

Economische betekenis van Nederlandse zeehavens 2004

Bijrapport I: Verkennende kwalitatieve analyse

STATUS Eindrapport

IN OPDRACHT VAN Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat

AUTEUR(S) RebelGroup Advisory – Buck Consultants International
(K. Debisschop, E. Naaykens, B. Barth, A. Van der Hoest, M. Bauer en B. Van Bree)

DATUM 15 november 2005

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	ii
1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding en doel	4
1.3 Leeswijzer	5
2 Trends en ontwikkelingen in zeehavens	7
2.1 Inleiding	7
2.2 Industrie en handel	8
2.3 Transport en Logistiek	9
2.4 Maritieme cluster	11
2.5 Openbaar bestuur	12
3 Dossiers zeehavengebieden	14
3.1 Inleiding	14
3.2 Noordelijke zeehavens	15
3.2.1 Profielschets	15
3.2.2 Ontwikkelingen in het zeehavengebied	17
3.3 Het Noordzeekanaalgebied	20
3.3.1 Profielschets	20
3.3.2 Ontwikkelingen in het zeehavengebied	22
3.4 Rijn- en Maasmond	25
3.4.1 Profielschets	25
3.4.2 Ontwikkelingen in het zeehavengebied	27
3.5 Het Scheldebekken	30
3.5.1 Profielschets	30
3.5.2 Ontwikkelingen in het zeehavengebied	32
4 Functionele analyse van de maritieme stromen	35
4.1 Inleiding	35
4.2 Vaststellingen en resultaten	36
4.2.1 Functionele analyse vanuit internationaal perspectief	36
4.2.2 Functionele analyse vanuit nationaal perspectief	38
5 Voorbeeldcases	41
5.1 Inleiding	41
5.2 Noordelijke zeehavens	41

5.3	Noordzeekanaalgebied	43
5.4	Rijn- en Maasmond	45
5.5	Scheldebekken	47
6	Conclusies	50
6.1	Conclusies nut kwalitatieve analyse	50
6.2	Suggesties voor de toekomst	52
Bijlage 1	Berekeningsmethodiek functionele analyse	54
1.1	Mathematische uitwerking van de klassieke functionele analyse	54
1.2	Uitbreiding met contributie-analyse	56
1.3	Toepassing binnen de Havenmonitor 2004	58
Bijlage 2 Matrices		60

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

In opdracht van Rijkswaterstaat Adviesdienst van Verkeer en Vervoer (AVV) wordt jaarlijks onderzoek verricht naar de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde die de Nederlandse zeehavengerelateerde activiteiten genereren. Dit onderzoek dient als input voor de Havenmonitor waarmee de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens in kaart wordt gebracht. De Havenmonitor draagt bij aan de invulling en bijsturing van het zeehavenbeleid. Naast AVV zijn ook het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart (DGTL) en de Nationale Havenraad nauw betrokken bij de totstandkoming van de Havenmonitor.

Behalve werkgelegenheid en toegevoegde waarde zijn er nog andere indicatoren die de economische betekenis en functionaliteit van de zeehavens bepalen. Sinds 2002 wordt ook jaarlijks een analyse uitgevoerd naar de private investeringen in de Nederlandse zeehavens. In aanvulling hierop is voor 2004 een verkennend onderzoek uitgevoerd naar de betekenis en de toepassingsmogelijkheden van de indicator 'bedrijfsvestigingen'. Hiervoor wordt verwezen naar bijrapport II: Verkenning naar de nieuwe indicator bedrijfsvestigingen en bedrijvendynamiek binnen de Nederlandse zeehavengebieden

Deze jaarlijkse berekening van de werkgelegenheid, toegevoegde waarde, private investeringen en nu dus ook de bedrijfsvestigingen voor de Nederlandse zeehavengebieden, alsmede het in kaart brengen van de ontwikkeling van deze economische indicatoren, biedt zeer nuttige informatie voor beleidsmakers en havenbeheerders. Evenzeer van belang zijn echter de achterliggende factoren die de ontwikkeling van deze indicatoren bepalen en verklaren. In eerdere versies van de Havenmonitor is hier nauwelijks of geen aandacht aan besteed.

In de Havenmonitor 2004 wordt een groter belang gehecht aan de analyse naar 'het verhaal achter de cijfers'. Daarom wordt in dit bijrapport de interpretatie van de resultaten van de kwantitatieve analyse binnen een bredere en levendigere context geplaatst, zonder in de valkuil te trappen om te trachten causale 1:1 verbanden te leggen. Dit rapport moet beschouwd worden als een verkenning naar mogelijkheden voor kwalitatieve onderbouwing.

De doelstelling van dit verkennende deelonderzoek luidt derhalve:

‘Bepaal of en op welke wijze de kwalitatieve analyse bijdraagt aan het inzicht in de economische betekenis van de Nederlandse zeehavengebieden en probeer een verband te leggen tussen de economische prestaties en de verklarende factoren’

Deze verklarende factoren omvatten onder meer relevante trends en ontwikkelingen in de industrie, het transport en de haven, feitelijke gebeurtenissen in de beschouwde onderzoeksperiode, maritieme overslagstromen en het profiel van zeehaven(-gebieden) in termen van vestigingsklimaat etc.

De kwalitatieve analyse die voor de Havenmonitor 2004 is uitgevoerd bestrijkt de periode 2001-2004 (in verband met de beschikbare vergelijkbare data over deze periode) en kent de volgende onderdelen die een verklaring kunnen vormen voor de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens:

- Beschrijving van **trends en ontwikkelingen** die van invloed zijn op de economische betekenis van een zeehaven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar de thema's Industrie en handel, Transport en Logistiek, Maritieme cluster en Openbaar bestuur.
- **Dossiers van de vier Nederlandse zeehavengebieden.** Voor elk zeehavengebied is een profielschets van kenmerken opgesteld. Aspecten die aan de orde komen betreffen onder meer: fysieke kenmerken en bedrijventerreinen, overslag, aantal vestigingen, werkgelegenheid en toegevoegde waarde en een SWOT-beschrijving.
- **Functionele analyse van de maritieme vervoersstromen.** Deze functionele analyse wordt toegepast op de (inter-)nationale havenconcurrentievergelijkingen van de Nederlandse zeehavengebieden wat betreft de ontwikkelingen in maritieme overslag.
- **Voorbeeldcases**
Aan de hand van een tweetal voorbeeldcases per zeehavengebied wordt getracht om meer inzicht te geven in lokale ontwikkelingen die de economische ontwikkeling voor een bepaalde sector in het betreffende zeehavengebied (mede) bepalen, zodat de economische betekenis tastbaarder en beter verklaarbaar wordt.

1.3 Leeswijzer

Na de inleiding in **Hoofdstuk 1** gaat **Hoofdstuk 2** in op trends en ontwikkelingen die de economische prestaties van zeehavens beïnvloeden. In **hoofdstuk 3** zijn de dossiers opgenomen van de vier zeehavengebieden die een profielschets geven en in gaan op verklarende ontwikkelingen. **Hoofdstuk 4** beschrijft de uitkomsten van de functionele analyse naar maritieme stromen. In **hoofdstuk 5** worden een aantal relevante cases behandeld als voorbeeld voor de kwalitatieve koppeling tussen de economische indicatoren en verklarende factoren. Tenslotte worden in **Hoofdstuk 6** een aantal relevante conclusies getrokken voor wat betreft het nut en de bruikbaarheid van kwalitatieve analyses binnen de Havenmonitor, alsook suggesties voor de toekomst.

Bijlage 1 beschrijft de toegepaste rekentechnieken voor de functionele analyse van de fysieke prestaties van de in de Havenmonitor beschouwde havengebieden, terwijl in **bijlage 2** de resulterende matrices zijn opgenomen.

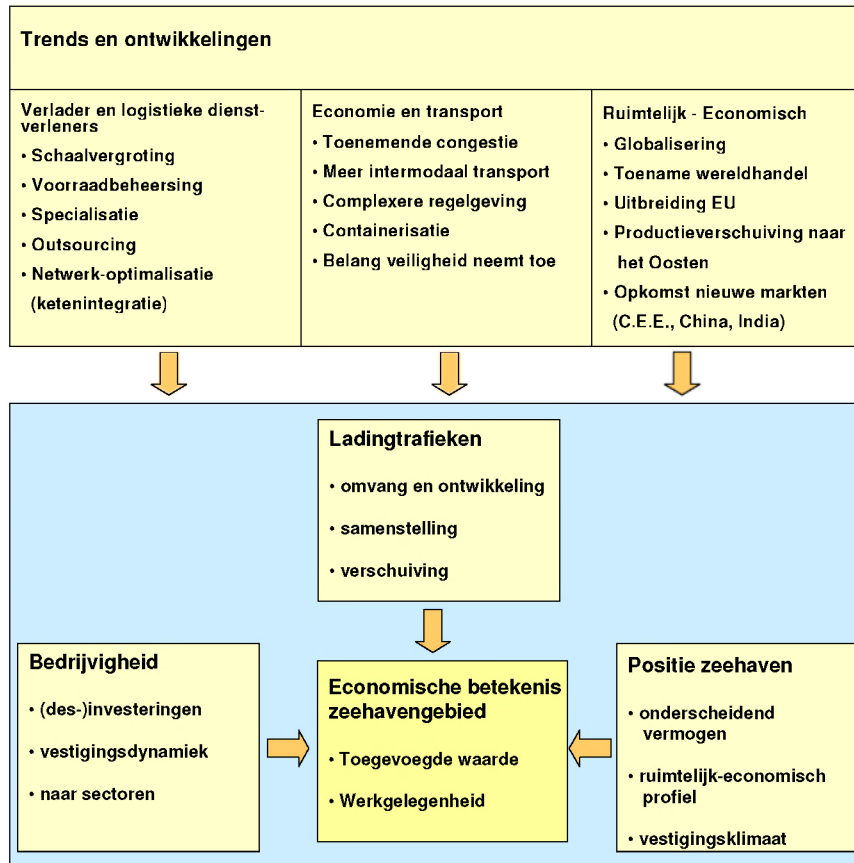
2 Trends en ontwikkelingen in zeehavens

2.1 Inleiding

Zeehavens zijn belangrijke knooppunten in de internationaliserende economie. Daarnaast zijn ze belangrijk voor de regionale en lokale economie. De zeehavens zijn daarom onderhevig aan trends die zich voordoen op mondiale schaal, maar ook die zich op een kleiner schaalniveau afspelen. Daarnaast zijn er allerlei trends binnen (deel-)sectoren die gerelateerd zijn aan de zeehavens en daarmee van invloed op het presteren van de haven als geheel.

Deze paragraaf geeft een overzicht van belangrijke trends en ontwikkelingen (zie figuur 1.1) die van invloed kunnen zijn op de economische prestaties van zeehavens. Daarbij is voornamelijk gelet op de relatie van de trend met de toegevoegde waarde en werkgelegenheid. De geselecteerde trends zijn per thema benoemd.

Figuur 1.1 Bepalende factoren en ontwikkelingen economische betekenis zeehavengebied



2.2 Industrie en handel

Globalisering

De globaliseringstrend heeft zich enkele jaren geleden ingezet en gaat in volle vaart door. Door relatief lage transportkosten (voornamelijk over zee) en verbeterde communicatiemogelijkheden is internationale handel over grote afstanden steeds makkelijker geworden. Ook de liberalisering van handel en kapitaalmarkten speelt hierbij een belangrijke rol.

De globalisering uit zich onder andere door grensoverschrijdende fusies en overnames, allianties en samenwerkingsverbanden. Hierdoor kunnen bedrijven een positie opbouwen in belangrijke productie- en afzetmarkten. Een en ander resulteert onder andere in schaalvergroting.

Door globalisering veranderen goederenstromen tussen de werelddelen en neemt het intercontinentale vervoer sterk toe. Havengebieden worden hiermee een steeds belangrijker knooppunt.

Productieverschuiving naar het oosten

Productie wordt steeds vaker verplaatst naar lage loongebieden om hun productie zo efficiënt mogelijk te laten plaatsvinden. Deze verschuiving van productie vindt onder andere plaats vanuit Europa en de VS naar Zuidoost-Azië. Deze verplaatsing leidt tot een verschuiving van goederenstromen, terwijl nieuwe stromen overzees worden aangevoerd. Dit betekent een groter overslagvolume voor zeehavens.

Ook binnen Europa is een verschuiving van productie oostwaarts waar te nemen. De goederenstroom vanuit Oost- naar West-Europa neemt dan ook aanzienlijk toe. Toch vindt assemblage vaak nog steeds plaats in de nabijheid van de grote consumentenmarkten die vooralsnog in West-Europa gelegen zijn.

Clustervorming

Ook grote nieuwe industrieën vestigen zich nauwelijks meer in Europa. Het Verre Oosten, met China als 'nieuwe fabriek van de wereld', trekt met haar hoge groeicijfers nieuwe activiteiten naar zich toe. In Nederland moet het daarom vooral gezocht worden in het versterken van bestaande industrieën.

In dit kader wordt onder andere in zeehavengebieden momenteel veel nadruk gelegd op clustervorming, waarbij groepen bedrijven elkaar versterken en aanvullen. Hoe steviger een bedrijf immers verankerd is in een regio, hoe groter de drempel is om te vertrekken en hoe eerder op de betreffende locatie investeringen gedaan zullen worden. Uitgangspunten bij de clustervorming zijn co-siting en synergievoordelen door

gezaamenlijk gebruik van faciliteiten, samenwerking op het gebied van kennisuitwisseling etc.

Uitbreiding Europa

Voor Europese en Nederlandse zeehavens is de ontwikkeling van Oost-Europa als nieuwe consumentenmarkt eveneens van belang. Met de toetreding van tien nieuwe lidstaten tot de EU is een groter achterland ontstaan dat bediend moet worden. Zeehavens moeten met nieuwe achterlandverbindingen op deze ontwikkeling inspelen. De uitbreiding van Europa en de productieverschuiving naar het oosten leiden er toe dat Europese Distributie Centra mogelijk oostwaarts verplaatst worden richting achterland.

2.3 Transport en Logistiek

Outsourcing en ketenintegratie

Het belang van de logistieke operatie tussen productiefasen en als schakel in de keten en tussen producent en afnemer neemt toe. Dit komt doordat bedrijven in toenemende mate de logistieke afhandeling en zelfs complete productielijnen en assemblage uitbesteden. Hier kan ook een verband gelegd worden met de toenemende globalisering en verplaatsing van productie. Er vindt een grotere geografische spreiding plaats tussen productie en distributie, waardoor logistiek complexer wordt.

Bedrijven dragen de logistieke regie over het transport en de distributie (en de uitvoering er van) steeds vaker over aan logistieke dienstverleners die als ketenregisseurs optreden. Als gevolg hiervan kunnen ladingstromen efficiënter worden georganiseerd onder andere door consolidatie en concentratie in havengebieden.

Value-Added-Logistics

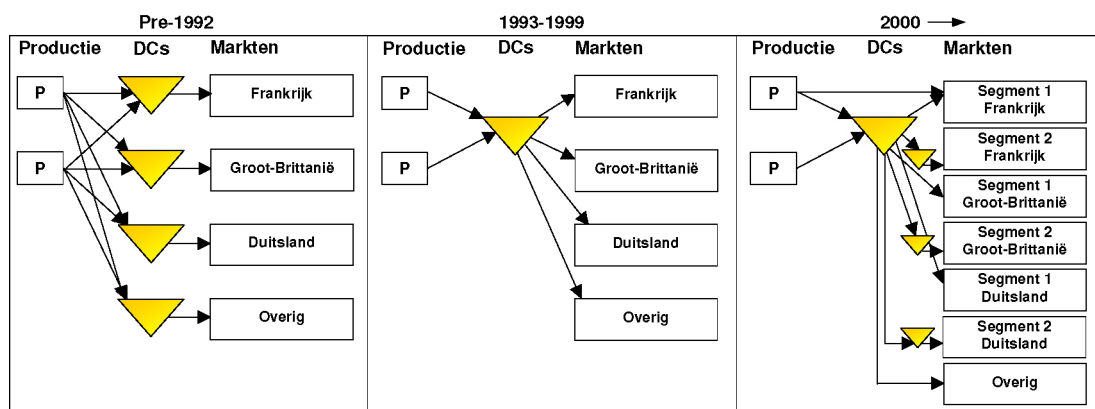
Door de outsourcing vinden ook steeds meer Value-Added-Logistics (VAL) activiteiten zoals verpakken, labellen en assemblage plaats, veelal in zeehavens. Gezien de relatief hoge toegevoegde waarde en werkgelegenheid die hiermee gerealiseerd wordt, is het voor zeehavens van belang om deze activiteiten te faciliteren (beschikbare terreinen, ontsluiting etc.). Door de congestie rondom de grote havengebieden van Amsterdam en Rotterdam, biedt deze ontwikkeling ook voor de kleinere zeehavens kansen.

Netwerkoptimalisatie

De alsmaar veranderende productie- en distributieketens maken het voor logistieke dienstverleners en verladers noodzakelijk dit netwerk zo efficiënt mogelijk in te richten. Afzetmarkten moeten regelmatig en direct bediend kunnen worden waarbij de Regionale Distributie Centra (RDC's) een steeds belangrijkere rol spelen. Naast de Europese Distributie Centra (EDC's) die zich vanaf de jaren '90 hebben ontwikkeld zijn de RDC's

nieuwe schakels in de distributieketens. De EDC's zijn destijds vooral in de buurt van zeehavens gevestigd. Voor de zeehavens is het van belang deze centra te behouden.

Figuur 2.2 Distributiestructuur wordt complexer, opkomst RDC's



Bron: BCI

Schaalvergroting en specialisatie

De prijsdruk in de logistieke sector en toenemende concurrentie dwingt logistieke bedrijven tot schaalvergroting door fusies en overnames dan wel tot specialisatie. Een logistieke dienstverlener kan overleven door zich op een marktniche te richten en specifieke ladingpakketten te behandelen. Deze trend is ook waar te nemen in de zeehavens zelf. Met name kleinere zeehavens proberen een positie in een specifieke nichemarkt te veroveren.

Toenemende congestie

Een probleem waar logistieke dienstverleners in toenemende mate mee te maken krijgen is de congestie op snelwegen. Zeker in de (Nederlandse) zeehavengebieden raken de ontsluitingswegen in toenemende mate verstopt. De haven als vestigingsplaats wordt hiermee minder aantrekkelijk.

Havens kunnen alleen goed functioneren als de achterlandverbindingen optimaal zijn, vandaar ook het toenemend belang van goede intermodale achterlandverbindingen. Naast de congestie in achterlandverkeer doet zich in sommige havens de congestie bij terminals voor. Door toenemende scheepvaart en binnenvaartverkeer is de overslagcapaciteit niet meer toereikend. Dit brengt de flexibiliteit van de haven in gevaar.

2.4 Maritieme cluster

Containerisatie

Steeds meer producten worden in containers getransporteerd die als standaard laadeenheid makkelijk uitwisselbaar is tussen havens en modaliteiten. De voortdurende containerisatie in combinatie met de groei van containerstromen blijkt onder andere uit de omvangrijke investeringen in containerterminals. De Rotterdamse EuroMax terminal en de Deurganckdok in Antwerpen zijn hier actuele voorbeelden van. Veel belangrijke havens in de Hamburg-Le Havre range hebben vergelijkbare investeringen gedaan of hebben plannen klaarliggen.

De capaciteit van de containervloot is eveneens zeer sterk uitgebreid over de laatste jaren, vooral door de aanhoudende groei van overzeese goederenstroom in containers. Niet alleen halffabrikaten en eindproducten, maar inmiddels ook veel bulkkladingen worden met containers verscheept.

Havens als logistiek knooppunt

Uit verschillende trends die hiervoor beschreven zijn volgt dat de knooppuntfunctie die zeehavens vervullen in belang toeneemt. De toenemende omvangrijke intercontinentale goederenstromen worden voor het grootste gedeelte via zeehavens afgehandeld. Deze stromen worden via continentale achterlandverbindingen (spoor, binnenvaart en over de weg) naar de eindbestemmingen vervoerd, dan wel via shortsea verbindingen naar de kleinere havens.

Figuur 2.3 Functies van zeehavens als schakels in de logistieke keten



Niet alleen de overslagfunctie is van belang voor de havens. Ook de industriële en handelsfunctie van de haven is steeds belangrijker, waarbij het vestigingsklimaat een belangrijke rol speelt. De havengebieden ontwikkelen zich steeds meer van schakelpunt in logistieke ketens tot hoogwaardige knooppunten. Bovenstaande figuur geeft een overzicht van de uitgebreide knooppuntfunctie weer.

Schaalvergroting

Een belangrijke andere ontwikkeling is de schaalvergroting in de maritieme sector. De voortdurende prijsdruk in de transportmarkt is een reden voor schaalvergroting. Binnen de maritieme sector komt de schaalvergroting tot uiting in de inzet van grotere schepen. In het bijzonder de containerschepen zijn in verschillende generaties uitgegroeid tot mega-carriers. In de nabije toekomst met een capaciteit tot boven de 10.000 TEU. Voor veel kleinere havens betekent dit dat de zeetoegang niet meertoereikend is. Alleen de grote mainports kunnen deze schepen ontvangen, maar daarvoor moeten in sommige zeehavens enorme investeringen gedaan worden.

Consolidatie

De toenemende goederenstroom brengt ook een zekere consolidatie in de maritieme sector teweeg. Ook hier is deze trend het duidelijkst te zien in de containermarkt. Er zijn een aantal rederijen die tezamen een groot marktaandeel vertegenwoordigen. Voorbeelden zijn Maersk, MSC, CMA-CGM en Evergreen. Ook bij de terminaloperators is een consolidatie gaande. Gevolg voor de zeehaven is dat ze te maken hebben met steeds machtigere rederijen die continue op zoek zijn naar de beste prijs-kwaliteit verhouding en daardoor lastiger aan de haven te verbinden zijn.

Intermodale achterlandverbindingen

In het licht van toenemende congestie in het wegtransport worden intermodale verbindingen steeds belangrijker. Behalve het spoorvervoer en de binnenvaart neemt het shortseavervoer naar de kleinere havens (feederverkeer) in belang toe. Naast de verbindingen vanuit Rotterdam ligt hier ook voor de andere Nederlandse zeehavens een kans om shortseaverbindingen te (laten) ontwikkelen. Versteving van het intermodale achterlandnetwerk is van cruciaal belang voor het veilig stellen of zelfs uitbreiden van de catchment area. Vanuit de grotere havens wordt daarom ook steeds meer gekeken naar samenwerkingsverbanden met intermodale partijen zoals overslagterminals landinwaarts.

2.5 Openbaar bestuur

Zeehavenbeleid

De Nederlandse overheid lijkt zich steeds minder te mengen in het beleid van zeehavens. De directe invloed van de overheid wordt meer gedecentraliseerd, behalve waar het om nationaal belang gaat. Vooral de kleine zeehavens krijgen dus meer te maken met hun lokale en regionale overheden. Een grote uitzondering hierop betreft de betrokkenheid van de rijksoverheid bij de aanleg van de tweede Maasvlakte dat wordt beschouwd als een project van nationaal belang.

Duurzaamheid

Ook in de havengebieden is er een steeds groter wordende druk om duurzame ontwikkelingen te stimuleren. In dit kader worden onder meer maatregelen getroffen die moeten leiden tot terugdringen van congestie, uitstoot van gevaarlijke stoffen etc., onder andere door het stimuleren van intermodaal vervoer en snelheidsbeperkingen. Ook bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen wordt steeds meer gelet op de duurzame inrichting hiervan. De beperkingen in het transitverkeer over de weg in steeds meer Europese landen (introductie Maut, beperkingen Alpenverkeer) biedt kansen voor zeehavens met goede intermodale verbindingen.

Level-playing-field

Vanuit de E.U. wordt er steeds meer wet- en regelgeving opgelegd aan de lidstaten op het gebied van vervoer, zeehavenbeleid, milieubeleid. De Nationale Havenraad constateerde in haar jaarverslag 2003 al dat het er op lijkt dat het toezicht op het nakomen van de Europese regels nog wel eens verschilt per land. Wanneer Nederland in dit kader strengere maatregelen hanteert dan de omliggende landen, kan dit een concurrentienadeel voor de Nederlandse zeehavens opleveren.

Security & safety

Veiligheid is recentelijk wereldwijd een steeds belangrijker aandachtspunt geworden. Er worden veel initiatieven ontplooid die het terrorisme en de criminaliteit moeten terugdringen. Ook, en misschien wel vooral, in havengebieden heeft veiligheid een grote invloed op de bedrijfsprocessen. Terminaloperators, stuwadoors, logistieke dienstverleners moeten aan steeds strengere voorschriften zoals ISPS voldoen. Voor havenautoriteiten is het van belang om de veiligheidsprocessen zo te organiseren dat deze de logistieke supply chains zo min mogelijk verstoren.

3 Dossiers zeehavengebieden

3.1 Inleiding

Vanzelfsprekend bestaat er een wisselwerking tussen de economische prestaties van een zeehavengebied en de positionering van de havens in het gebied. Daarom is het van belang om inzicht te hebben in de kenmerken, het vestigingsklimaat en het onderscheidend vermogen van een havengebied. Onderstaande dossiers van de vier Nederlandse zeehavengebieden geven daarom voor elk zeehavengebied een ruimtelijk-economische profielschets. Aspecten die aan de orde komen betreffen onder meer: fysieke kenmerken en bedrijventerreinen, overslag, aantal vestigingen, werkgelegenheid en toegevoegde waarde en een SWOT-beschrijving.

Deze profielschetsen dragen bij om de economische betekenis en ontwikkeling van (sectoren in) zeehavengebieden in perspectief te plaatsen en om een bepaalde economische ontwikkeling (mede) te bepalen, zodat de economische betekenis beter verklaarbaar wordt. In hoofdstuk 5 worden conclusies getrokken over het nut van profielschetsen voor zeehaven(-gebieden).

3.2 Noordelijke zeehavens

3.2.1 Profielschets



Algemeen

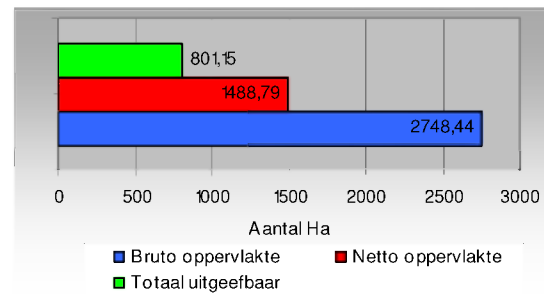
- De Groningse zeehavens Delfzijl en Eemshaven en de zeehavens in Den Helder en Harlingen vormen samen het vierde Nederlandse Zeehavengebied qua werkgelegenheid en toegevoegde waarde.

Fysieke kenmerken

Gemeente	Maximale diepgang	Zeekades
Den Helder	13 m	2.740 m
Harlingen	7 m	1.500 m
Eemshaven	11 m	1.600 m
Delfzijl	9 m	850 m

Bron: Diverse havenautoriteiten, Dutch Port Guide, 2005

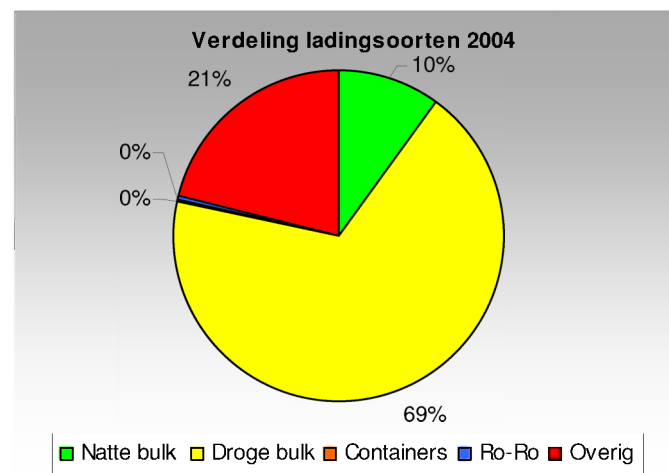
Bedrijventerreinen



Bron: IBIS, 2004

Overslag

- Het gros van de overgeslagen lading in 2004 bestaat uit droge bulk, waarvan 60% uit mineralen bestaat. Deze worden met name in de havens van Delfzijl en Harlingen overgeslagen.
- De afhandeling van containers komt nauwelijks voor. Hetzelfde geldt voor de Ro-Ro overslag die, sinds kort, in de Eemshaven plaatsvindt.



