

Economische betekenis van Nederlandse zeehavens

Havenmonitor 2006



**Buck
Consultants
International**

REBELGROUP
STRATEGIE EN FINANCIE

Economische betekenis van Nederlandse zeehavengebieden 2006

Hoofdrapport: Havenmonitor 2006

STATUS Eindrapportage

IN OPDRACHT VAN Ministerie van Verkeer en Waterstaat

AUTEUR(S) RebelGroup Advisory / mtbs – Buck Consultants International
(F.C.M. Luisman, H. Siemonsma, E. Naaykens, B. van Bree en K. Debisschop)

DATUM 2 juni 2008

Voorwoord

Sinds 1996 wordt jaarlijks onderzoek uitgevoerd naar de economische betekenis van de Nederlandse haven economie, de zogenaamde 'Havenmonitor'. Vier zeehavengebieden vormen het voorwerp van dit onderzoek in opdracht van het ministerie van Verkeer & Waterstaat: de Noordelijke zeehavens, het Noordzeekanaalgebied, het Rijn- en Maasmondgebied (met daarin Rotterdam-Rijnmond afzonderlijk) en het Scheldebekken.

Het onderzoek voor analysejaar 2006 is uitgevoerd door de adviescombinatie RebelGroup (meer bepaald haar dochteronderneming Maritime & Transport Business Solutions, mtbs) en Buck Consultants International (BCI). Daarbij is voortgebouwd op de verschillende inzichten en suggesties die zijn geopperd door de adviescombinatie tijdens de uitvoering van de Havenmonitor 2005. Zo zijn dit jaar de werkgelegenheidscijfers middels een 'semi bottom-up' benadering opgesteld. Per zeehavengebied zijn de werkgelegenheidscijfers op het niveau van bedrijfsvestigingen opgevraagd bij LISA in plaats van geaggregeerd per SBI-code zoals voor voorgaande Havenmonitoren. Hierdoor zijn de werkgelegenheid- en bedrijfsvestigingenindicatoren volledig transparant geworden, hetgeen de kwaliteit vergroot heeft. Daarnaast zijn de vervoersprestaties, die de basis vormen voor de bepaling van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de niet-locatiegebonden activiteiten, dit jaar door NEA Transportonderzoek bepaald met behulp van het NEAC model. Hiervoor is gekozen omdat de methode uit voorgaande Havenmonitoren was gebaseerd op verouderde gegevens. Om de cijfers zoals gepresenteerd voor 2002-2006 vergelijkbaar te houden zijn deze wijzigingen met terugwerking doorgevoerd voor de gehele reeks. De verdere berekeningen voor toegevoegde waarde zijn gestoeld op dezelfde methodische principes als gehanteerd in de 'top down' benadering zoals destijds ontwikkeld door Ecorys.

Net als de voorgaande jaren is de nauwe samenwerking met de Begeleidingscommissie en met de Commissie Statistiek, waarvan met name de havenbeheerders, van de Nationale Havenraad zeer belangrijk geweest. Dit belang is overigens nog verder toegenomen, gezien de bijzondere aandacht die dit jaar aan de 'semi bottom-up' aanpak van de werkgelegenheidscijfers.

De adviescombinatie RebelGroup Advisory / mtbs – Buck Consultants International hecht er dan ook aan de volgende personen uitdrukkelijk te danken voor hun constructieve bijdrage tijdens de verschillende formele en informele overlegmomenten van dit onderzoek:

- De heer T. Bogaert (Zeeland Seaports)
- De heer H.J. Fonteijn (Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam)
- De heer. W. Herrebrugh (Gemeente Harlingen)
- De heer A.M.J. Langeveld (Nationale Havenraad; secretaris)
- De heer T. Lips (Projectbureau Masterplan Noordzeekanaalgebied)
- De heer J. Noot (Gemeente Den Helder)
- Mevrouw C.E. Rothuizen (Gemeente Den Haag)

- Mevrouw R. Sondervan (Ministerie van V&W; DGTL); projectleider
- De heer J.M. Troost (Havenbedrijf Rotterdam NV)
- De heer S. Vaes (Havenschap Moerdijk)
- Mevrouw C. Van der Sluijs (DVS)
- De heer F.W. Winterwerp (Gemeente Dordrecht)
- Mevrouw M. Zwerver (Groningen Seaports)

Namens het onderzoeksteam,

RebelGroup Advisory / mtbs – Buck Consultants International

.

