheiden. Vergelijken met laag en middelbaar opgeleiden kan de reistijdswinst echter vooral voor hoog opgeleiden in potentie tot een (bescheiden) uitbreiding van het arbeidspotentieel leiden.

Andersom kunnen inwoners van Eemsdelta profiteren van een verdubbeling van de N33 omdat daardoor aan de zuidkant van Eemsdelta gelegen bedrijven en instellingen sneller bereikbaar worden en daarmee de reistijd voor woon-werk verkeer afneemt. In tabel 4.4 is aangegeven waar inwoners van Eemsdelta

werken, met een onderscheid naar opleidingsniveau. Ook hier geldt weer dat het aandeel voor hoog opgeleiden, vergeleken met laag opgeleiden, groter wordt naarmate de afstand toeneemt. Wel is het aandeel van laag opgeleiden dat op 'grotere afstand' van Eemsdelta werkt duidelijk groter dan het aandeel van laag opgeleid personeel bij bedrijven en instellingen in Eemsdelta dat op grote afstand van de regio woont. Vooral voor de stad Groningen is dat verschil voor laag opgeleiden groot.

Tabel 4.3 *Pendelstromen naar Eemsdelta, onderscheid naar opleidingsniveau*

Aandelen	Opleidingsniveau (% in totaal)			Totaal	Effect Verdubbeling N33
	Laag	Midden	Hoog		
Eemsdelta	83.2	76.0	54.3	73.5	Geen
Zuidrand	8.6	10.3	11.1	10.0	Tot 3 minuten
Stad Groningen	0.7	3.5	15.2	5.2	2 minuten (via A7)
Noord-Groningen	4.4	5.6	5.3	5.2	Geen
Overig Groningen	1.1	1.4	3.7	1.8	Tot 3 minuten
Drenthe	1.1	1.7	3.7	1.9	2 à 3 minuten
Overig Nederland	0.8	1.6	6.6	2.4	2 à 3 minuten
'Grotere afstand'	3.8	8.1	29.3	11.3	Tot 3 minuten

Toelichting: Percentage tellen in kolommen op tot 100%. 'Laag' is basisonderwijs, vmbo en mbo1, 'midden' is mbo, havo en vwo, 'hoog' is hbo en wo. 'Noord-Groningen' bestaat uit Zuidhorn, De Marne, Winsum, Bedum en Ten Boer. 'Zuidrand' bestaat uit Oldambt, Hoogezand-Sappemeer, Slochteren, Menterwolde en Veendam. 'Grotere afstand' is de som van de stad Groningen, Overig Groningen, Drenthe en Overig Nederland.

Bron: CBS Enquête Beroepsbevolking

Achterliggende gegevens maken duidelijk dat de pendelstromen van Eemsdelta naar Groningen duidelijk groter zijn dan andersom, maar dat er juist meer inwoners van de Zuidrand in Eemsdelta werken dan andersom. Dat geldt voor alle drie opleidingsniveaus.

Tabel 4.4 *Pendelstromen vanuit Eemsdelta, onderscheid naar opleidingsniveau*

Aandelen	Opleidingsniveau (% in totaal)			Totaal	Effect Verdubbeling N33
	Laag	Midden	Hoog		
Eemsdelta	74.4	64.8	53.9	65.4	Geen
Zuidrand	5.3	5.7	6.4	5.7	Tot 3 minuten
Stad Groningen	13.7	20.9	29.9	20.6	2 minuten (via A7)
Noord-Groningen	2.7	3.6	3.2	3.3	Geen
Overig Groningen	1.4	1.5	1.6	1.5	Tot 3 minuten
Drenthe	1.9	1.7	1.2	1.6	2 à 3 minuten
Overig Nederland	0.6	1.9	3.7	1.9	2 à 3 minuten
'Grotere afstand'	17.6	25.9	36.4	25.6	Tot 3 minuten

Toelichting: Percentage tellen in kolommen op tot 100%. 'Laag' is basisonderwijs, vmbo en mbo1, 'midden' is mbo, havo en vwo, 'hoog' is hbo en wo. 'Noord-Groningen' bestaat uit Zuidhorn, De Marne, Winsum, Bedum en Ten Boer. 'Zuidrand' bestaat uit Oldambt, Hoogezand-Sappemeer, Slochteren, Menterwolde en Veendam. 'Grotere afstand' is de som van stad Groningen, Overig Groningen, Drenthe en Overig Nederland.

Bron: CBS Enquête Beroepsbevolking

In tabel 4.5 staat nog een onderscheid naar de vier gemeenten binnen Eemsdelta. Daarbij richt de aandacht zich vooral op hoog opgeleiden en op gebieden op een wat grotere afstand van Eemsdelta (waarvoor ook de grootste reistijdwinsten worden geboekt). Hieruit blijkt onder andere dat van alle hoogopgeleide werkzame inwoners van Loppersum maar liefst 42.6% in de stad Groningen werkt. Voor het verder van Groningen af gelegen Delfzijl is dat 20.5%. Andersom woont overigens een aanzienlijk kleiner deel van het hoog opgeleide personeel van bedrijven en instellingen in Loppersum in Groningen. Dat geldt ook voor Eemsmond, terwijl voor Appingedam en Delfzijl het verschil kleiner is. Voor Delfzijl levert de

verdubbeling van de N33 voor reizen naar/vanuit de stad Groningen wel reistijdwinst op (voor zover men de A7-route kiest en niet de N360-route), voor Appingedam deels wel en deels niet en voor Loppersum en Eemsmond maakt het geen verschil. Dit geldt in het algemeen ook voor andere gebieden op wat grotere afstand van Eemsdelta.

Tabel 4.5 Aandelen pendelstromen hoog opgeleiden

Gemeente	Naar Eemsdelta		Vanuit Eemsdelta		Effect Verdubbeling N33
	Grote afstand	Waarvan Groningen	Grote afstand	Waarvan Groningen	
Delfzijl	29.3	13.3	25.0	20.5	2 à 3 minuten (N360 geen)
Appingedam	34.9	24.0	26.3	22.3	2 à 3 minuten (N360 geen)
Eemsmond	24.0	11.5	44.1	37.8	Tot 3 minuten, Groningen geen
Loppersum	28.1	16.3	54.0	42.6	Tot 3 minuten, Groningen geen
Totaal	29.3	15.2	36.4	29.9	

Toelichting: Voor gebieden op grotere afstand (de som van stad Groningen, Overig Groningen, Drenthe en Overig Nederland) is het aandeel in de totale pendelstromen naar en vanuit Eemsdelta bepaald voor hoog opgeleiden. Afzonderlijk is nog de stad Groningen weergegeven.

Bron: CBS Enquête Beroepsbevolking

Voorzieningenrelaties

In tabel 4.6 staan de aandelen van Eemsdelta, de Zuidrand, de stad Groningen en Overig Nederland in de verplaatsingen voor het gebruik van voorzieningen (winkelen respectievelijk vrije tijd & recreatie). Onderscheid is gemaakt tussen inkomende en uitgaande stromen.

Voor dagelijkse boodschappen zijn de verplaatsingsafstanden in het algemeen laag (hoofdzakelijk binnen de woongemeente). Voor sommige typen winkels (luxue goederen; perifere detailhandel) zijn consumenten bereid over wat grotere afstanden te reizen. Vanuit de Eemsdelta blijven zeven van de acht verplaatsingen voor winkelen binnen de regio³. Van de verplaatsingen naar buiten de regio is het grootste deel op de stad Groningen gericht (ruim 7%). Dat aandeel is het hoogst voor Loppersum. Zelden verplaatsen inwoners van Eemsdelta naar de gemeenten in de Zuidrand om daar te gaan winkelen. Het is niet te verwachten dat enige minuten reistijdwinst daar veel verandering in zal brengen. De stroom de andere kant op (van de gemeenten in de Zuidrand in Eemsdelta) is groter, vooral naar Appingedam (waarschijnlijk vooral naar de perifere detailhandel, zoals woonboulevard 'Woonplein' in die gemeente). De kortere reistijd naar Appingedam zal mogelijk tot een lichte toename van die stromen leiden. Vanuit de stad Groningen verplaatsen overigens nauwelijks inwoners naar Eemsdelta om te gaan winkelen. Een verdubbeling van de N33 zal daar geen verandering in brengen.

Het aandeel van bovenregionale verplaatsingen is voor vrije tijd & recreatie groter dan voor winkelen. Ook hier geldt weer dat de stromen naar Groningen groter zijn dan andersom, hoewel hier ook sprake is van enige stromen vanuit Groningen (waarschijnlijk vooral recreatie, terwijl de stromen naar Groningen vooral vrije tijdsactiviteiten als horeca-, museum of theaterbezoek zullen betreffen). Evenals bij winkelen is het aandeel in de stromen van Groningen voor Loppersum groter dan voor de andere gemeenten. Een groot verschil met de verplaatsingen in verband met winkelen is het vrij grote aandeel van Overig Nederland voor vrije tijd & recreatie. Zowel naar als vanuit Eemsdelta nemen deze verplaatsingen over wat grotere afstand bijna een kwart in van het totaal. De verdubbeling van de N33 zal de regio beter bereikbaar maken, maar als percentage van de totale reistijd is de 'winst' niet zo groot dat hier grote effecten verwacht mogen worden.

³ Het aantal verplaatsingen is iets anders dan de koopstromen. Naarmate de afstand die men verplaatst voor winkelen groter is, zal het gemiddelde bestede bedrag veelal hoger zijn. Hier gaat het echter niet om de koopstromen, maar om de verplaatsingen (bij wat grotere afstanden veelal met de auto).

Tabel 4.6 Aandeel in verplaatsingen voor het gebruik maken van voorzieningen

Type voorzieningen/gebieden	Eemsdelta	Zuidrand	Groningen	Overig Nederland
Winkelen				
Vanuit gemeente/regio				
Appingedam	88.3	0.6	6.6	4.5
Delfzijl	89.5	2.2	5.4	2.9
Loppersum	81.9	0.3	14.4	3.4
Eemsmond	88.5	0.6	6.4	4.6
Eemsdelta totaal	87.9	1.2	7.2	3.7
Naar gemeente/regio				
Appingedam	83.5	12.3	0.8	3.5
Delfzijl	96.0	2.6	0.1	1.3
Loppersum	94.2	0.0	0.0	5.8
Eemsmond	90.8	2.8	0.0	6.4
Eemsdelta totaal	91.7	4.6	0.2	3.5
Vrije tijd & recreatie				
Vanuit gemeente/regio				
Appingedam	64.2	8.4	2.5	24.9
Delfzijl	68.0	7.7	4.3	20.0
Loppersum	45.9	3.8	19.5	30.8
Eemsmond	67.4	0.8	5.9	25.9
Eemsdelta totaal	63.7	5.4	6.9	24.0
Naar gemeente/regio				
Appingedam	69.2	9.1	1.3	20.4
Delfzijl	73.1	7.0	1.7	18.2
Loppersum	57.4	0.0	7.9	34.7
Eemsmond	72.5	0.0	2.3	25.2
Eemsdelta totaal	70.5	5.0	2.4	22.1

Toelichting: De rijen tellen op tot 100%.

Bron: CBS MON/OViN

In tabel 4.7 staan de aandelen van gemeenten in het totaal aantal verplaatsingen in verband met het gebruik van voorzieningen. Naast winkelen en vrije tijd & recreatie is hierin tevens zorg (van huisarts tot ziekenhuis) in meegewogen. Slechts 23% van de verplaatsingen vanuit Eemsdelta om gebruik te maken van voorzieningen vindt plaats buiten de regio. Daarvan neemt Groningen een aandeel in van bijna 8%. Dat betreft overigens ook verplaatsingen met het openbaar vervoer. Vrijwel alle wat grotere plaatsen in Eemsdelta hebben een treinverbinding met Groningen. Naar de Zuidrand is geen sprake van rechtstreekse verbindingen via het spoor. Daar is men aangewezen op de bus of (vooral) de auto. Een deel van de verplaatsingen heeft de Zuidrand als bestemming. In totaal is dat echter minder dan 3%. Het aandeel van Noord-Groningen is zelfs nog iets hoger (ongeveer 4%). Naar plaatsen als Hoogezand-Sappemeer, Stadskanaal, Bellingwedde en Vlagtwedde verplaatst men nauwelijks vanuit Eemsdelta voor het gebruik van voorzieningen.

In tabel 4.8 staan de stromen naar Eemsdelta. Duidelijk is hier dat er weinig stromen zijn naar Eemsdelta vanuit de stad Groningen. Inwoners vanuit de hoofdstad verplaatsen nauwelijks naar Eemsdelta om gebruik te maken van voorzieningen, met uitzondering van recreatie. Vanuit Oldambt, Slochteren en Ten Boer zijn de stromen in absolute zin zelfs nog omvangrijker dan vanuit Groningen. Vanuit Veendam en Menterwolde verplaatst men overigens ook nauwelijks naar Eemsdelta om gebruik te maken van voorzieningen: voor die gemeenten is de stad Groningen uitstekend bereikbaar.