Bron: CBS, 2004

Aantal vestigingen, werkgelegenheid en toegevoegde waarde in 2004

Hoofdsector en subsector	Aantal vestigingen (AV)	Werkgelegenheid (WG)	Toegevoegde waarde (TW) (Mln euro)
Knooppunt	363	3421	462
Vervoer	288	2852	368
• Zeevaart	154	1780	297
• Binnenvaart	70	201	21
• Wegvervoer	63	840	48
• Spoorvervoer	0	31	2
• Pijpleiding	1	0	0
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	40	269	52
Overslag/ Opslag	35	300	42
Vestigingsplaats	366	5025	578
Industrie	167	3544	446
• Voedingsmiddelenindustrie	41	354	20
• Aardolie-industrie	1	23	9
• Chemische industrie	11	795	163
• Basismetale- en metaalproductenindustrie	25	846	89
• Transportmiddelenindustrie	46	726	29
• Elektriciteitsproductie	8	164	59
• Overig	35	636	78
Groothandel	169	509	32
Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	30	972	100
Totaal	729	8446	1040

Bron: Havenmonitor 2004

Knooppuntfunctie

- De knooppuntfunctie van de Noordelijke zeehavens telt 363 vestigingen, die ruim 3400 werkzame personen in dienst hebben en ruim 460 miljoen euro aan TW genereren.
- De Noordelijke zeehavens worden gekenmerkt door een sterk vertegenwoordigde zeevaartsector, 20% van de AV en WG, die bijna een derde van de TW verzorgen.
- De bijdrage van de dienstverlening t.b.v. vervoer en overslag/opslag is in vergelijking met de andere zeehavengebieden laag.

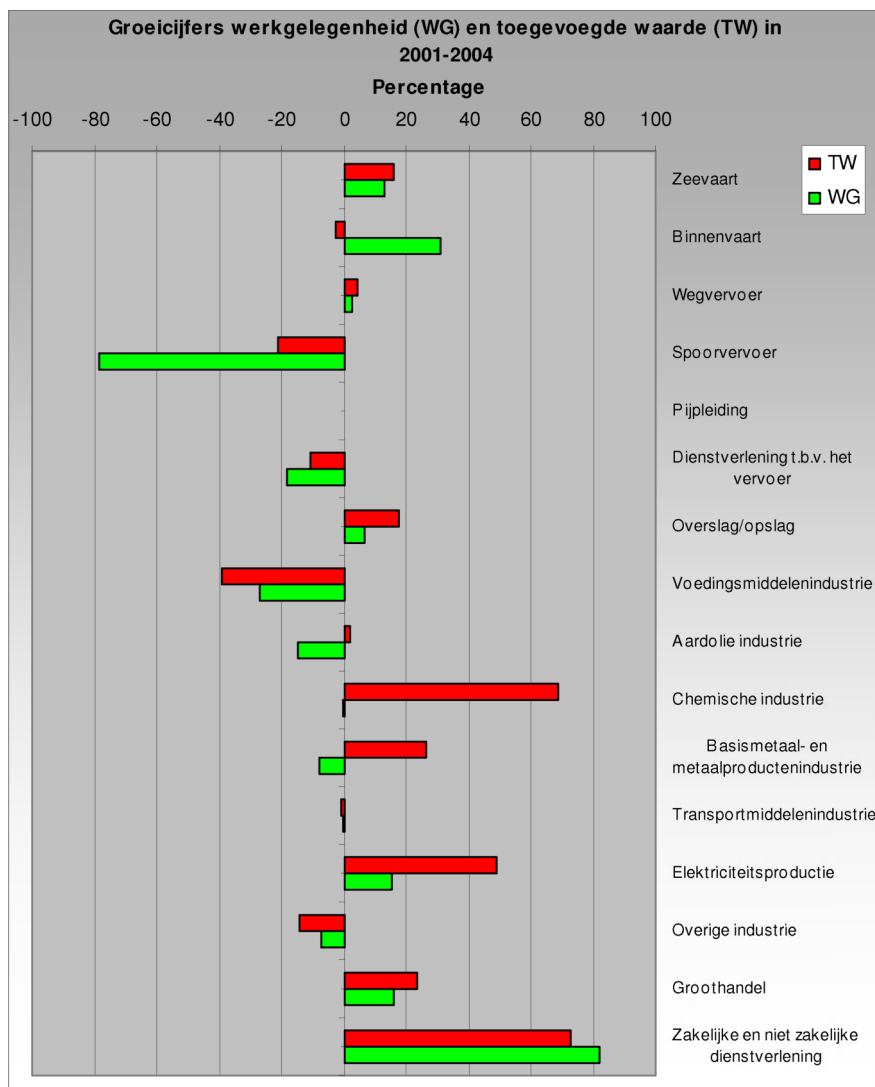
Vestigingsplaatsfunctie

- De vestigingsplaatsfunctie herbergt 366 bedrijfsvestigingen, waar ruim 3500 werkzame personen, 578 miljoen euro aan TW realiseren.
- De verschillende industriële sectoren, waaronder de aardolie-industrie, de chemische industrie en de basismetale- en metaalproductenindustrie zorgen voor meer dan de helft (56%) van de toegevoegde waarde (TW) in de Noordelijke zeehavens.
- De chemische industrie telt 2% van de totale bedrijfsvestigingen waar 9% van de totale WG een relatieve TW van 16% realiseert. De TW per werkzame personen en per vestiging ligt relatief gezien hoog.

Sterkte/ Zwakte analyse

Sterkten	Zwakten
• Nauwelijks congestie op de verbindingen met het achterland	• Relatief decentrale ligging
• Ruime beschikbaarheid bedrijventerreinen	• Gebrek aan level playing field met de Noord-Duitse zeehavens
• Sterke posities in specifieke marktsegmenten	• Relatief eenzijdige overslag: 60% betreft mineralen (zout)
• Delfzijl: chemiecluster op basis van aanwezigheid Akzo Nobel	• Niet sterk vertegenwoordigd in grote groeisectoren (o.a. containers)

3.2.2 Ontwikkelingen in het zeehavengebied



Bron: Havenmonitor 2004

Werkgelegenheid, toegevoegde waarde en investeringen

- In totaal is de WG in de Noordelijke zeehavens met 5% gestegen, terwijl de TW met bijna 20% is toegenomen.
- Binnen de knooppuntfunctie zijn de WG (4%) en de TW (10%) tevens licht gestegen. Deze toename wordt met name veroorzaakt door de zee- en binnenvaart.
- Met een toename van 6% in WG en 28% in TW kent de vestigingsplaatsfunctie een hogere groei dan de knooppuntfunctie. De groei van de TW wordt met name veroorzaakt door de chemische industrie, de basismetaal- en metaalproductenindustrie, de elektriciteitsproductie en de zakelijk- en niet-zakelijke dienstverlening. Dit is temeer opvallend omdat de totale WG in de industrie afneemt (-6%). Dit duidt op een toenemende productiviteit binnen enkele industriële sectoren. De voedingsmiddelenindustrie blijft hier in achter.
- De tertiërisering van de economie vertaalt zich in een flinke groei van de WG in de zakelijke- en niet-zakelijke dienstverlening.
- De totale private investeringen in de Noordelijke zeehavens in de periode 2000-2003 variëren van 166 miljoen euro in 2001 tot 125 miljoen euro in 2002. In de periode 2000-2003 laten deze een fluctuerend beeld zien.

Bedrijventerreinen

- De beschikbare ruimte (netto totaal uitgeefbaar) in de Noordelijke zeehavens is ondanks een lichte afname in de periode 2001-2004 groot.
- Ruim 800 Ha is netto totaal uitgeefbaar in het gehele gebied, waarvan het overgrote deel hiervan te vinden is in Oosterhorn (Delfzijl) en de Eemshaven.
- Opvallend is verder dat de bruto- en netto oppervlakte van het zeehavengebied de afgelopen jaren onveranderd is gebleven.

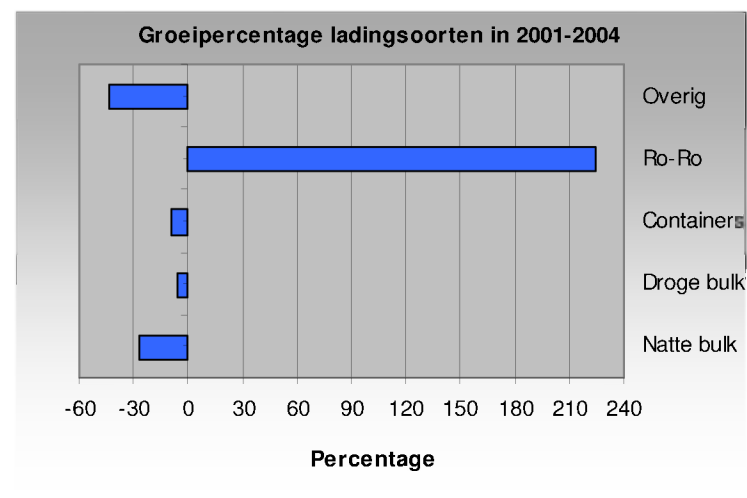
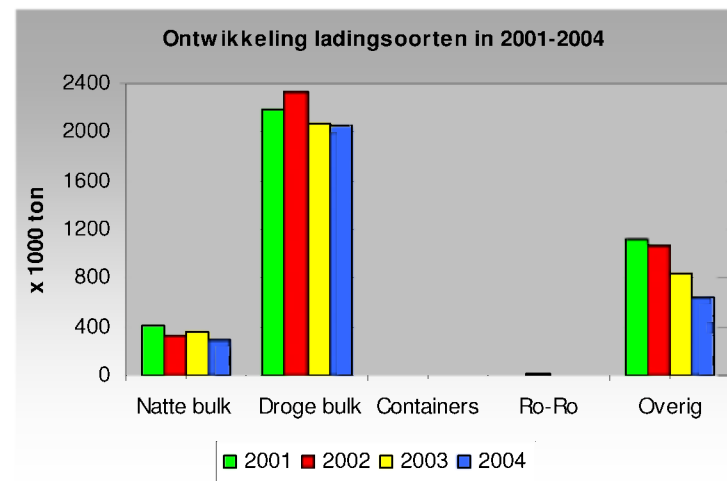
Voldoende beschikbare ruimte voor bedrijven zal hiervan een oorzaak zijn.

Indicator in Ha	2001	2004	Ontwikkelings % 2001-2004
Bruto oppervlakte	2748	2748	0%
Netto oppervlakte	1489	1489	0%
Netto uitgegeven oppervlakte	623	660	6%
Netto totaal uitgeefbaar	866	801	-7%

Bron: IBIS, 2001-2004

Overslag

- In de Noordelijke zeehavens is de totale overslag in de periode 2001-2004 met 20% gedaald. Deze daling komt grotendeels op het conto van de overige categorie (-40%) en de natte bulkgoederen (-27%).
- De overslag van containers en Ro-Ro lading is relatief gezien gering. De Ro-Ro overslag heeft echter een groei genoteerd van ruim 200%, met name door de ingebruikname van de ConRo terminals in Eemshaven.



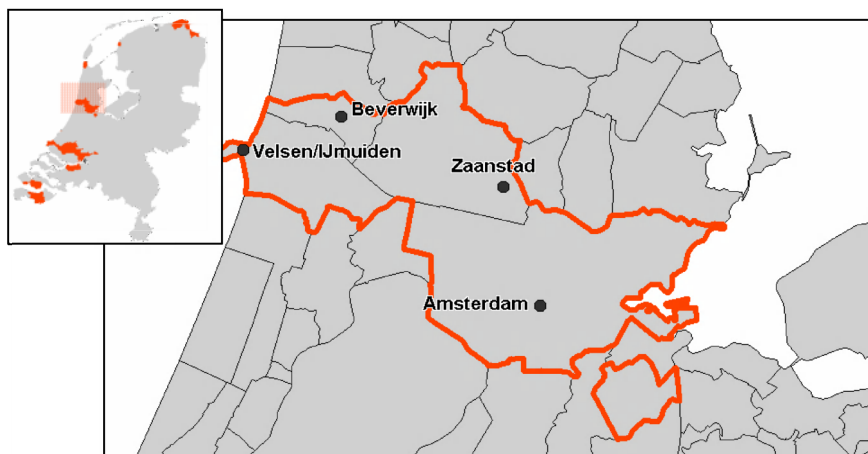
Bron: CBS, 2001-2004

Kansen en bedreigingen

Kansen	Bedreigingen
Groei intra-Europees short sea vervoer oostwaarts	Tekort schietend level playing field
Ontwikkeling nieuwe marktniches (o.a energie, recycling, groene scheepsontmanteling)	Natuur- en milieugrenzen (Waddenzee)
Ontwikkelen Eemsdelta netwerk door samenwerking met haven van Emden	Zwakke groei traditionele goederenstromen (droge en natte bulk, Ro-Ro, traditionaal stukgoed)

3.3 Het Noordzeekanaalgebied

3.3.1 Profielschets



Bron: BCI, 2005

Algemeen

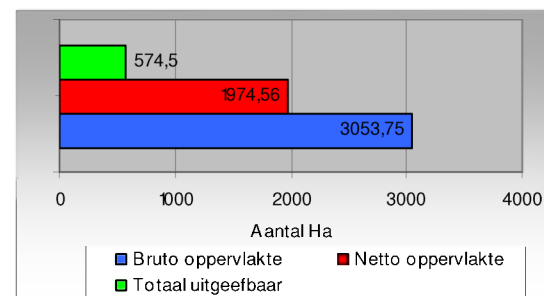
- Het Noordzeekanaalgebied is het tweede zeehavengebied van Nederland en bestaat uit de zeehavens Amsterdam, Beverwijk, Velsen/IJmuiden en Zaanstad.

Fysieke kenmerken

Gemeente	Maximale diepgang	Zeekades
Amsterdam	15 m	15.200 m
Velsen/IJmuiden	15 m	4.350 m
Zaanstad	10 m	2.400 m
Beverwijk	8 m	1.100 m

Bron: diverse
havenautoriteiten,
Dutch Port Guide 2005

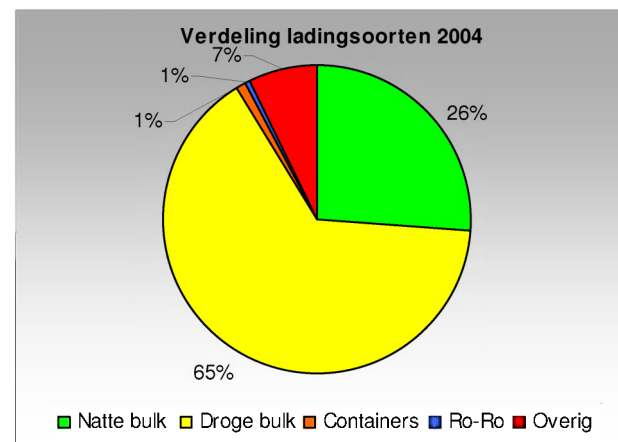
Bedrijventerreinen



Bron: IBIS, 2004

Overslag

- Het overgrote deel van de overslag in het Noordzeekanaalgebied betreft droge bulk (65%) en bestaat vooral uit mineralen en ertsen.
- Het zwaartepunt bevindt zich in Amsterdam waar de havengebonden industrie (o.a. agribulk) en distributie zich sterk heeft ontwikkeld. Zaanstad wordt gekenmerkt door de voedings- en genotmiddelen-industrie, Velsen/IJmuiden door de basismetaalindustrie (Corus).
- De overslag van containers, Ro-Ro en Overige ladingstromen is beperkt. Alleen in Amsterdam worden containers overgeslagen.



Bron: CBS, 2004

Aantal vestigingen, werkgelegenheid en toegevoegde waarde in 2004

Hoofdsector en subsector	Aantal vestigingen (AV)	Werkgelegenheid (WG)	Toegevoegde waarde (TW) (Mln euro)
Knooppunt	900	9645	1127
Vervoer	529	5002	397
• Zeevaart	58	1092	161
• Binnenvaart	207	793	58
• Wegvervoer	262	2928	167
• Spoorvervoer	1	189	11
• Pijpleiding	1	0	0
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	195	1935	307
Overslag/ Opslag	176	2708	423
Vestigingsplaats	2159	24272	2395
Industrie	485	18841	1971
• Voedingsmiddelenindustrie	45	2952	286
• Aardolie-industrie	3	32	12
• Chemische industrie	30	2259	280
• Basismetale- en metaalproductenindustrie	151	10806	1076
• Transportmiddelenindustrie	150	528	15
• Elektriciteitsproductie	28	239	69
• Overig	78	2025	233
Groothandel	1433	3517	263
Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	241	1914	161
Totaal	3059	33917	3522

Bron: Havenmonitor 2004

Knooppuntfunctie

- De knooppuntfunctie telt 900 vestigingen die ruim 9500 werkzame personen in dienst hebben en ruim 1,1 miljard euro aan TW genereren.
- Het aandeel van de vervoerssector is gering. De belangrijkste sectoren zeevaart en het wegvervoer dragen ieder voor slechts 5% bij aan TW.
- Overslag/ opslag en dienstverlening t.b.v vervoer dragen voor 21% bij aan de TW terwijl ze slechts 14% van de WG creëren.

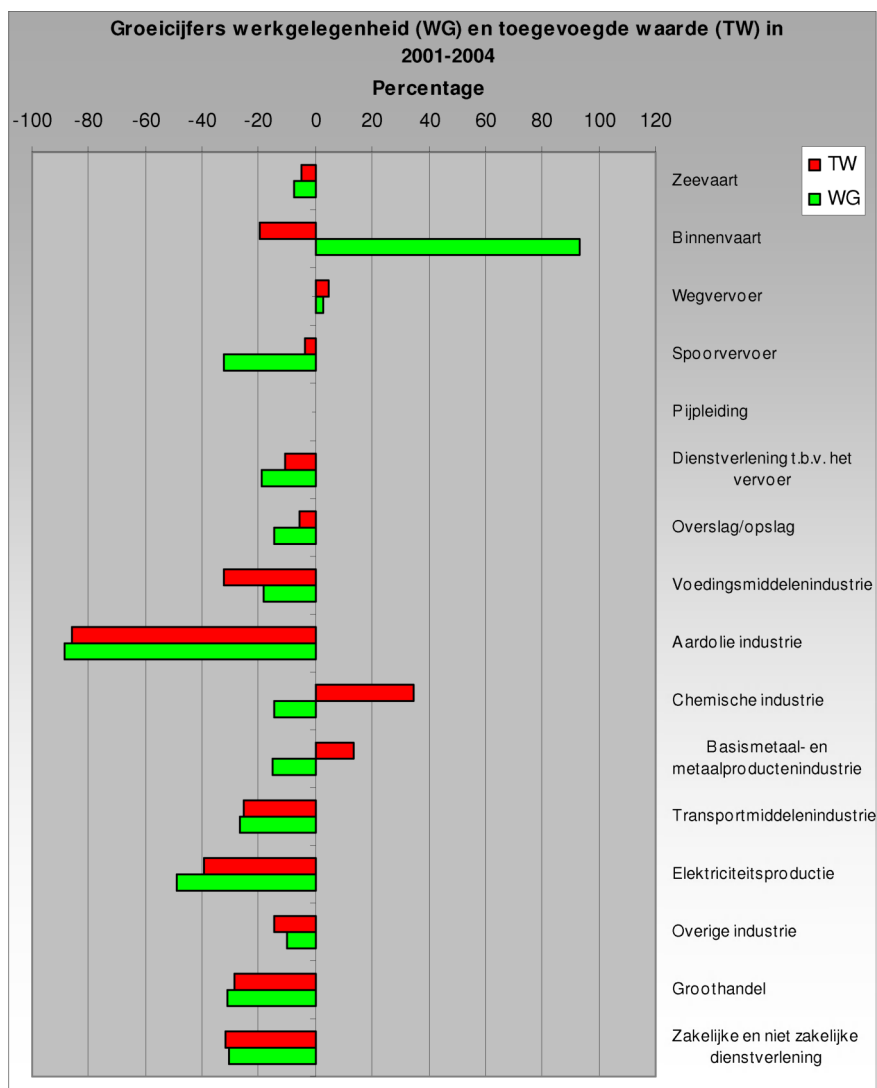
Vestigingsplaatsfunctie

- De onderliggende sectoren tellen 2159 bedrijfsvestigingen, waar ruim 24.000 werkzame personen actief zijn die bijna 2,4 miljard euro aan TW realiseren, oftewel 70% van het totaal.
- De sterk vertegenwoordigde industrie zorgt voor ruim 55% van de TW. Meer dan de helft hiervan wordt gegenereerd in de basismetale- en metaalproductenindustrie, gedomineerd door Corus.
- Opvallend is dat 47% van het totaal AV in de groothandel actief is, die voor slechts 10% bijdragen aan WG en 7% aan TW.

Sterkte/ Zwakte analyse

Sterkten	Zwakten
• Sterke industriële en logistieke clusters in veel marktniches	• Relatief zwak ontsloten gebied door wegcongestie
• Nabijheid afzetmarkten	• beperkingen goederenvervoer per spoor
• Voldoende beschikbare ruimte in het havengebied (o.a door Westpoort)	• Niet sterk vertegenwoordigd in groeiende containermarkt
• Nabijheid hoogwaardige (logistieke) dienstverlening: Schiphol, ICT-cluster	• Afhankelijkheid van één grote zeeluis

3.3.2 Ontwikkelingen in het zeehavengebied



Bron: Havenmonitor 2004

Werkgelegenheid, toegevoegde waarde en investeringen

- De totale WG in het Noordzeekanaalgebied kent een afname van 17%, dat wordt gecombineerd met een afname in TW met 9%.
- Binnen de knooppuntfunctie vertoont alleen het wegvervoer en de binnenvaart een toename, hoewel laatstgenoemde sector in TW afneemt. De overige sectoren kennen allen een afname van zowel WG als TW.
- Opvallend is dat de chemische industrie en de basismetaal- en metaalproductenindustrie, ondanks een afname van de WG een groei van de TW noteren. De overige sectoren behorende tot de vestigingsplaatsfunctie noteren alle een afname van de WG en de TW.
- De totale private investeringen het Noordzeekanaalgebied in de periode 2000-2003 varieert van 650 miljoen euro in 2000 tot circa 277 miljoen euro in 2003. De afgelopen jaren zijn de private investeringen flink gedaald.

Bedrijventerreinen

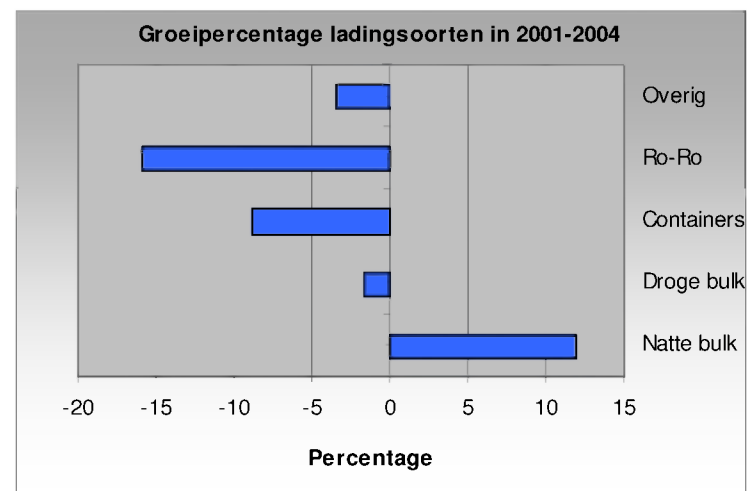
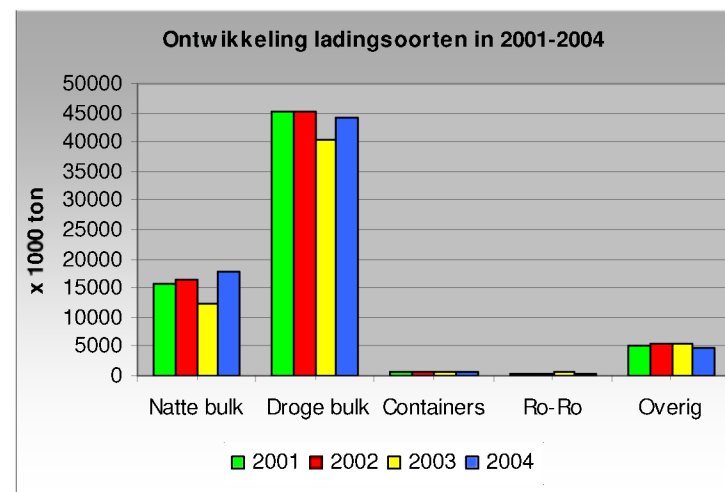
- De beschikbare ruimte in het Noordzeekanaalgebied is de afgelopen jaren (2001-2004) met ruim een kwart toegenomen.
- De bruto- en netto oppervlakte van alle bedrijventerreinen is de afgelopen jaren eveneens, met respectievelijk 300 Ha en 275 Ha.
- Dit betreft vooral de Afrikahaven en het Altaspark.

Indicator in Ha	2001	2004	Ontwikkelings % 2001-2004
Bruto oppervlakte	2746	3054	11%
Netto oppervlakte	1702	1975	16%
Netto uitgegeven oppervlakte	1220	1370	12%
Netto totaal uitgeefbaar	453	575	27%

Bron: IBIS, 2001-2004

Overslag

- De totale overslag in het Noordzeekanaalgebied is met slechts 1% gegroeid waarbij alleen de natte bulk is toegenomen die met name in het Amsterdamse zeehavengebied wordt gerealiseerd.
- Deze groei wordt voornamelijk door een stijgende afvoer van natte bulk veroorzaakt.
- Het aandeel containers en Ro-Ro lading in de totale overslag is gering en vertoont zelfs een negatieve groei van respectievelijk 8% en 16%.



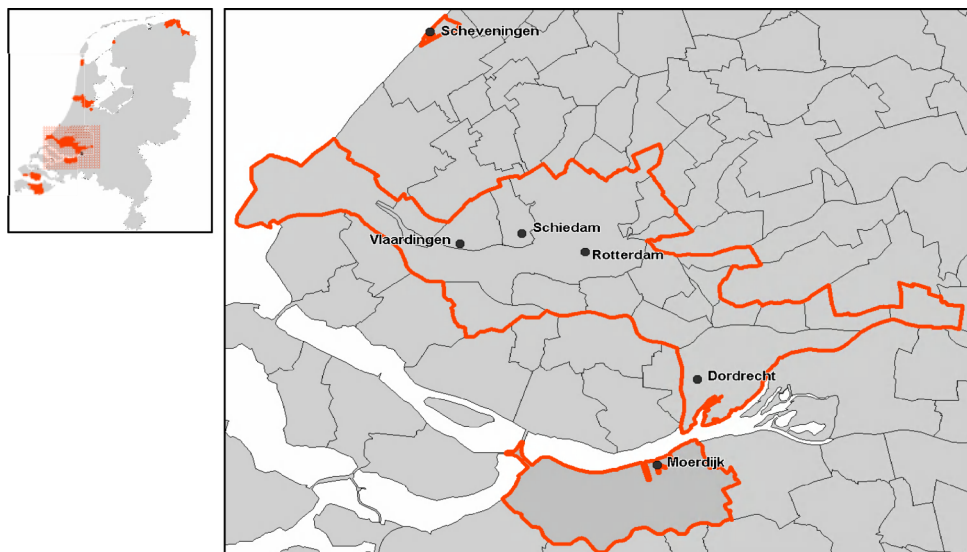
Bron: CBS, 2001-2004

Kansen en bedreigingen

Kansen	Bedreigingen
• Ceres Container Terminal in relatie tot groei (intra-Europees) containervervoer	• Schaalvergroting bulkschepen (agribulk en steenkool) in relatie tot dimensie zeeluis en diepgang Noordzeekanaal
• Uitbouwen relatie zeehaven-luchthaven voor (nieuwe) marktniches	• Tekort schietend level playing field
• Ontwikkeling intermodale achterlandverbindingen	• Maatschappelijk draagvlak en imago
• Assemblage en bewerking van hoogwaardige goederenstromen	• Milieuruimte ontoereikend

3.4 Rijn- en Maasmond

3.4.1 Profielschets



Bron: BCI, 2005

Algemeen

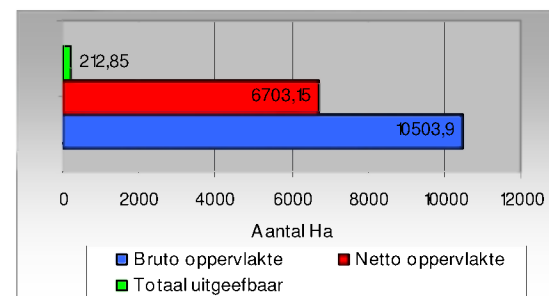
- Het Rijn- en Maasmondgebied is het grootste zeehavengebied van Nederland, waarbij Rotterdam zich als mainport duidelijk onderscheidt.