Inhoudsopgave

Voorwoord	iii
Inhoudsopgave	v
Management samenvatting	vii
Management Summary	xv
1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding en probleemstelling	1
1.2 Leeswijzer	2
2 Gehanteerde definities en onderzoeksmethode	3
2.1 Definiëring	3
2.1.1 Functionele afbakening	3
2.1.2 Sectorale afbakening	3
2.1.3 Geografische afbakening	6
2.2 Werkgelegenheid en toegevoegde waarde	8
2.2.1 Locatiegebonden activiteiten	9
2.2.2 Niet-locatiegebonden activiteiten	11
2.2.3 Correcties voor bedrijfsgrootte en regionale verschillen	13
2.2.4 Bepaling indirecte samenhang	13
2.3 Private investeringen in de Nederlandse zeehavens	14
2.4 Bedrijvendynamiek en bedrijfsvestigingen in de Nederlandse zeehavens	16
2.4.1 Inleiding	16
2.4.2 Bedrijfsvestigingen en bedrijvendynamiek	16
3 Economische betekenis Nederlandse zeehavens	19
3.1 Inleiding	19
3.2 Arbeidsproductiviteit Nederlandse economie	19
3.3 Economische betekenis Nederlandse zeehavens	20
3.4 Uitsplitsing indicatoren naar zeehavengebieden	25
3.5 Uitsplitsing indicatoren naar sector	37
3.6 Uitsplitsing indicatoren naar zeehavengebied en sector	44
3.7 Observaties van de ontwikkelingen per sector	46
3.8 Indirecte economische betekenis Nederlandse zeehavens	63
4 Private Investerings in Nederlandse zeehavens	67
4.1 Private Investerings in Nederlandse zeehavens in 2004	67
4.2 Ontwikkeling Private Investerings in Nederlandse zeehavens	70

5	Conclusies	75
	Bijlage 1 Overzicht zeehavengerelateerde activiteiten	81
	Bijlage 2 Definities van de zeehavengebieden	85
	Bijlage 3 Berekeningsmethode zeehavengerelateerde vervoersprestaties	89
	Bijlage 4 Economische betekenis per zeehavengebied	93
4.1	Noordelijke zeehavens	93
4.1.1	Algemeen	93
4.1.2	Per zeehavengemeente en sector	94
4.1.3	Observaties van de ontwikkelingen per sector	103
4.2	Noordzeekanaalgebied	108
4.2.1	Algemeen	108
4.2.2	Per zeehavengemeente en sector	109
4.2.3	Observaties van de ontwikkelingen per sector	118
4.3	Rijn- en Maasmond	123
4.3.1	Algemeen	123
4.3.2	Per zeehavengemeente en sector	124
4.3.3	Observaties van de ontwikkelingen per sector	133
4.4	Rotterdam-Rijnmond	138
4.4.1	Algemeen	138
4.4.2	Per zeehavengemeente en sector	140
4.4.3	Observaties van de ontwikkelingen per sector	149
4.5	Scheldebekken	154
4.5.1	Algemeen	154
4.5.2	Per zeehavengemeente en sector	155
4.5.3	Observaties van de ontwikkelingen per sector	164
	Bijlage 5 Bedrijfsvestigingsmigraties	169

Management samenvatting

Doelstelling

In opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt jaarlijks onderzoek gedaan naar de economische betekenis van zeehavengerelateerde activiteiten in de vier Nederlandse havengebieden: de Noordelijke zeehavens, het Noordzeekanaalgebied, het Rijn- en Maasmondegebied (met specifieke aandacht voor Rotterdam-Rijnmond) en het Scheldebekken.

Het doel van onderhavig onderzoek is: *“bepaal de directe en indirecte economische betekenis van de zeehavengerelateerde activiteiten in zeehavengebieden in de Nederlandse economie in 2006, en de ontwikkeling ervan in de periode 2002-2006”*.

Aan deze vraaginstelling wordt invulling gegeven aan de hand van vier indicatoren: toegevoegde waarde, werkgelegenheid, omvang bedrijfsvestigingen en bedrijvendynamiek en private investeringen. De Havenmonitor 2006 is uitgevoerd door de adviescombinatie RebelGroup Advisory / mtbs en Buck Consultants International.