Tabel 4.7 Verplaatsingen voor voorzieningen: stromen vanuit Eemsdelta

Gebied/gemeente bestemming	% in verplaatsingen vanuit Eemsdelta	Toelichting
Eemsdelta	77.1%	
Groningen	7.7%	
De Marne	1.4%	Vooraf Eemsmond (recreatie & vrije tijd)
Winsum	1.0%	Vooraf Eemsmond
Oldambt	0.9%	Vooraf Delfzijl
Ten Boer	0.9%	Vooraf Loppersum
Veendam	0.9%	Vooraf Appingedam/Delfzijl
Bedum	0.7%	Vooraf Loppersum
Slochteren	0.7%	Vooraf Appingedam/Loppersum
Leeuwarden	0.5%	
Assen	0.4%	
Haren	0.4%	
Tynaarlo	0.4%	
Pekela	0.2%	
Menterwolde	0.1%	
Overig	6.7%	

Toelichting: Betreft alle verplaatsingen met als motief winkelen, vrije tijd & recreatie en zorg (van huisarts tot ziekenhuis)
Bron: CBS MON/OViN

Tabel 4.8 Verplaatsingen voor voorzieningen: stromen naar Eemsdelta

Gebied/gemeente herkomst	% in verplaatsingen naar Eemsdelta	Toelichting
Eemsdelta	84.0%	
Oldambt	2.4%	Vooraf Delfzijl
Slochteren	2.1%	Vooraf Appingedam
Ten Boer	1.9%	Vooraf Appingedam
Groningen	1.2%	Vooraf Loppersum (recreatie)
De Marne	0.7%	Vooraf Loppersum/Eemsmond
Hoogezand-Sappemeer	0.7%	Vooraf Appingedam
Zuidhorn	0.5%	Vooraf vrije tijd en recreatie
Aa en Hunze	0.5%	Vooraf vrije tijd en recreatie
Noordenveld	0.4%	Vooraf vrije tijd en recreatie
Haren	0.4%	Vooraf vrije tijd en recreatie
Winsum	0.4%	Vooraf vrije tijd en recreatie
Overig	4.8%	

Toelichting: Betreft alle verplaatsingen met als motief winkelen, vrije tijd & recreatie en zorg (van huisarts tot ziekenhuis)
Bron: CBS MON/OViN

4.2 Structuur en ontwikkeling

In deze paragraaf wordt aandacht besteed aan de economische structuur en economische ontwikkeling (in termen van het aantal arbeidsplaatsen), de ontwikkeling van het aantal inwoners, de arbeidsmarkt (werkloosheid en participatiegraad) en het voorzieningenniveau. De aandacht gaat uit naar Eemsdelta en de vier gemeenten daarbinnen, naar de Zuidrand en de gemeenten daarbinnen, naar de stad Groningen en soms naar de gemiddelden voor de provincie Groningen en Nederland. De grootse effecten in termen van reistijdwinsten van de verdubbeling van de N33 resulteren binnen Eemsdelta voor Delfzijl en Appingedam en deels voor de Eemshaven. Ook voor de Zuidrand resulteren reistijdwinsten (met onderlinge verschillen tussen delen daarvan), alsmede voor de stad Groningen.

Er wordt geen aandacht besteed aan prognoses, met uitzondering van de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten (zie paragraaf 3). Bij het beschrijven van ontwikkelingen staat veelal de periode 2012-2017 centraal. Dat is de ontwikkeling sinds het jaar waarop gegevens uit het eerdere onderzoek van Bureau Louter uit 2014 naar bedrijventerreinen in de Eemsdelta betrekking hadden. Die gegevens worden daarmee geactualiseerd.

In bijlage X staan kaartbeelden van de economische en demografische ontwikkeling.

Bevolkingsontwikkeling

Het oostelijk deel van de provincie Groningen staat bekend als 'krimpregio'. Uit tabel 4.9 blijkt dat dit ook recent (sinds begin 2012) nog zo is. Dit in tegenstelling tot de stad Groningen, waar het aantal inwoners sterker is gegroeid dan het nationaal gemiddelde. In alle negen gemeenten in Eemsdelta en de Zuidrand is het aantal inwoners de afgelopen zes jaar afgenomen. Binnen Eemsdelta nam vooral in Delfzijl en Loppersum het aantal inwoners af. Appingedam, Hoogezand-Sappemeer en Veendam zijn de gemeenten die zich nog het best weten te handhaven. In Eemsdelta nam het aantal inwoners procentueel sterker af dan in de Zuidrand.

De bevolkingsafname heeft onder andere een negatieve invloed op bedrijven die afhankelijk zijn van het lokaal/regionaal bevolkingsdraagvlak en op het binnen een regio beschikbare arbeidspotentieel.

Tabel 4.9 *Ontwikkeling bevolking 1-1-2012 tot 1-1-2018 (% per jaar)*

Gemeente/regio	Inwoners begin 2018 (* 1.000)	Ontwikkeling (% per jaar)
Appingedam	11.8	-0.35%
Delfzijl	24.9	-0.94%
Loppersum	9.7	-1.05%
Eemsmond	15.6	-0.71%
Oldambt	38.1	-0.44%
Hoogezand-Sappemeer	34.2	-0.30%
Slochteren	14.8	-0.83%
Menterwolde	12.0	-0.47%
Veendam	27.5	-0.25%
Stad Groningen	202.8	0.82%
Eemsdelta	61.9	-0.79%
Zuidrand	126.5	-0.41%
Nederland	17181.1	0.44%

Bron: CBS Statline.

Economische specialisaties

In tabel 4.10 staan de 'werkgelegenheidsfunctie' (het aantal arbeidsplaatsen per duizend inwoners van 15-64 jaar). De gegevens zijn (zoals ook de andere werkgelegenheidsgegevens) ontleend aan het Vestigingenregister van de Provincie Groningen. Tevens zijn de relatieve specialisaties van een drietal brede typen economische activiteiten weergegeven. Voor alle drie typen geldt dat sprake is van pendelstromen (woon-werk verkeer), waarbij de gemiddelde pendelafstanden voor personeengeoriënteerde activiteiten in het algemeen wat lager zijn dan voor de twee andere typen bedrijvigheid. Bij informatiegeoriënteerde activiteiten (en deels ook bij materiaalgeoriënteerde activiteiten) is sprake van zakelijk personenverkeer. Goederentransport (waaronder vrachtvervoer) vindt het meest plaats in materiaalgeoriënteerde activiteiten (dat naast de vier weergegeven typen tevens bestaat uit land- en tuinbouw en de energiesector).

De stad Groningen heeft een belangrijke werkgelegenheidsfunctie voor de provincie en voor delen van Drenthe. Velen uit omliggende gemeenten werken daar, ook vanuit Eemsdelta. De

werkgelegenheidsfunctie van Eemsdelta en de Zuidrand ligt onder het provinciaal gemiddelde. Delfzijl is de enige gemeente in die twee regio's met een bovengemiddelde werkgelegenheidsfunctie. Tussen de stad Groningen enerzijds en Eemsdelta en de Zuidrand anderzijds is sprake van een duidelijk regionaal specialisatiepatroon: de stad specialiseert zich in informatie- en personeengeoriënteerde activiteiten, Eemsdelta en de Zuidrand in materiaalgeoriënteerde activiteiten. Geen enkele gemeente in die twee regio's scoort boven het provinciaal gemiddelde in personen- of informatiegeoriënteerde activiteiten, terwijl zes van de negen gemeenten bovengemiddeld scoren op materiaalgeoriënteerde activiteiten (in Eemsdelta Eemsmond en vooral Delfzijl). Uit het onderscheid naar typen materiaalgeoriënteerde activiteiten blijkt dat Eemsdelta en de Zuidrand beide iets benedengemiddeld scoren op groothandel. In beide regio's is bouwnijverheid iets oververtegenwoordigd (vooral in Slochteren; voor een flink deel door één groot bedrijf) en is industrie ruim oververtegenwoordigd (vooral in Delfzijl en Hoogezand-Sappemeer). Transport is iets ondervertegenwoordigd in de Zuidrand en ruim oververtegenwoordigd in Eemsdelta (vooral dankzij Delfzijl). Niet afzonderlijk weergegeven is de sector energie. Daarin kent vooral Eemsmond een sterke oververtegenwoordiging.

Uit de economische specialisaties kan worden afgeleid dat met name vrachtvervoer relatief veel voor zal komen in Eemsdelta, vooral door de sterke vertegenwoordiging van industrie en transport. Ook de Zuidrand zal naar verwachting veel vrachtvervoer genereren, met name door industriële activiteiten. Hoewel daar geen gegevens over beschikbaar zijn, mag worden aangenomen dat ook tussen Eemsdelta en de Zuidrand aanzienlijke stromen van vrachtvervoer zullen bestaan (in verband met toeleverings- en uitbestedingsrelaties).

Tabel 4.10 Werkgelegenheidsfunctie en economische specialisaties, 2017

Gebied	Totaal	Drie brede sectoren			Vier typen materiaalgeoriënteerd			
		Materiaal	Informatie	Personen	Industrie	Bouw	Transport	Groothandel
Appingedam	546	153	82	310	32	27	17	12
Delfzijl	718	353	79	286	149	66	106	23
Eemsmond	478	194	83	201	32	47	31	27
Loppersum	331	100	56	175	21	37	9	11
Hoogezand-S.	610	254	85	272	165	35	9	21
Slochteren	454	205	76	173	13	123	33	24
Veendam	641	222	156	263	100	52	27	13
Oldambt	570	199	75	296	72	37	24	28
Menterwolde	295	108	46	142	29	45	11	13
Groningen	909	116	274	473	34	34	19	26
Eemsdelta	580	235	77	251	77	49	55	20
Zuidrand	583	210	92	252	92	51	20	21
Provincie	660	161	158	341	53	42	23	24

Toelichting: Weergegeven is het aantal arbeidsplaatsen per duizend inwoners van 15-64 jaar. Het totaal is exclusief ambulante activiteiten (zoals schoonmaakbedrijven, thuiszorg, e.d.), waarvoor de gemeente waar de werkzaamheden daadwerkelijk worden uitgevoerd niet bekend is.

Materiaalgeoriënteerde activiteiten bestaan uit de productie en distributie van materiële goederen, informatiegeoriënteerde activiteiten uit het verkrijgen, verwerken en verstrekken van informatie (zoals zakelijke dienstverlening, bank- en verzekeringswezen en openbaar bestuur) en personeengeoriënteerde activiteiten uit directe dienstverlening aan consumenten (zoals detailhandel, vrijetijdsactiviteiten, zorg en onderwijs).

Bron: Vestigingenregister Provincie Groningen; bewerking Bureau Louter

Economische ontwikkeling 2012-2017

Tussen april 2012 en april 2017 (de peildatum van het Vestigingenregister van de Provincie Groningen) is het aantal arbeidsplaatsen in de provincie Groningen vrijwel gelijk gebleven (zie tabel 4.11). Dat geldt

echter niet voor alle delen van de provincie. Terwijl in de stad Groningen sprake was van een duidelijke toename, nam in zowel Eemsdelta als de Zuidrand het aantal arbeidsplaatsen af. Dat geldt voor alle negen gemeenten, waarbij de werkgelegenheid in Slochteren nog het best standhield. In Delfzijl en Veendam nam het aantal arbeidsplaatsen het meest af in verhouding tot het aantal inwoners van 15-64 jaar.

Tabel 4.11 Ontwikkeling werkgelegenheid 2012 tot 2017

Gebied	Totaal	Drie brede sectoren			Vier typen materiaalgeoriënteerd			
		Materiaal	Informatie	Personen	Industrie	Bouw	Transport	Groothandel
Appingedam	-42.5	-45.3	8.7	-5.9	-13.9	-8.7	-7.2	0.9
Delfzijl	-62.4	-29.0	-22.4	-11.0	-15.8	-9.2	-6.3	1.4
Eemsmond	-34.8	-16.7	-9.1	-8.9	-3.4	-2.6	1.8	-8.1
Loppersum	-17.0	-15.0	-1.4	-0.6	-11.6	4.9	-5.1	-3.1
Hoogezand-S.	-34.6	-35.5	-0.9	1.8	-26.9	4.8	-8.2	-4.5
Slochteren	-6.2	-1.8	2.0	-6.4	-21.2	13.3	4.0	1.8
Veendam	-70.3	-17.9	0.8	-53.2	0.0	-1.2	-13.7	-0.3
Oldambt	-36.8	-23.7	-5.3	-7.8	-4.6	-0.5	-13.1	-2.2
Menterwolde	-15.0	-8.6	-3.3	-3.1	-1.2	-8.3	-1.1	1.6
Groningen	39.7	-10.5	10.9	39.3	2.9	-1.5	-4.7	-0.1
Eemsdelta	-44.3	-26.7	-9.8	-7.8	-11.7	-5.1	-4.2	-1.8
Zuidrand	-37.6	-21.4	-1.7	-14.4	-11.2	1.6	-8.7	-1.5
Provincie	-0.5	-15.4	12.9	-12.9	-4.1	-1.2	-5.9	-0.4

Toelichting: voor sectoren zie toelichting bij tabel 4.9. Weergegeven is de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen per duizend gemiddeld in de periode 2012/2017 woonachtige inwoners van 15-64 jaar. Bewust is niet gewerkt met de procentuele ontwikkeling omdat dan sprake kan zijn van hoge procentuele groei vanaf een lage basis (met in absolute zin weinig groei). Ook zijn door het gebruik van deze 'alternatieve groeimaat' de bijdragen van verschillende sectoren aan de ontwikkeling van de werkgelegenheid beter vergelijkbaar dan bij het gebruik van procentuele mutaties.

Bron: Vestigingenregister Provincie Groningen; bewerking Bureau Louter

In de stad Groningen groeide vooral het aantal arbeidsplaatsen in personengeoriënteerde activiteiten, terwijl in Eemsdelta en de Zuidrand sprake was van een afname. Dat hangt samen met de bevolkingsontwikkeling (en daarmee het draagvlak voor personengeoriënteerde activiteiten).

In alle gemeenten is het aantal arbeidsplaatsen in materiaalgeoriënteerde activiteiten afgenomen. Uit het onderscheid naar vier typen materiaalgeoriënteerde activiteiten blijkt dat in Eemsdelta en de Zuidrand vooral het aantal arbeidsplaatsen in industrie is afgenomen en in de Zuidrand tevens in transport (vooral in Veendam en Oldambt). Dat wil overigens niet zeggen dat de transportstromen (vrachtvervoer) zijn afgenomen en dat verwacht mag worden dat die in de toekomst zullen afnemen. Niet de werkgelegenheid, maar de productie is van invloed op de omvang van de transportstromen. In de industrie (en in andere materiaalgeoriënteerde activiteiten) is sprake van een sterke toename van de productie per werknemer. Een afname van het aantal arbeidsplaatsen in materiaalgeoriënteerde activiteiten leidt dus wel tot een afname van de pendelstromen (personenvervoer), maar zeer waarschijnlijk niet tot een afname van het vrachtvervoer. Binnen de korte doorlooptijd van dit onderzoek was geen kennis beschikbaar over de ontwikkeling van de productie.