Fysieke kenmerken

Gemeente	Maximale diepgang	Zeekades
Rotterdam	24 m	77.000 m
Vlaardingen	13 m	Niet bekend
Moerdijk	9 m	5.000 m
Scheveningen	8 m	1.650 m

Bron: diverse
havenautoriteiten,
Dutch Port Guide 2005

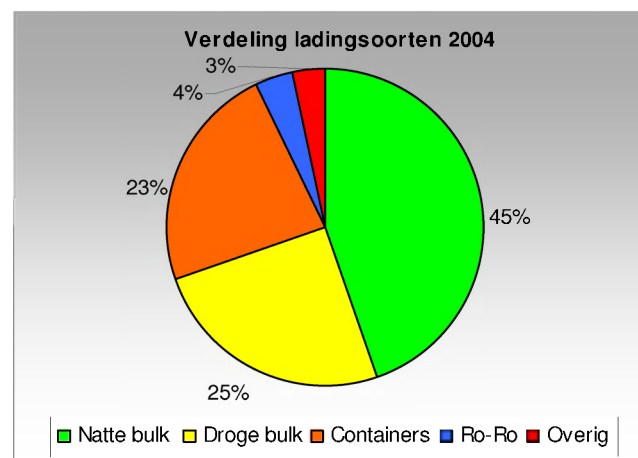
Bedrijventerreinen



Bron: IBIS, 2004

Overslag

- Het gros van de overslag betreft natte bulk, met name in de vorm van aardolie die voornamelijk in Rotterdam worden overgeslagen.
- De droge bulk (o.a. ertsen) en de containers zijn eveneens sterk vertegenwoordigd.
- Als enige zeehavengebied in Nederland kent het Rijn- en Maasmond een hoog volume in containeroverslag (82.000 ton) dat 23% van de totale overslag bedraagt.



Bron: CBS, 2004

Aantal vestigingen, werkgelegenheid en toegevoegde waarde in 2004

Hoofdsector en subsector	Aantal vestigingen (AV)	Werkgelegenheid (WG)	Toegevoegde waarde (TW) (Mln euro)
Knooppunt	2798	38121	5908
Vervoer	1395	18294	1792
• Zeevaart	112	4391	771
• Binnenvaart	683	2926	192
• Wegvervoer	594	9546	545
• Spoorvervoer	2	1349	77
• Pijpleiding	4	82	206
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	1155	10896	2186
Overslag/ Opslag	248	8932	1930
Vestigingsplaats	3128	46321	6432
Industrie	799	30781	5064
• Voedingsmiddelenindustrie	47	2947	314
• Aardolie-industrie	13	3343	1544
• Chemische industrie	69	7760	1895
• Basismetaal- en metaalproductenindustrie	319	5840	389
• Transportmiddelenindustrie	195	4325	170
• Elektriciteitsproductie	52	2404	451
• Overig	104	4161	301
Groothandel	1970	8093	669
Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	359	7447	699
Totaal	5926	84442	12340

Bron: Havenmonitor 2004

Knooppuntfunctie

- De knooppunt gerelateerde sectoren tellen bij elkaar circa 2800 vestigingen die met ruim 38.000 werkzame personen een TW genereren van 5,9 miljard euro.
- De vervoerssector telt bijna 22% van de WG, waarvan de helft actief is in het wegvervoer. De vervoerssector genereert echter slechts 15% van de totale TW, terwijl overslag/opslag en dienstverlening t.b.v. vervoer voor een derde deel bijdragen aan de totale TW.

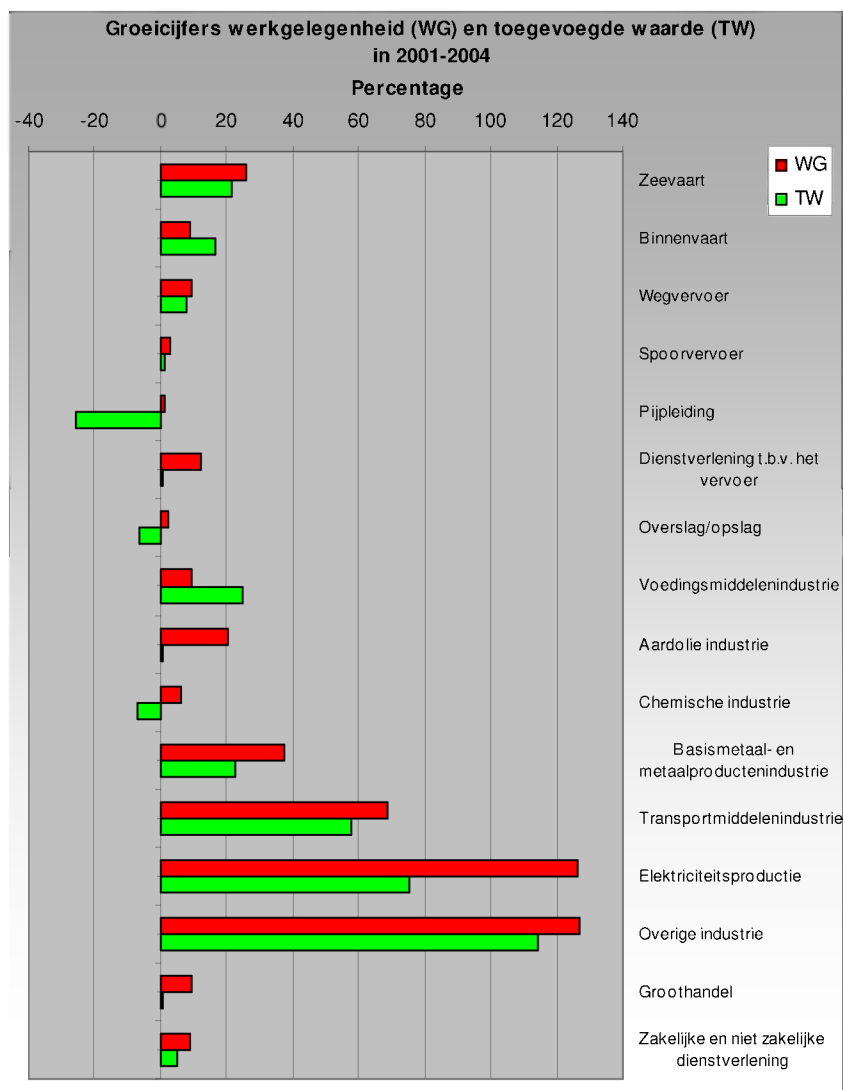
Vestigingsplaatsfunctie

- De vestigingsplaatsfunctie van het Rijn- en Maasmond gebied telt ruim 3100 vestigingen die ruim 46.000 werkzame personen in dienst hebben en voor circa 6,4 miljard van de TW zorgen.
- De industrie, slechts 13% van het AV, zorgt naast de 36% WG ook voor ruim 40% van de TW in het Rijn- en Maasmond gebied. Opvallend is dat een meer dan helft hiervan gegenereerd wordt door de aardolie- en chemische industrie. De TW van de basismetalen- en metaalproductenindustrie blijft enigszins achter.
- De TW van de groothandel van 5% is gezien het AV (33%) en de WG (10%) relatief gering.

Sterkte/ Zwakte analyse

Sterkten	Zwakten
• Ligging nabij economische kerngebieden: Randstad, Roergebied	• Kwalificaties en inzetbaarheid regionale arbeidsmarkt
• Nautische bereikbaarheid voor allergrootste schepen	• druk op milieu, woon- en leefomgeving
• Intermodale ontsluiting naar achterland (incl. Betuwelijn)	• Geringe beschikbaarheid grote kavels
• Schaalgrootte en clustervorming van activiteiten o.a. (petro)-chemisch complex	• Congestie af- en aanvoer over de weg

3.4.2 Ontwikkelingen in het zeehavengebied



Bron: Havenmonitor 2004

Werkgelegenheid, toegevoegde waarde en investeringen

- De totale WG in het Rijn- en Maasmond gebied is in de periode 2001-2004 met 10% gestegen, terwijl de totale TW met 15% is toegenomen.
- Met name de vestigingsplaatsfunctie en meer specifiek de industrie zorgen voor deze groei.
- De overige industrie (waaronder de natte waterbouw) noteert in de afgelopen periode een enorme groei, zowel in TW als WG, van bijna 130%. Andere industriële sectoren die flink toenemen zijn de transportmiddelenindustrie; de elektriciteitsproductie en de basismetale- en metaalproductenindustrie.
- De knooppuntfunctie van het zeehavengebied laat minder uiteenlopende groeicijfers zien. De totale WG groeide met 3% en de totale TW met 9%.
- De overslag/ opslag en pijpleiding noteren beide een afname van de WG ten opzichte van een lichte groei in TW.
- De totale private investeringen in het Rijn- en Maasmond gebied in de periode 2000-2003 varieert van circa 1120 miljoen euro in 2000 tot ruim 1650 miljoen euro in 2003. De private investeringen laten een stijgende trend zien.

Bedrijventerreinen

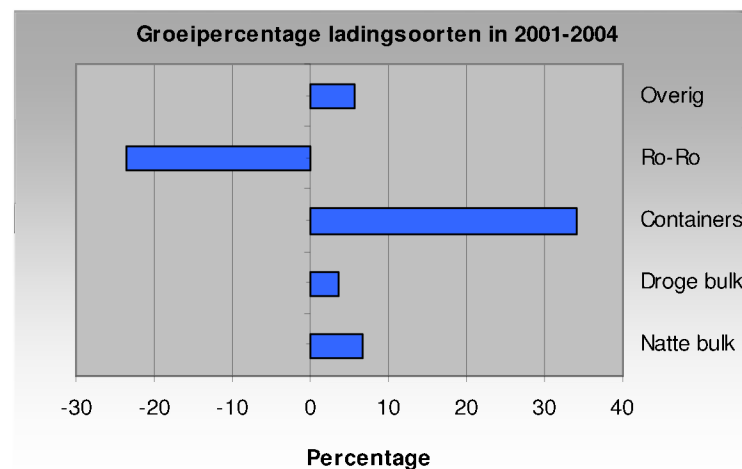
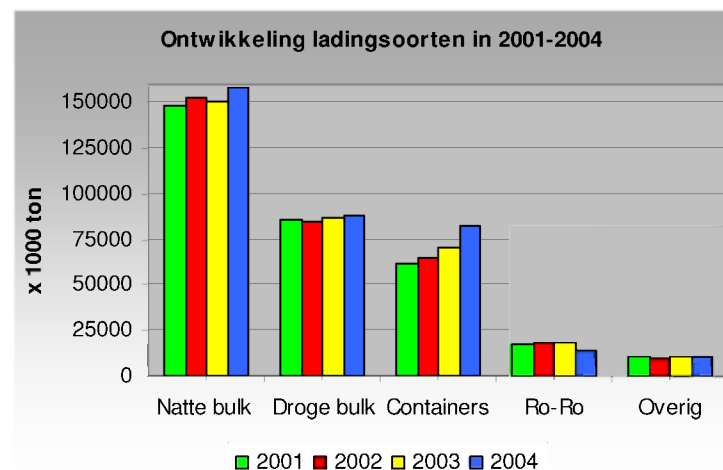
- De beschikbare ruimte in het Rijn- en Maasmond zeehavengebied is in de periode 2001-2004 met 75% afgenomen. In de afgelopen vier jaar is er ruim 600 Ha bedrijventerrein uitgegeven. Met name op de Maasvlakte en de Europoort zijn in deze periode veel bedrijventerreinen uitgegeven.
- De bruto- en netto oppervlakte van alle bedrijventerreinen in het Rijn- en Maasmond zeehavengebied is vrijwel gelijk gebleven.

Indicator in Ha	2001	2004	Ontwikkelings % 2001-2004
Bruto oppervlakte	10489	10504	0%
Netto oppervlakte	6706	6703	0%
Netto uitgegeven oppervlakte	5842	6490	11%
Netto totaal uitgeefbaar	864	213	-75%

Bron: IBIS, 2001-2004

Overslag

- De totale groei van de overslag in het Rijn- en Maasmond gebied bedraagt 9%. Het overgrote deel werd behaald in de containeroverslag met een toename van bijna 35%.
- De qua omvang relatief geringe Ro-Ro overslag kent in 2004 een afname van bijna een kwart in overslag ten opzichte van 2001.



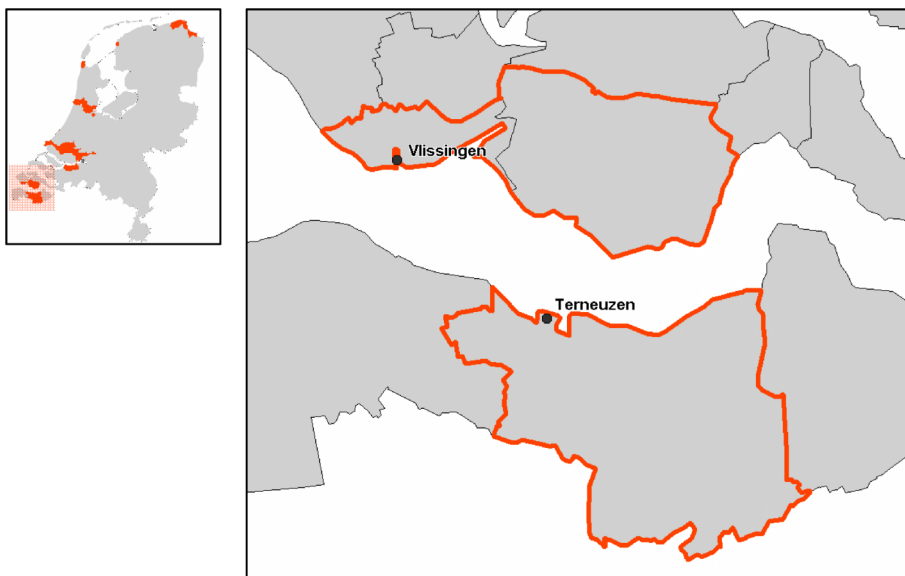
Bron: CBS, 2001-2004

Kansen en bedreigingen

Kansen	Bedreigingen
Aanleg Tweede Maasvlakte in relatie tot aanhoudende groei containervervoer	Investerings containerfaciliteiten in omliggende havens Hamburg, Bremen en Antwerpen
Uitbouwen chemie- e.a. clusters	Verschuiving logistiek en distributie naar achterland
Schaalvergroting (container)schepen	Congestie in containerafhandeling, zowel zee- als landzijde
Investeren in netwerk van knooppunten en verbindingen	Maatschappelijk draagvlak en imago

3.5 Het Scheldebekken

3.5.1 Profielschets



Bron: BCI, 2005

Algemeen

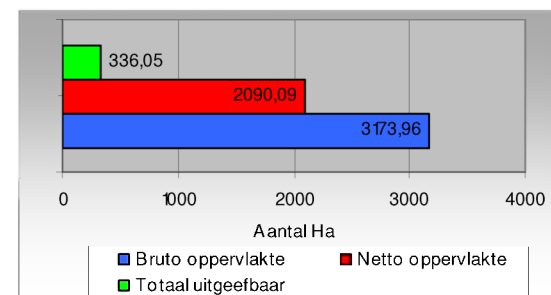
- Het Scheldebekken, bestaande uit de zeehavens van Vliссingen/Borsele en Terneuzen, is het derde zeehavengebied van Nederland.

Fysieke kenmerken

Gemeente	Maximale diepgang	Zeekades
Vliссingen	13 m	6.100 m
Terneuzen	11 m	2.450 m

Bron: diverse havenautoriteiten,
Dutch Port Guide 2005

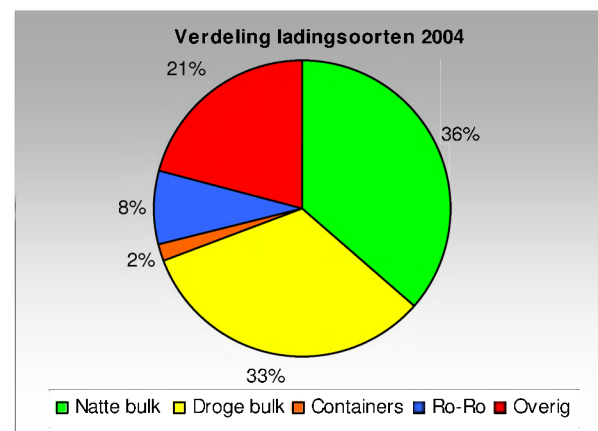
Bedrijventerreinen



Bron: IBIS, 2004

Overslag

- De overslag van goederen in het Scheldebekken is met name verdeeld over de droge en natte bulk. Het gaat hier met name om aardolieproducten, droge bulk t.b.v. de landbouw en meststoffen.
- De meerderheid van de droge bulk wordt overgeslagen in Vliссingen, hier betreft het voor het overgrote deel mineralen.
- In Terneuzen wordt meer natte bulk overgeslagen, waaronder veel meststoffen.



Bron: CBS, 2004

Aantal vestigingen, werkgelegenheid en toegevoegde waarde in 2004

Hoofdsector en subsector	Aantal vestigingen (AV)	Werkgelegenheid (WG)	Toegevoegde waarde (TW) (Mln euro)
Knooppunt	371	3662	586
Vervoer	273	1348	89
• Zeevaart	17	58	12
• Binnenvaart	152	464	29
• Wegvervoer	104	792	45
• Spoorvervoer	0	35	2
• Pijpleiding	0	0	0
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	57	1296	283
Overslag/ Opslag	41	1018	214
Vestigingsplaats	371	10095	3053
Industrie	114	8776	2939
• Voedingsmiddelenindustrie	10	555	49
• Aardolie-industrie	1	365	124
• Chemische industrie	10	4228	2469
• Basismetale- en metaalproductenindustrie	41	1336	85
• Transportmiddelenindustrie	23	1404	63
• Elektriciteitsproductie	12	703	133
• Overig	17	185	16
Groothandel	229	683	46
Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	28	636	68
Totaal	742	13757	3638

Bron: Havenmonitor 2004

Knooppuntfunctie

- De knooppuntfunctie van het Scheldebekken telt 371 vestigingen, die ruim 3600 werkzame personen in dienst hebben en bijna 590 miljoen euro aan TW genereren.
- Opvallend is dat deze vestigingen slechts 16% van totale TW genereren. Het overgrote deel van de TW betreft dienstverlening t.b.v. vervoer en overslag/opslag.
- De vervoerssector draagt slechts 2% bij aan het totaal van de TW, terwijl bijna 40% van de vestigingen actief is in deze sector.

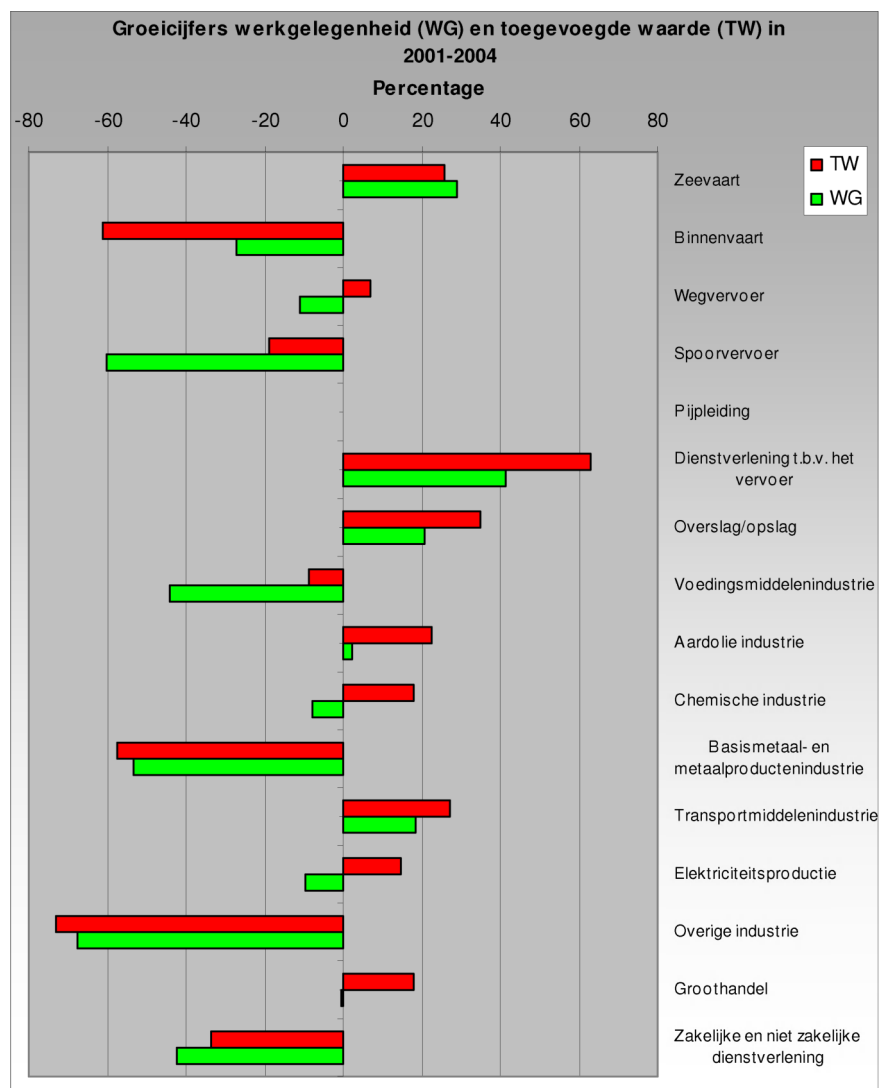
Vestigingsplaatsfunctie

- De industrie, groothandel en (niet) – zakelijke dienstverlening tellen 371 bedrijfsvestigingen, waar ruim 10.000 werkzame personen actief zijn en ruim 3 miljard euro aan TW wordt gegenereerd.
- De vestigingsplaatsfunctie van het Scheldebekken, met evenveel vestigingen als de knooppuntfunctie, zorgt voor bijna 75% van de WG en 84% van de TW. De industrie heeft hierin een aandeel van 81%.
- De chemische industrie neemt hier 31% van de WG en maar liefst 68% van de TW voor zijn rekening.

Sterkte/ Zwakte analyse

Sterkten	Zwakten
• Ligging tussen mainports Rotterdam en Antwerpen, nabij Vlaamse ruit	• Afhankelijkheid van enkele grote bedrijven
• Goede nautische bereikbaarheid Vlissingen	• Deel havenfaciliteiten achter zeesluis bij Terneuzen
• Sterk in logistieke niches o.a. auto's, neo-bulk (forest products) en chemische producten	• Geen aandeel in groeiende containertrafiek
• Clustervorming rondom (petro-) chemisch complex Dow	

3.5.2 Ontwikkelingen in het zeehavengebied



Bron: Havenmonitor 2004

Werkgelegenheid, toegevoegde waarde en investeringen

- De totale WG in het Scheldebekken is met 17% afgenomen, terwijl de TW met ruim 10% is toegenomen.
- Binnen de knooppuntfunctie neemt het belang van het vervoer, met uitzondering van de zeevaart, behoorlijk af. Het toenemende belang van de logistiek blijkt echter uit de aanzienlijke groei van de dienstverlening t.b.v. vervoer en overslag/ opslag.
- Binnen de vestigingsplaatsfunctie neemt het belang van de voedingsmiddelenindustrie, basismetale- en metaalproductenindustrie, overige industrie alsmede de zakelijk- en niet zakelijke dienstverlening, zowel in WG als in TW af. Terwijl de aardolie-industrie, chemische- en transportmiddelenindustrie een matige groei laten zien.
- Wegvervoer, chemische industrie, elektriciteitsproductie en groothandel laten een stijging in productiviteit zien (afname van de WG en een toename van de TW).
- De totale private investeringen in het Scheldebekken in de periode 2000-2003 varieert van bijna 260 miljoen euro in 2000 tot 424 miljoen euro in 2002. In het Scheldebekken is een stijgende lijn waar te nemen tot 2002. In 2003 zijn de totale private investeringen enigszins gedaald t.o.v. 2002.

Bedrijventerreinen

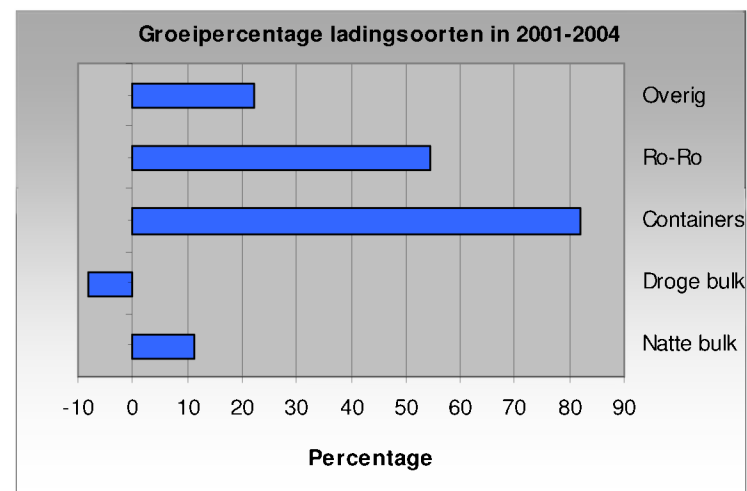
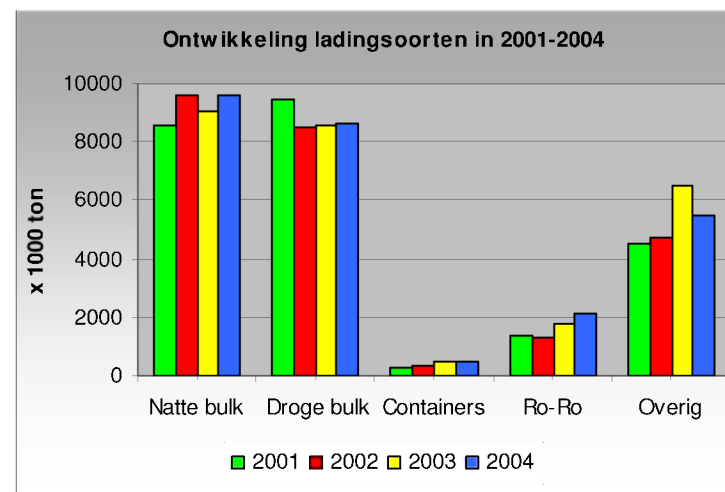
- De bruto- en netto oppervlakte van de bedrijventerrein in het Scheldebekken zijn in de periode 2001-2004 licht afgenomen. Ditzelfde geldt voor het netto totaal uitgeefbare gedeelte van de bedrijventerreinen.
- Ruim een kwart van de totale uitgeefbare ruimte in 2001 is gedurende de periode 2001-2004 opgevuld met bedrijfsactiviteiten. De resterende ha's zijn met name te vinden op de Westelijke Kanaaloever, Axelse Vlakke II en het Sloegebied in het Scheldebekken.

Indicator in Ha	2001	2004	Ontwikkelings % 2001-2004
Bruto oppervlakte	3364	3314	-1%
Netto oppervlakte	2240	2230	0%
Netto uitgegeven oppervlakte	1756	1881	7%
Netto totaal uitgeefbaar	484	349	-28%

Bron: IBIS, 2001-2004

Overslag

- In de periode 2001-2004 is de totale overslag in het Scheldebekken met circa 10% gestegen. Deze absolute groei wordt met name gerealiseerd binnen overige categorie, de natte bulk en Ro - Ro.
- Hoewel de ladingsoorten droge- en natte bulk absoluut gezien het grootst zijn, blijft de groei achter bij de andere ladingsoorten, zoals containers.
- Ondanks het geringe aandeel van container- en Ro-Ro overslag, vertonen ze relatief gezien wel de grootste groei met respectievelijk 82% en 55%.



Bron: CBS, 2001-2004

Kansen en bedreigingen

Kansen	Bedreigingen
Groei intra-Europees vervoer (short sea)	Groei goederenvervoer in relatie tot capaciteit zeesluis bij Terneuzen
Aanleg Westerschelde Container Terminal voor grootste generatie containerschepen	Zwakke groei traditionele goederenstromen (droge en natte bulk, Ro-Ro, traditioneel stukgoed)
Congestie zeehavens Antwerpen en Rotterdam	Verschuiving productie en opkomst Centraal en Oost-Europa

4 Functionele analyse van de maritieme stromen

4.1 Inleiding

In de klassieke Havenmonitor (hoofdrapport) is, naast de traditionele berekening van de economische betekenis van zeehavengebieden conform voorgaande Havenmonitoren, gebruik gemaakt van de functionele analyse op basis van shift-share technieken. Met deze functionele analyse wordt aanvullend inzicht verkregen in de vastgestelde (sectorale) evoluties in termen van toegevoegde waarde en werkgelegenheid binnen de beschouwde zeehavengebieden en tussen de zeehavengebieden onderling.