Afbakening

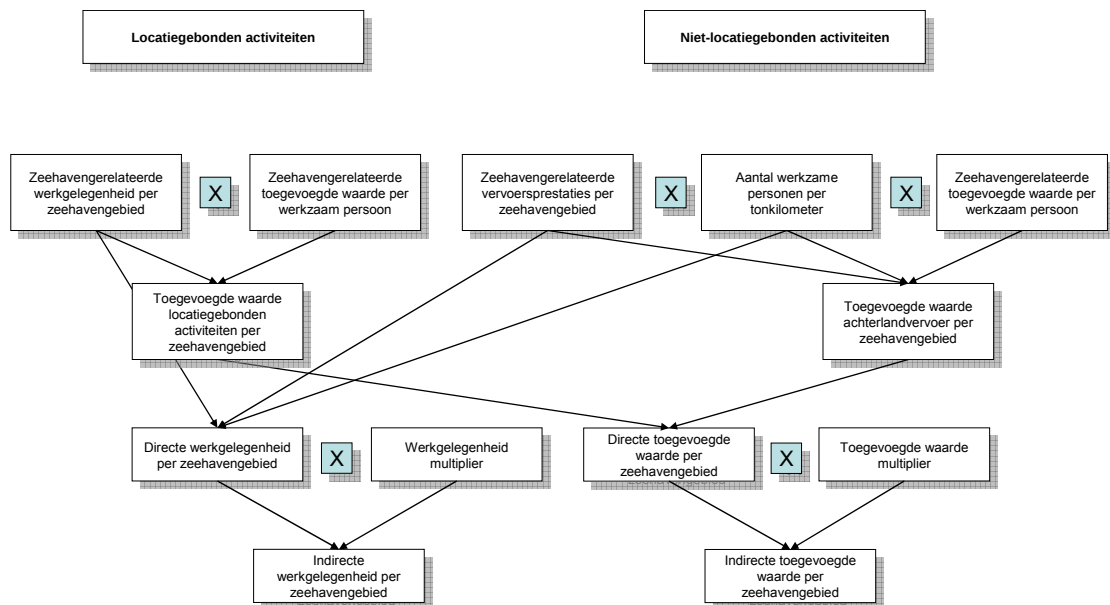
De selectie van zeehavengerelateerde activiteiten is analoog aan de voorgaande Havenmonitor en vertrekt vanuit drie dimensies:

- Functionele afbakening: twee hoofdfuncties van de zeehavens staan centraal, te weten de haven als knooppunt van vervoer(ketens) en de haven als vestigingsplaats voor industrie(clusters).
- Sectorale afbakening: een activiteit is zeehavengerelateerd zodra de activiteit aan één van de volgende criteria voldoet:
 - o logistieke en vervoersactiviteiten die direct samenhangen met de aanvoer, afvoer en doorvoer van goederenstromen over zee;
 - o industriële activiteiten die in belangrijke mate gebruik maken van de zeehaven voor de aan- en afvoer van hun goederen;
 - o overige diensten gerelateerd aan functies van de zeehavens, zoals onder andere overheidsdiensten en zakelijke dienstverlening.
- Geografische afbakening: selectie zeehavengebieden (zeehavens en bijbehorende terreinen en locaties) aan de hand van postcodes.

Methodiek

De onderzoeksmethode is grotendeels analoog aan de voorgaande Havenmonitoren waarbij is aangesloten op de ‘top-down’ benadering zoals initieel is ontwikkeld door Ecorys. De wijze waarop de indicatoren werkgelegenheid en toegevoegde waarde jaarlijks worden vastgesteld, wordt aan de hand van de belangrijkste stappen in onderstaande figuur weergegeven.

Figuur: Schematische weergave van de onderzoeksmethodiek voor werkgelegenheid en toegevoegde waarde



Bron: RebelGroup

Wijzigingen in aanpak

Bij de uitvoering van de Havenmonitor 2005 is duidelijk geworden dat de grenzen van de gehanteerde (geaggregeerde) data en wijze van dataverzameling zijn bereikt. Daarom zijn voor de Havenmonitor 2006 een aantal wijzigingen doorgevoerd die de kwaliteit van de resultaten moeten verbeteren. Deze wijzigingen hebben betrekking op:

1. Dataverzameling voor de werkgelegenheidscijfers en bedrijfsvestigingen
2. Berekening van de zeehavengerelateerde vervoersprestaties.