Arbeidsmarkt

Een belangrijke reden om de regio Eemsdelta een economische impuls te geven, zijn de benedengemiddelde prestaties op de arbeidsmarkt. Dat komt in de afgelopen decennia naar voren in bovengemiddelde werkloosheid. Om na te gaan of dat nog steeds zo is zijn twee indicatoren bepaald, namelijk:

- het werkloosheidspercentage. Daarbij is gebruik gemaakt van de definitie zoals die door het CBS wordt gehanteerd. De meest recente gegevens zijn voor 2017 (jaargemiddelden)⁴.
- de netto participatiegraad: het percentage van de inwoners van 15-74 jaar (dit is volgens de EU-norm de potentiële beroepsbevolking) dat betaald werk verricht.

In tabel 4.12 staan de werkloosheidspercentages en in tabel 4.13 nogmaals, maar dan in afwijking van het nationaal gemiddelde. Nationaal is het werkloosheidspercentage tussen 2005 en 2012 vrijwel gelijk gebleven, maar in de provincie Groningen afgenomen: het werkloosheidspercentage is toen dichter naar het nationaal gemiddelde gekropen. Na 2012 kon deze gunstige trend niet worden voortgezet: het werkloosheidspercentage nam weliswaar af in de provincie, maar minder sterk dan nationaal. Dat komt vooral door de relatief geringe afname in de stad Groningen. In Eemsdelta en, in iets mindere mate, de Zuidrand, nam het werkloosheidspercentage bijna even sterk af als nationaal. Nog steeds is sprake van een 'achterstand' op het nationaal gemiddelde, maar het verschil is inmiddels duidelijk kleiner dan in 2005.

Bij het onderscheid naar opleidingsniveau is vooral de situatie in de stad Groningen opvallend. Het werkloosheidspercentage onder laag opgeleiden en, in mindere mate, middelbaar opgeleiden is daar veel ongunstiger dan het nationaal gemiddelde, terwijl voor hoog opgeleiden nauwelijks sprake is van een verschil. In Eemsdelta is het werkloosheidspercentage onder laag en middelbaar opgeleiden lager (gunstiger) dan het nationaal gemiddelde, maar voor hoog opgeleiden ongunstiger. Hierbij bestaan er wel verschillen tussen gemeenten. In de Zuidrand geldt iets soortgelijks: voor hoog opgeleiden is de situatie vergeleken met het nationaal gemiddelde ongunstiger dan voor laag en middelbaar opgeleiden.

In Eemsdelta wordt aangegeven dat er vraag naar hoog opgeleiden bestaat waar niet aan voldaan kan worden, zodat een betere bereikbaarheid tot een uitbreiding van het arbeidspotentieel naar buiten de regio kan leiden. De relatief hoge werkloosheid onder hoog opgeleiden in de regio wijst daar niet op, maar mogelijk is hier sprake van een kwalitatieve mismatch, bijvoorbeeld omdat men naar hoog opgeleide technici zoekt, terwijl er veel hoog opgeleide economen werkloos zijn in de regio.

Tabel 4.12 Werkloosheidspercentage naar opleidingsniveau, 2005-2017

Gebied	2005	Totaal 2012	2017	Laag 2015/2017	Midden 2015/2017	Hoog 2015/2017
Appingedam	8.1	6.4	5.4	10.4	6.1	4.9
Delfzijl	8.0	6.8	5.9	9.9	6.0	7.3
Eemsmond	6.7	5.3	4.8	8.6	5.3	4.7
Loppersum	6.0	5.6	4.6	6.9	4.9	3.4
Hoogezand-Sappemeer	9.2	7.3	6.4	10.5	7.2	5.2
Slochteren	5.8	4.8	4.5	8.7	4.8	3.3
Veendam	7.3	6.7	5.8	10.4	6.8	5.0
Oldambt	7.6	7.1	6.6	9.9	6.4	6.4
Menterwolde	6.7	5.9	5.1	8.4	5.5	4.3
Eemsdelta	7.2	6.0	5.2	8.9	5.6	5.1
Zuidrand	7.3	6.4	5.7	9.5	6.1	4.8
Stad Groningen	9.3	8.1	7.7	21.5	11.2	3.8
Provincie Groningen	7.7	6.8	6.2	12.3	7.5	4.1
Nederland	5.9	5.8	4.9	9.8	6.0	3.4

Toelichting: Om de statistische betrouwbaarheid te verhogen is bij het onderscheid naar opleidingsniveau gebruik gemaakt van 3-jaars gemiddelden.

Bron: CBS Statline; bewerking: Bureau Louter

⁴ Een alternatief is om te werken met het aantal personen met een WW-uitkering en het aantal personen met een bijstandsuitkering (langdurige werkloosheid).

Tabel 4.13 Werkloosheidspercentage naar opleidingsniveau, 2005-2017, afwijking van nationaal gemiddelde

Gebied	2005	Totaal 2012	2017	Laag 2015/2017	Midden 2015/2017	Hoog 2015/2017
Appingedam	2.2	0.6	0.5	0.6	0.1	1.5
Delfzijl	2.1	1.0	1.0	0.1	0.0	3.9
Eemsmond	0.8	-0.5	-0.1	-1.2	-0.7	1.3
Loppersum	0.1	-0.2	-0.3	-2.9	-1.1	0.0
Hoogezand-Sappemeer	3.3	1.5	1.5	0.7	1.2	1.8
Slochteren	-0.1	-1.0	-0.4	-1.1	-1.2	-0.1
Veendam	1.4	0.9	0.9	0.6	0.8	1.6
Oldambt	1.7	1.3	1.7	0.1	0.4	2.4
Menterwolde	0.8	0.1	0.2	-1.4	-0.5	0.9
Eemsdelta	1.3	0.2	0.3	-0.9	-0.4	1.7
Zuidrand	1.4	0.6	0.8	-0.3	0.1	1.4
Stad Groningen	3.4	2.3	2.8	11.7	5.2	0.4
Provincie Groningen	1.8	1.0	1.3	2.5	1.5	0.7

Toelichting: Om de statistische betrouwbaarheid te verhogen is bij het onderscheid naar opleidingsniveau gebruik gemaakt van 3-jaars gemiddelden.

Bron: CBS Statline; bewerking: Bureau Louter

De netto participatiegraad (het percentage van de inwoners van 15-74 jaar dat werkt) staat in tabel 4.14 en het verschil met het nationaal gemiddelde in tabel 4.15. Uit tabel 4.14 wordt duidelijk dat er nationaal en regionaal zeer grote verschillen in netto participatiegraad bestaan tussen laag, middelbaar en hoog opgeleiden. De verschillen in werkloosheidspercentage vormen slechts het topje van de ijsberg: de verschillen in baankansen worden nog veel meer weerspiegeld in het percentage van de inwoners van 15-74 jaar dat werkt. Het verschil tussen de provincie Groningen en het nationaal gemiddelde bleef sinds 2005 ongeveer gelijk (ruim 3 %-punten). Ook hier is de stad Groningen weer opvallend: de netto participatiegraad blijft daar voor laag en middelbaar opgeleiden duidelijk meer achter bij het nationaal gemiddelde dan voor hoog opgeleiden⁵.

In Eemsdelta blijft de netto participatiegraad achter bij het nationaal gemiddelde. Tussen 2005 en 2012 is die situatie wel verbeterd, maar sinds 2012 weer iets ongunstiger geworden. Ook in de Zuidrand ligt de netto participatiegraad overigens ruim onder het nationaal gemiddelde. Het is dus niet zo dat de (baan)kansen daar voor het grijpen liggen voor inwoners van Eemsdelta omdat er in de Zuidrand sprake is van een hoge arbeidsparticipatie die aldaar tot krapte op de arbeidsmarkt leidt.

In Eemsdelta blijft de netto participatiegraad zowel onder laag als onder hoog opgeleiden achter bij het nationaal gemiddelde, maar is daar op middelbaar niveau nauwelijks sprake van. Die situatie is vergelijkbaar met de situatie in de Zuidrand.

Wanneer in Eemsdelta inderdaad sprake is van vraag naar hoog opgeleiden (wellicht van een ander type dan de in de regio wonende werklozen) waar binnen de regio niet voldaan kan worden, dan zouden hoog opgeleiden die buiten de regio wonen wellicht uitkomst kunnen bieden voor bedrijven en instellingen in Eemsdelta. In tabel 4.16 is aangegeven welk deel van de beroepsbevolking laag, middelbaar of hoog opgeleid is en wat het gemiddeld opleidingsniveau is (via een berekende opleidingsindex).

De stad Groningen kent een duidelijk hoger aandeel hoog opgeleiden en een lager aandeel laag en middelbaar opgeleiden dan het nationaal en provinciaal gemiddelde. Voor zowel Eemsdelta als de

⁵ Voor middelbaar opgeleiden hangt dat overigens waarschijnlijk mede samen met het feit dat studenten (met een lage participatiegraad) staan ingeschreven als middelbaar opgeleid (hun hoogst behaalde diploma is havo of vwo).

Zuidrand is de situatie juist omgekeerd. Een verbetering van de reistijden zal voor bedrijven in Eemsmond slechts in beperkte mate tot een uitbreiding van het potentiële arbeidsaanbod leiden. In de Zuidrand wonen, evenals in Eemsdelta zelf, relatief weinig hoog opgeleiden en in de stad Groningen wonen weliswaar veel hoog opgeleiden, maar de reistijdwinst is in relatieve zin bescheiden en het aantal hoog opgeleiden uit Groningen dat momenteel in Eemsdelta werkt is op dit moment niet groot.

Tabel 4.14 *Netto participatiegraad naar opleidingsniveau, 2005-2017*

Gebied	2005	Totaal 2012	2017	Laag 2015/2017	Midden 2015/2017	Hoog 2015/2017
Appingedam	58.6	62.8	63.1	41.8	69.4	78.8
Delfzijl	57.2	60.8	60.3	42.8	68.9	72.9
Eemsmond	60.4	64.0	63.0	44.4	70.1	75.9
Loppersum	63.2	64.3	64.7	47.4	70.7	78.7
Hoogezand-Sappemeer	57.7	60.7	62.4	45.3	67.4	77.1
Slochteren	63.1	66.2	66.6	47.0	72.1	81.4
Veendam	60.0	62.0	62.3	43.1	68.0	76.9
Oldambt	58.7	60.4	60.8	43.7	70.0	73.3
Menterwolde	62.5	64.9	64.3	46.3	69.4	79.3
Eemsdelta	59.9	63.0	62.8	44.1	69.8	76.6
Zuidrand	60.4	62.8	63.3	45.1	69.4	77.6
Stad Groningen	62.5	63.7	63.6	35.8	60.4	79.1
Provincie Groningen	61.0	63.2	63.6	42.8	66.6	77.6
Nederland	64.1	66.4	66.7	46.8	69.7	80.6

Toelichting: Om de statistische betrouwbaarheid te verhogen is bij het onderscheid naar opleidingsniveau gebruik gemaakt van 3-jaars gemiddelden.

Bron: CBS Statline; bewerking: Bureau Louter

Tabel 4.15 *Netto participatiegraad naar opleidingsniveau, 2005-2017, afwijking van nationaal gemiddelde*

Gebied	2005	Totaal 2012	2017	Laag 2015/2017	Midden 2015/2017	Hoog 2015/2017
Appingedam	-5.5	-3.6	-3.6	-5.0	-0.3	-1.8
Delfzijl	-6.9	-5.6	-6.4	-4.0	-0.8	-7.7
Eemsmond	-3.7	-2.4	-3.7	-2.4	0.4	-4.7
Loppersum	-0.9	-2.1	-2.0	0.6	1.0	-1.9
Hoogezand-Sappemeer	-6.4	-5.7	-4.3	-1.5	-2.3	-3.5
Slochteren	-1.0	-0.2	-0.1	0.2	2.4	0.8
Veendam	-4.1	-4.4	-4.4	-3.7	-1.7	-3.7
Oldambt	-5.4	-6	-5.9	-3.1	0.3	-7.3
Menterwolde	-1.6	-1.5	-2.4	-0.5	-0.3	-1.3
Eemsdelta	-4.2	-3.4	-3.9	-2.7	0.1	-4.0
Zuidrand	-3.7	-3.6	-3.4	-1.7	-0.3	-3.0
Stad Groningen	-1.6	-2.7	-3.1	-11.0	-9.3	-1.5
Provincie Groningen	-3.1	-3.2	-3.1	-4.0	-3.1	-3.0

Toelichting: Om de statistische betrouwbaarheid te verhogen is bij het onderscheid naar opleidingsniveau gebruik gemaakt van 3-jaars gemiddelden.

Bron: CBS Statline; bewerking: Bureau Louter

Tabel 4.16 Aandelen in beroepsbevolking naar opleidingsniveau, 2015/2017

Gebied	Percentage				Verskil met nationaal gemiddelde			
	Laag	Midden	Hoog	Index	Laag	Midden	Hoog	Index
Eemsdelta	25.7	50.7	23.6	1.980	3.6	8.2	-11.8	-0.154
Zuidrand	27.3	48.6	24.1	1.968	5.2	6.1	-11.3	-0.166
Stad Groningen	14.6	36.8	48.5	2.339	-7.4	-5.7	13.1	0.205
Provincie Groningen	21.4	44.0	34.7	2.133	-0.7	1.4	-0.8	-0.001
Nederland	22.1	42.5	35.4	2.134	0.0	0.0	0.0	0.000

Toelichting: Weergegeven is het aandeel van laag, middelbaar en hoog opgeleiden in de totale beroepsbevolking. Om de statistische betrouwbaarheid te verhogen is bij het onderscheid naar opleidingsniveau gebruik gemaakt van 3-jaars gemiddelden. De 'Index' is berekend door aan laag opgeleiden, middelbaar opgeleiden en hoog opgeleiden een gewicht van respectievelijk 1, 2 en 3 te geven. De minimale score op de index is 1 (iedereen laag opgeleid) en de maximale score is 3 (iedereen hoog opgeleid).