In dit verkennende kwalitatieve onderzoek wordt daarnaast een functionele analyse uitgevoerd om de fysieke prestaties van de beschouwde havengebieden (uitgedrukt in aantal metrieke ton overgeslagen goederen) in kaart te brengen. Hiertoe worden de maritieme overslagstromen van de Nederlandse zeehavengebieden vanuit een internationaal perspectief gemonitort waarvoor de Hamburg-LeHavre range als referentiekader dient.

Deze functionele analyse van fysieke havenprestaties is hiermee een partiële internationale concurrentieanalyse van de modus zeevaart die aanvullende inzichten verschaft over de evolutie van de concurrentiekracht van een haven(-gebied) en over de gerealiseerde trafiekgroei of –inkrimping. Gezien de focus op maritieme overslag geven de resultaten vooral inzicht in de knooppuntpositie maar deze zeggen nog niets over de industriële positie van de zeehavens (en de ontwikkeling van de andere vervoersmodaliteiten).

De functionele analyse betreft een mathematische oefening en gebeurt vanuit een internationaal perspectief (Nederlandse havengebieden versus Hamburg-Le Havre range) op basis van gevalideerde datareeksen van haventrafieken naar vijf verschijningsvormen én vanuit een nationaal perspectief (onderlinge vergelijking van de Nederlandse havengebieden) op basis van Eurostat datareeksen naar 23 goederencategorieën.

Aan de functionele analyse van de fysieke prestaties van de havengebieden wordt een interessante dimensie toegevoegd middels het gebruik van ‘contributie’- en ‘decompositie’-matrices. In bijlage 1 worden deze toegepaste rekentechnieken en gehanteerde bronnen nader beschreven.

Vanzelfsprekend hoeven de tendensen die in deze analyse gesignaleerd worden niet in overeenstemming te zijn met de in de klassieke Havenmonitor geconstateerde

ontwikkelingen in bijvoorbeeld toegevoegde waarde en werkgelegenheid. In hoofdstuk 5 worden conclusies getrokken over het nut van de functionele analyse.

4.2 Vaststellingen en resultaten

4.2.1 Functionele analyse vanuit internationaal perspectief

De functionele analyse vanuit een internationaal perspectief vertrekt van de eerder gepreciseerde afbakening van de Hamburg-Le Havre range (hierna H-LH range) en dekt de periode 1996-2004. Hier beperkt de bespreking van de resultaten zich tot de vaststellingen die kunnen worden gedaan aan de hand van de opgestelde 'contributie- en 'decompositie-matrices' voor elk van de vier havengebieden afzonderlijk. Onderscheid is gemaakt tussen aanvoer, afvoer en totale maritieme trafieken.

Opmerking: In tegenstelling tot de focus van de havendossiers en voorbeeldcases uit de kwalitatieve analyse op de periode 2001-2004, heeft deze functionele analyse betrekking op een langere periode zodat een duidelijker beeld van de havenconcurrentieontwikkelingen kan worden gegeven. Het gevolg is echter dat vaststellingen ten aanzien van groei / afname kunnen afwijken van de observaties over de periode 2001-2004.

Noordelijke havens

- De Noordelijke havens, die slechts een zeer klein marktaandeel vertegenwoordigen in de H-LH range (0,4% van de totale trafiek in 2004), kennen op het niveau van de **aanvoer** (47% van de totale haventrafiek) een nagenoeg status-quo en een lichte achteruitgang voor de **afvoer** en de **totale trafiek**. De bulktrafieken dragen hier het meest aan bij; zowel dry als liquid bulk tonen in dit verband een negatieve score.

Noordzeekanaalgebied

- Het Noordzeekanaalgebied toont op het niveau van de **aanvoer** een zeer kleine toename van het marktaandeel in de H-LH range, maar onderscheidt zich daarmee van de andere Nederlandse havengebieden die terrein verliezen. De belangrijkste aanvoertrafiek, namelijk dry bulk (76% van de totale aanvoer in 2004) blijkt daarin de voornaamste positief bijdrage factor te zijn; het competitiveneffect van het Noordzeekanaalgebied is voor dry bulk positief en compenseert in ruime mate het negatieve commodity effect ervan.
- Ook voor de **afvoer** (24% van de totale trafiek) kent het Noordzeekanaal een bescheiden toename van het marktaandeel, andermaal dankzij een positief

competitiveness effect dat een negatief commodity effect ruim compenseert. Nadere analyse toont dat de liquid bulk trafiek (50% van de totale afvoer in 2004) hierin de belangrijkste bijdrage factor is; dit in tegenstelling tot het conventionele stukgoed dat op beide effecten (commodity en competitiveness) negatief scoort.

- Wanneer de **totale trafiek** wordt beschouwd, blijft het Noordzeekanaalgebied de enige die marktaandeel heeft gewonnen, dankzij het licht positieve saldo van competitiveness effecten tegenover het commodity effect. Belangrijkste bijdrage trafieken zijn dry- en liquid bulk, die zowat 90% van de totale trafiek uitmaken.

Rijn- en Maasmondgebied

- De contributie-matrix op het niveau van de **aanvoer** positioneert het Rijn- en Maasmondgebied in het kwadrant, linker onderaan, wat wijst op zowel een negatief commodity effect als een negatief competitiveness effect. Het is daarmee de slechtst scorende haven binnen de H-LH range, dit in tegenstelling met de havens van Antwerpen en Bremen die zich in het meest gunstige kwadrant (rechtsbovenaan de matrix) situeren. De 'decompositie-matrix' toont welke trafieken hieraan het sterkst hebben bijgedragen: dry en liquid bulk (samen 81% van de totale aanvoer) en in mindere mate conventionele trafiek. De containertrafiek, 14% van de totale aanvoer, vormt het enige tegengewicht in het totale verlies aan marktaandeel, maar dankt dit voornamelijk uit het feit dat het hier gaat om een in ieder geval binnen de range sterk groeiende trafiek (positief commodity effect), maar opvallend is hierin toch dat de marktleider aan concurrentieel vermogen ter zake lijkt in te boeten (negatief competitiveness effect).
- Ook voor de **afvoer** (24% van de totale trafiek) wordt het Rijn- en Maasmondgebied geconfronteerd met een afnemend marktaandeel binnen de H-LH range. Het noteert weliswaar het hoogste commodity effect van alle beschouwde havens, maar tegelijkertijd een significant negatiever competitiveness effect. Opnieuw een bevestiging dus van het verlies aan concurrentieel vermogen van het havengebied. Verdere analyse middels de 'decompositie-matrix' wijst heel duidelijk de dry en liquid bulk trafiek (44% van de totale afvoer) aan als belangrijkste bijdrage factoren. Daar komt nog bij dat voor de containertrafiek (50% van de afvoer in 2004) het competitiveness effect zwaar negatief is. Positief is echter wel dat voor deze trafiek het commodity effect dit compenseert.
- Wanneer de **totale trafiek** wordt beschouwd, is het Rijn- en Maasmondgebied de grootste verliezer aan marktaandeel (grootste winnaars zijn andermaal de Duitse havens Hamburg en Bremen, en de haven van Antwerpen). Bovendien zijn beide shifteffecten negatief, al is dat voornamelijk toe te schrijven aan het competitiveness effect. Zelfde vaststellingen kunnen gedaan worden aan de

hand van de 'decompositie-matrix': dry bulk en liquid bulk die achteruit gaan, terwijl de containertrafiek (23% van de totale trafiek) dankzij een sterk positief commodity effect een positieve bijdrage levert in de strijd om het marktaandeel van het Rijn- en Maasmondgebied als geheel.

Scheldebekken

- Het Scheldebekken toont op het niveau van de **aanvoer** een zeer geringe afname van het marktaandeel binnen de H-LH range. Bijdragers aan een toename respectievelijk een afname van het marktaandeel houden elkaar dus min of meer in evenwicht. Twee trafiekcategorieën springen er enigszins uit: in per saldo positieve zin het conventioneel stukgoed, in negatieve zin (beide shifteffecten negatief) de liquid bulk trafiek (34% van de totale aanvoer in 2004).
- Voor de **afvoer** (ook 24% van de totale trafiek) geeft de contributie-matrix een iets negatiever beeld; het Scheldebekken combineert een positief competitiviteits effect met een negatief commodity effect. Daarin blijken de bulktrafieken de belangrijkste bijdragers te zijn aan het marktaandeel verlies. Geen van de beschouwde trafieken vertoont overigens per saldo een significant positieve score. Het is duidelijk dat het Scheldebekken voor alle afvoertrafieken terrein verliest ten aanzien van de concurrentie.
- Wanneer de **totale trafiek** wordt beschouwd, blijft dit beeld bevestigd, met voornamelijk liquid bulk (33% van de totale trafiek) de meest negatief bijdragende trafiek.

De algemene conclusie voor de Nederlandse zeehavengebieden luidt dat de trafiekgroei over de periode 1996-2004 zich minder sterk lijkt te ontwikkelen in vergelijking met de concurrerende havens binnen de H-LH range. Het belang van de knooppuntfunctie neemt hiermee af. Een afnemend belang van de knooppuntfunctie ten opzichte de vestigingsplaatsfunctie in termen van economische prestatie is eveneens geconcludeerd in de klassieke Havenmonitor. Er lijkt hier dus een duidelijk verband te bestaan tussen de ontwikkeling van de economische en fysieke prestaties van de Nederlandse zeehavengebieden.

4.2.2 Functionele analyse vanuit nationaal perspectief

Zoals eerder aangegeven, is de functionele analyse van de fysieke havenprestaties vanuit een nationaal perspectief gebeurd door gebruik van EUROSTAT-data voor 23 (24-1) categorieën voor de periode 2000-2004. Opnieuw zijn contributie- en 'decompositie-matrices' opgesteld waardoor visuele inzichten worden bekomen in de mate waarin een bepaald havengebied binnen het geheel van de Nederlandse havens

aan marktaandeel heeft gewonnen of verloren en welke trafiekcategorieën daartoe in meerdere of minder mate hebben bijgedragen.

Kort geschetst zijn de volgende vaststellingen te maken in dit verband:

Noordelijke zeehavens

- Het kleine Noordelijke zeehavengebied verliest licht terrein in termen van marktaandeel.
- Dit verlies wordt voornamelijk veroorzaakt door de sterkere negatieve competitiviteits effecten voor de categorieën G04 ('Wood and cork'; 3% van de totale trafiek in 2004 versus 8% in 2000), G18 ('Chemicals other than coal'; 16% (2004) versus 21% (2000) en G15 ('Crude and manufactured minerals'; 51% van de totale trafiek in 2004; 46% van de totale trafiek in 2000 versus 51% in 2001).

Noordzeekanaalgebied

- Het Noordzeekanaalgebied kent een toenemend marktaandeel binnen het geheel van de Nederlandse havens, in de eerste plaats dankzij een positief commodity effect.
- De belangrijkste bijdragende categorie hierin blijkt G10 'Petroleum Products' te zijn, dat een significant positief commodity effect combineert met een vrijwel gelijkaardig competitiviteits effect. Zoals hierna zal blijken, scoort het Rijn- en Maasmondgebied in deze sterk negatief wat *zou* kunnen wijzen op trafiekverschuivingen binnen categorie G10 ten voordele van het Noordzeekanaalgebied.
- De categorieën G11 ('Iron ore'; 14% van de totale trafiek in 2004) en G15 ('Crude and manufactured minerals'; 8% van de totale trafiek) zorgen eveneens voor een positief shift effect, in tegenstelling tot de categorieën G07 en G08 (respectievelijk 'Oil seeds' en 'Solid mineral fuels') die op beide effecten (licht) negatief scoren.

Rijn- en Maasmondgebied

- Evenals bij het internationaal perspectief blijkt het Rijn- en Maasmondgebied ook ten opzichte van de andere Nederlandse havengebieden alleen, terrein te verliezen.
- Ook nu blijkt het negatieve 'commodity effect' zwaarder door te wegen dan het licht negatieve 'competitiviteits effect'; de trafiekstructuur van het gebied mikt op relatief minder snel groeiende trafieken.

- Weliswaar weegt categorie G24 ('Miscellaneous') nog in positieve zin ¹ door op het marktaandeel van het Rijn- en Maasmondgebied, samen met G10 'Petroleum Products'.
- Relatief sterk negatieve commodity effects worden genoteerd voor de categorieën G09 'Crude petroleum' en G11 'Iron ore' die in 2004 respectievelijk 30% en 12% van de totale maritieme trafiek uitmaken; in iets mindere mate is dit het geval voor de categorie G18 ('Chemicals other than coal chemicals and tar'; 6% van de totale trafiek in 2004). Het verlies aan marktaandeel ten opzichte van de andere Nederlandse havengebieden, grotendeels als gevolg van het algemeen negatieve commodity effect van het Rijn- en Maasmondgebied, is daarom voornamelijk toe te schrijven aan voornoemde 3 categorieën.

Scheldebekken

- Het Scheldebekken groeit het sterkste in termen van marktaandeel ten opzichte van de andere Nederlandse havengebieden door een positief commodity effect te combineren met een zelfs iets hoger positief competitiveness effect.
- Naast een hele set miniem hieraan bijdragende trafiekcategorieën, springen de categorieën G20 ('Transport equipment, machinery etc'), G19 ('Paper pulp') en G10 ('Petroleum Products') er bovenuit; de drie genoemde categorieën bevinden zich in het kwadrant rechtsboven dat een positief competitiveness effect met een positief commodity effect combineert. Deze 3 categorieën vertegenwoordigen bijna 40% van de totale behandelde maritieme trafiek, respectievelijk 5%, 9% en 22%.
- categorie G09 ('Crude petroleum') is dan weer een trafiek die het sterkst negatief scoort voor het competitiveness effect, wat niet gecompenseerd wordt het commodity effect.

¹ Het gaat hier om een 'restcategorie' dat voor dit gebied weliswaar ruim 20% van de behandelde trafiek uitmaakt.

5 Voorbeeldcases

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden een achttal cases gepresenteerd, zijnde voorbeelden uit de praktijk die een aanzienlijke impact hebben gehad op de werkgelegenheids- en of toegevoegde waardeontwikkeling van een haven. Door via de voorbeeldcases in te gaan op bepalende factoren (inclusief infrastructuur en superstructuur aspecten) en achterliggende trends, geeft deze verkenning een doorkijk hoe de ontwikkeling van de economische indicatoren kwalitatief verklaard kunnen worden. Per voorbeeldcase worden, naast een beschrijving, de effecten op de economische betekenis gegeven.

Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat een causale 1:1 verklaring niet feitelijk aantoonbaar en dus niet mogelijk is. Dit wordt onder meer bepaald door de veelheid aan diverse, soms elkaar ontkrachtende factoren die de economische betekenis verklaren. Bovendien kent het niveau van zeehavengebieden uiteraard een te omvangrijke schaal om de economische ontwikkeling van een hiertoe behorende sector te kunnen verklaren door een voorbeeldcase. De beschrijving van voorbeeldcases dient daarom slechts om meer inzicht te geven in lokale ontwikkelingen die de economische ontwikkeling voor een bepaalde sector in het betreffende zeehavengebied (mede) bepalen, zodat de economische betekenis tastbaarder wordt. In hoofdstuk 5 worden conclusies getrokken over het nut van voorbeeldcases.

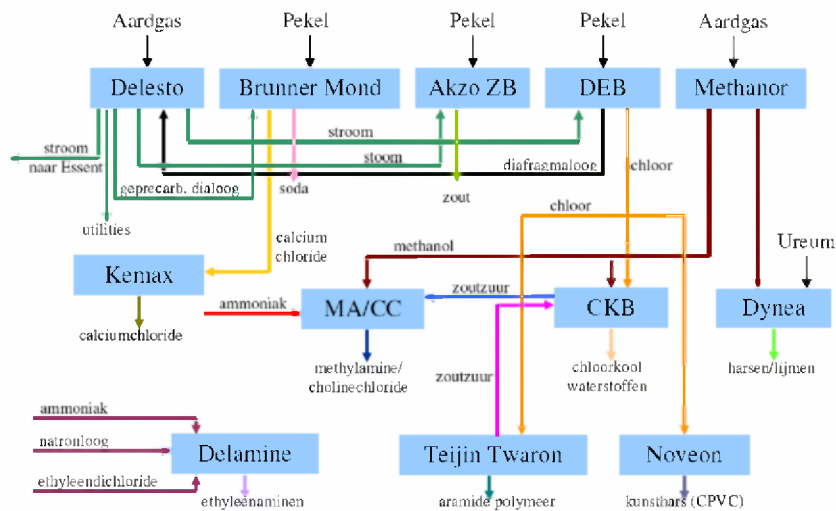
5.2 Noordelijke zeehavens

Chemiecluster Delfzijl

Beschrijving case

‘Creating the right Chemistry’ is de openingsslogan van het chemiepark in Delfzijl. Groningen Seaports, het bedrijfsleven en de lokale overheden werken sinds enkele jaren samen om het chemiecluster rond Delfzijl te versterken en uit te breiden. De oorsprong van het cluster ligt in de aanwezigheid van aardgas en zoutwinning. Akzo Nobel is het belangrijkste bedrijf dat op het industriepark van in totaal 140 ha gevestigd is. Figuur 5.1 geeft de samenstelling van het cluster weer dat 1250 werknemers telt. Het hart van het cluster wordt gevormd door 11 bedrijven die via een buisleidingennetwerk met elkaar verbonden zijn, en wordt aangevuld met diverse toeleveranciers en dienstverleners. De clustervorming manifesteert zich door uitwisseling van kennis, gebruik van elkaar halffabrikaten, rest- of eindproducten en samenwerking.

Figuur 5.1 Samenstelling Chemiecluster Delfzijl



Bron: Groningen Seaports

Effecten op de economische betekenis

De uitbreiding van het chemiecluster heeft geleid tot een stijging van de toegevoegde waarde van de chemische industrie in de Noordelijke zeehaven van circa 70% over de periode 2001-2004. Deze groei is onder meer een resultante van schaalvoordelen en synergie die door de clustervorming bereikt kunnen worden. De groei in werkgelegenheid was echter nagenoeg nihil.

De clustervorming heeft bovendien resulteert tot het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid. Zo is recent geïnvesteerd in een nieuwe chloorfabriek en een monochloorazijnzuurfabriek die 1 januari 2006 operationeel moeten zijn, terwijl ook voor de komende jaren omvangrijke (uitbreidings- en onderhouds-)investeringen op het programma staan.

Hoewel sprake is van een sterke afhankelijkheid van één grote partij, namelijk Akzo Nobel, draagt de clustervorming, naast de zware investeringen die met chemie gepaard gaan bij aan verankering.

De recente uitbreiding van het chemiecluster heeft tot op heden niet kunnen voorkomen dat de Noordelijke zeehavens in de overslag licht marktaandeel verliezen ten opzichte van de andere zeehavengebieden in dit segment.

Nieuwe industriehaven Harlingen

Beschrijving case

Gedurende de periode 2003-2004 is de buitendijkse Industriehaven van de haven van Harlingen aanzienlijk uitgebreid met ca. 70 ha en, na aftrek van de havenkom en de zeedijken, een bedrijventerrein van ca. 50 ha. De nieuwe haven heeft een openbare kade van 450 meter. Het bedrijventerrein ligt grotendeels direct aan de havenkom en is daarom zeer geschikt voor bedrijven die afhankelijk zijn van aan- en afvoer over water. Momenteel is voor de helft van de beschikbare ha's bedrijvigheid aangetrokken, hetgeen veelal activiteiten betreft van bedrijven die reeds in Harlingen gevestigd waren.

Effecten op de economische betekenis

Met de uitbreiding van de haven is onder meer de capaciteit van op- en overslagfaciliteiten voor met name containers alsook koel- en vrieshuizen toegenomen, en is de buitendijkse werfcapaciteit sterk vergroot. Daarnaast is er een nieuwe betonfabriek gevestigd waardoor de productie van de betreffende onderneming kan worden verbreed en uitgebreid.

Ongetwijfeld heeft deze uitbreiding geresulteerd in meer werkgelegenheid en een hogere toegevoegde waarde. Deze wordt echter door een terugloop van de bestaande havenactiviteiten in de periode 2001-2004 teniet gedaan. Gezien de kleine bijdrage van de havengerelateerde activiteiten in Harlingen aan de Nederlandse zeehavens is het effect van deze terugval minimaal. De zeezijdige overslag is in deze periode licht gestegen.

5.3 Noordzeekanaalgebied

Vestiging Hitachi in Amsterdam

Beschrijving case

Hitachi Construction Machinery, producent van hef- en graafmachines, heeft in de Afrikahaven een assemblage fabriek en training center gevestigd waarvoor 43 ha is gealloceerd. Hitachi heeft voor deze locatie gekozen vanwege de beschikbare ruimte, de complementariteit van de zee- en luchthaven en de aanwezigheid van een internationaal vestigingsklimaat. De beschikbaarheid van de luchthaven Schiphol is belangrijk omdat klanten, monteurs en agenten wekelijks worden ingevlogen voor trainingen. Onderdelen van de machines worden over zee aangevoerd. Het internationale vestigingsklimaat en met name de aanwezigheid van een Japanse gemeenschap heeft ervoor gezorgd dat de Japanse expats zich thuis voelen in Amsterdam.

Effecten op de economische betekenis

De assemblage van machines en trainingen zijn beide relatief hoogwaardige activiteiten die een aanzienlijke werkgelegenheid van (deels hoger opgeleid) personeel opleveren. Dit geldt eveneens voor de relatief complexe logistiek door de inzet van zee- en luchtvaart.

Om meer van deze hoogwaardige activiteiten en hiermee gepaardgaande toegevoegde waarde en werkgelegenheid aan te trekken zou de haven van Amsterdam zich vanuit haar onderscheidend vermogen nadrukkelijker op deze stromen moeten richten. Er zijn namelijk meer voorbeelden van de complementariteit van de zee- en luchthaven. In de elektronicasector worden tijdskritische (hoogwaardige) goederen als de chips per vliegtuig aangevoerd, evenals spoedzendingen van spareparts, monsters die ter keuring worden aangeboden in het geval van bijvoorbeeld chemicaliën.

Ondanks de komst van Hitachi zijn overigens zowel de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de transportmiddelenindustrie voor het Noordzeekanaalgebied in deze periode met ruim 25% gedaald.

Aanleg cruisekade IJmuiden

Beschrijving case

De haven van IJmuiden is in 2001 toegankelijk gemaakt voor cruiseschepen door de aanleg van een cruisekade. Deze Felison-terminal heeft een kadelenkte van 700 voet, een diepgang van 28 voet en een capaciteit om 1500 passagiers tegelijkertijd te bedienen. In 2001 kwamen zeven cruiseschepen en in 2004 hebben enkele tientallen cruiseschepen de haven aangedaan. Vanuit IJmuiden wordt afgevaren naar, vanuit toeristisch oogpunt steeds interessantere, bestemmingen aan de Baltische zee zoals Kopenhagen, Tallinn en Sint Petersburg en het Noorse fjordengebied.

Steeds meer cruisemaatschappijen lijken IJmuiden boven Amsterdam te verkiezen door de lagere kosten en de gunstige ligging die een aanzienlijke tijdsbesparing oplevert. Cruiseschepen die in het centrum van Amsterdam willen afmeren doen hier vanuit IJmuiden gemiddeld zes uur over, terwijl IJmuiden op nog geen half uur rijden van Amsterdam ligt. Deze tijd kan volgens sommige beter besteed worden aan de vele regionale toeristische attracties zoals winkelen in Amsterdam en Haarlem, een bezoek aan de Bollenstreek etc.

Effecten op de economische betekenis

IJmuiden heeft met het binnenhalen van cruiseschepen duidelijk een nieuw segment aangeboord die werkgelegenheid en toegevoegde waarde oplevert. Volgens berekeningen besteden de duizend tot vijftienhonderd passagiers aan boord van een

doorsnee cruiseschip ieder gemiddeld 150 euro per persoon in de regio. Met deze activiteiten kan de haven die al jaren kampt met een stagnerende overslag, beter worden benut.

Behalve deze cruise-activiteiten is onlangs een nieuwe ferryverbinding voor begeleid vrachtvervoer tussen de havens van IJmuiden met een dagelijkse dienst van start gegaan.

5.4 Rijn- en Maasmond

Maersk Container Terminal Maasvlakte

Beschrijving case

Containerrederij Maersk ziet Rotterdam als haar belangrijkste draaischijf in Noordwest-Europa en wil zoveel mogelijk stromen via Rotterdam leiden volgens het hub-en-spoke concept. In 2001 heeft de rederij de bestaande Delta container terminal versneld uitgebreid vanwege de dringende behoefte aan extra capaciteit om de groeiende containerstromen te behandelen. Met een investering van circa 180 miljoen Euro, heeft de terminal sinds eind 2002 een capaciteit van 2,5 miljoen TEU. De terminal bestaat 93 ha, kent 1600 meter kade en telt twaalf kranen (waarvan 8 postpanamax om de allergrootste containerschepen te kunnen ontvangen), 51 straddle carriers en 1750 reefer connecties (voor koelcontainers)

Effecten op de economische betekenis

Voor de 24-uurs operaties op de Maersk Delta terminals worden meer dan 500 medewerkers ingezet hetgeen dus heeft geresulteerd in een groei van de werkgelegenheid. Deze groei wordt echter teniet gedaan door de havenbrede efficiencyverbetering in overslag waardoor, mede als gevolg van automatisering, minder medewerkers benodigd zijn. De verschuiving van de arbeidsintensievere stukgoedbehandeling naar containerbehandeling in deze periode heeft eveneens geleid tot de inzet van minder arbeidskrachten.

Het spreekt voor zich dat deze overslagactiviteiten en aanverwante activiteiten zoals containerreparatie en –onderhoud en (intermodale) transportdiensten een aanzienlijke toegevoegde waarde opleveren.

Overigens is de vraag naar containeroverslagcapaciteit recentelijk explosief gestegen door een sterkere groei van de containerstroom in vergelijking met de periode 2001-2004. Hierdoor is de vraag naar terminalmedewerkers zoals kraanmachinisten eveneens toegenomen.

Distributiecentra Moerdijk

Beschrijving case

In de periode 2001-2004 hebben veel logistieke dienstverleners en verladers hun (Europese) distributiecentra in de haven van Moerdijk gevestigd. Moerdijk is gunstig gelegen tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen en kent een ruim aanbod van bedrijventerrein en een goede intermodale bereikbaarheid per spoor, over water en zelfs via internationale pijplijnverbindingen. Bovendien is overslag naar diep vaarwater mogelijk. Mede door de toenemende congestieproblematiek is er een verschuiving zichtbaar van distributiecentra vanuit de grote zeehavens naar het achterland of naar kleinere zeehavens, waar Moerdijk duidelijk van heeft geprofiteerd.

Effecten op de economische betekenis

Vanzelfsprekend resulteren de nieuwe vestigingen in meer werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Onderstaande tabel geeft een overzicht van bedrijven die zich de afgelopen jaren in Moerdijk hebben gevestigd met logistieke en distributie activiteiten, alsook het aantal werkzame personen dat hiermee gemoeid is.

Berekeningen hebben aangetoond aan dat voor distributiecentra geldt dat iedere directe arbeidsplaats nog eens goed is voor 0,3 werkplek extra in de regio. Hierbij gaat het om zaken als transport, onderhoud, catering etc.

Figuur 5.2 Nieuw gevestigde bedrijven in Moerdijk met distributie-activiteiten

Naam	Herkomst	Werkzame personen
Furness Logistics	Roosendaal/Rotterdam	55
Rucanor	België/Krimpen a.d. IJssel	45
Stute Verkehrs GmbH	Bremen, Duitsland	100
Bax Global	Tilburg/Rotterdam	150
Caliber Logistics	Ohio, USA	50
Geo Logistics	Dordrecht	35
Groma	Zwijndrecht	50
Spar	Amersfoort	200
DFDS Transport	Rotterdam	150
Prologis	USA	80
CVA Cordeel	Temse, België	200
Exel Freight Management	Hoofddorp	75
Inter-sprint	Heinenoord	230

Bron: REWIN

Bovendien kan met de vestiging van meerdere distributiecentra voldoende ladingmassa worden bereikt om nieuwe logistieke diensten op te starten zoals intermodale verbindingen wat een positief effect heeft op de gehele haven.