Ad 1. Dataverzameling voor de werkgelegenheidscijfers en bedrijfsvestigingen

Conform de voorgaande Havenmonitoren is de werkgelegenheid gebaseerd op data van het LISA¹. Voor 2006 is deze werkgelegenheidsdata voor het eerst op bedrijfsvestigingenniveau opgevraagd, in plaats van geaggregeerd per SBI-code zoals in voorgaande jaren. Hierdoor is de samenstelling van de werkgelegenheidscijfers en bedrijfsvestigingenindicator transparanter geworden zodat de havenbeheerders beter in staat waren om deze data te controleren en waar nodig aan te passen. Deze 'semi bottom-up' data verzameling heeft ertoe geleid dat er in hoge mate een consistente methodiek van controle en aanpassing op de 'ruwe data' van LISA heeft plaatsgevonden die de kwaliteit van de data aanzienlijk heeft vergroot.

In de Havenmonitor 2004 en 2005 is de data voor de indicator bedrijfsvestigingen en bedrijvendynamiek opgevraagd uit het Handelsregister van de Kamer van Koophandel, de

¹ Landelijk Informatiesysteem van Arbeidsplaatsen en Vestigingen

enige bron die systematisch voor heel Nederland de bedrijvendynamiek in kaart brengt. Voor de Havenmonitor 2006 is echter gekozen voor het gebruik van een eenduidig bronbestand voor alle economische indicatoren op bedrijfsvestigingsniveau; het LISA bestand. Hierdoor kan voor het eerst de samenhang tussen deze indicatoren in kaart worden gebracht, wat een belangrijke verrijking betekent voor de Havenmonitor. Door het inzicht in het aantal vestigingen per jaar over de periode 2002-2006 is de bedrijvendynamiek relatief eenvoudig in kaart gebracht. Het LISA bestand geeft echter geen inzicht in de onderliggende mutatierekenen voor de geconstateerde dynamiek. Daarom was het noodzakelijk om de verklaring voor de geconstateerde dynamiek (voor vestigingen met meer dan 10 werkzame personen) te achterhalen via aanvullende bronbestanden en de havenbeheerders.

Ad 2. Berekening van de zeehavengerelateerde vervoersprestaties.

De vervoersprestaties, zoals deze aan een zeehavengemeente kunnen worden toegedeeld, vormen de basis voor de bepaling van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de niet-locatiegebonden activiteiten voor de betreffende zeehavengemeente. De vaststelling van de zeehavengerelateerde vervoersprestaties was in voorgaande jaren gebaseerd op 'maritieme quota' (verdeelsleutel,) die bepaald zijn op basis van sterk verouderde data die inmiddels niet meer wordt aangeboden door het CBS. De maritieme quota geven hierdoor een minder representatief beeld van de huidige zeehavengerelateerde vervoersstromen in het achterlandtransport. Bovendien zijn de maritieme quota als gevolg van vele ad hoc aanpassingen in het verleden niet meer op transparante en eenduidige wijze samengesteld. Daarom is voor 2006 gekozen voor een alternatieve aanpak door NEA Transportonderzoek. Hierdoor zijn de huidige vervoersprestaties gebaseerd op actuele statistieken en bepaald door middel van een transparante en reproduceerbare berekeningsmethode.

De bovengenoemde aanpassingen zijn met terugwerkende kracht doorgevoerd tot en met het jaar 2002, zodat sprake is van een consistente tijdreeks. De gewijzigde aanpak voor het bepalen van de locatiegebonden activiteiten heeft niet geleid tot grote verschillen in locatiegebonden werkgelegenheidscijfers voor de Nederlandse zeehavens samen. Er is wel sprake van verschuivingen tussen havengemeenten en sectoren onderling. De nieuwe berekeningsmethode van de vervoersprestaties, uitgedrukt in gerealiseerde tonkilometers, heeft geleid tot hogere niveaus van de vervoersprestaties, in het bijzonder in het wegvervoer. De berekeningsmethode van de niet-locatiegebonden werkgelegenheid en toegevoegde waarde op basis van de vervoersprestaties is verder ongewijzigd gebleven ten opzichte van de vorige Havenmonitor. Door de verhoogde herberekende vervoersprestaties is de niet-locatiegebonden werkgelegenheid en de gecreëerde toegevoegde waarde evenredig toegenomen met de toename in gerealiseerde tonkilometers.

Tot slot moet worden vermeld dat in de Havenmonitor 2006 er voor gekozen is om de bedrijfsvestigingen met één werkzaam persoon volledig buiten beschouwing te laten. Hierdoor is er sprake van een geringe onderschatting van de werkgelegenheidscijfers en bijbehorende toegevoegde waardecreatie.