Bron: CBS Statline; bewerking: Bureau Louter

In tabel 4.17 staan de aandelen hoog opgeleiden in de beroepsbevolking en de opleidingsindex nog per gemeente weergegeven. Van de negen gemeente in Eemsdelta en de Zuidrand is Loppersum de enige gemeente met een aandeel hoog opgeleiden dat (iets) boven het nationaal gemiddelde ligt. Zij werken overigens voor een zeer groot deel in de stad Groningen. Delfzijl is de gemeente met het laagste aandeel hoog opgeleiden en de laagste gemiddelde opleidingsindex. Reistijdwinsten om een groter bereik aan hoog opgeleiden te realiseren zijn daarom vooral voor Delfzijl relevant.

Tabel 4.17 Percentage hoog opgeleiden en Opleidingsindex per gemeente, 2015/2017

Gebied	Scores gemeente/gebied		Afwijking van nationaal gemiddelde	
	Hoog	Index	Hoog	Index
Appingedam	23.2	1.000	-12.2	-0.134
Delfzijl	17.7	0.885	-17.7	-0.249
Eemsmond	25.0	1.000	-10.4	-0.134
Loppersum	36.2	1.149	0.7	0.015
Eemsdelta	23.6	0.980	-11.8	-0.154
Hoogezand-Sappemeer	24.4	0.957	-11.0	-0.176
Slochteren	25.0	1.000	-10.4	-0.134
Veendam	24.8	0.970	-10.6	-0.164
Oldambt	21.5	0.930	-13.9	-0.204
Menterwolde	28.3	1.067	-7.1	-0.067
Zuidrand	24.1	0.968	-11.3	-0.166
Stad Groningen	48.5	1.339	13.1	0.205
Provincie Groningen	34.7	1.133	-0.8	-0.001
Nederland	35.4	1.134	0.0	0.000

Toelichting: Weergegeven zijn het percentage hoog opgeleiden in de totale beroepsbevolking en de opleidingsindex (zie toelichting bij tabel 4.16).

Bron: CBS Statline; bewerking: Bureau Louter

Voorzieningenniveau

Jaarlijks stelt Bureau Louter in opdracht van Elsevier een ranglijst op van gemeenten naar hun woonaantrekkelijkheid. Eén van de onderdelen daarvan is het aanbod van voorzieningen. Daarbij speelt per type voorzieningen de reisafstand die men aanvaardbaar acht om gebruik te maken van die voorzieningen een rol. Eerder is al aangegeven dat voor 'plusvoorzieningen' zoals musea, theaters/podiumkunsten en luxe winkelen/funshoppen die aanvaarbare reisafstand groter is dan voor

'basisvoorzieningen' als supermarkten, huisartsen en basisscholen, waarvoor slechts bij uitzondering sprake is van intergemeentelijke verplaatsingen. Sommige plusvoorzieningen in de stad Groningen hebben een marktbereik tot ver in Groningen en Drenthe.

In tabel 4.18 staat de positie die de gemeenten in Eemsdelta, de Zuidrand (volgens de gemeentelijke indeling van 2018) en de stad Groningen innemen in de nationale ranglijst van 380 gemeenten. De score wordt niet alleen bepaald door het aanbod van voorzieningen in de eigen gemeente, maar ook door het aanbod in gemeenten in de omgeving, voor zover de voorzieningen binnen een aanvaardbare reisafstand liggen. Met name de stad Groningen speelt daarbij een belangrijke rol. Voor de inwoners van de stad zelf resulteert een derde plaats in de nationale ranglijst, maar ook in omliggende gemeenten als Haren, Bedum en Tynaarlo (tussen Assen en Groningen) resulteren hoge scores. In wat mindere mate geldt dat ook voor de nieuwe gemeente Midden-Groningen. Op grotere afstand van Groningen gaat het 'eigen aanbod' een grotere rol spelen. (zie figuur I.4 in bijlage I).

Tabel 4.18 Score op Plusvoorzieningen: positie in ranglijst 380 gemeenten per 2018

Gemeente	Plusvoorzieningen	Musea	Theaters/ podiumkunsten	Luxe winkelen/ funshoppen	Café's	Restaurants
Appingedam	253	248	341	171	311	362
Delfzijl	326	311	289	188	290	366
Loppersum	316	344	325	374	312	373
Eemsmond	336	164	370	284	375	367
Oldambt	259	324	301	49	256	326
Midden-Groningen	152	151	128	260	131	279
Veendam	330	338	257	121	282	352
Stad Groningen	3	17	11	57	3	13

Bron: Onderzoek van Bureau louter in opdracht van Elsevier Weekblad.

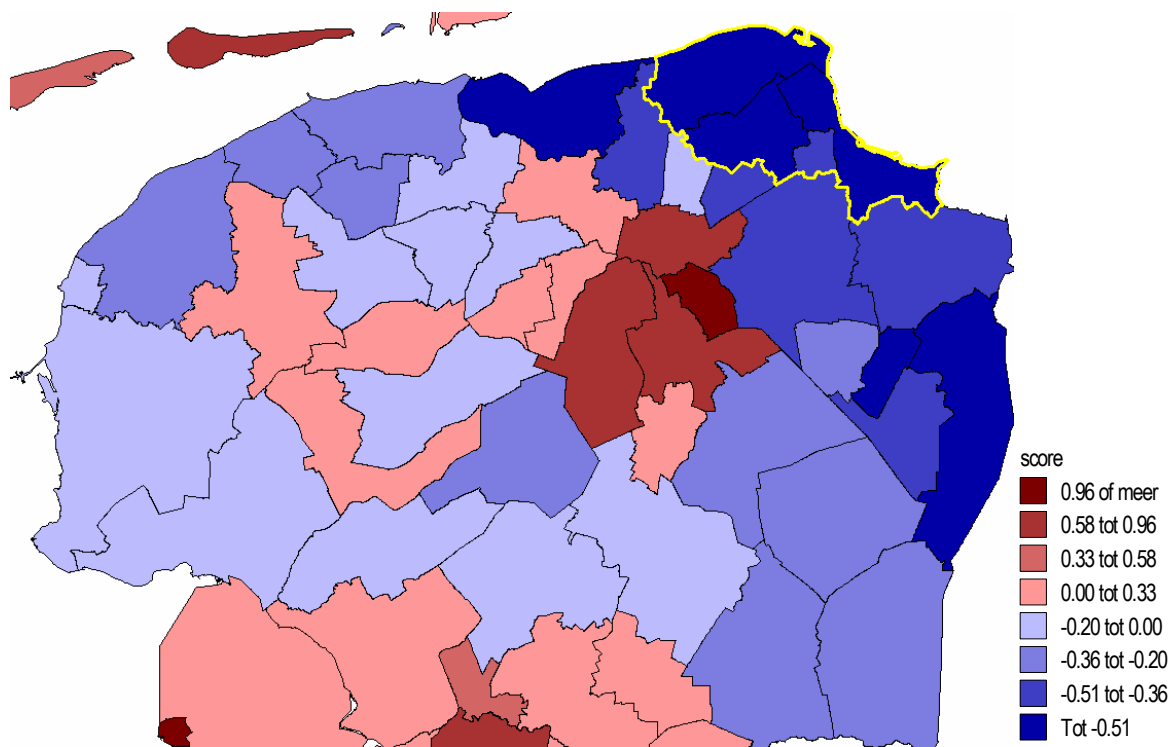
In Eemsdelta scoren alle vier gemeenten benedengemiddeld op het aanbod van plusvoorzieningen. In Appingedam is de score wat gunstiger dan in de andere drie gemeenten. Een reistijdwinst van enkele minuten is niet voldoende voor inwoners van Appingedam en Delfzijl om een sterke toename van het aanbod van plusvoorzieningen te realiseren omdat Groningen iets sneller bereikbaar is en het aanbod aan plusvoorzieningen in Winschoten, Hoogezand-Sappemeer en Veendam is ook niet van zodanige omvang en niveau dat de iets betere bereikbaarheid daarvan een impuls aan de score op het aanbod van plusvoorzieningen voor Delfzijl en Appingedam oplevert.

Bijlage I Kaartbeelden economische en demografische ontwikkeling

In de kaarten I.1 tot en met I.4 staan uitsneden voor het Noorden van Nederland. De overgang van blauw naar rood markeert steeds het nationaal gemiddelde. Bij figuur I.1 en I.4 gaat het om de gemeentelijke indeling in 2018, in figuur I.2 en I.3 om de gemeentelijke indeling in 2017.

Uit figuur I.1 blijkt dat in de periode 2012-2018 slechts in Groningen-Assen, in kernen als Leeuwarden, Smallingerland (Drachten), Heerenveen, Meppel en Hoogeveen, alsmede op de Waddeneilanden het aantal inwoners toenam. In de meest gemeenten nam het aantal inwoners af, vooral langs de Waddenzee in de oostelijke delen van Groningen en Drenthe. Ook in Eemsdelta nam het aantal inwoners af.

Figuur I.1 Ontwikkeling inwoners begin 2012-begin 2018, % per jaar

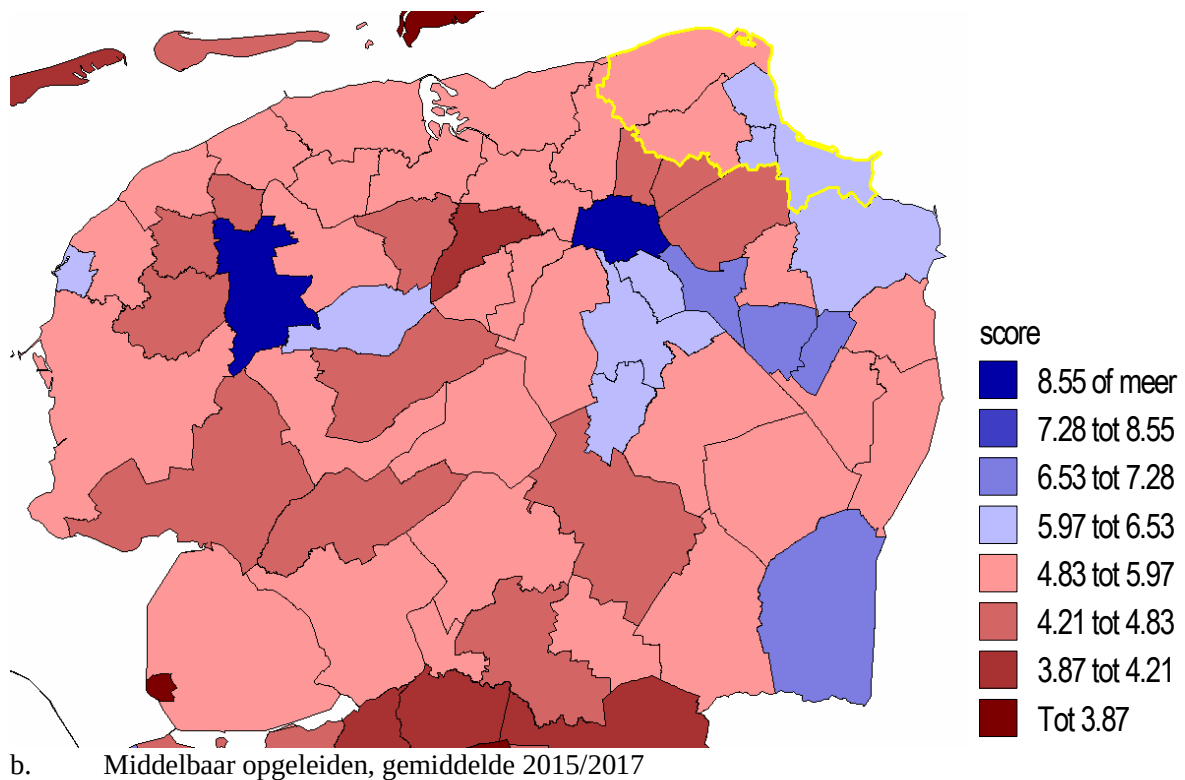
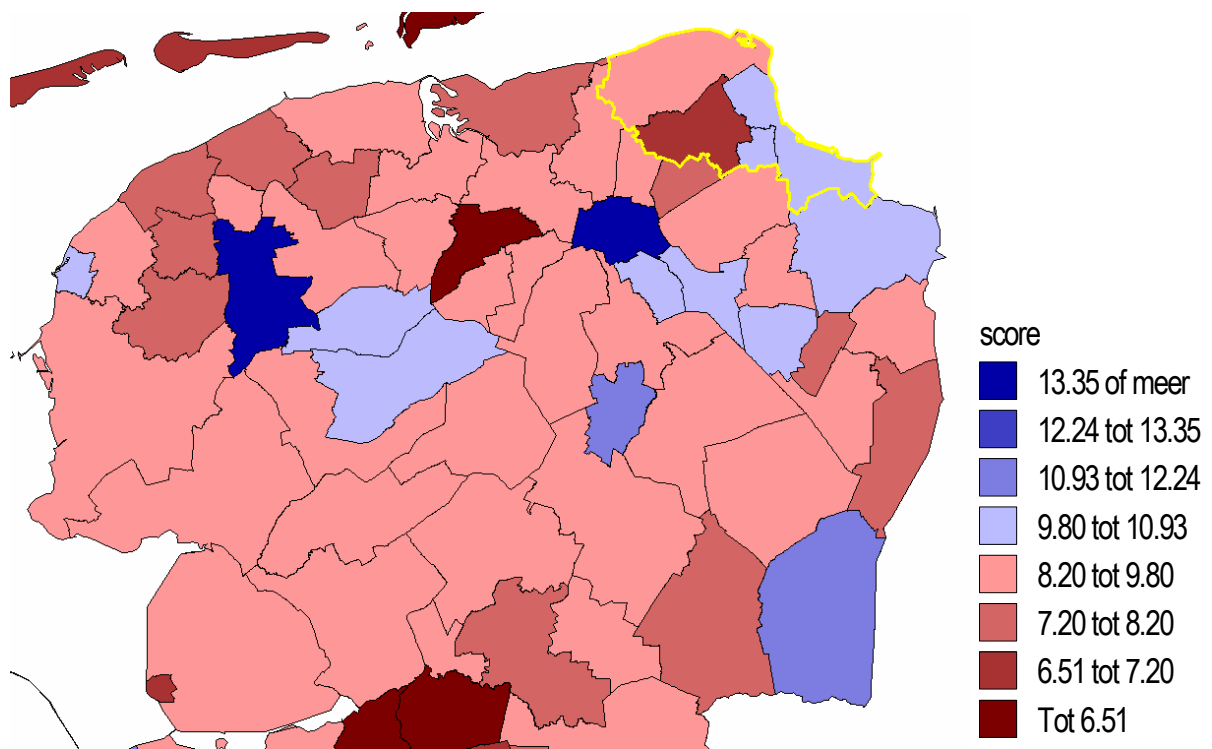


Bij de kaarten met werkloosheidspercentages (zie figuur I.2) zijn bovengemiddelde percentages blauw (omdat dit een ongunstige score betreft). Rood gekleurde gemeenten overheersen omdat de werkloosheid vooral geconcentreerd is in grote en middelgrote steden. Voor hoog opgeleiden wijkt het ruimtelijk patroon echter af. Relatief (ten opzichte van het nationaal gemiddelde) kennen daar ook de gemeenten langs de Waddenzee en in Eemsdelta en oostelijk Groningen een hoog werkloosheidspercentage.