5.5 Scheldebekken

Ro-Ro terminal Vlissingen

Beschrijving case

In 2003 heeft Antwerpse scheepvaart- en transportbedrijf Cobelfret ferries een nieuwe Ro-Ro-terminal in Vlissingen-Oost in gebruik genomen. Met de aanleg was een investering van 50 miljoen euro gemoeid en om Cobelfret toegang tot de Sloehaven te verschaffen heeft de scheepswerf de Schelde Groep een strook van twintig hectare aan de oostkant van haar terrein aan Cobelfret verkocht. Op deze 56 ha grote roll-on-roll-off terminal worden vooral containers, trailers en nieuwe personenauto's af- en aangevoerd met een eigen vloot van ongeveer twintig vrachtferries. Een belangrijk deel van de vervoersstromen tussen de Fordfabriek in het Belgisch-Limburgse Genk en Engeland is overgeheveld vanuit de haven van Zeebrugge. Alleen al tussen Zeebrugge en Engeland werden jaarlijks ruim 200.000 auto's verscheept en circa 85.000 trailers met onderdelen. Cobelfret was de grootste ferryklant van Zeebrugge. Nadat het niet mogelijk bleek om een eigen terminal voor de sluizen te krijgen, heeft Cobelfret voor Vlissingen gekozen vanwege de goede ruimtelijke mogelijkheden en de gunstige ligging op een kruispunt van vaarwegen.

Effecten op de economische betekenis

De totale toegevoegde waarde en werkgelegenheid in op- en overslag in het Scheldebekken zijn over de periode 2001-2004 met 35% respectievelijk 21% gestegen. De Ro-Ro terminal heeft inmiddels bijna 200 arbeidsplaatsen opgeleverd. Jaarlijks wordt naar verluidt ruim twee miljoen ton lading per jaar af- en aangevoerd, verdeeld over gemiddeld twee afvaarten per dag.

De overslagstatistieken van het Vlissingen laten in ieder geval een duidelijke stijging zien in rollend materieel, terwijl de functionele analyse voor de categorie G20 ('Transport equipment, machinery etc') een combinatie van een positief competitiveness effect met een positief commodity effect aantoont voor het Scheldebekken.

De komst van Cobelfret heeft bovendien de spoorontsluiting van de haven van Vlissingen verbeterd en heeft andere bedrijven gestimuleerd om meer gebruik te maken van spoorvervoer. De verbeterde aan- en afvoermogelijkheden per spoor versterken de positie van de zeehaven.

Valuepark Terneuzen

Beschrijving case

Op het industrieterrein De Mosselbanken en het logistieke park De Braakman nabij Terneuzen, is de afgelopen jaren het Valuepark Terneuzen ontwikkeld door Dow Chemical samen met Zeeland Seaports. Het Valuepark beslaat 140 hectare, en is erop gericht om bedrijven aan te trekken die een duidelijke toegevoegde waarde hebben voor Dow en daardoor de concurrentiepositie van Dow vergroten. Daarbij valt te denken aan afnemers en leveranciers, en aan bedrijven die zich bezighouden met de opslag, verpakking of distributie van de producten van Dow.

Het park heeft directe aansluitingen op het spoor, het wegennet en internationale vaarwegen en is bovendien door middel van een pijpleidingenbundel verbonden met Dow. Inmiddels hebben de logistieke dienstverleners Katoen Natie en Vos Logistics die droge plastics afkomstig van Dow behandelen en distribueren, zich gevestigd. Om de clustervorming van bedrijven te faciliteren, zijn buizen voor blus-, drink- en industriewater en rioleringen voor hemel- en afvalwater aangelegd, is het 10 Kv- en telecommunicatienet uitgebreid en wordt de bestaande spoorvoorziening naar DOW doorgetrokken naar de Mosselbanken.

Figuur 5.3 Inrichting Valuepark Terneuzen



Bron: Zeeland Seaports

Effecten op de economische betekenis

De concentratie van activiteiten resulteert in efficiencyvoordelen onder andere door een gezamenlijk gebruik van grondstoffen en nutsvoorzieningen. Hierdoor kan een hogere toegevoegde waarde worden gerealiseerd. De uitbreiding van de chemiegerelateerde logistieke activiteiten op de Dow-locatie trekt bovendien werkgelegenheid aan. De sector 'Dienstverlening t.b.v. het vervoer' is in ieder geval sterk toegenomen in het Scheldebekken (toegevoegde waarde 63%, werkgelegenheid 41%), evenals de toegevoegde waarde in de chemische industrie (18%), terwijl de werkgelegenheid in deze sector is achtergebleven (-8%). De functionele analyse toont ook voor de categorie G10 ('Petroleum Products') een combinatie van een positief competitiveneess effect met een positief commodity effect aan voor het Scheldebekken.

De concentratie van ladingstromen en logistieke diensten resulteert daarnaast in een uitbreiding van infrastructuur en logistieke voorzieningen: eind 2005 zal de Zwitserse transportonderneming Bertschi een railterminal openen op het ValuePark Terneuzen met een jaarlijkse capaciteit van ongeveer 20.000 TEU. De terminal start met twee tot vier personen wat de komende drie jaar uit kan groeien tot tien arbeidsplaatsen.

Ook Oil Tanking heeft besloten een nevenvestiging op het Value Park op te richten en zal medio 2005 haar activiteiten starten. Het bedrijf bouwt tanks voor de op- en overslag voor onder meer nafta die straks rechtstreeks overzee kan worden aangeleverd in plaats van via Antwerpen of Rotterdam.

6 Conclusies

6.1 Conclusies nut kwalitatieve analyse

Deze kwalitatieve analyse is een eerste verkenning naar de mogelijkheid om de ontwikkeling van de economische indicatoren kwalitatief te verklaren door in te gaan op bepalende factoren en achterliggende trends en hier een koppeling mee te leggen. Naar aanleiding van de exercities in de voorgaande hoofdstukken kunnen de volgende conclusies worden getrokken ten aanzien van het nut van de diverse onderdelen van de kwalitatieve analyse.

Nut profielschetsen zeehavengebieden

Het inzicht in de positionering van een havengebied aan de hand van een profielschets leidt tot een vergroting van het inzicht in de plaatselijke ontwikkelingen en het onderscheidend vermogen, en een betere interpretatie van de economische betekenis, in ieder geval op sectorniveau. De kwantitatieve uitkomsten kunnen door de koppeling met de bepalende factoren en relevante trends voor het zeehavengebied beter geïnterpreteerd worden en ontstaat er een beter inzicht in het waarom achter de cijfers. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat door de diversiteit tussen zeehavens, de 'onnatuurlijke' samenstelling van de huidige gedefinieerde zeehavengebieden niet altijd geschikt is om een bruikbare profielschets op te stellen. Daarom wordt voorgesteld om de analyse op het niveau van de (grote) individuele zeehavens uit te voeren.

Nut functionele analyse van maritieme stromen

De functionele analyse van de fysieke havenprestaties kan gezien worden als een partiële internationale concurrentieanalyse van de modus zeevaart die aanvullende inzichten verschaft over de evolutie van de concurrentiekracht van een haven(-gebied) en over de gerealiseerde trafiekgroei of –inkrimping. Gezien de focus op maritieme overslag geven de resultaten vooral inzicht in de knooppuntpositie maar deze zeggen nog niets over de industriële positie van de zeehavens (en de ontwikkeling van de andere vervoersmodaliteiten).

In ieder geval voor de periode 2001-2004 bestaat er in veel gevallen dan ook geen duidelijk verband tussen de maritieme overslagontwikkelingen en de economische ontwikkelingen. De tendensen die in deze analyse voor de verschillende zeehavengebieden signaleerd zijn, zijn veelal niet in overeenstemming met de in de klassieke Havenmonitor geconstateerde ontwikkelingen in toegevoegde waarde en werkgelegenheid, wat deels wordt verklaard door het grote belang van de industrie en vestigingsplaatsfunctie in algemene zin voor veel zeehavengebieden, waar de relatie met de maritieme overslag minder duidelijk is. Zo is de economische ontwikkeling van het Rijn- Maasmond gebied juist in de industriële sectoren erg sterk geweest de

afgelopen jaren, terwijl Rijn- en Maasmond in de maritieme overslag ten behoeve van sommige groeiende industriesectoren juist terrein verliest.

Vragen zoals “Leidt een toenemende specialisatie van een haven(gebied) tot een meer dan proportionele groei van de economische prestaties ervan?” en “Is een verzwakking in economische prestaties van een havengebied deels toe te schrijven aan een negatief 'commodity' effect (wat kan wijzen op een minder aantrekkelijke trafiekstructuur) en/of een negatief 'competitiveness effect' (wat kan wijzen op zwakkere havenprestatie in vergelijking met de rest)?” kunnen hierdoor niet afdoende beantwoord worden.

Mits betrouwbare data beschikbaar is zouden de ontwikkelingen in fysieke en economische prestaties over een langere periode met elkaar moeten worden vergeleken. Mede omdat een zekere vertraging in de ontwikkeling van de economische havenprestaties vergeleken met de evolutie van de fysieke havenprestaties zeer waarschijnlijk is, is de periode 2001-2004 te kort. Vanzelfsprekend dient de functionele analyse naar maritieme stromen altijd te worden aangevuld en ondersteund door aanvullende concurrentieanalyse, de focus op de ontwikkeling van maritieme overslagstromen alleen is te eng.

Nut voorbeeldcases

Sommige voorbeeldcases zoals de ontwikkeling van een ro-ro terminal en de clustervorming in het chemie Valuepark in het Scheldebekken laten een opwaarts effect van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de op- en overslag en die van dienstverlening ten behoeve van het vervoer zien en tonen dat de werkgelegenheid van de chemie juist afneemt (outsourcing) maar wel wint aan toegevoegde waarde. Bovendien is er sprake van een overslaggroei van ro-ro lading en containers in de betreffende periode en blijkt dat de betrokken goederensoorten (auto's, aardolieproducten) in relatief hoge mate bij te dragen aan een sterkere marktpositie van het Scheldebekken binnen Nederland.

Toch kan op basis van deze vaststellingen niet automatisch het verband tussen ontwikkelingen en de cijfers voldoende worden verklaard. De voorbeeldcases kennen veelal een te gering schaalniveau om de ontwikkeling op het niveau van een zeehavengebied afdoende te kunnen verklaren. Het betreft meestal een ontwikkeling van een individueel bedrijf of een sector in een zeehavengemeente terwijl in veel sectoren bovendien sprake is van een gefragmenteerde markt waardoor zelfs de grootste bedrijven niet per definitie bepalend zijn voor de economische ontwikkeling van die sector in het betreffende zeehavengebied. Bovendien is in een zeehavengebied sprake van een veelheid aan diverse, soms elkaar ontkrachtende factoren die de economische betekenis verklaren.

Wel resulteert deze exercitie in een beter inzicht in de plaatselijke ontwikkelingen, achterliggende kritische succesfactoren waaronder vestigingsklimaat om tot een betere interpretatie van de economische ontwikkelingen te kunnen komen. Bovendien kan de economische betekenis en ontwikkeling aan de hand van voorbeeldcases (zonder zich blind te staren op één bepaalde case) concreter worden gemaakt.

6.2 Suggesties voor de toekomst

De kwantitatieve uitkomsten die de economische betekenis van een zeehaven(-gebied) uitdrukken, kunnen door kwalitatieve analyse dus beter geïnterpreteerd worden en ontstaat er inderdaad een beter inzicht in het waarom achter de cijfers. Sterker nog, stilaan zou de voorkeur gegeven moeten worden aan een bottom-up methode, in plaats van enkel de huidige top-down benadering die ruwe assumpties noodzaakt. De kwantitatieve analyses van de economische indicatoren geven weliswaar een indicatief beeld van wat er feitelijk aan dynamiek gebeurt in een gebied. Maar uiteindelijk kan alleen een (aanvullende) bottom-up benadering daar een meer betrouwbaar zicht op geven.

Deze eerste aanzet voor kwalitatieve analyse zou echter nog gestructureerder en over een langere periode moeten plaatsvinden. Alleen volgens deze aanpak en op basis van voortschrijdend inzicht kan een zinvolle koppeling worden gemaakt en kunnen uiteindelijk ook beleidsmatige conclusies worden getrokken zodat de geïntegreerde kwantitatieve-kwalitatieve aanpak kan worden ingezet als instrument om beleidseffecten inzichtelijk te maken². Daarom wordt voorgesteld om voor de belangrijkste zeehavens, de belangrijkste ontwikkelingen jaarlijks te inventariseren en vervolgens een koppeling te maken met de gerealiseerde (ontwikkeling in) werkgelegenheid, toegevoegde waarde en private investeringen.

Hier wordt verwezen naar de jaarlijkse publicatie van de Nationale Bank van België inzake het economisch belang van de Vlaamse zeehavens. In deze publicatie wordt de analyse naar toegevoegde waarde, werkgelegenheid en investeringen aangevuld en ondersteund door een analyse van de sociaal-economische en financiële situatie en een analyse op micro-economisch niveau. Hierdoor wordt onder andere inzicht verkregen in havenspecifieke sectorontwikkelingen, de belangrijkste spelers wat betreft toegevoegde waarde, werkgelegenheid en investeringen, maritieme overslagontwikkelingen per goederengroep etc.

² Havenbeleid kan er bijvoorbeeld op gericht zijn om bedrijven aan te trekken die relatief een hoge toegevoegde waarde genereren en zich sterk verankeren in de regio. Het succes van dit beleid kan gemeten worden door de ontwikkeling van de vestigingsplaatsfunctie en meer specifiek bepaalde industrieën, inclusief inzicht in de achterliggende bepalende factoren.

Deze bottum-up benadering zou (in ieder geval gedeeltelijk) ook voor de Nederlandse zeehavens kunnen worden toegepast. De Nederlandse ondernemingen zijn verplicht om hun jaarrekeningen ter inzage te leggen bij de kamer van koophandel waarbij, naarmate de bedrijfsgrootte toeneemt, meer gegevens gedeponereerd moeten worden³. Met name voor de grote zeehavengerelateerde Nederlandse ondernemingen – die de werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de zeehavens in belangrijke mate bepalen – bestaat daarom jaarlijks inzicht in de economische kerndata zoals gerealiseerde omzet, gemaakte investeringen, financiële ratio's (volgend uit jaarverslag) etc. In de openbare jaarverslagen is veelal ook informatie over werkgelegenheid etc. opgenomen die ten behoeve van de kwalitatieve analyse kan worden overgenomen.

Deze uitgebreidere en meer verfijnde analyse van de economische betekenis van de zeehavens levert een waardevolle bijdrage als input voor havenbeheer- en beleid maar is tevens arbeidsintensief. Het verdient daarom aanbeveling om een haalbaarheidsstudie naar het nut en de mogelijkheden van een dergelijke analyse voor de Nederlandse zeehavens uit te voeren. In dit verband moeten ook de mogelijkheden voor verdergaande internationale concurrentievergelijking (in beginsel Hamburg-Le Havre range) en de focus op uitgebreide analyse van specifieke onderdelen zoals groothandel, industrie etc. in ogenschouw worden genomen, zodat op basis van een wenselijke en realistische afbakening zinvolle en bruikbare resultaten verkregen worden. Tot slot vraagt deze aanpak om een nauwere samenwerking met havenbeheerders en havenondernemersorganisaties voor de gewenste bottum-up benadering, net zoals bij de indicator bedrijfsvestigingen aan de orde is.

³ Zie ook www.kvk.nl/deponeren

Bijlage 1 Berekeningsmethodiek functionele analyse

1.1 Mathematische uitwerking van de klassieke functionele analyse

De functionele analyse zoals hier bedoeld, is in sterke mate geïnspireerd op de techniek van 'shift share analyse' (SSA), welke vaak wordt gehanteerd binnen de regionale economie. Binnen een havencontext biedt deze techniek de mogelijkheid om groei of inkrimping van maritieme trafiekvolumes (gemeten in metrieke tonnen) over een specifieke periode, te interpreteren en te verklaren naar drie types van effecten:

1. een 'share' effect;
2. een 'commodity' effect (shift effect);
3. een 'competitiveness' effect (shift effect).

Terwijl het 'share' effect de hypothetische groei weergeeft van een trafiek of van een haven(-gebied) uitgaande van een constant marktaandeel binnen een bepaalde havenrange (bijvoorbeeld de Hamburg-Le Havre range), gaan de twee andere effecten uit van een verschuiving ('shift') in marktaandeel. Het 'shift' effect zal dus aangeven waarom een haven(gebied) niet evolueerde zoals verwacht. Het wordt opgesplitst in een '*commodity*' effect dat inzichten verschaft in de mate van specialisatie van een haven(-gebied) in algemeen snel groeiende trafieken (en vervolgens in de mate waarin zich dat desgevallend vertaalt in sterkere economische prestaties gemeten met de klassieke Havenmonitor), en een '*competitiveness*' effect dat inzichten biedt in de mate waarin een haven(-gebied) zich voor een bepaalde trafiek concurrentiëler lijkt te gedragen vergeleken met de rest (en vervolgens in de mate waarin zich dat desgevallend vertaalt in sterkere economische prestaties gemeten met de klassieke Havenmonitor).

Mathematisch gezien is de samenstelling van de groei van trafiek in een haven (-gebied) is te drukken als:

$$P_j^{t+x} - P_j^t = p^{t+x} P_j^t + \sum_i (p_i^{t+x} - p^{t+x}) P_{ij}^t + \sum_{ij} (p_{ij}^{t+x} - p_i^{t+x}) P_{ij}^t$$

met daarbij zijnde de werkelijke wijziging in het trafiekvolume in haven(-gebied) j gelijk aan:

$$P_j^{t+x} - P_j^t$$

en het 'share' effect, berekend als:

$$p^{t+x} P_j^t$$

en het 'commodity' effect, berekend als:

$$\sum_i (p_i^{t+x} - p^{t+x}) P_{ij}^t$$

en het 'competitiveness' effect tenslotte, berekend als:

$$\sum_{ij} (p_{ij}^{t+x} - p_i^{t+x}) P_{ij}^t$$

en waarbij de totale trafiek in haven(-gebied) j in jaar t uitgedrukt wordt door:

$$P_j^t$$

de totale trafiek in haven(-gebied) j in jaar $t+x$ door:

$$P_j^{t+x}$$

en de trafiek in haven(-gebied) j van categorie i in jaar t door:

$$P_{ij}^t$$

De relatieve trafiekgroei van categorie i in de beschouwde havenrange wordt berekend door de uitdrukking:

$$p_i^{t+x} = \frac{\sum_j P_{ij}^{t+x} - \sum_j P_{ij}^t}{\sum_j P_{ij}^t}$$

terwijl deze relatieve groei op haven(gebied)niveau neerkomt op:

$$p_{ij}^{t+x} = \frac{P_{ij}^{t+x} - P_{ij}^t}{P_{ij}^t}$$

Op basis van bovenstaande uitdrukking valt makkelijk af te leiden dat het 'commodity' effect negatief zal zijn wanneer een haven(gebied) j zich specialiseert in trafieken waarvan de groeivoet significant kleiner is dan de gemiddelde groeivoet in de range over alle trafiekcategorieën heen. Bij de berekening van het 'commodity' effect gaat men weliswaar uit van behoud van marktaandeel van de trafiekcategorieën in de totale haventrafiek, maar het totale marktaandeel van betrokken haven(gebied) kan wijzigen als gevolg van groeivoetverschillen op het niveau van de individuele trafiekcategorieën zelf.

Daarnaast is het 'competitiveness' effect positief wanneer de concurrentiële prestatie van een haven(gebied) j voor een bepaalde trafiekcategorie i dat van de beschouwde range overstijgt voor diezelfde trafiek i . Het weerspiegelt dus de versterking of verzwakking van de concurrentiële positie en dus van het marktaandeel van een haven(gebied) j door de stijging of daling van haar aandeel in de individuele trafiekcategorieën.

De som van beide effecten toont de 'total' shift, zijnde de verandering (uitgedrukt in metrieke tonnen) in het marktaandeel van haven(gebied) j ten opzichte van de beschouwde range (bijvoorbeeld de range van Nederlandse havengebieden zoals gedefinieerd in de Havenmonitor 2004 of de Hamburg- Le Havre range).

1.2 Uitbreiding met contributie-analyse

Door de shift-share analyse toe te passen op iedere beschouwde trafiekcategorie kan het individuele commodity- en competitiveness effect achterhaald worden. Hierdoor kan, binnen de context van de Havenmonitor 2004, een bijkomende dimensie aan de functionele analyse van de fysieke havenprestaties toegevoegd worden: de zogenaamde *contributie-analyse*.

Deze uitgebreide analyse positioneert de beschouwde havens of havengebieden ten opzichte van elkaar op basis van hun relatieve scores voor beide 'shift' effecten: 'commodity' effect én 'competitiveness' effect. Twee soorten matrices kunnen dan opgesteld worden: enerzijds een zogenaamde '*contributie*'-matrix en anderzijds een '*decompositie*'-matrix.

Voor de constructie van de 'contributiematrix' worden het 'commodity' effect en het 'competitiveness' effect van een haven(gebied) i niet langer uitgedrukt in absolute metrieke tonnen, maar in hun relatieve bijdrage aan de verandering (toe- of afname) van het marktaandeel in de beschouwde periode (bijvoorbeeld 1996-2004).

Om dan te bepalen welke trafiekcategorieën het meest of het minst hebben bijgedragen aan een positief of negatief 'commodity' effect en een positief of negatief 'competitiveness effect' voor een haven(gebied) j als geheel, construeert met vervolgens de 'decompositie'-matrix. Deze matrix verenigt op haven(-gebied)niveau het 'commodity' effect en het 'competitiveness' effect voor elke trafiekcategorie i afzonderlijk, weliswaar uitgedrukt in relatieve termen ten opzichte van de totale rangetrafiek genoteerd in het laatste jaar van de analyseperiode (hier telkens 2004).

De 'contributie'- en 'decompositie'-matrix splitsen bijgevolg de verandering in het marktaandeel van haven(-gebied) j naar de belangrijkste samenstellende elementen: de havenportfolio in termen van trafiekcategorieën en de prestaties van haven(-gebied)

/ten opzichte van de concurrentie. De beste (of slechtst) presterende havens kunnen worden geïdentificeerd, samen met de best (of slechtst) scorende trafiekcategorieën.

1.3 Toepassing binnen de Havenmonitor 2004

De zinvolle toepassing van een functionele analyse van fysieke havenprestaties is afhankelijk van de kwaliteit van de gehanteerde databronnen. De havenstatistieken van EUROSTAT met onderscheid naar 24 goederencategorieën (zie onderstaande figuur) bleken niet voldoende betrouwbaar ⁴ om fysieke prestaties van de Nederlandse havengebieden, zoals gedefinieerd in de Havenmonitor, te analyseren binnen het **internationaal perspectief** van de Hamburg-Le Havre range ⁵.

Daarom werd voor de functionele analyse vanuit een internationaal perspectief gebruik gemaakt van gevalideerde havenstatistieken die onder meer door de Vlaamse Havencommissie reeds jarenlang op eenzelfde eenduidige manier worden verzameld, zowel naar aanvoer als naar afvoer. Deze statistieken, hier voor de periode 1996-2004, hanteren de dimensie van 'verschijningsvorm'; de data zijn onderverdeeld derhalve naar '*conventionele cargo*', '*dry bulk*', '*liquid bulk*', '*ro-ro*' en '*containers*'.

Goederencategorieën EUROSTAT (Engelse versie)

G01	Cereals
G02	Potatoes, other fresh or frozen fruit and vegetables
G03	Live animals, sugar beet
G04	Wood and cork
G05	Textiles, textile articles and man-made fibres, other raw material and vegetable minerals
G06	Foodstuffs and animal fodder
G07	Oil seeds and oleaginous fruits and fats
G08	Sold mineral fuels
G09	Crude petroleum
G10	Petroleum products
G11	Iron ore, iron and steel waste and blast furnace dust
G12	Non-ferrous ores and waste
G13	Metal products
G14	Cement, lime, manufactured building minerals
G15	Crude and manufactured minerals
G16	Natural and chemical fertilizers
G17	Coal chemicals, tar
G18	Chemicals, other than coal chemicals and tar
G19	Paper pulp and waste paper
G20	Transport equipment, machinery, apparatus, engines whether or not assembled, and parts thereof
G21	Manufactures of metal
G22	Glass, glassware, ceramic products
G23	Leather, textile, clothing, other manufactured articles
G24	Miscellaneous articles

⁴ Onder meer voor de Belgische havens werden trafiekevoluties vastgesteld die niet ondersteund konden worden op basis van andere data.

⁵ Hier samengesteld uit: Hamburg, Bremen, Antwerpen, Gent, Zeebrugge, Duinkerke, Le Havre en de Nederlandse havengebieden.

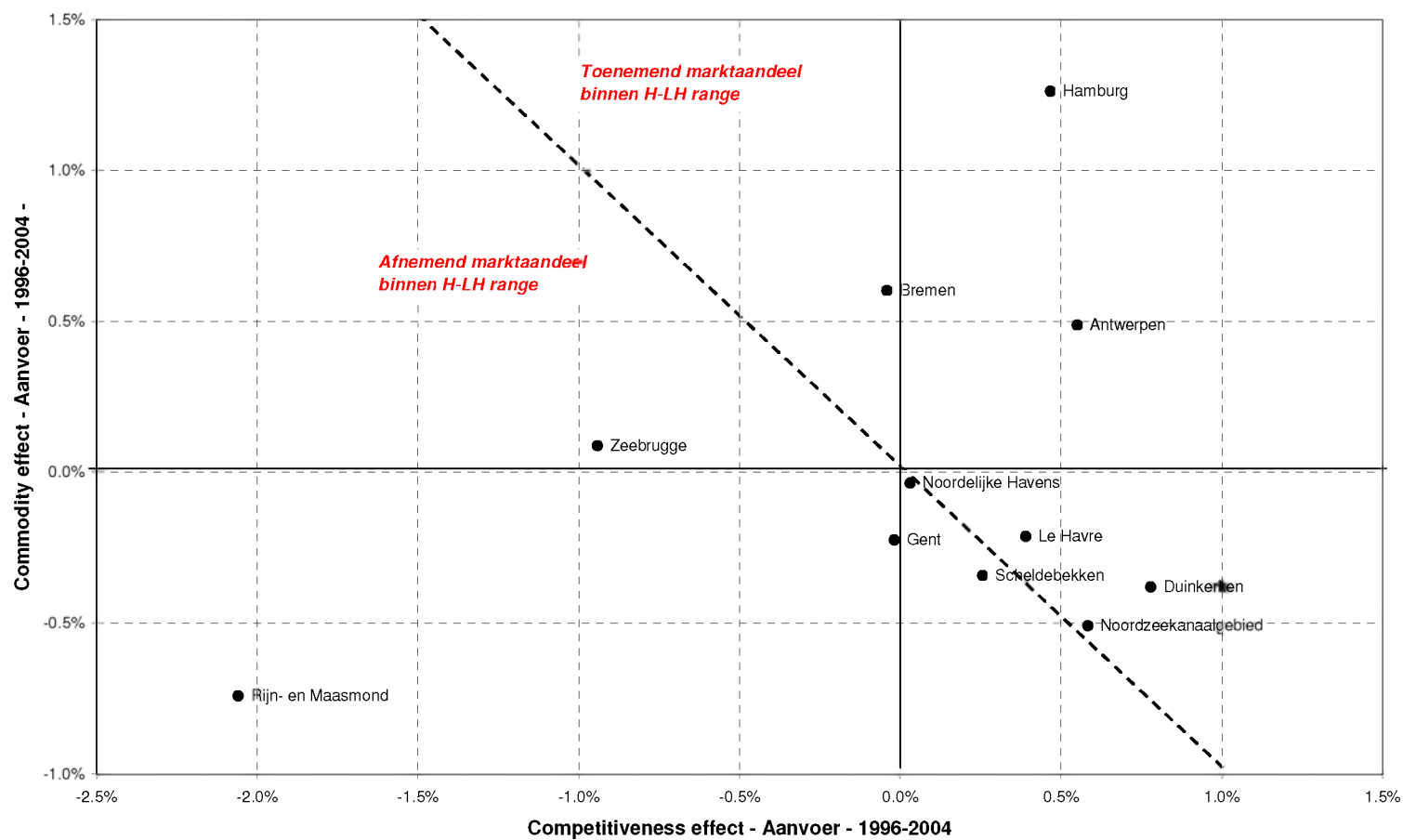
De EUROSTAT-data bleken echter wel een voldoende graad van betrouwbaarheid te tonen voor de Nederlandse havengebieden zelf. Eventuele vastgestelde afwijkingen ten opzichte van bijvoorbeeld de statistieken van de Nationale Havenraad bleken steeds consistent en binnen een marge van hooguit 5% (in neerwaartse zin) te liggen. Daarom is geopteerd om de functionele analyse van de fysieke prestaties van de Nederlandse havengebieden vanuit een ***nationaal perspectief*** te baseren op deze databron, weliswaar beperkt tot de periode 2000-2004 omdat voor sommige kleinere havens er slechts data bekend was vanaf 2000. Niettegenstaande de EUROSTAT-data uitgaan van 24 categorieën, is er uiteindelijk gerekend met slechts 23 categorieën; categorie 'G03 Live animals and sugar beet' bleek namelijk, over alle havens heen, voornamelijk lege cellen te bevatten.