De economische betekenis van de Nederlandse zeehavens is als volgt samen te vatten:

.... de arbeidsproductiviteit in Nederlandse zeehavens blijft toenemen

Over de periode 2002-2006 hebben de Nederlandse zeehavens een stijging in arbeidsproductiviteit vertoond. Er is een groei in overgeslagen tonnen en gecreëerde toegevoegde waarde gerealiseerd bij een min of meer constant aantal werkzame personen en bedrijfsvestigingen. Deze trend sluit nauw aan bij de nationale ontwikkeling in werkzame personen en BBP.

In 2006 bieden de Nederlandse zeehavens werk aan 162.866 direct zeehavengerelateerde werkzame personen wat overeenkomt met 1,9% van de totale Nederlandse werkgelegenheid. De Nederlandse zeehaven economie heeft in 2006 23,6 miljard Euro aan directe toegevoegde waarde gecreëerd, waarmee de Nederlandse zeehavens 4,4% van het BBP vertegenwoordigen. Het grotere aandeel in zeehavengerelateerde toegevoegde waarde dan de werkgelegenheid is te verklaren door de aanwezigheid van industrieën als de aardolie- en chemische industrie, welke relatief veel toegevoegde waarde per werkzaam persoon creëren.

Over de periode 2002–2006 is het aandeel directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid in Nederland ongeveer constant gebleven rond 2,0%. In deze periode is het aandeel directe toegevoegde waarde van de gezamenlijke Nederlandse zeehavens van het BBP toegenomen van 4,1% in 2002 tot 4,4% in 2006. De groei van het aandeel gecreëerde toegevoegde waarde in Nederlandse zeehavens van het BBP wordt vooral veroorzaakt door een stijging in arbeidsproductiviteit in de ‘aardolie-industrie’ en ‘basismetale- en metaalproductenindustrie’.

Voegt men, weliswaar met de nodige omzichtigheid en randvoorwaarden, ook de indirecte effecten van intermediaire aankopen van goederen en diensten bij Nederlandse toeleveranciers toe aan bovenstaande directe effecten, dan stijgt de economische betekenis in 2006 tot 274.270 werkzame personen en 35,4 miljard Euro aan toegevoegde waarde. Deze werkgelegenheid vertegenwoordigt 3,3% van de totale Nederlandse werkgelegenheid – een multiplier van 1,7 – terwijl de toegevoegde waarde 6,6% van het BBP omvat – een multiplier van 1,5.

.... ruim 60% van zeehaven economie is gevestigd in het Rijn- en Maasmondegebied

Beschouwd naar zeehaven gebied is het Rijn- en Maasmondegebied de belangrijkste generator van toegevoegde waarde en werkgelegenheid: ruim 60% van het totaal (direct 14,6 miljard Euro en 105.518 personen, waarvan ruim 80% in het Rotterdam-Rijnmondegebied). Tevens blijkt het relatief hoge aandeel in toegevoegde waarde ten opzichte van werkgelegenheid van het Scheldebekken wat verklaard wordt door de sterke aanwezigheid van kapitaalintensieve industrieën (met name chemie; Dow). Onderstaande tabel toont de waarde van de economische indicatoren directe werkgelegenheid, toegevoegde waarde en bedrijfsvestigingen per zeehaven gebied en -gemeente.

Tabel: Directe werkgelegenheid, toegevoegde waarde en bedrijfsvestigingen per zeehavengebied en gemeente in 2006