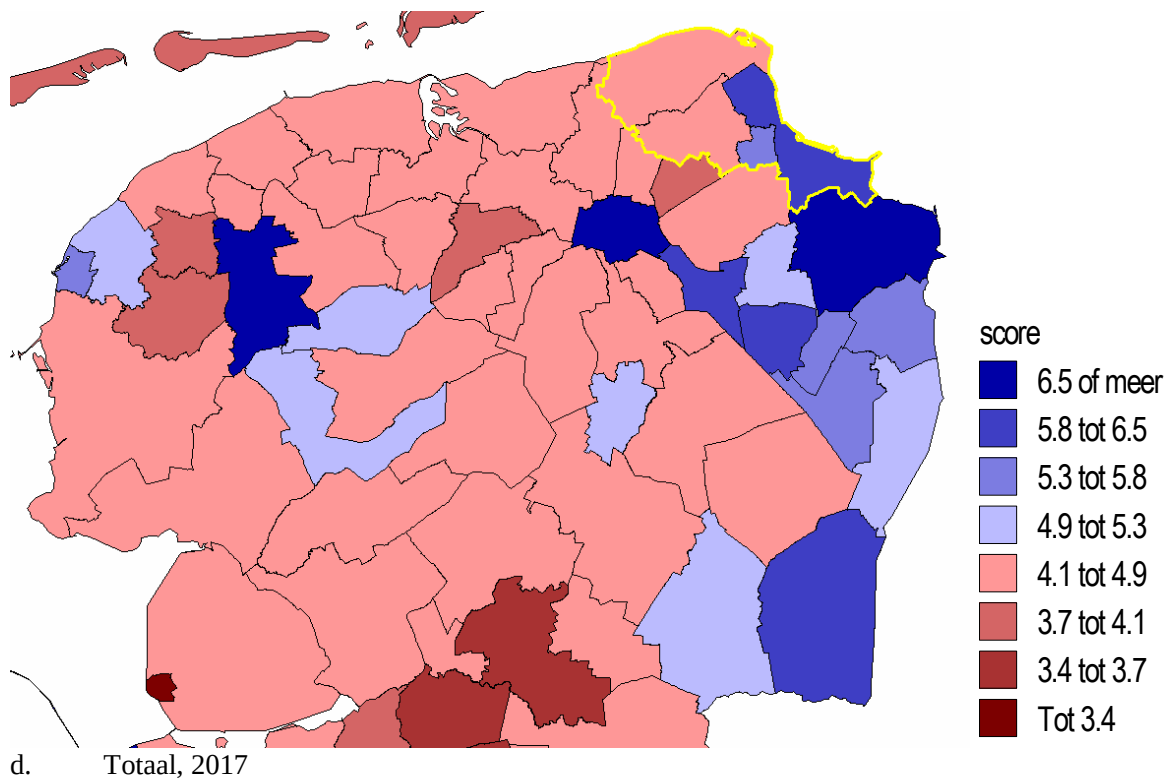
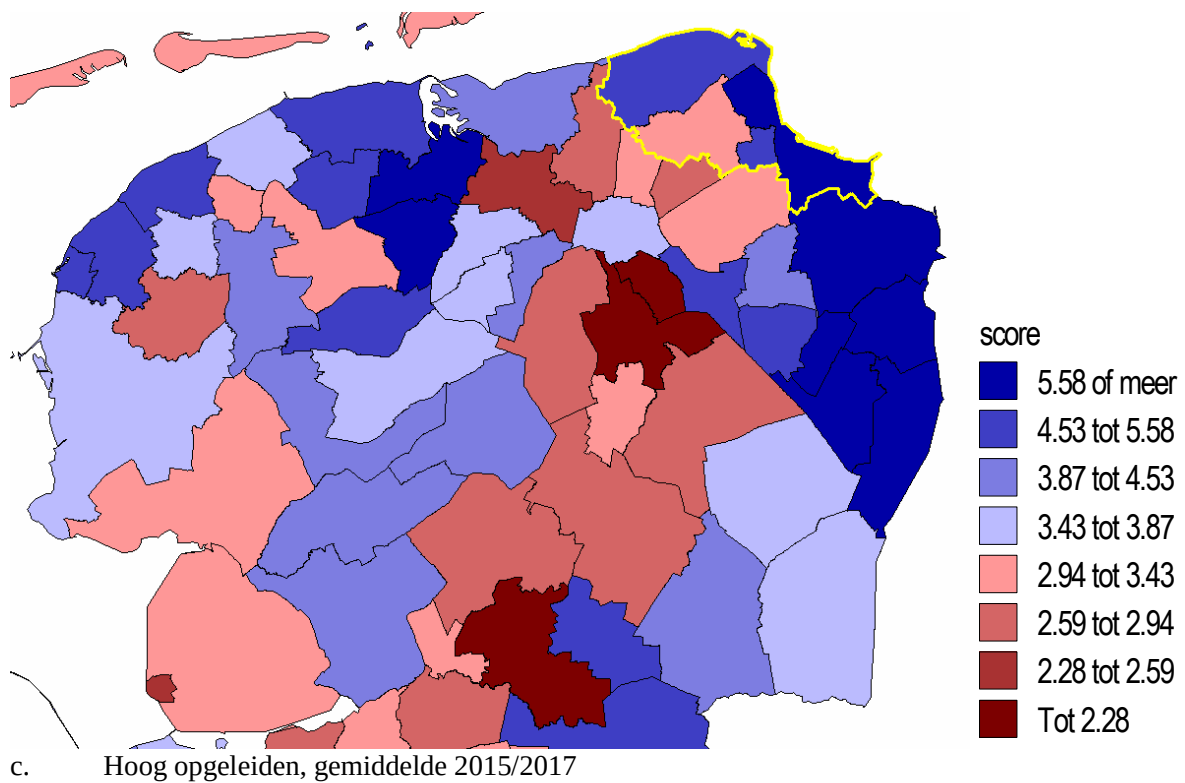
De netto participatiegraad ligt in veel gemeenten in het Noorden onder het nationaal gemiddelde (zie figuur I.3). Voor laag en middelbaar opgeleiden is daar overigens veel minder sprake van dan voor hoog opgeleiden. In Eemsdelta, oostelijk Groningen en oostelijk Drenthe is veelal sprake van duidelijk lagere netto participatiegraden dan het nationaal gemiddelde.

In figuur I.4 tenslotte staat de score op het aanbod van 'plusvoorzieningen' volgens het onderzoek dat Bureau Louter jaarlijks verricht voor Elsevier. In en rond de stad Groningen, in Leeuwarden en in Assen resulteren bovengemiddelde scores, maar in de andere gemeenten niet. Ook niet in de regionale kernen in de zuidelijke delen van Friesland en Drenthe.

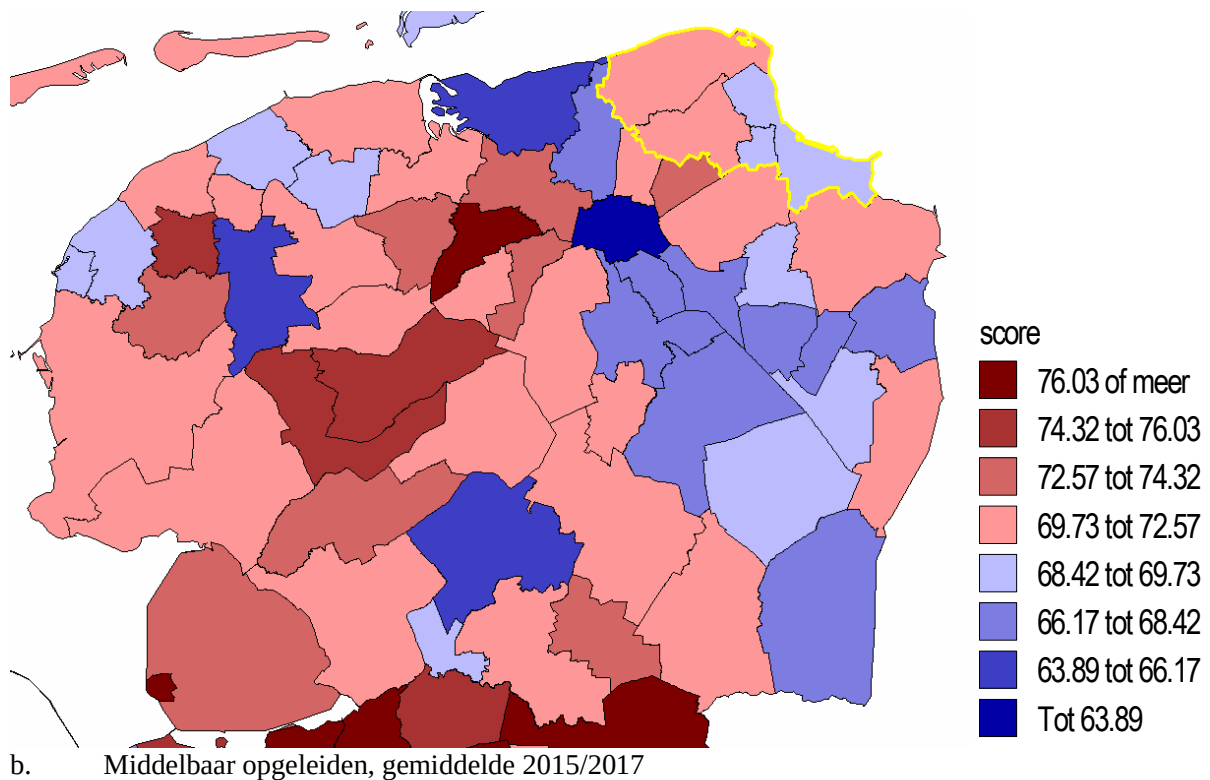
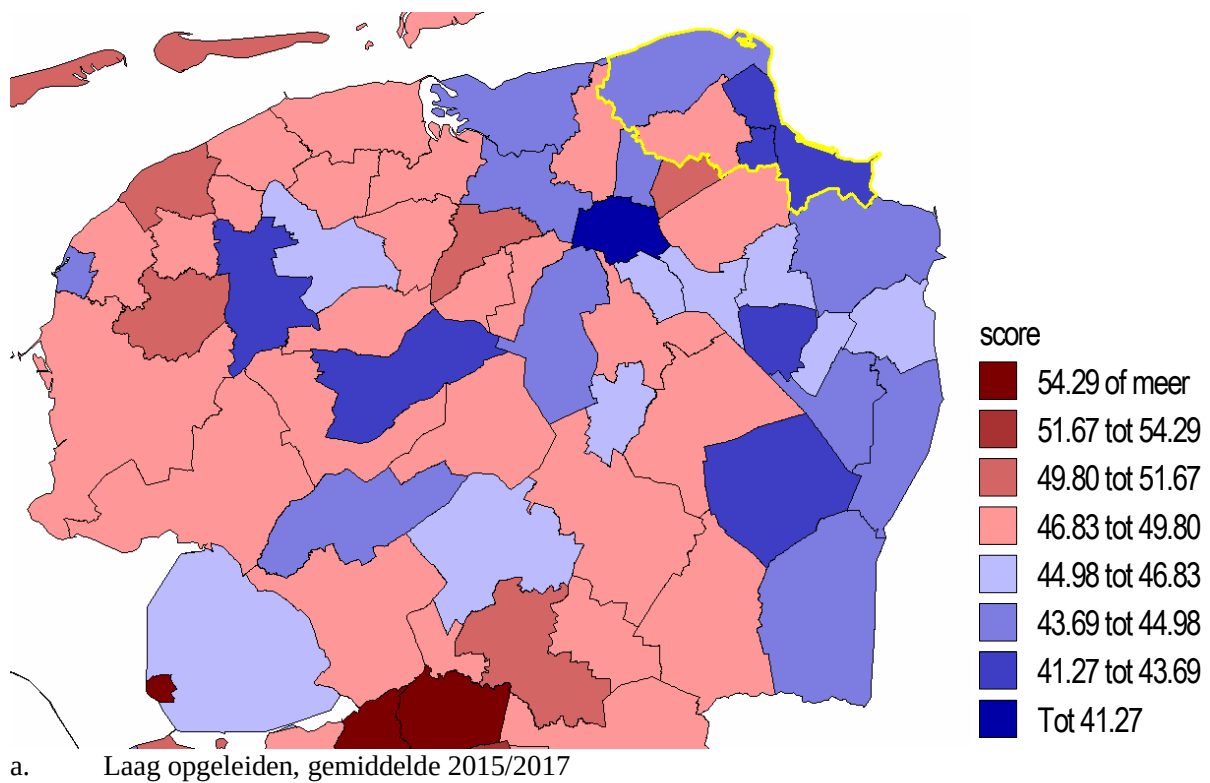
Figuur I.2 Werkloosheidspercentage per gemeente