Om mathematische problemen te vermijden bij de uitvoering van de functionele analyse, is deze categorie geschrapt. Niettemin laten de resterende 23 categorieën vrij gedetailleerde inzichten toe in de absolute en relatieve ontwikkeling van de (trafiekstructuur van de) beschouwde havengebieden. Deze hoge graad van detaillering maakt het ook mogelijk iets concretere verbanden te leggen met geobserveerde ontwikkelingen op het niveau van toegevoegde waarde en werkgelegenheidscreatie binnen de sectoren met SBI-codes die overwegend de betrokken goederen produceren en/of inschakelen in het productieproces of logistiek behandelen.

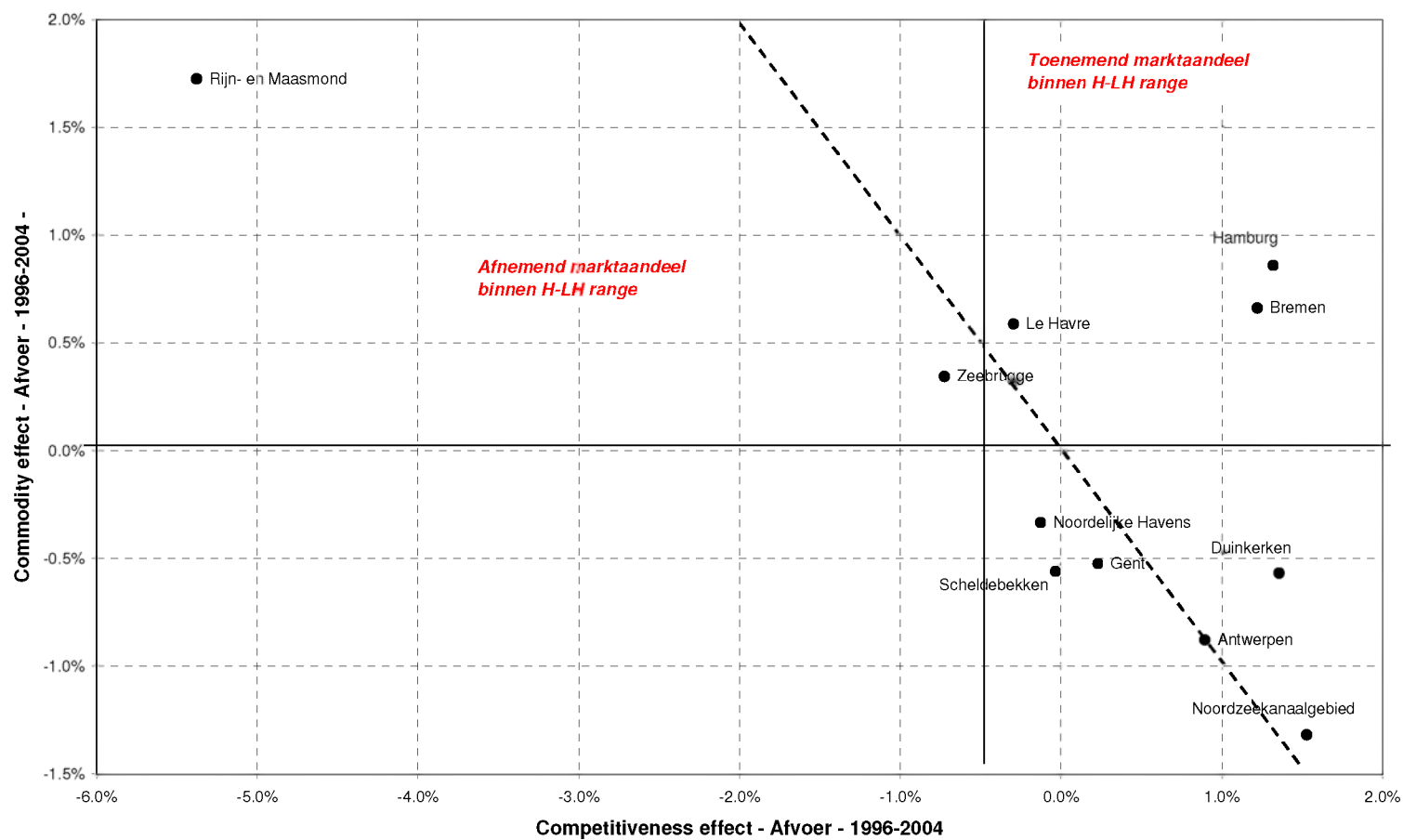
Bijlage 2 Matrices

2.1 Contributie matrices – internationaal perspectief

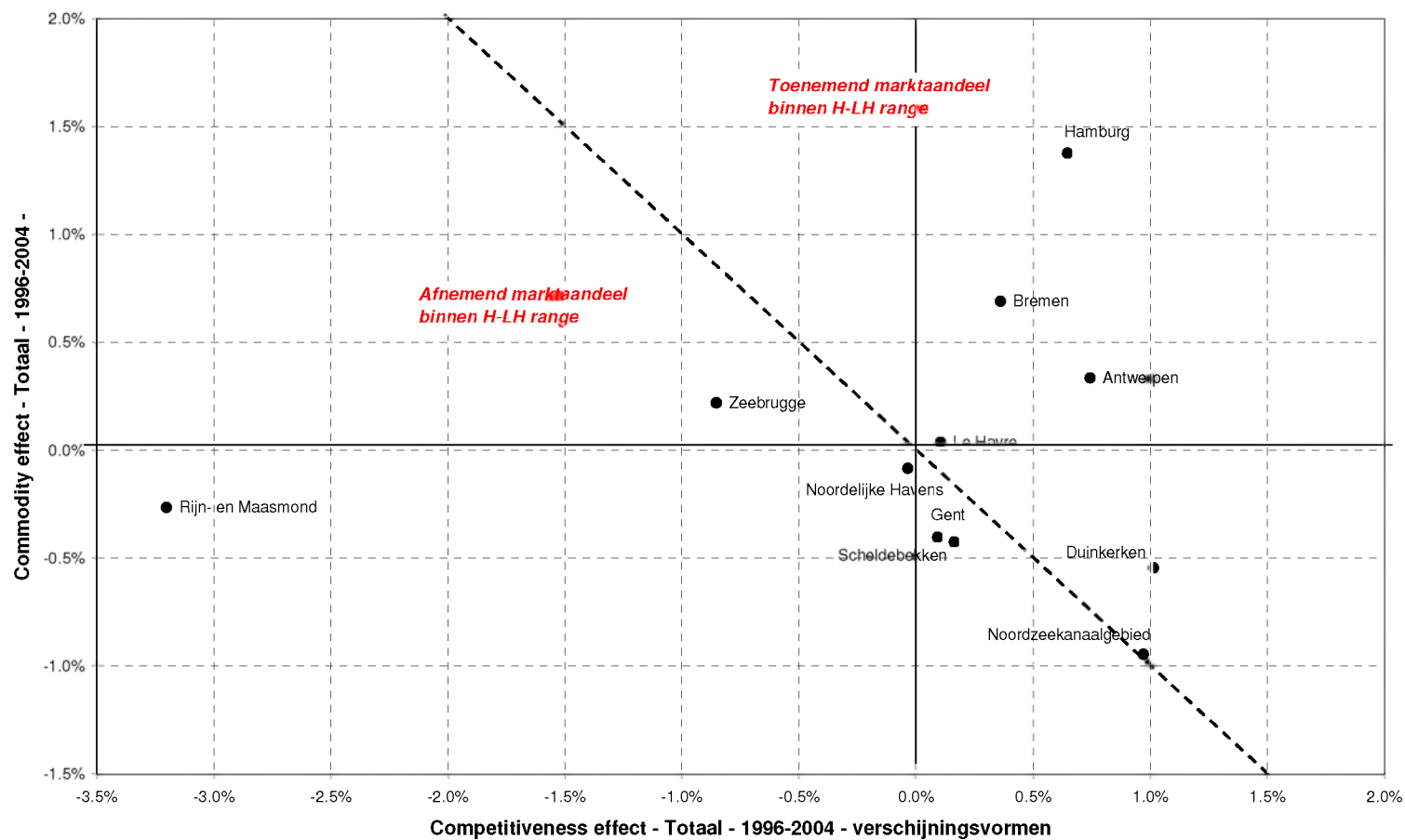
Contributie matrix – internationaal perspectief - aanvoer



Contributie matrix – internationaal perspectief – afvoer

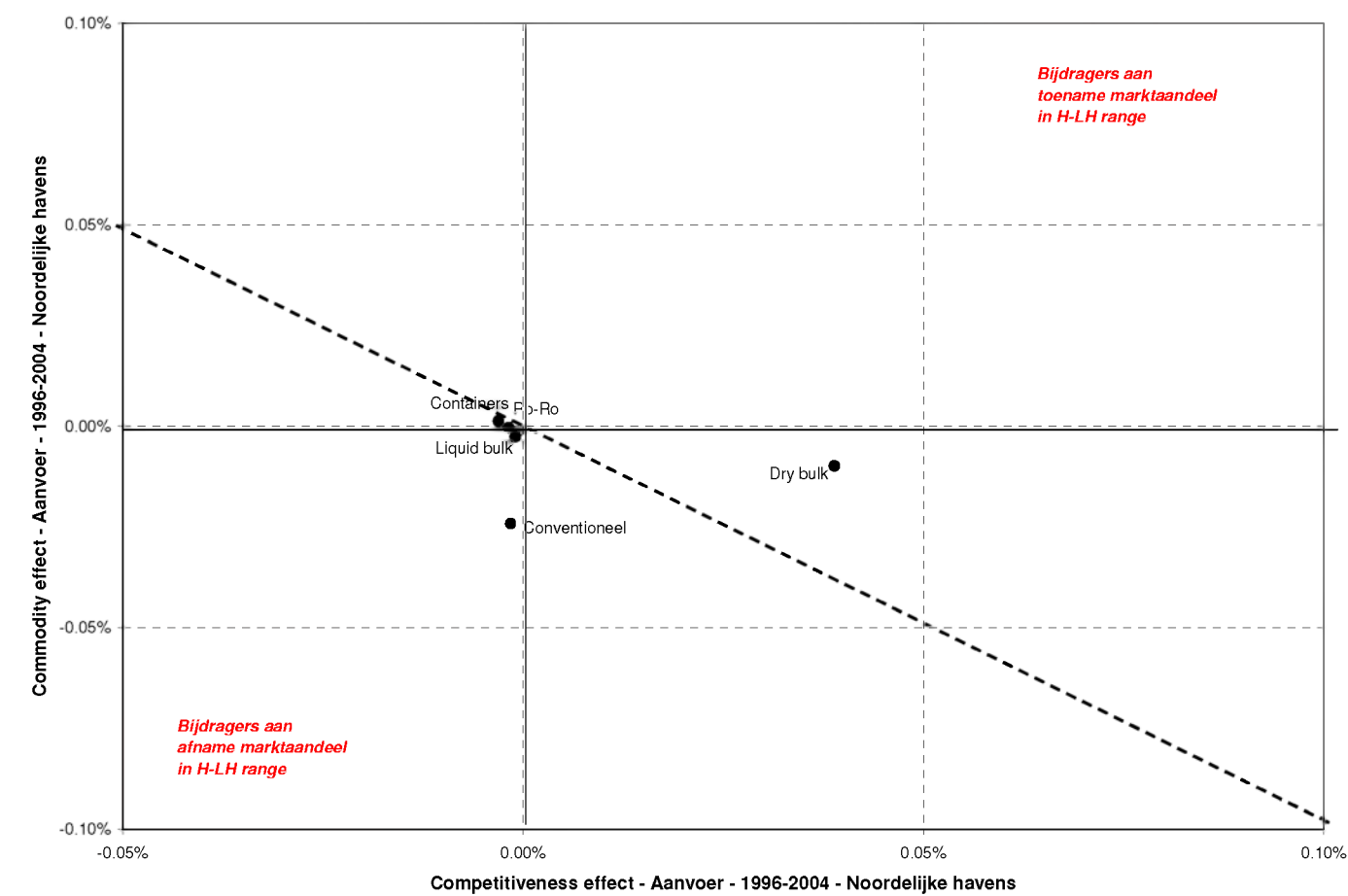


Contributie matrix – internationaal perspectief – totaal

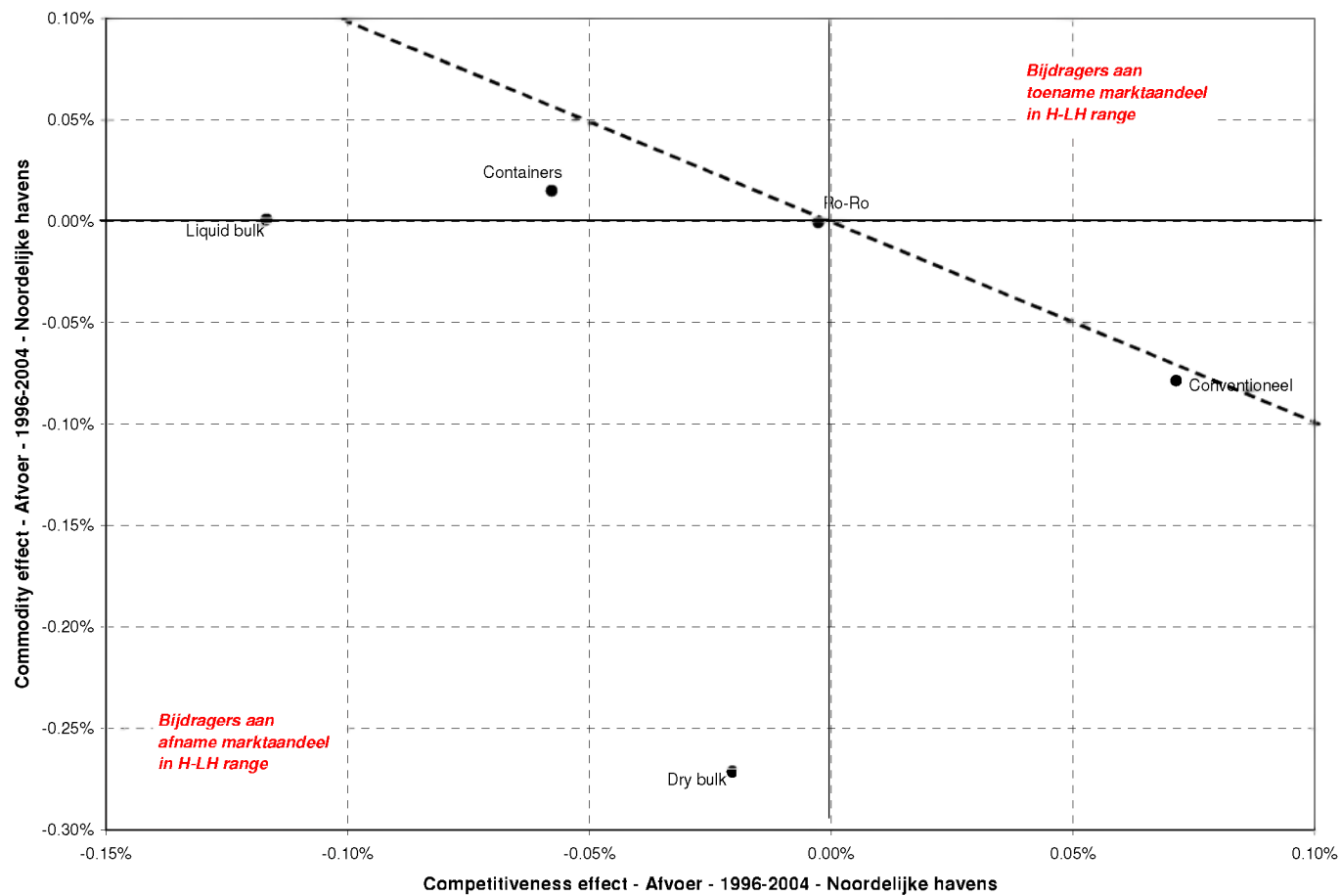


2.2 Decompositie matrices – internationaal perspectief

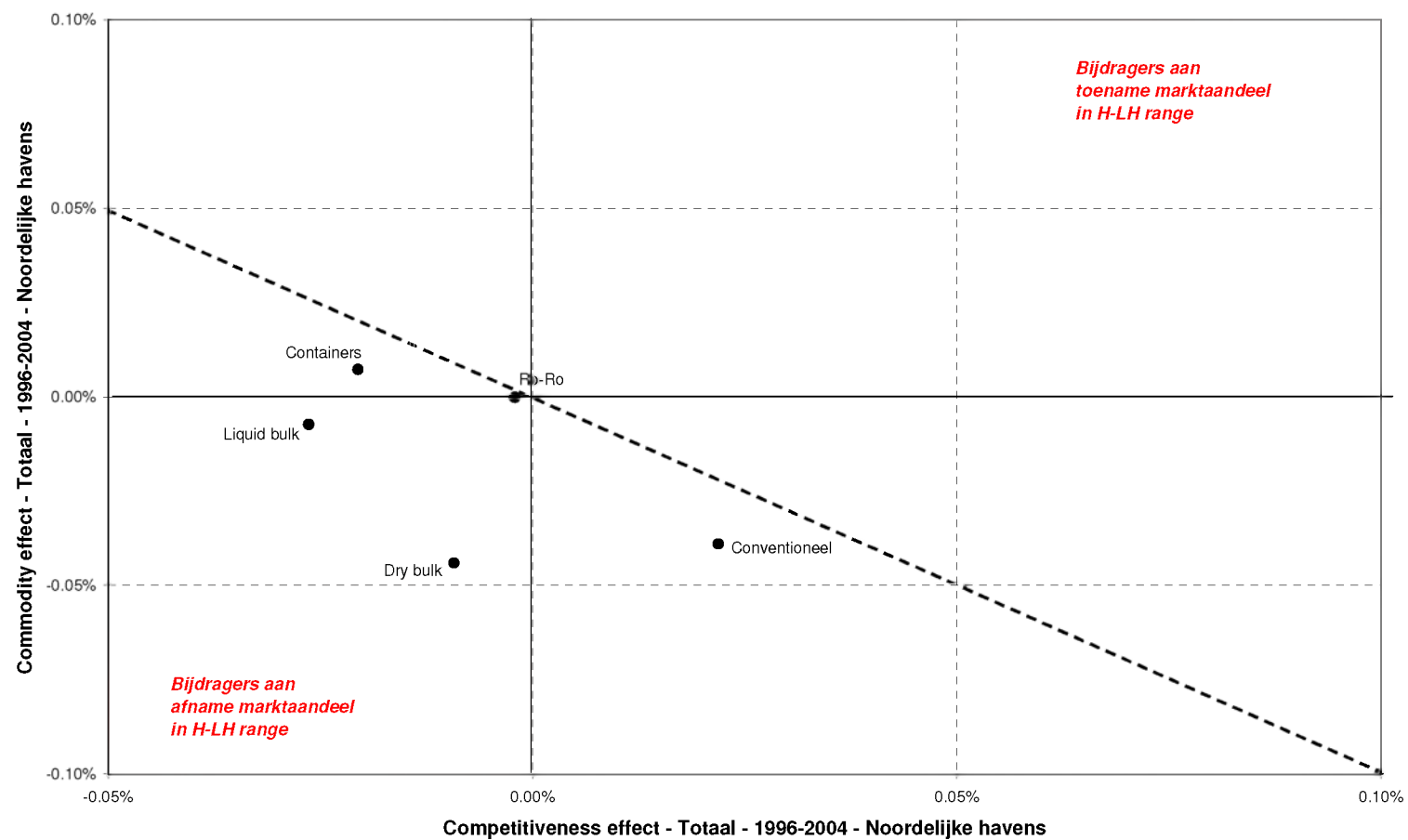
Decompositie matrix – internationaal perspectief – aanvoer – Noordelijke zeehavens



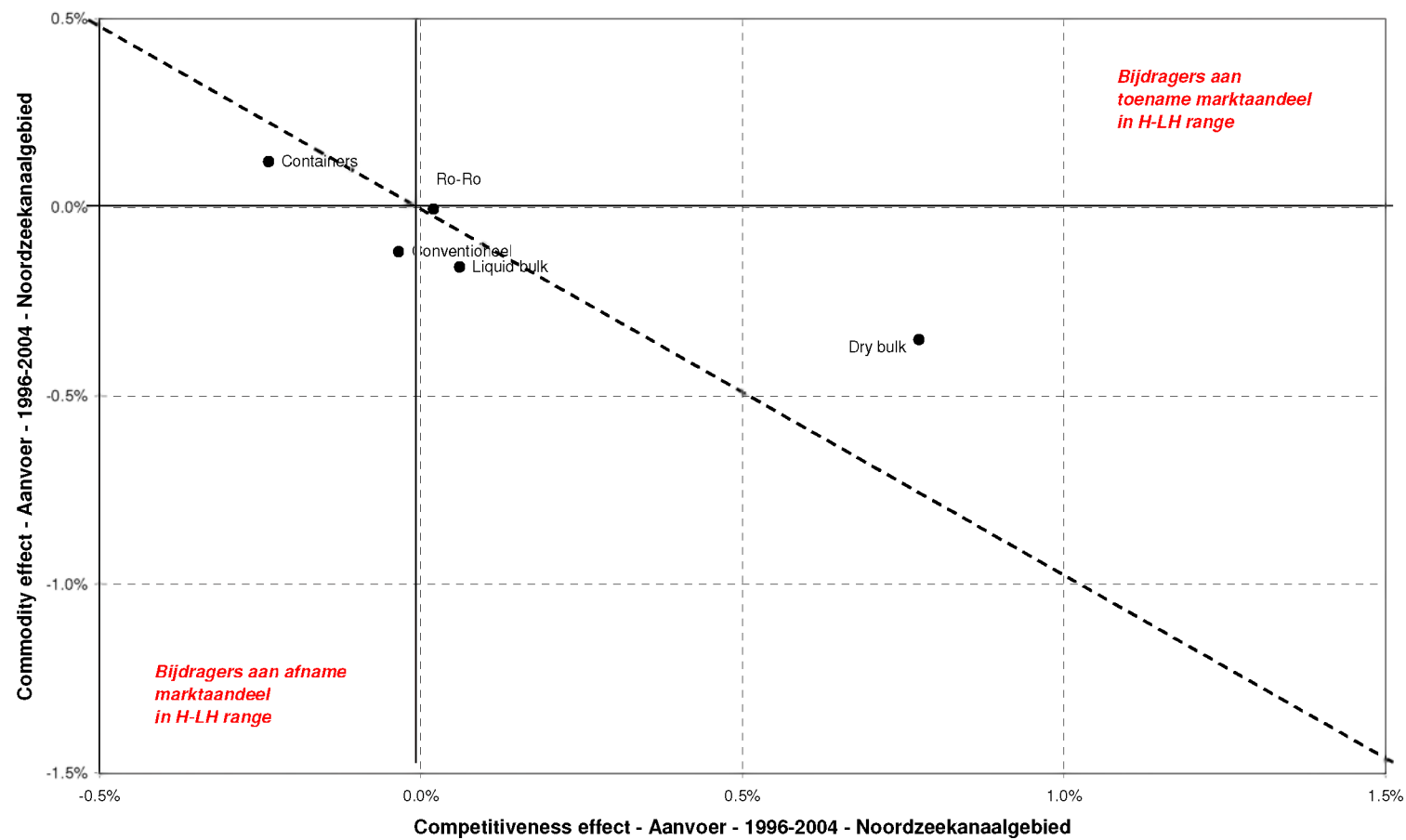
Decompositie matrix – internationaal perspectief – afvoer – Noordelijke zeehavens



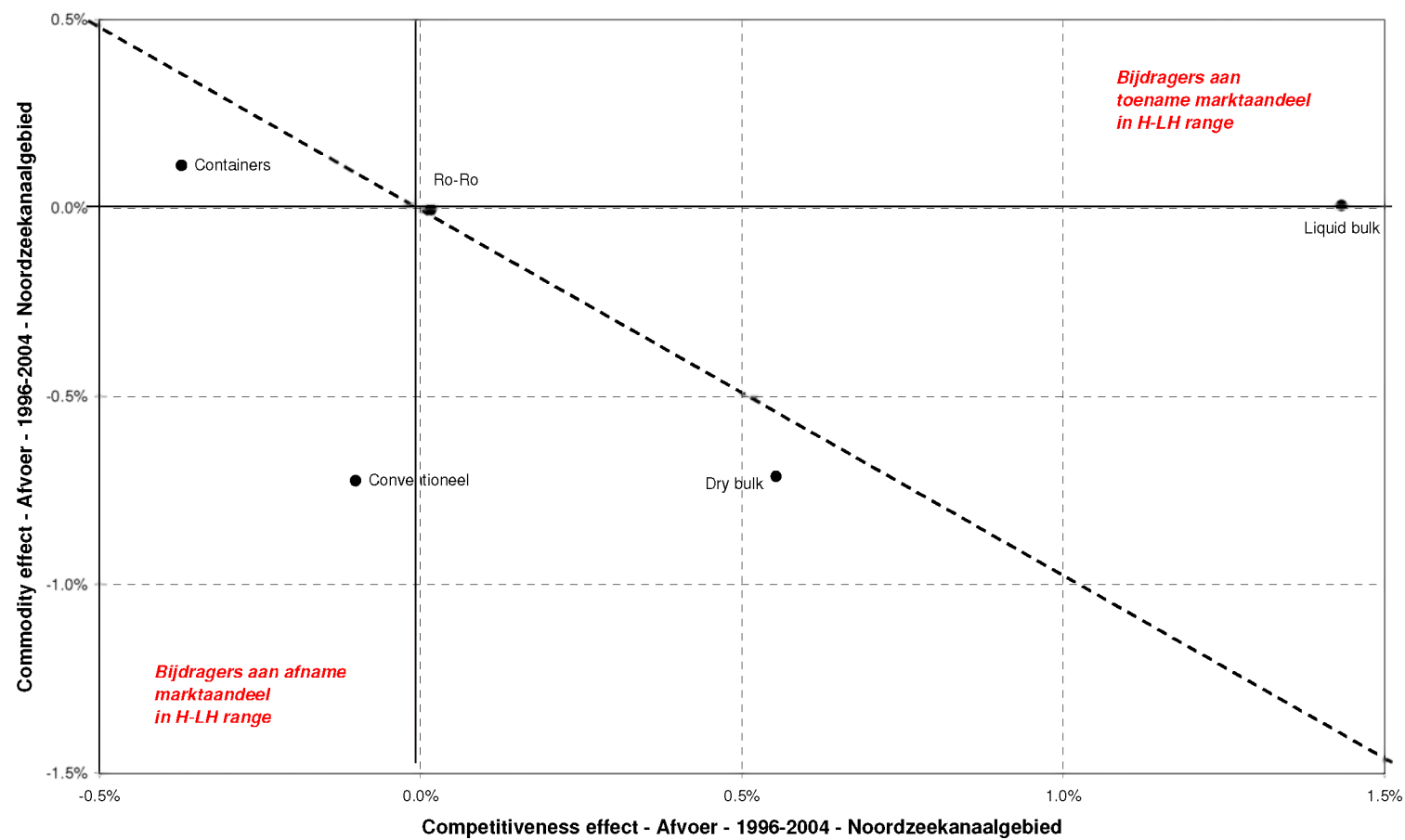
Decompositie matrix – internationaal perspectief – totaal – Noordelijke zeehavens