Zeehavengebieden	Werkzame personen		Toegevoegde waarde		Bedrijfsvestigingen	
	WP	%	mln Euro	%	aantal	%
Noordelijke zeehavens	8.678	5,3%	1.268	5,4%	363	11,7%
Delfzijl	5.103	3,1%	716	3,0%	144	4,6%
Eemsmond	627	0,4%	118	0,5%	39	1,3%
Harlingen	895	0,5%	81	0,3%	67	2,2%
Den Helder	2.054	1,3%	353	1,5%	113	3,6%
Noordzeekanaalgebied	33.293	20,4%	3.967	16,8%	737	23,7%
Amsterdam	15.305	9,4%	1.700	7,2%	296	9,5%
Beverwijk	740	0,5%	70	0,3%	65	2,1%
Velsen/IJmuiden	13.134	8,1%	1.780	7,5%	186	6,0%
Zaanstad	4.114	2,5%	417	1,8%	190	6,1%
Rijn- en Maasmond	105.518	64,8%	14.571	61,8%	1.846	59,4%
Rotterdam	74.087	45,5%	10.807	45,8%	890	28,6%
Schiedam	2.825	1,7%	270	1,1%	73	2,3%
Vlaardingen	1.596	1,0%	172	0,7%	55	1,8%
Maasluis	415	0,3%	41	0,2%	22	0,7%
Overig Rijnmond	7.605	4,7%	1.035	4,4%	376	12,1%
Dordrecht	3.011	1,8%	438	1,9%	75	2,4%
Drechtse steden	5.356	3,3%	519	2,2%	74	2,4%
Moerdijk	9.059	5,6%	1.159	4,9%	242	7,8%
Scheveningen	1.564	1,0%	132	0,6%	39	1,3%
waarvan <i>Rotterdam-Rijnmond</i>	86.529	53,1%	12.325	52,3%	1.416	45,6%
Scheldebekken	15.377	9,4%	3.780	16,0%	162	5,2%
Vlissingen	6.526	4,0%	711	3,0%	68	2,2%
Borsele	1.678	1,0%	385	1,6%	22	0,7%
Ternzeuven	7.173	4,4%	2.684	11,4%	72	2,3%
Totaal	162.866	100%	23.587	100%	3.108	100%

Bron: RebelGroup/BCI obv LISA en CBS data

... industrie blijft belangrijkste sector voor de haven economie

De industrieën in de Nederlandse zeehavens dragen het meest bij aan het economische belang van de Nederlandse zeehavens van alle sectoren. Ze zorgen gezamenlijk voor respectievelijk 37%, 49% en 26% van de totale zeehavengerelateerde werkgelegenheid, toegevoegde waarde en aantal bedrijfsvestigingen in 2006, zoals weergegeven in onderstaande tabel. Met name de 'chemische industrie' en 'basismetaal- en metaalproductenindustrie' zijn verantwoordelijk voor veel economische activiteit in de Nederlandse zeehavens.

Binnen de industrie is de arbeidsproductiviteit gestegen in de periode 2002-2006. De werkgelegenheid in de zeehavengerelateerde industrie is afgenomen van 65.259 in 2002 naar 60.136 in 2006 (-10%). Deze daling is vooral veroorzaakt door een sterke afname van werkzame personen in de 'Transportmiddelenindustrie' (-25%) en de 'Basismetaal- en metaalproductenindustrie' (-11%). Tegelijkertijd is de totale industrie gerelateerde toegevoegde waarde in de Nederlandse zeehavengebieden toegenomen van 9,0 miljard Euro naar 10,9 miljard Euro (in prijzen van 2002). De gemiddelde toegevoegde waarde creatie is dus toegenomen.

Tabel: Directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid, toegevoegde waarde en bedrijfsvestigingen per sector in 2006

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid		Toegevoegde Waarde		Bedrijfsvestigingen	
	WP	%	mln Euro	%	aantal	%
Knooppunt	77.090	47,3%	9.788	41,5%	1.280	41,18%
Vervoer	46.771	28,7%	3.737	15,8%	168	5,41%
Zeevaart	6.883	4,2%	1.341	5,7%	168	5,41%
Binnenvaart	6.794	4,2%	378	1,6%	nvt	nvt
Wegvervoer	32.107	19,7%	1.861	7,9%	nvt	nvt
Spoorvervoer	924	0,6%	54	0,2%	nvt	nvt
Pijpleiding	62	0,0%	103	0,4%	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	15.514	9,5%	3.114	13,2%	815	26,22%
Overslag/opslag	14.805	9,1%	2.938	12,5%	297	9,56%
Vestigingsplaats	85.776	52,7%	13.799	58,5%	1.828	58,82%
Industrie	60.136	36,9%	11.566	49,0%	849	27,32%
Voedingsmiddelenindustrie	6.166	3,8%	596	2,5%	91	2,93%
Aardolie industrie	3.858	2,4%	2.066	8,8%	16	0,51%
Chemische industrie	15.330	9,4%	4.818	20,4%	113	3,64%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	18.021	11,1%	2.126	9,0%	233	7,50%
Transportmiddelenindustrie	5.697	3,5%	267	1,1%	165	5,31%
Elektriciteitsproductie	3.124	1,9%	898	3,8%	23	0,74%
Overig	7.940	4,9%	794	3,4%	208	6,69%
Groothandel	14.562	8,9%	1.270	5,4%	703	22,62%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	11.079	6,8%	963	4,1%	276	8,88%
Totaal	162.866	100,0%	23.587	100,0%	3.108	100,00%