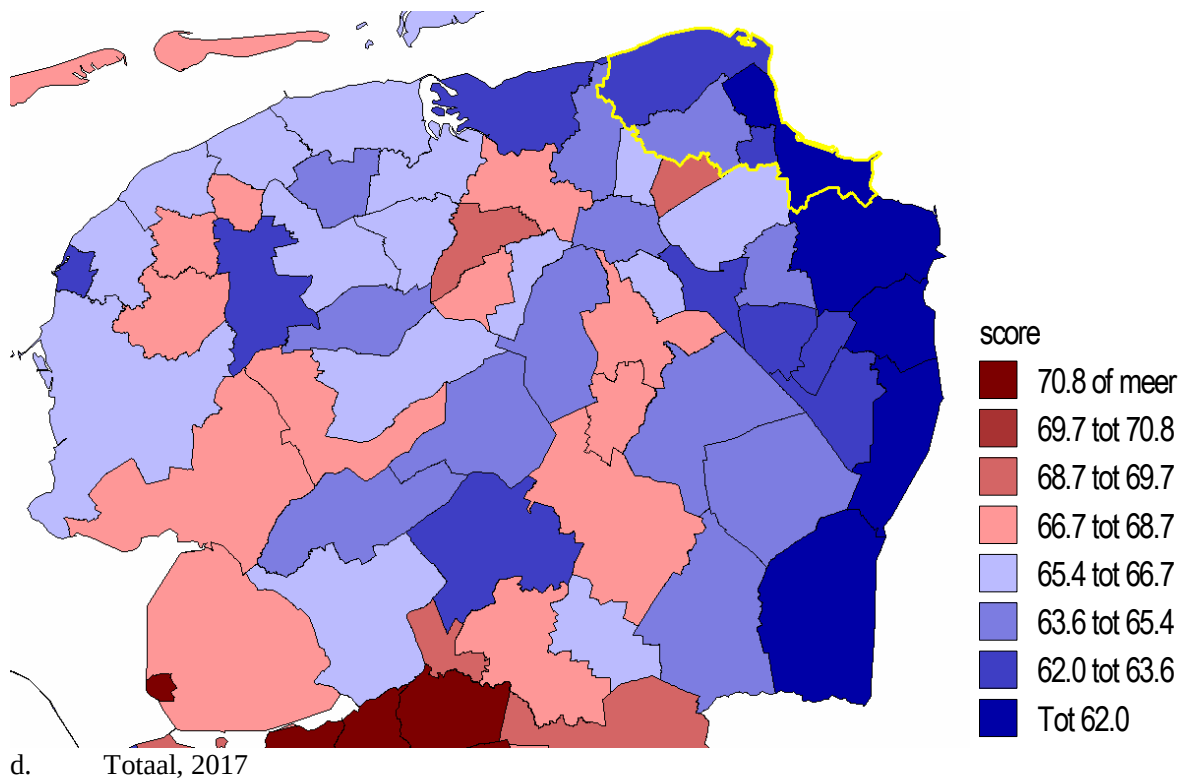
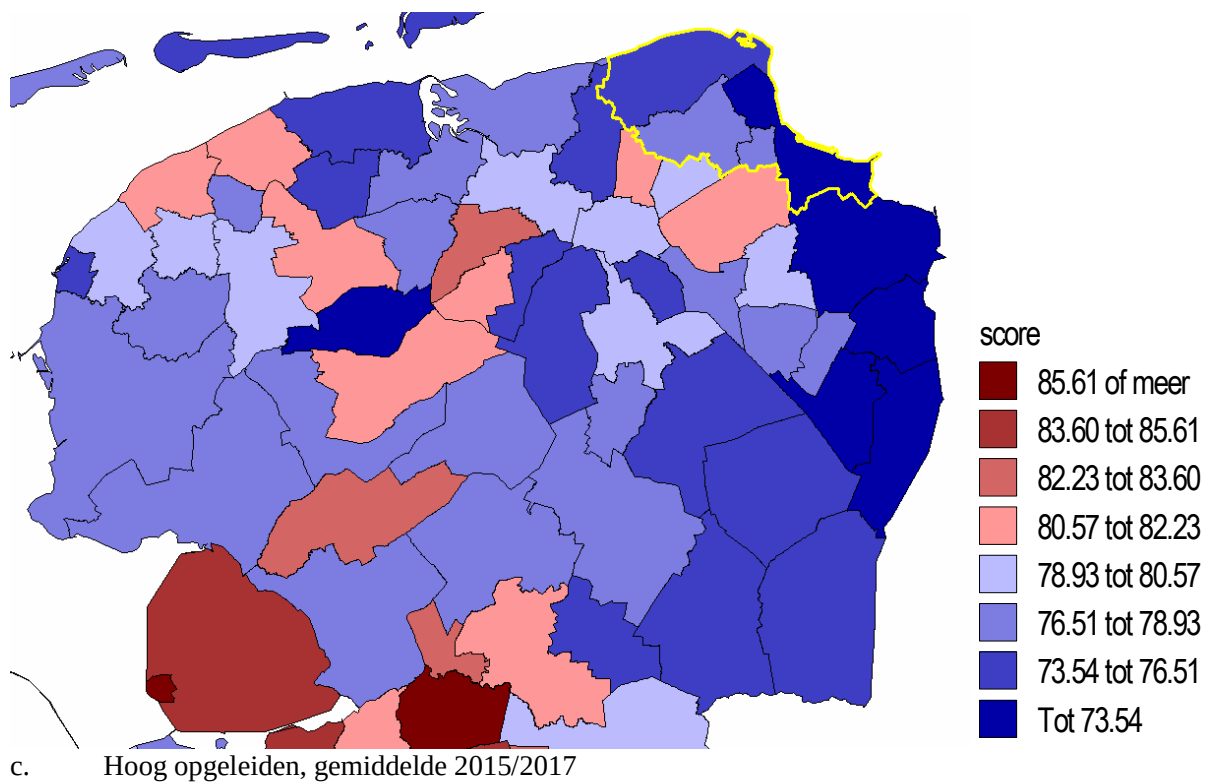
Figuur I.2 Werkloosheidspercentage per gemeente, vervolg



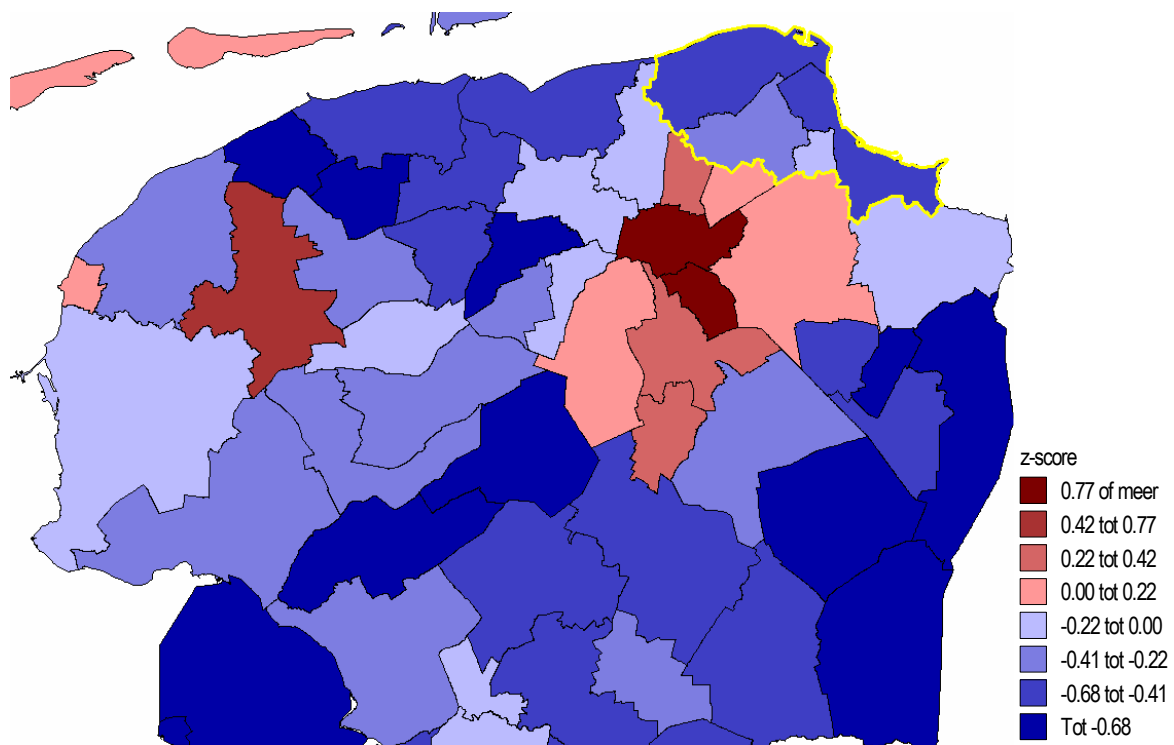
Figuur I.3 Netto participatiegraad per gemeente



Figuur I.3 Netto participatiegraad per gemeente, vervolg



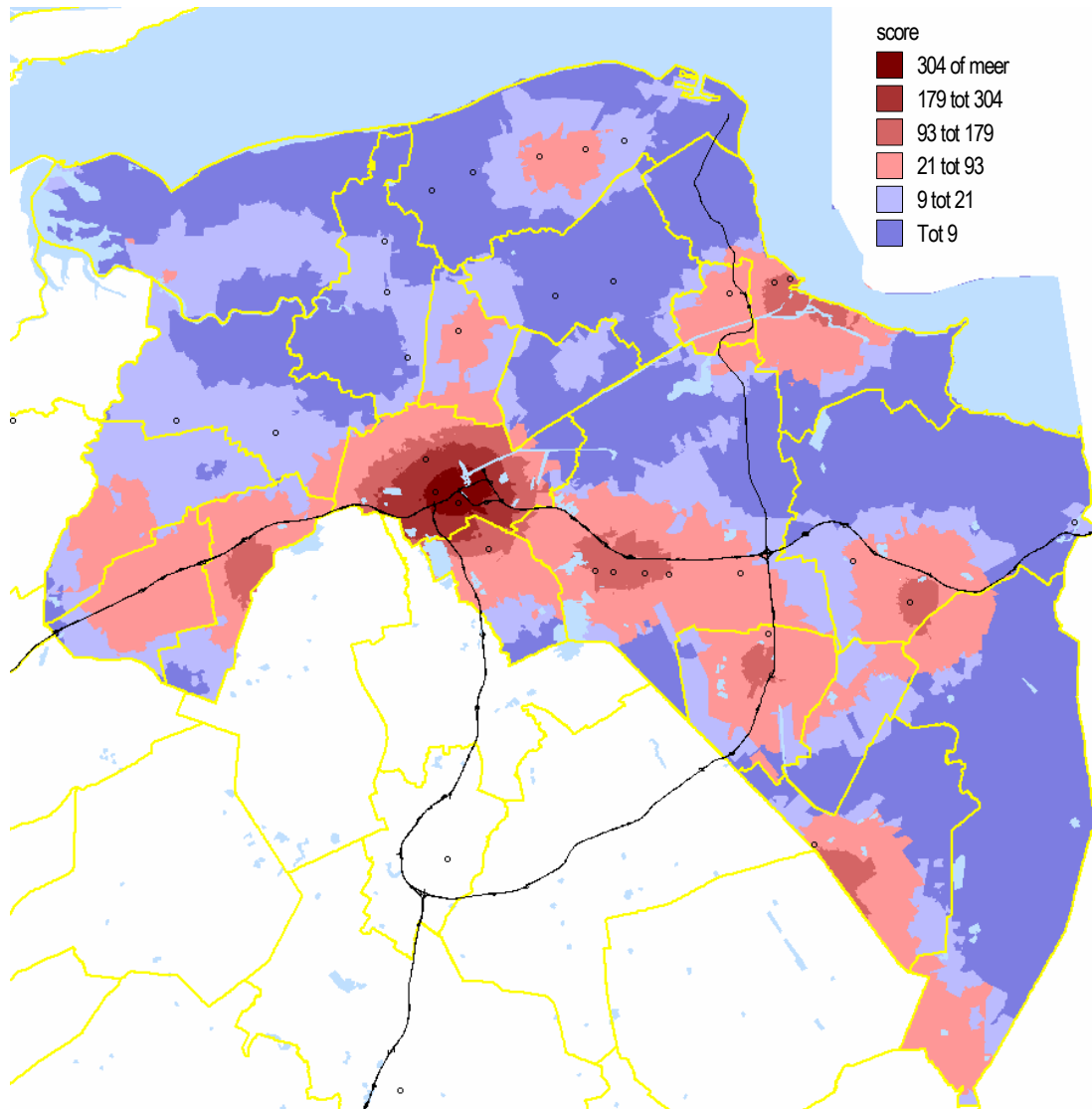
Figuur I.4 Score op aanbod plusvoorzieningen per gemeente



In figuur I.5 staat het aantal arbeidsplaatsen per vierkante kilometer. Deze scores zijn gebaseerd op het Vestigingenregister van de provincie Groningen. De overgang van blauw naar rood markeert hier het Gronings gemiddelde. Er is gebruik gemaakt van zogenaamde 'potentialscores'. Per postcodegebied is hierbij de score gebaseerd op alle postcodegebieden binnen een straal van vijf kilometer, waarbij de bijdrage aan de score recht evenredig afneemt met de afstand.