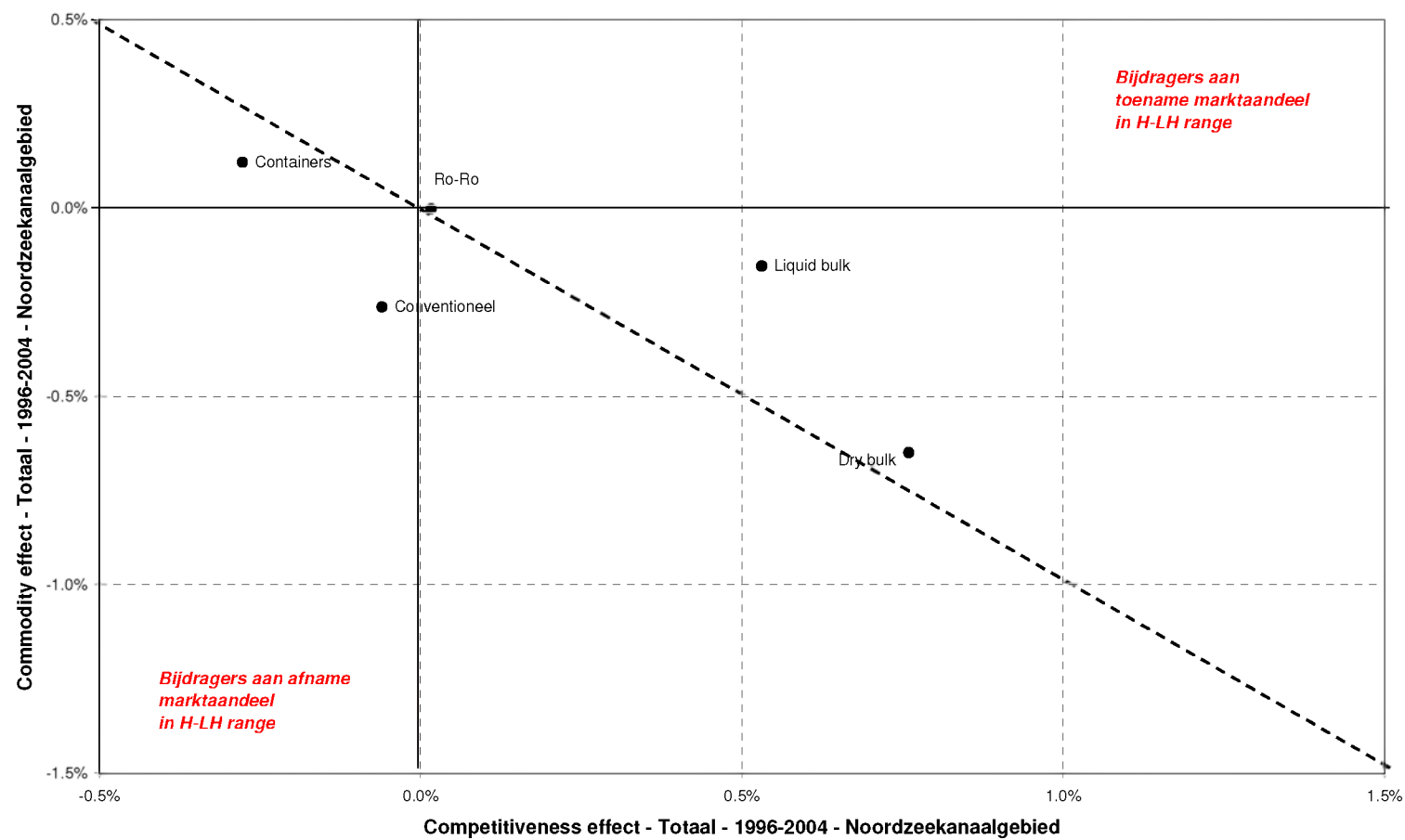
Decompositie matrix – internationaal perspectief – aanvoer – Noordzeekanaalgebied



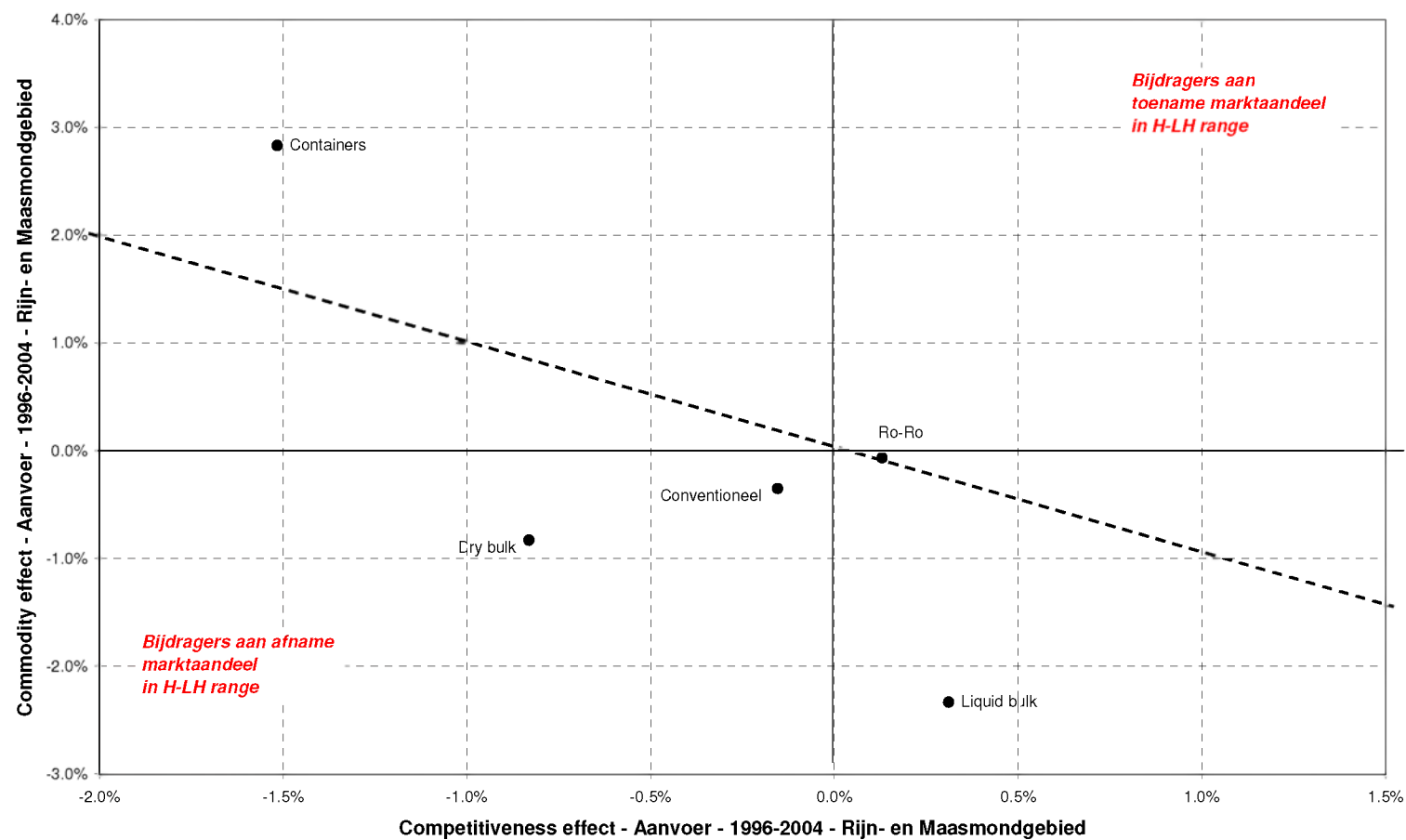
Decompositie matrix – internationaal perspectief – afvoer – Noordzeekanaalgebied



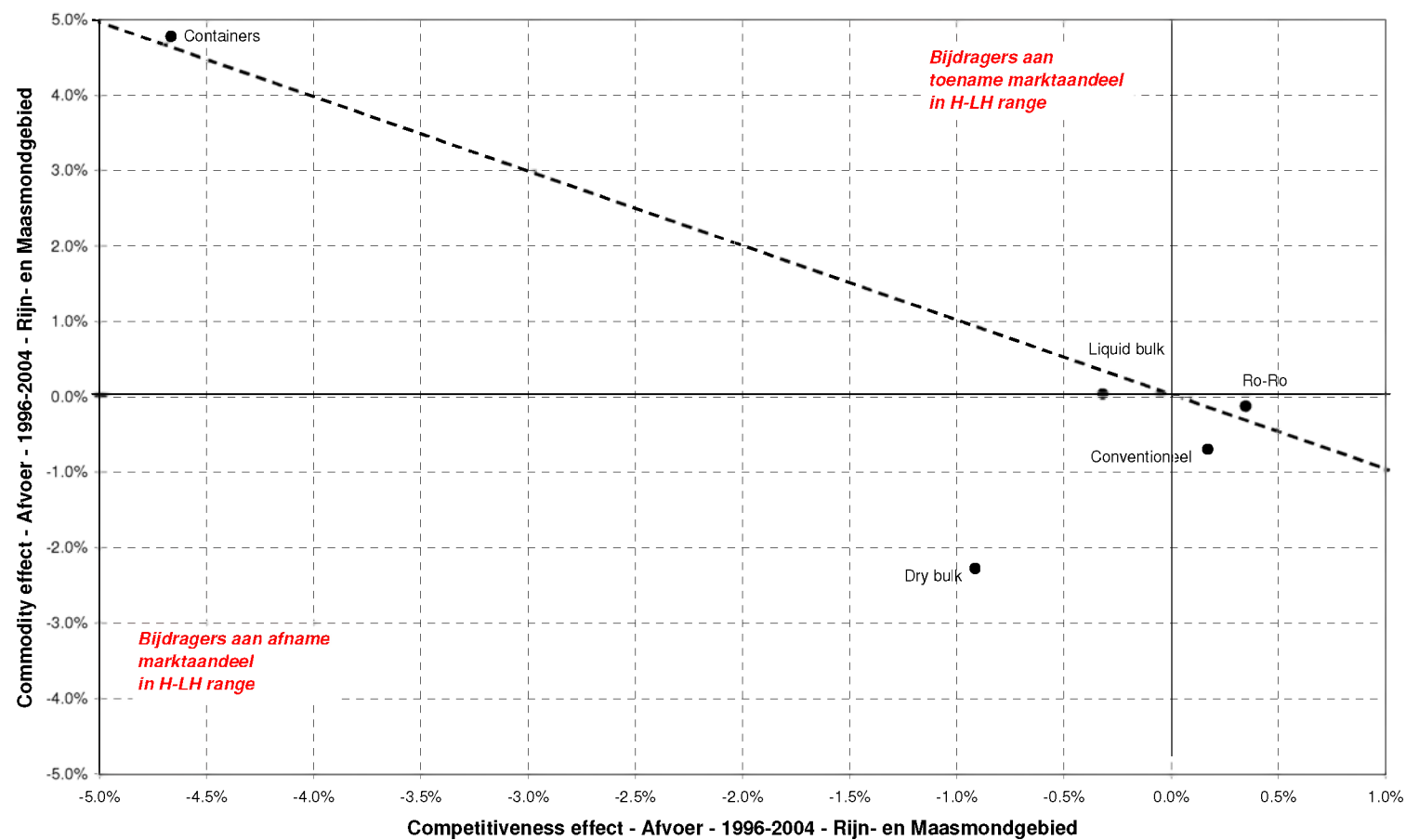
Decompositie matrix – internationaal perspectief – totaal – Noordzeekanaalgebied



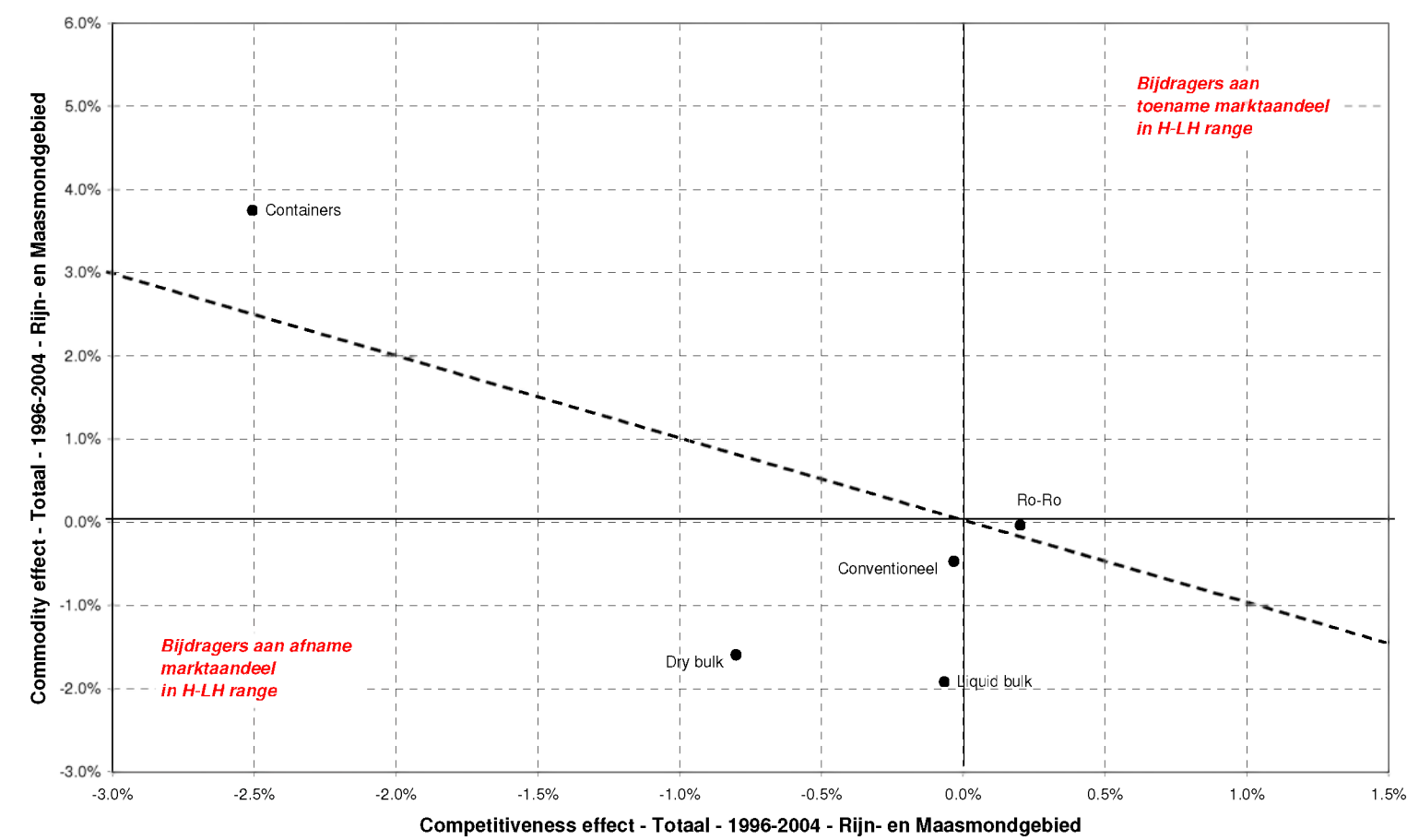
Decompositie matrix – internationaal perspectief – aanvoer – Rijn- en Maasmond



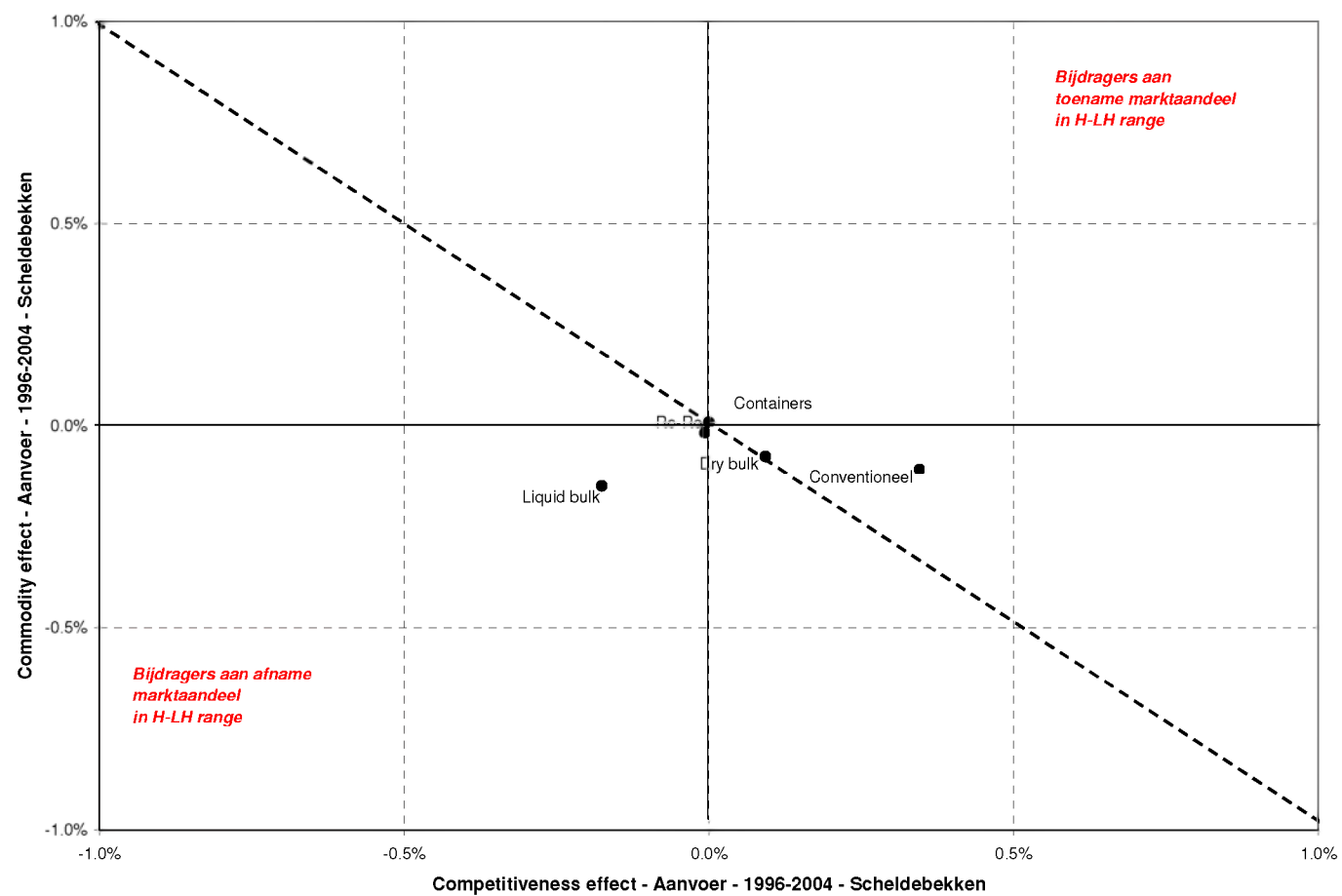
Decompositie matrix – internationaal perspectief – afvoer – Rijn- en Maasmondgebied



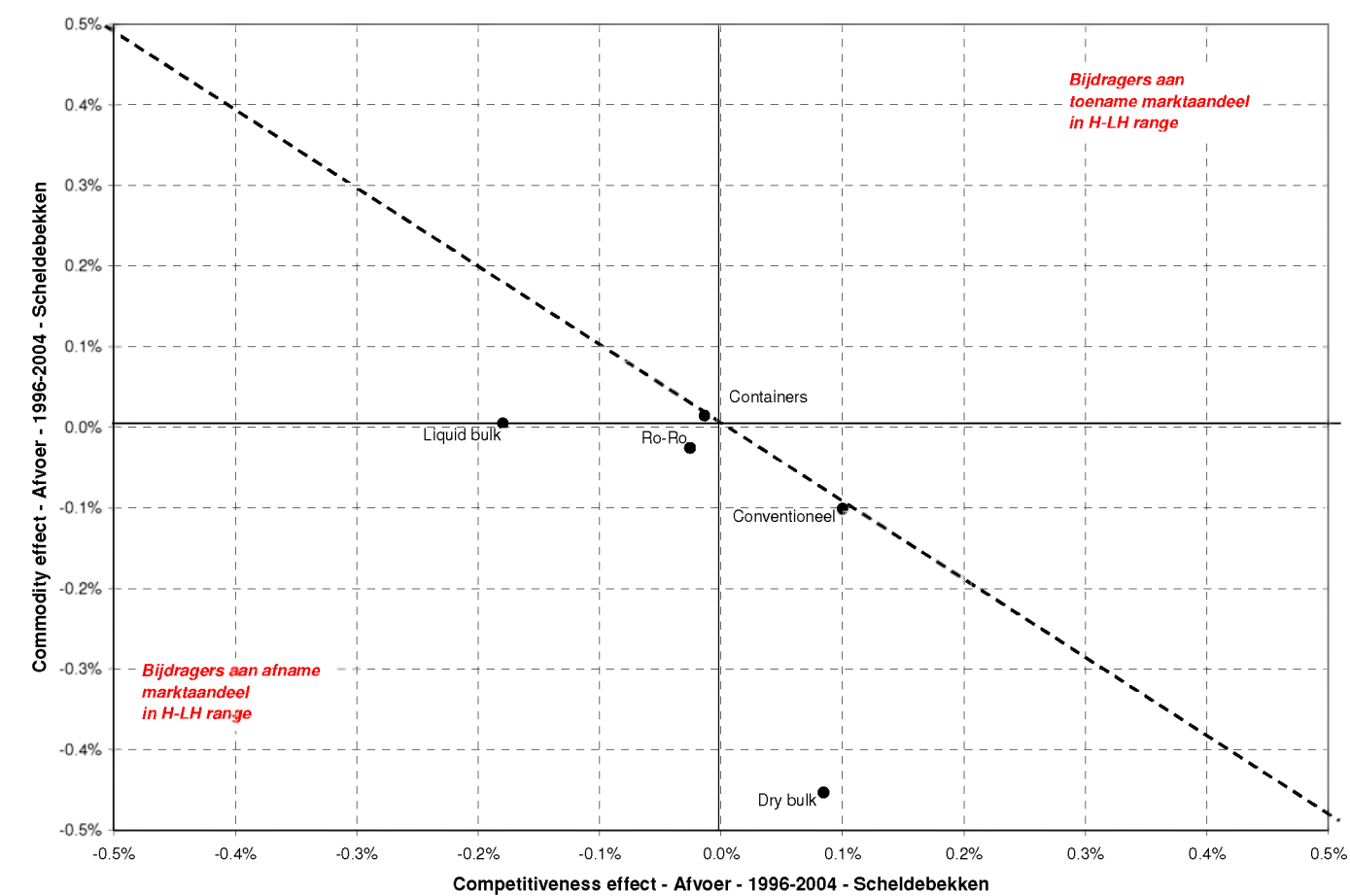
Decompositie matrix – internationaal perspectief – totaal – Rijn- en Maasmondgebied



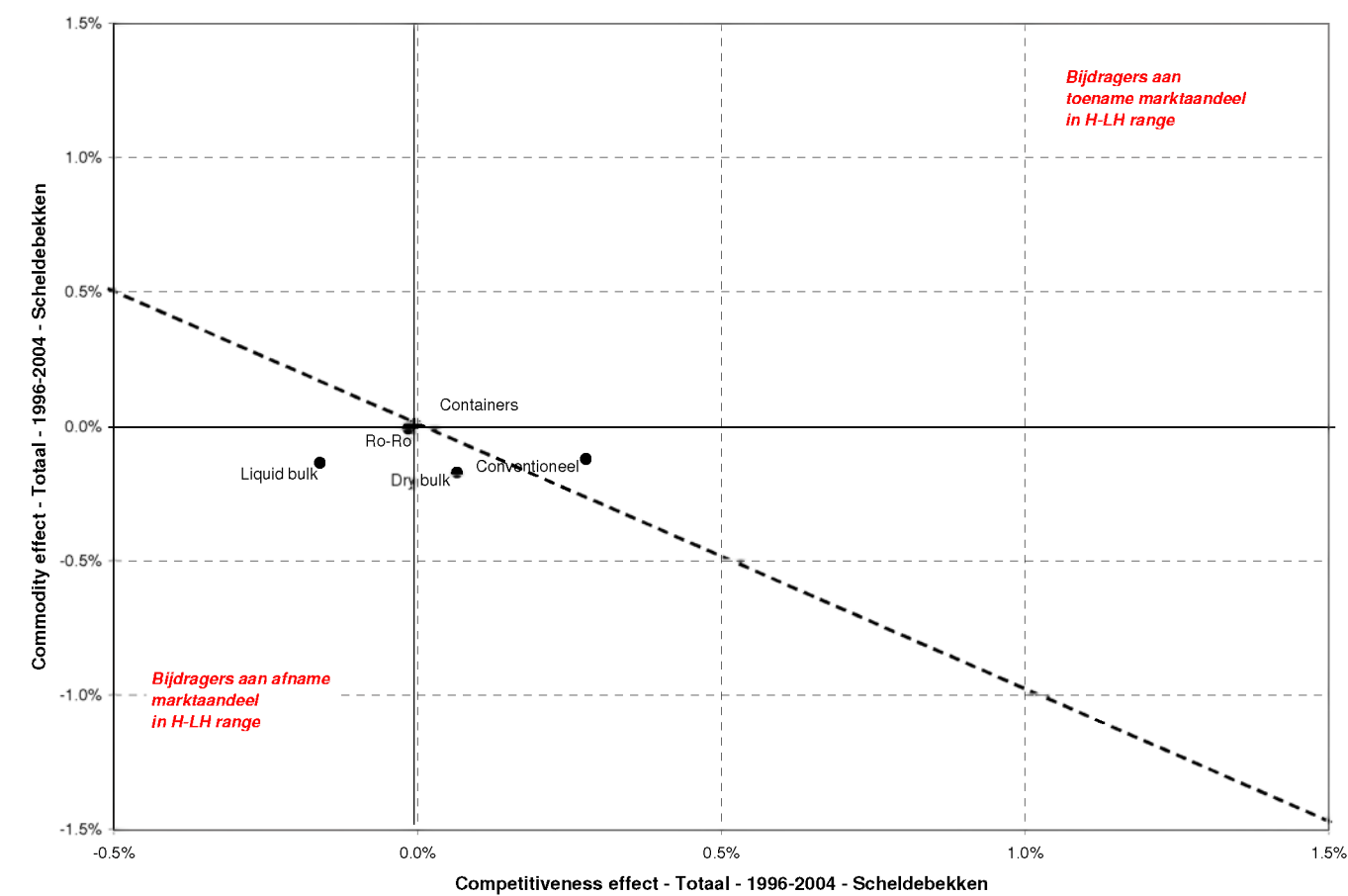
Decompositie matrix – internationaal perspectief – aanvoer – Scheldebekken