Kaarten zijn opgesteld voor de drie brede typen economische activiteiten (materiaalgeoriënteerde, informatiegeoriënteerde en personeelgeoriënteerde activiteiten, alsmede de totale bedrijvigheid - exclusief ambulante activiteiten).

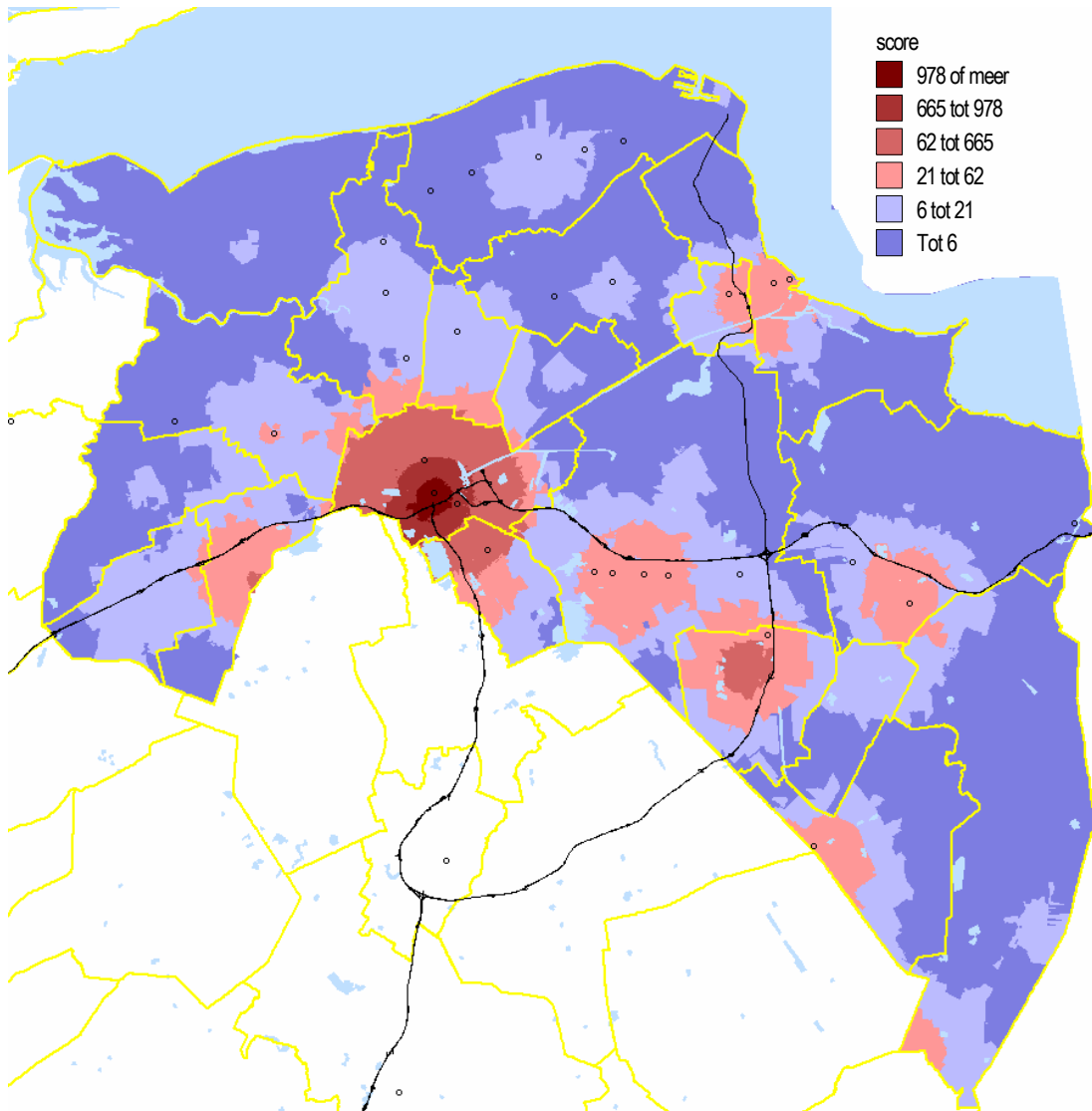
Figuur I.5a Werkgelegenheidsdichtheid Groningen, materiaalgeoriënteerde activiteiten, 2017



Bron: Vestigingenregister Provincie Groningen; bewerking Bureau Louter

Materiaalgeoriënteerde activiteiten zijn sterk vertegenwoordigd in het zuidoostelijk deel van de stad Groningen en daarnaast in Hogeveen-Sappemeer, Delfzijl, Winschoten, Veendam, Stadskanaal en Leek. Binnen Eemdelta score daarnaast Appingedam en Uithuizen/Uithuizermeeden bovengemiddeld, maar de Eemshaven niet.

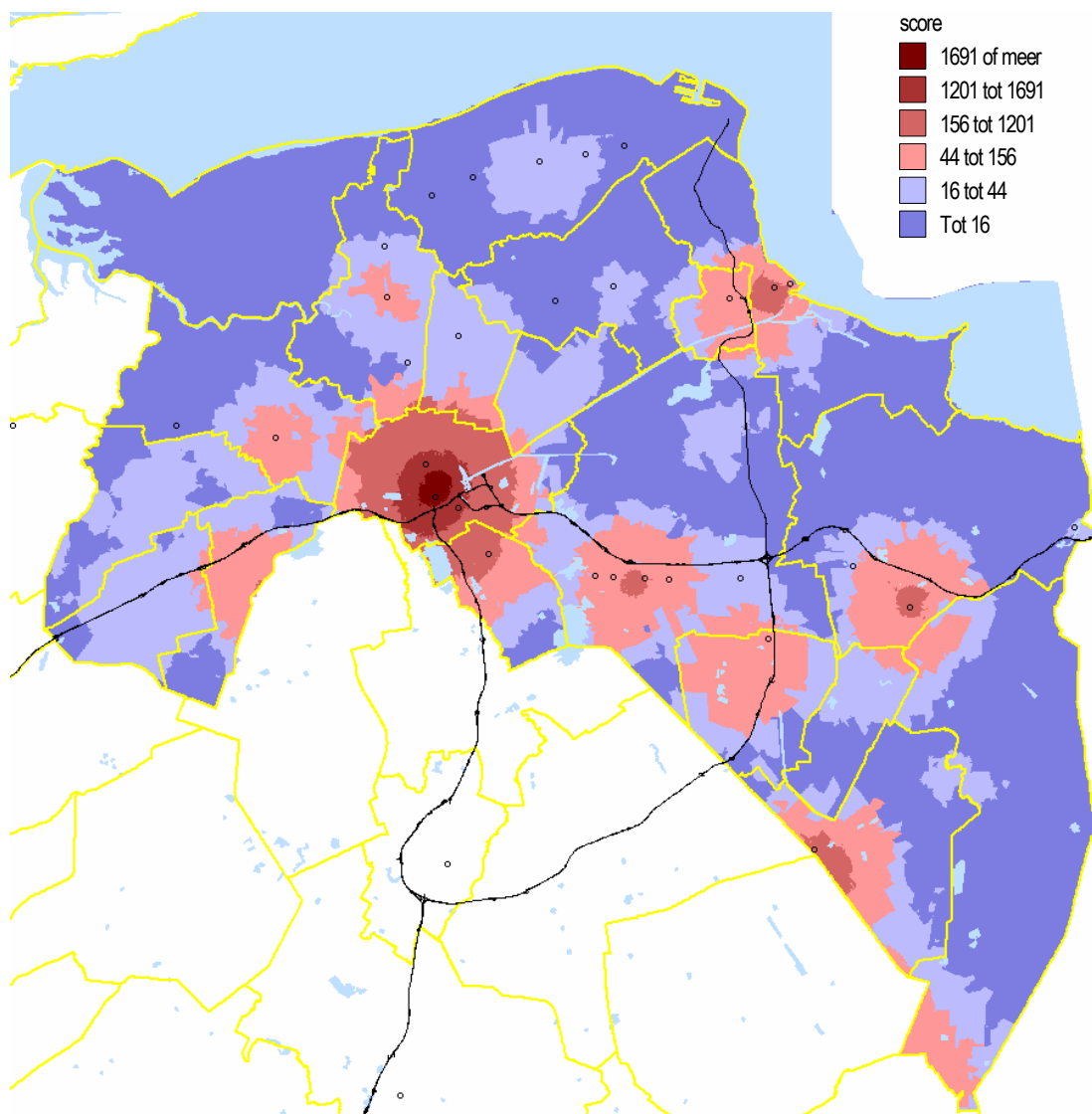
Figuur I.5b Werkgelegenheidsdichtheid Groningen, informatiegeoriënteerde activiteiten, 2017



Bron: Vestigingenregister Provincie Groningen; bewerking Bureau Louter

Informatiegeoriënteerde activiteiten zijn vooral in de stad Groningen sterk vertegenwoordigd en daarnaast nog enigszins in Veendam. In Eemsdelta scoren slechts delen van Delfzijl en Appingedam bovengemiddeld, naast Leek, Hoogezand-Sappemeer, Winschoten, Stadskanaal en Ter Apel.

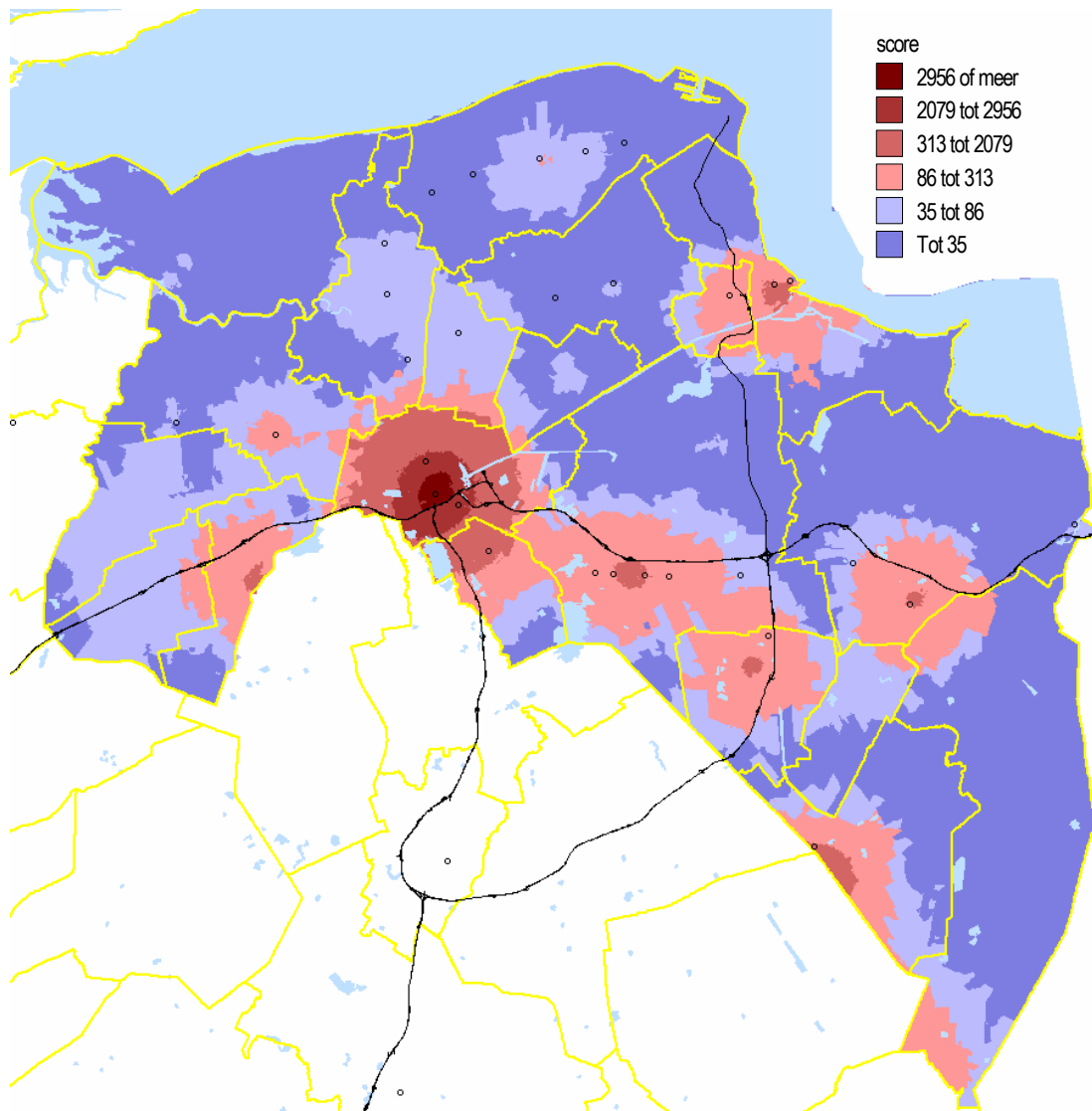
Figuur I.5c Werkgelegenheidsdichtheid Groningen, personengeoriënteerde activiteiten, 2017



Bron: Vestigingenregister Provincie Groningen; bewerking Bureau Louter

Ook op personengeoriënteerde activiteiten (centra van voorzieningen) scoort vooral Groningen hoog. Daarnaast verschijnen nog Delfzijl, Hoogezand-Sappemeer, Winschoten en Stadskanaal op de kaart.

Figuur I.5d Werkgelegenheidsdichtheid Groningen, totaal, 2017



Bron: Vestigingenregister Provincie Groningen; bewerking Bureau Louter

Voor de totale bedrijvigheid verschijnen, op ruime afstand van de stad Groningen, als rode 'stipjes' Delfzijl, Leek, Hoogezand-Sappemeer, Winschoten, Veendam en Stadskanaal op de kaart, nog aangevuld met Appingedam, Ter Apel, Zuidhorn en Haren.

Ook uit dit kaartbeeld blijkt dat de voornaamste concentraties van bedrijvigheid langs de brede A7-as zijn geconcentreerd, met aan de westkant van de stad Groningen de kern Leek en aan de oostkant wat in dit rapport de 'Zuidrand' is genoemd (met onder andere Hoogezand-Sappemeer, Veendam en Winschoten). De N33 verbindt de dubbelkern Delfzijl/Appingedam met deze A7-as, waarbij het N33 Midden gebied zelf een lage werkgelegenheidsdichtheid kent.

In figuur I.6 staat de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen in de periode 2012-2017. Hierbij is gebruik gemaakt van een door Bureau Louter ontwikkelde 'alternatieve groeimaat', namelijk de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen per duizend gemiddeld in de beschouwde periode woonachtige inwoners van 15-64 jaar. Door te schalen aan het aantal inwoners wordt voorkomen dat enige groei in absolute zin vanaf een zeer lage basis tot spectaculaire *procentuele* groei kan leiden. Bovendien zijn sectoren op deze manier beter vergelijkbaar wat betreft hun bijdrage aan de werkgelegenheidsontwikkeling omdat alles wordt berekend ten opzichte van dezelfde norm. In blauw gekleurde gemeenten is sprake van een afname van de werkgelegenheid, in rood gekleurde gemeenten van een toename.

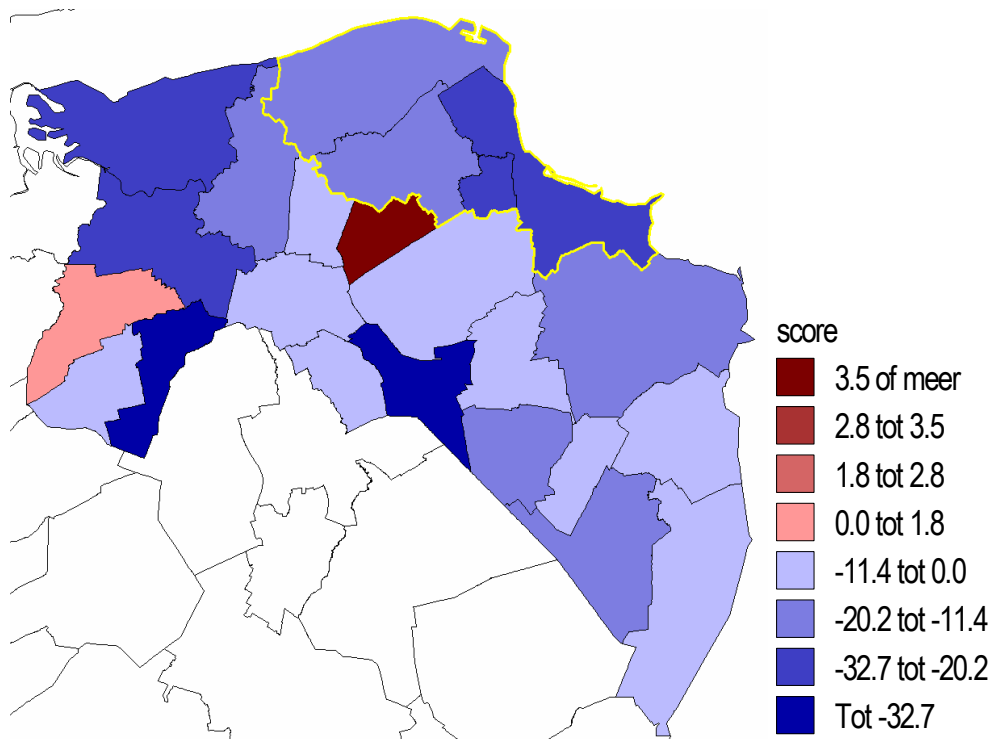
In slechts twee gemeenten (Ten Boer en Grootegast) nam het aantal arbeidsplaatsen in materiaalgeoriënteerde activiteiten toe (zie figuur I.6a). Veelal was sprake van een afname. Dat geldt vooral voor Leek en Hoogezand-Sappemeer, maar ook in Delfzijl en Appingedam nam de werkgelegenheid in dit type activiteiten flink af.

Vooraf in de stad Groningen kenden informatiegeoriënteerde activiteiten een aanzienlijke groei (zie figuur I.6b). In veel gemeenten resulteerde echter een afname. In Eemsdelta kende Appingedam groei en Delfzijl een afname van dit type economische activiteiten.

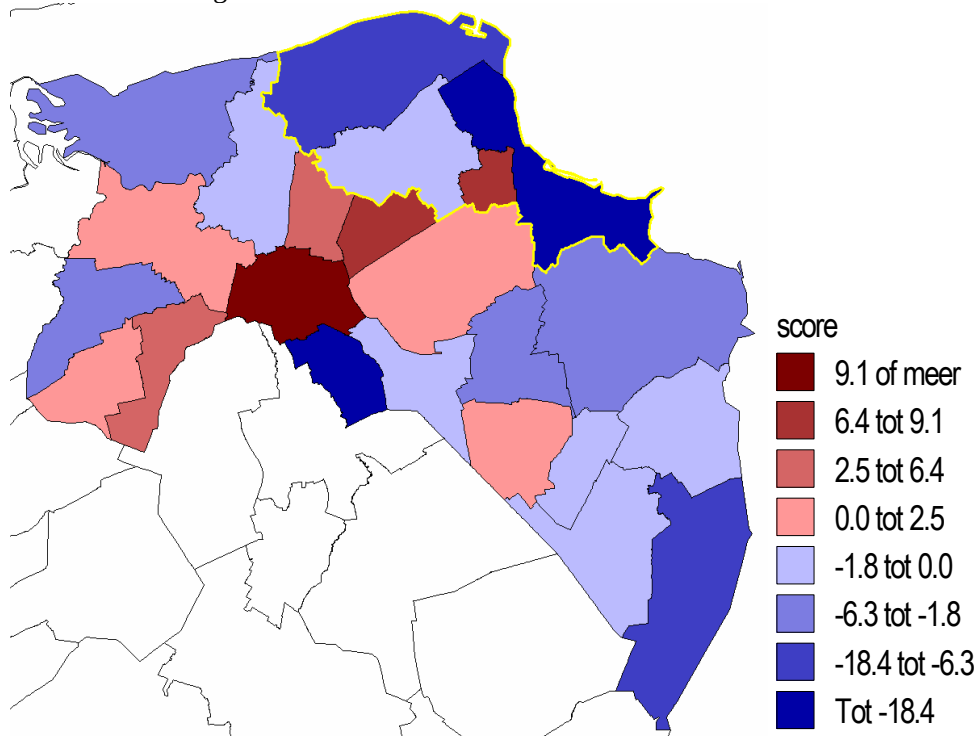
Personengeoriënteerde activiteiten groeiden vooral in Groningen en Haren en in een aantal aan de noordkant van Groningen grenzende gemeenten (zie figuur I.6c). Met uitzondering van Stadskanaal en Vlagtwedde nam het aantal arbeidsplaatsen in Eemsdelta en oostelijk Groningen af, in Eemsdelta het meest in Delfzijl. Er bestaat een verband tussen de ontwikkeling van dit soort bedrijvigheid en de bevolkingsontwikkeling omdat het lokaal (en deels regionaal) bevolkingsdraagvlak hier van belang is.

Het totaalbeeld tenslotte (zie figuur I.6d) maakt duidelijk dat het aantal arbeidsplaatsen in de periode 2012-2017 slechts in een deel van de provincie is toegenomen, met name in de stad Groningen en een aantal aangrenzende gemeenten (Haren, ten Boer, Bedum en Winsum). In het gehele oostelijke deel van de provincie nam het aantal arbeidsplaatsen af. Het meest geldt dat voor Delfzijl en Veendam, terwijl ook in Oldambt, Hoogezand-Sappemeer en Leek veel werkgelegenheid verloren ging. Deels hangt dat samen met het type bedrijvigheid dat in die gemeenten sterk is vertegenwoordigd: in alle gemeenten met een sterke afname van het aantal arbeidsplaatsen neemt materiaalgeoriënteerde bedrijvigheid (met een in het algemeen bij de andere twee brede sectoren achterblijvende werkgelegenheidsontwikkeling) een relatief groot deel van de werkgelegenheid in, terwijl dat in Groningen en de omliggende suburbs juist niet het geval is.

Figuur I.6 Ontwikkeling werkgelegenheid per 1.000 inwoners 15-64 jaar, 2012-2017



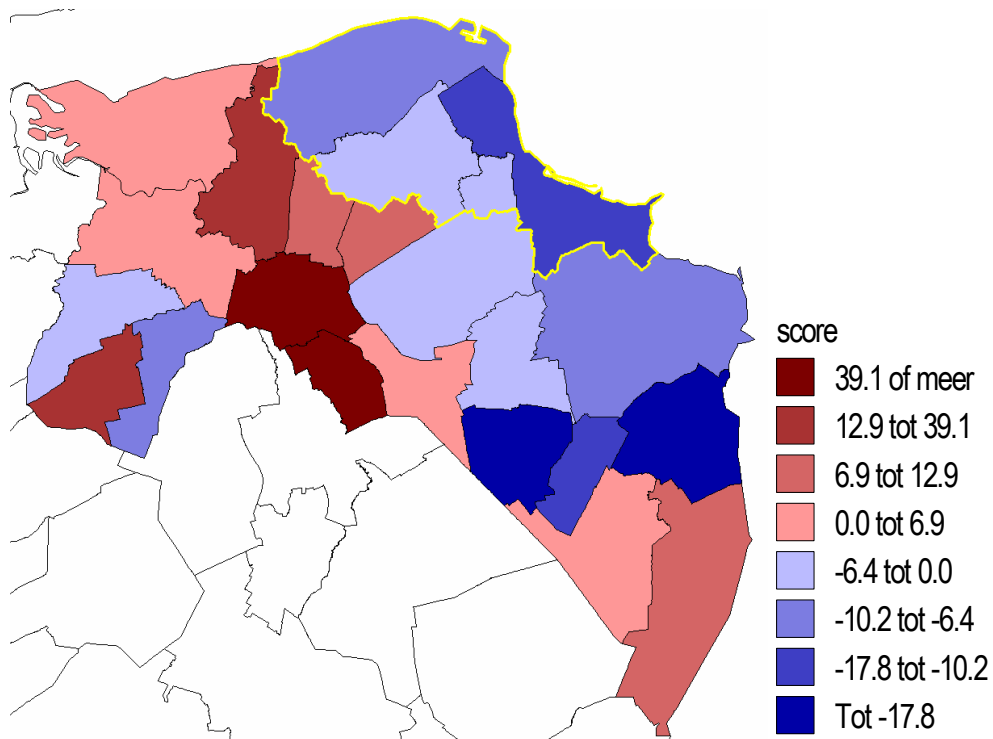
a. Materiaalgeoriënteerde activiteiten



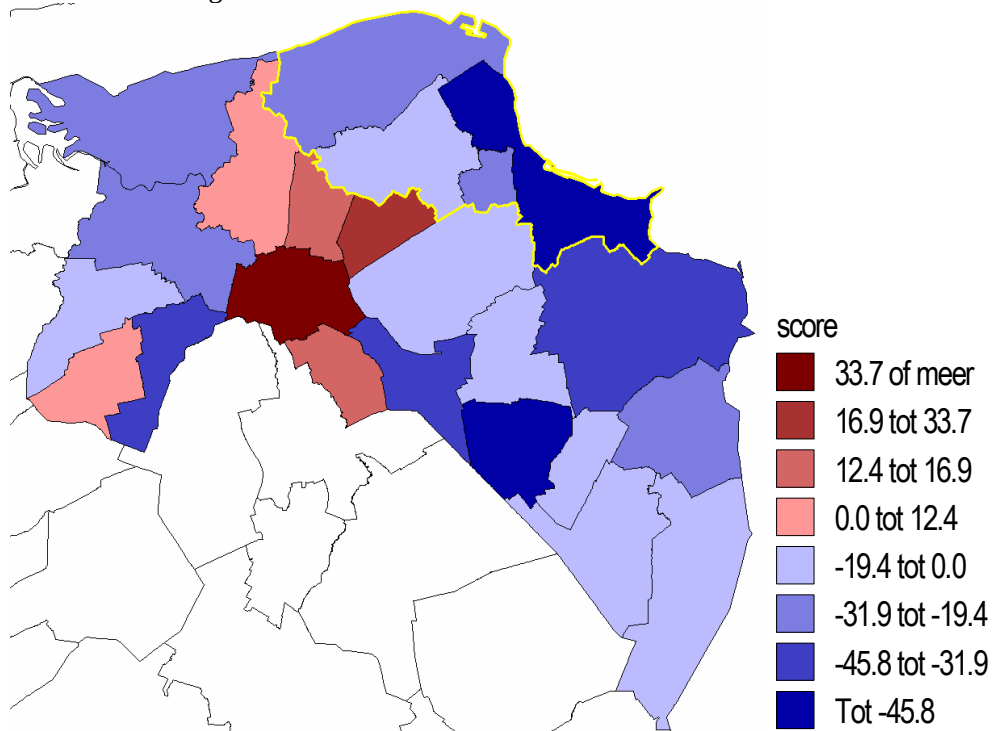
b. Informatiegeoriënteerde activiteiten

Bron: Vestigingenregister Provincie Groningen; bewerking Bureau Louter

Figuur I.6 Ontwikkeling werkgelegenheid per 1.000 inwoners 15-64 jaar, 2012-2017, vervolg



c. Personengeoriënteerde activiteiten



d. Totaal (exclusief ambulante activiteiten)

Bron: Vestigingenregister Provincie Groningen; bewerking Bureau Louter