Decompositie matrix – internationaal perspectief – afvoer – Scheldebekken

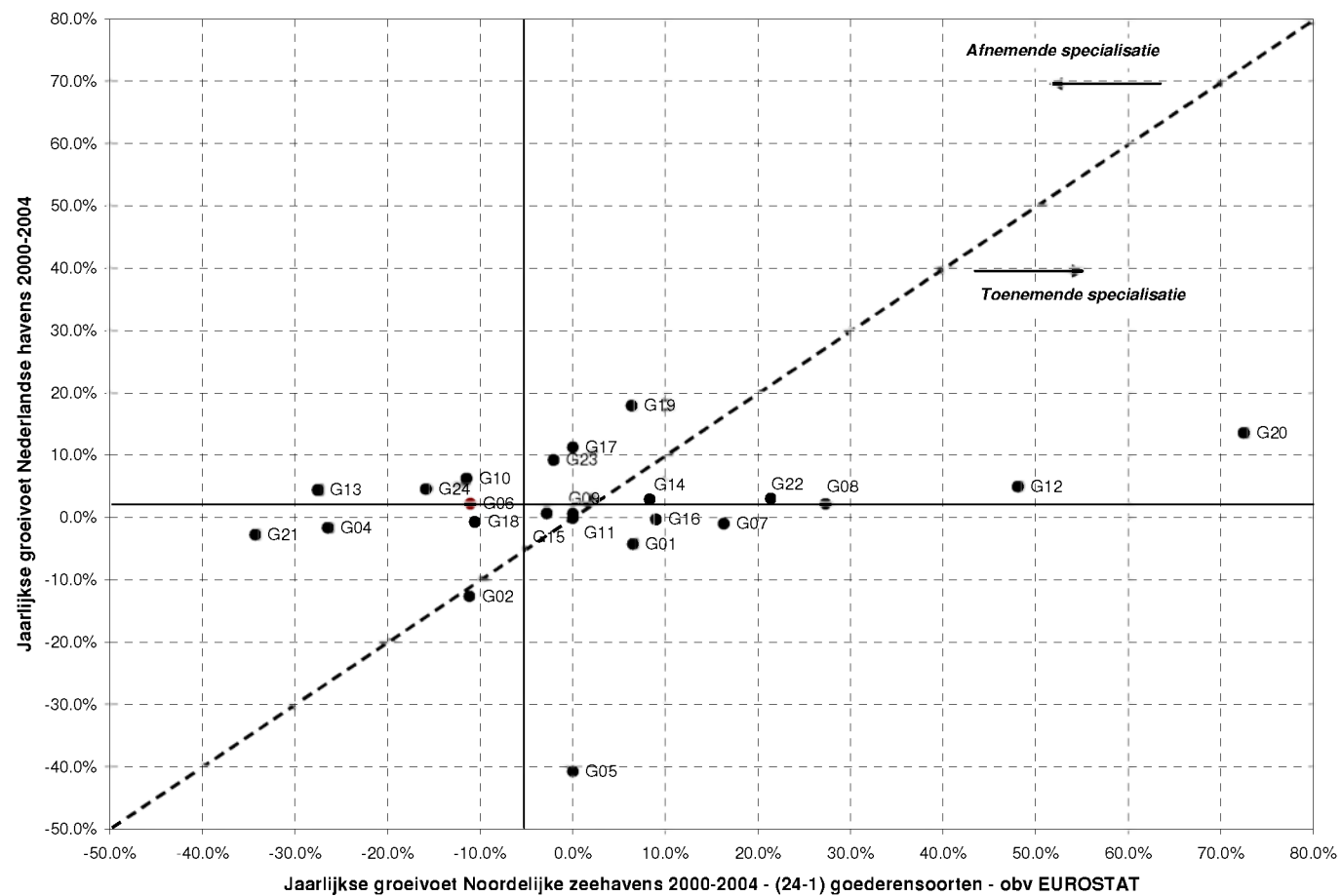


Decompositie matrix – internationaal perspectief – totaal – Scheldebekken

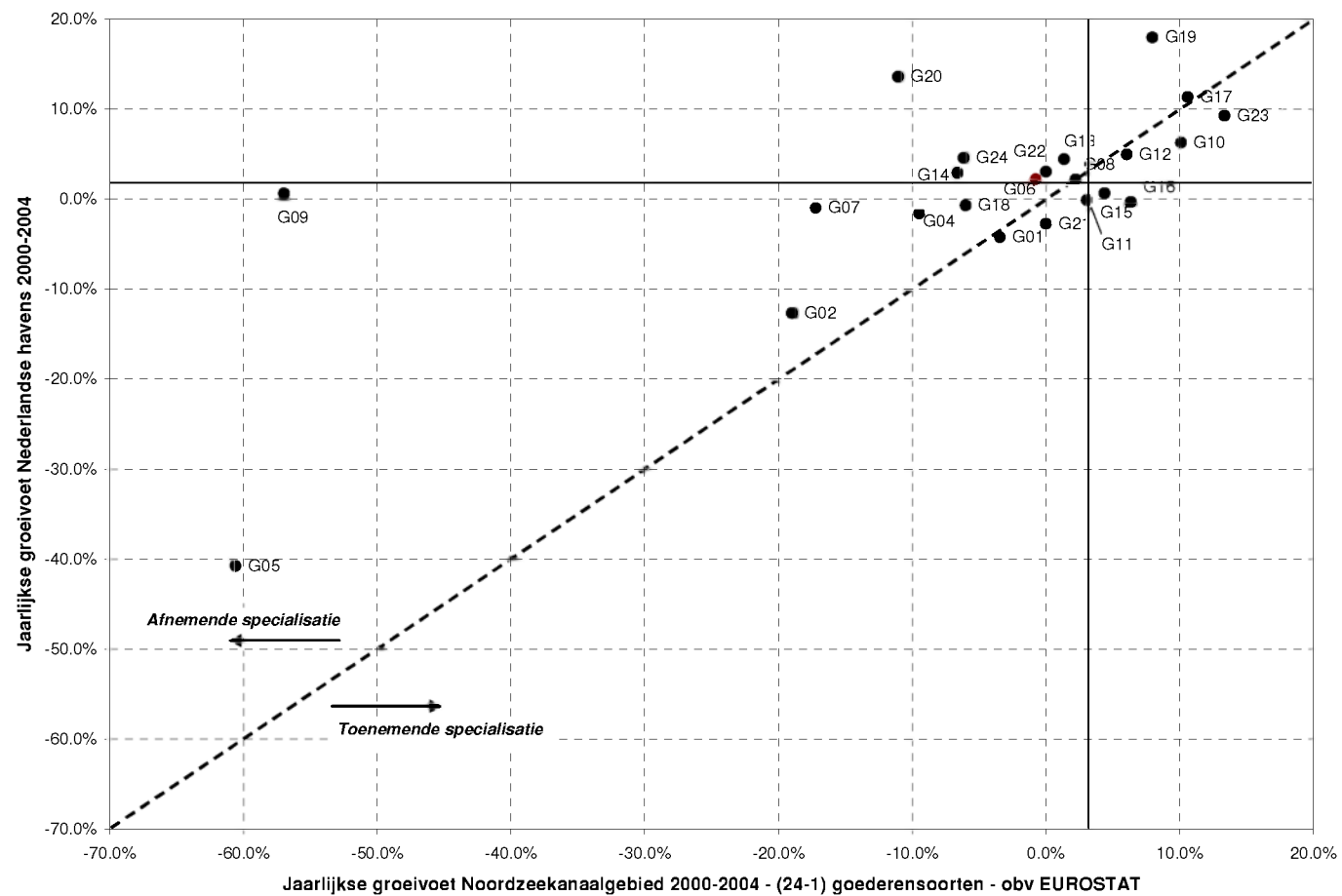


2.3 Specialisatie matrices – internationaal perspectief

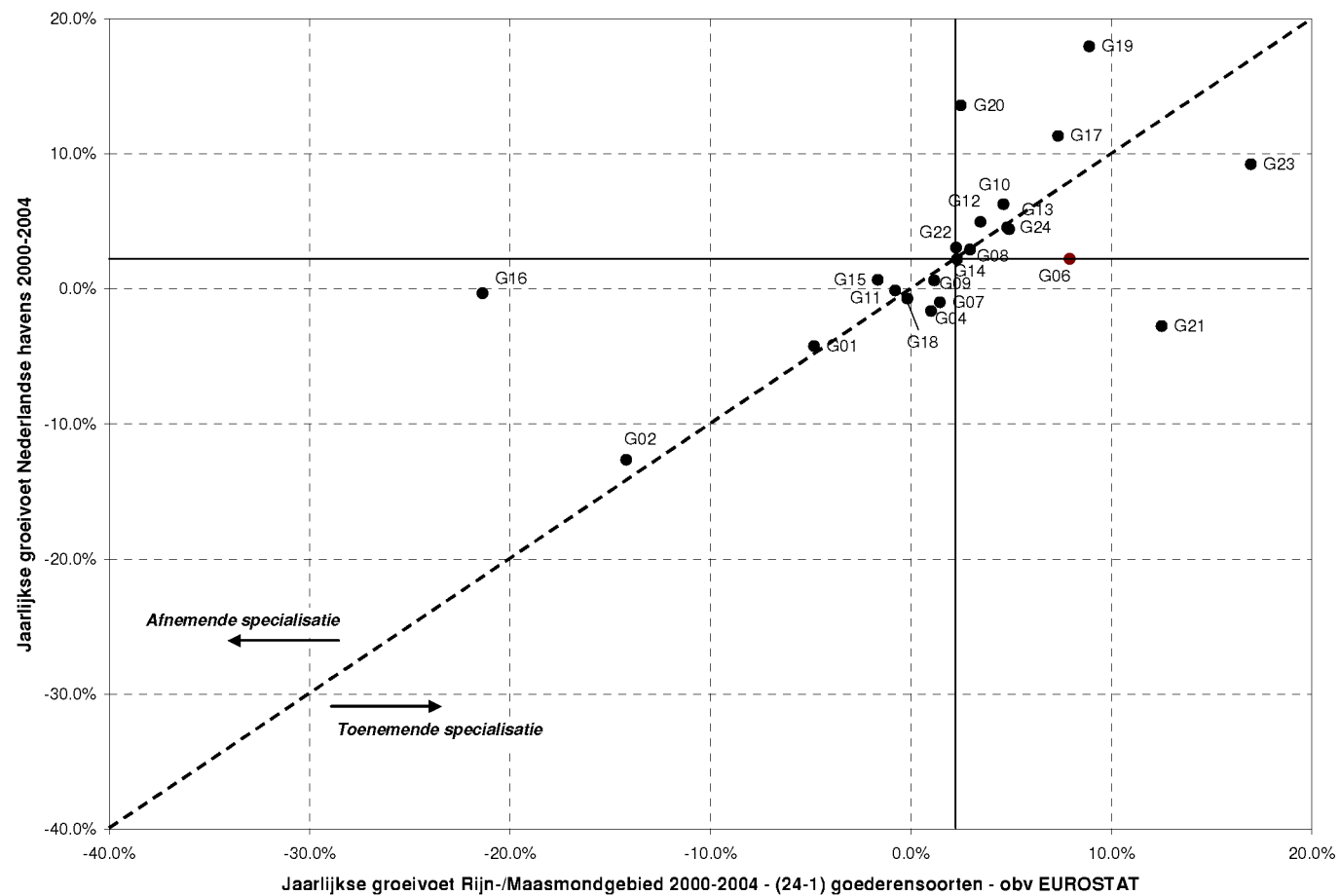
Specialisatie matrix – internationaal perspectief – totaal – Noordelijke zeehavens



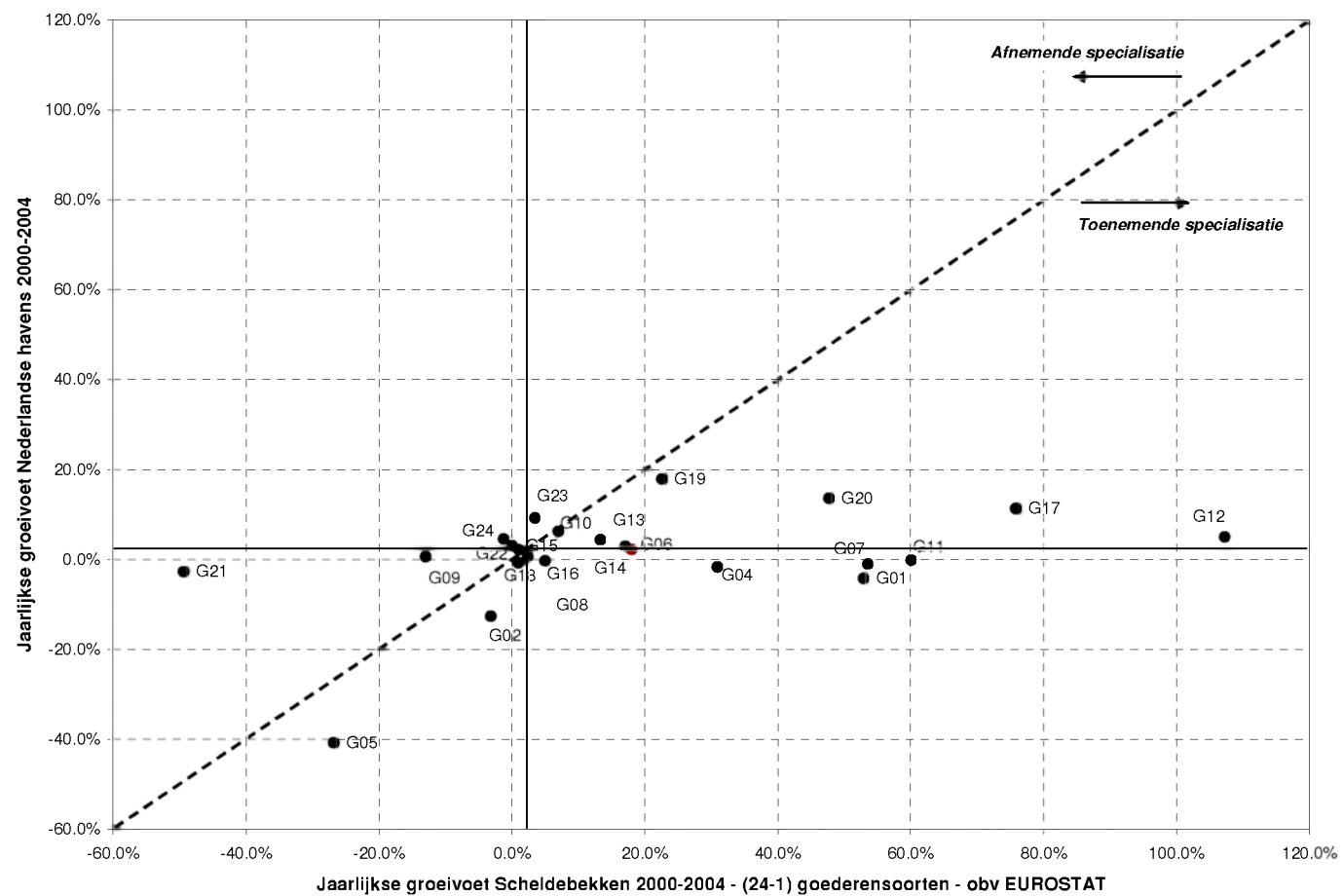
Specialisatie matrix – internationaal perspectief – totaal – Noordzeekanaalgebied



Specialisatie matrix – internationaal perspectief – totaal – Rijn- en Maasmond

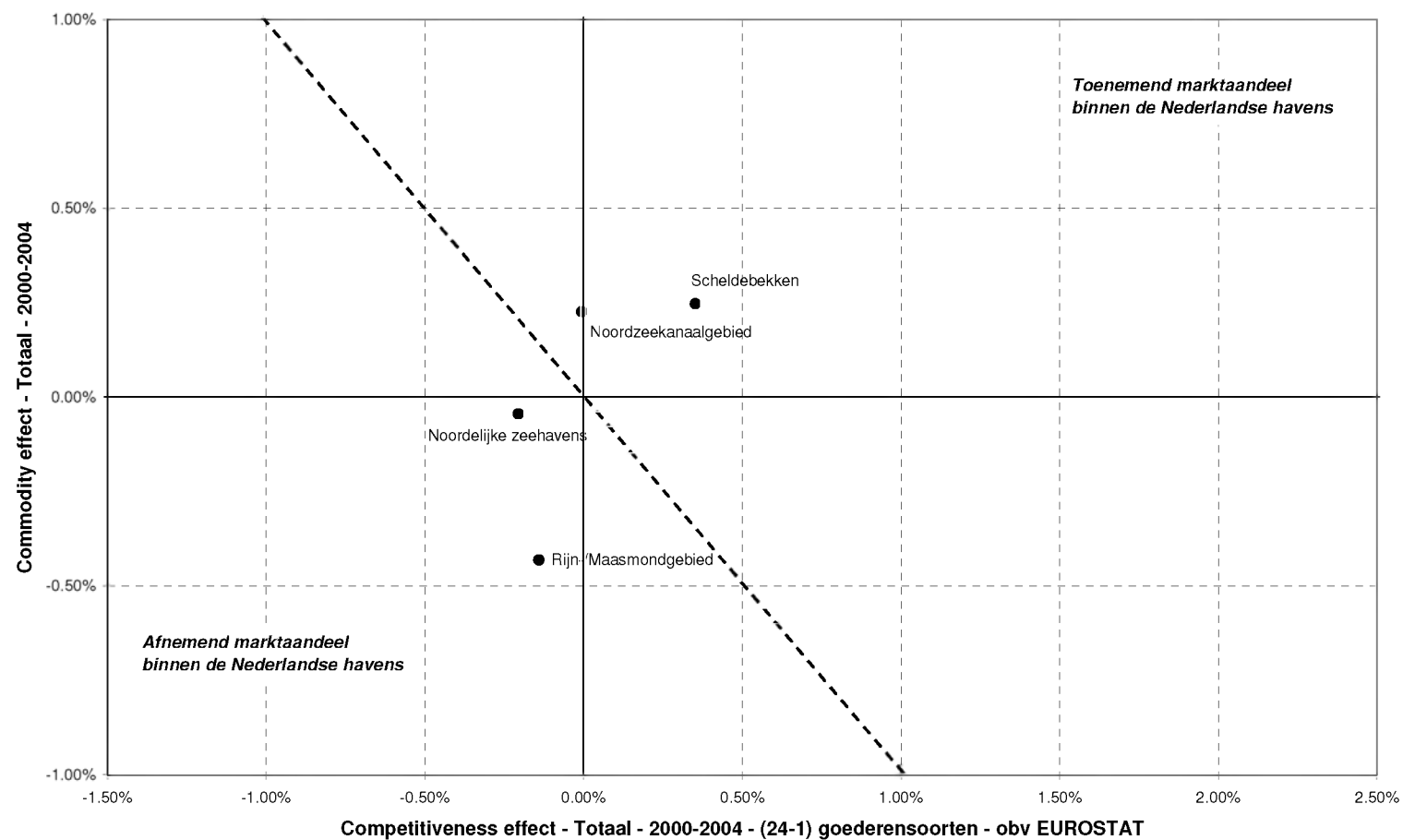


Specialisatie matrix – internationaal perspectief – totaal – Scheldebekken



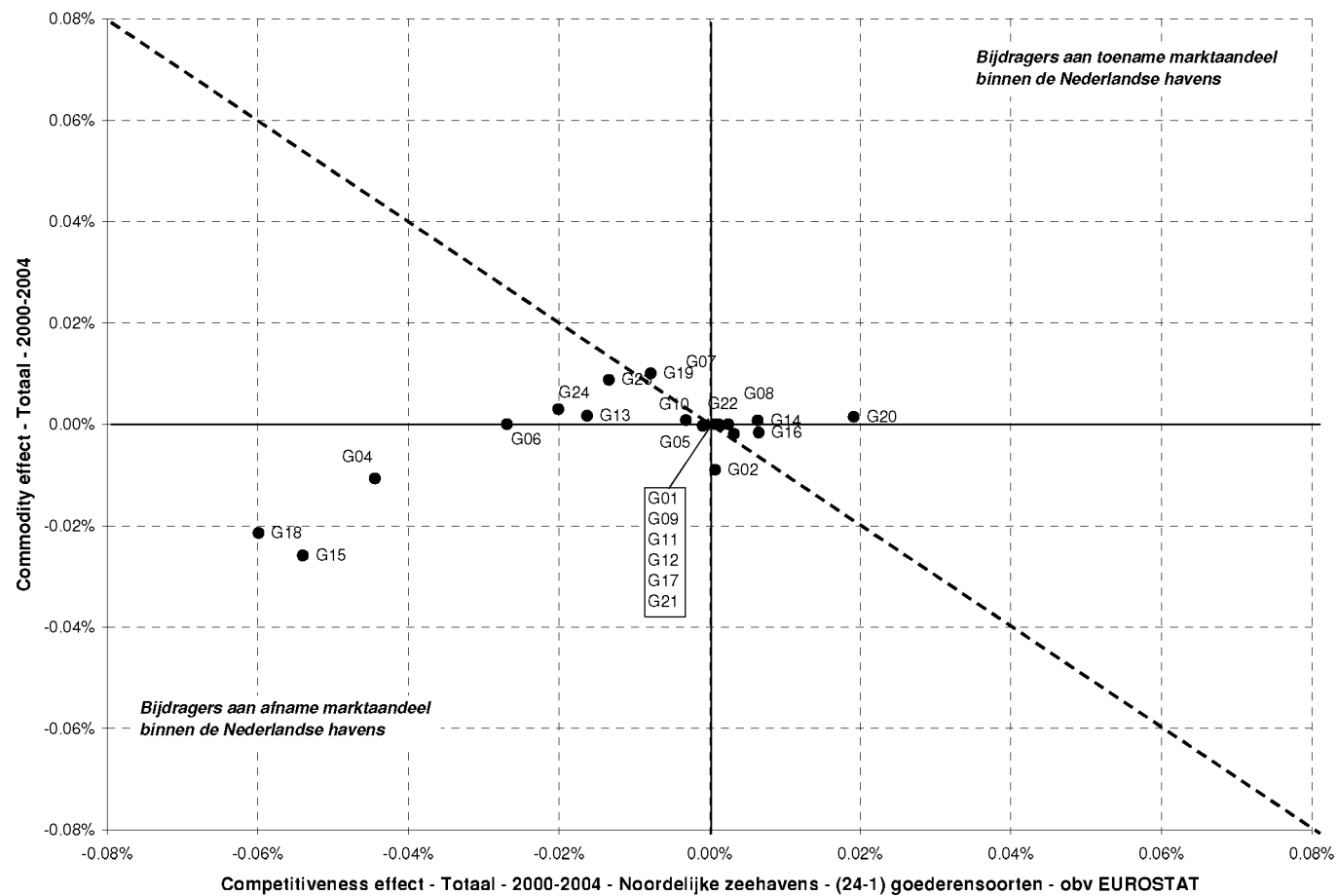
2.4 Contributie matrix – nationaal perspectief

Contributie matrix – nationaal perspectief – totaal

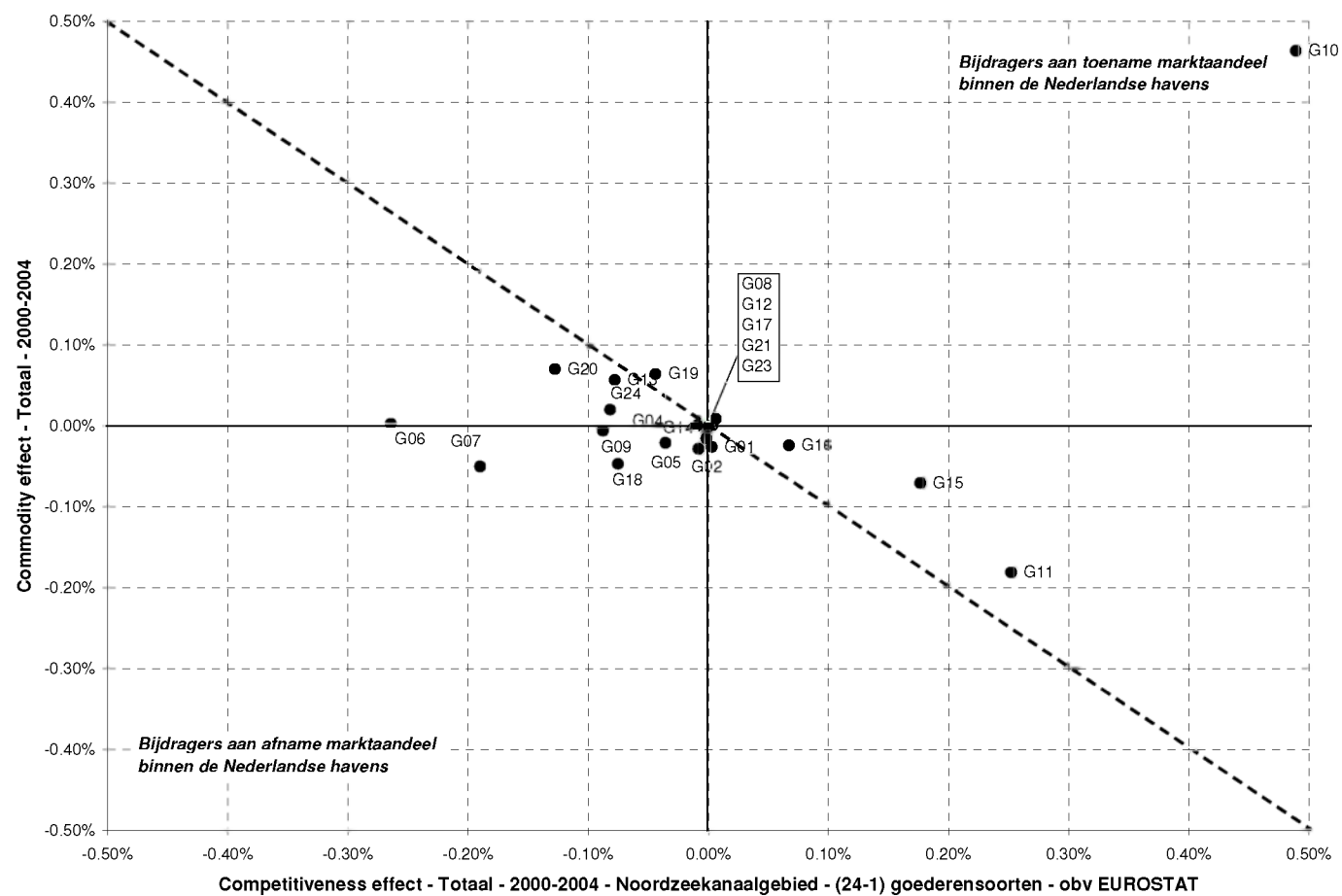


2.5 Decompositie matrices – nationaal perspectief

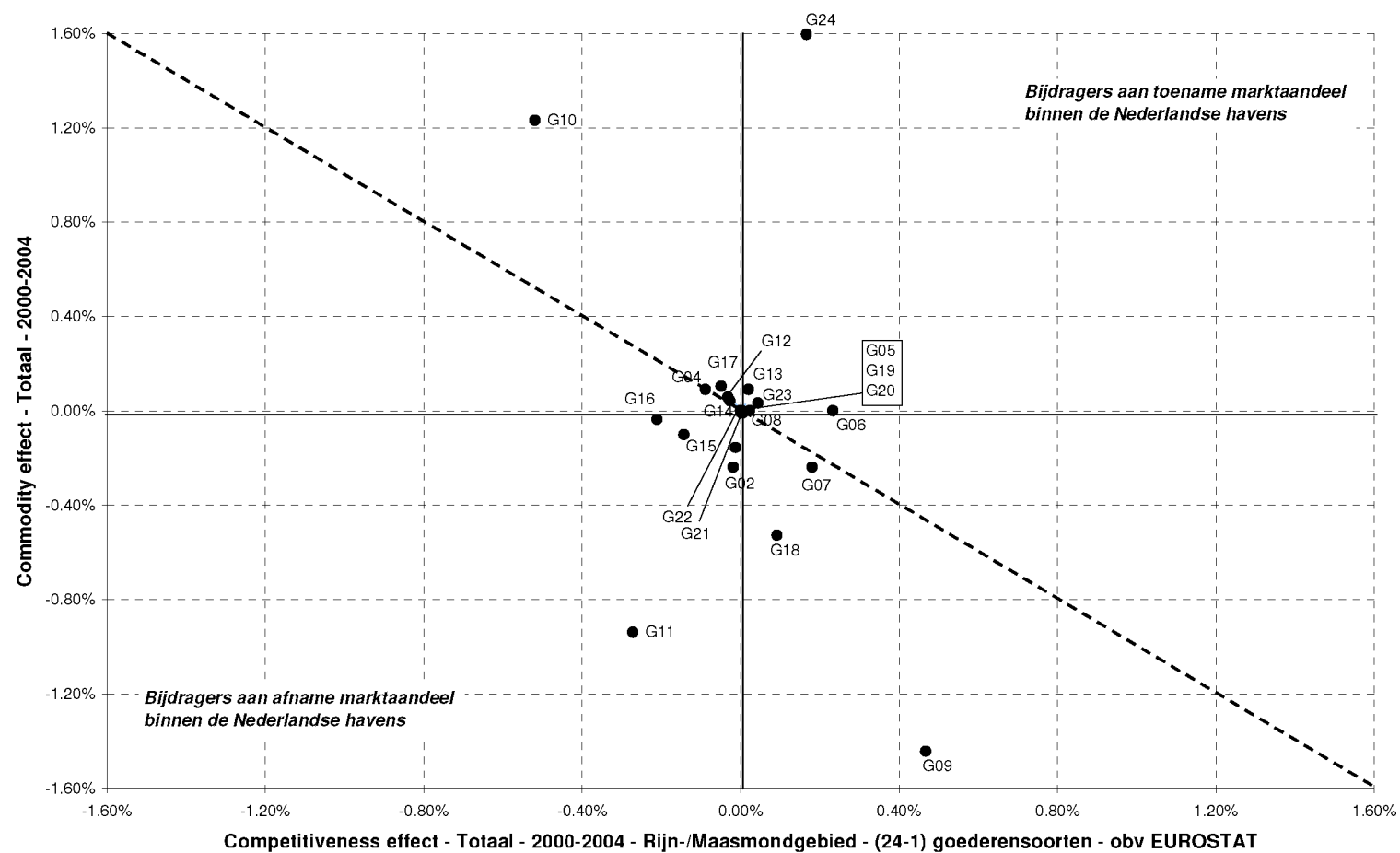
Decompositie matrix – nationaal perspectief – totaal – Noordelijke zeehavens



Decompositie matrix – nationaal perspectief – totaal – Noordzeekanaalgebied



Decompositie matrix – nationaal perspectief – totaal – Rijn- en Maasmond



Decompositie matrix – nationaal perspectief – totaal – Scheldebekken