Bron: RebelGroup/BCI obv LISA en CBS data

.... in Rotterdamse haven is de knooppuntfunctie dominant

Het Havenbeleid gaat in beginsel uit van twee hoofdfuncties van de zeehavens; de haven als knooppunt van vervoer(ketens) en de haven als vestigingsplaats voor industrie(clusters). Het Rotterdamse havengebied kenmerkt zich door zijn strategische ligging ten opzichte van het Europese achterland en een uitstekende bereikbaarheid over water, spoor en weg. Deze positie van de haven in internationale transportnetwerken vertaalt zich in een belangrijke doorvoerfunctie van goederen en een groot aandeel van de knooppuntfunctie in termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde.

Er is echter sprake van een groot verschil in aandeel knooppuntfunctie en vestigingsplaatsfunctie tussen de zeehavengebieden onderling: waar Rotterdam-Rijnmond zich dus sterk richt op de knooppuntfunctie, is de vestigingsplaatsfunctie dominant in de overige zeehavengebieden. Het relatieve aandeel van de knooppunt- en vestigingsplaatsfunctie blijft zowel naar werkgelegenheid, toegevoegde waarde als bedrijfsvestigingen stabiel op nationaal niveau en per zeehavengebied.

....aantal bedrijfsvestigingen blijft gelijk, positieve dynamiek vestigingen groter dan 10 werkzame personen vanaf 2006

Het aantal zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen is in de periode 2002-2006 nagenoeg gelijk gebleven binnen een bandbreedte van 3.100-3.200 vestigingen. De bedrijvendynamiek vertoont hierbij een redelijk constant beeld waarbij de toename in vestigingen (starters en immigratie) en de afname in vestigingen (opheffingen en emigratie) elkaar nagenoeg opheffen. In 2006 is sprake van een positieve dynamiek (+14) voor wat betreft vestigingen met meer dan 10 werkzame personen: er is sprake van een natuurlijke aanwas (starters

minus opheffingen) van 20 vestigingen, terwijl er een negatief migratiesaldo is van 6. Dit wordt mede verklaard door het hoog aantal starters onder deze vestigingen dat over de periode gestaag toeneemt, terwijl het aantal opheffingen sterk wisselt in de periode 2002-2006. De dynamiek als percentage van het totaal aantal vestigingen is over de gehele periode ongeveer 12%.

.... gemiddelde omvang vestiging verschilt sterk per sector en per zeehavengebied

De gemiddelde omvang per vestiging in aantal werkzame personen (directe locatiegebonden werkgelegenheid) laat een stabiel beeld zien over de periode 2002-2006. Dit geldt zowel voor het totaal van Nederlandse zeehavens als voor de individuele zeehavengebieden. De gemiddelde omvang van de vestigingen verschilt tussen de zeehavengebieden aanzienlijk: in 2006 telde de vestigingen in de Noordelijke zeehavens gemiddeld 23 werkzame personen, terwijl in het Scheldebekken sprake was van gemiddeld 72 werkzame personen (bij gemiddeld 40 werkzame personen voor het totaal van Nederlandse zeehavens). In onderstaande tabel is de gemiddelde omvang van vestigingen voor de totale Nederlandse zeehavens gespecificeerd naar (sub)sector.

Tabel: Ontwikkeling in directe locatiegebonden zeehavengerelateerde werkgelegenheid per bedrijfsvestiging per sector in 2002-2006

Hoofdsector en Subsector	Gemiddeld aantal locatiegebonden werkzame personen per bedrijfsvestiging				
	2002	2003	2004	2005	2006
Knooppunt	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
Vervoer	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
Zeevaart	42	43	42	42	41
Binnenvaart	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
Wegvervoer	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
Spoorvervoer	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
Pijpleiding	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	19	18	18	18	19
Overslag/opslag	47	47	45	47	50
Vestigingsplaats	48	47	47	47	47
Industrie	76	74	73	71	71
Voedingsmiddelenindustrie	60	61	61	69	68
Aardolie industrie	215	226	229	231	241
Chemische industrie	143	137	134	130	136
Basismetale- en metaalproductenindustrie	82	79	79	77	77
Transportmiddelenindustrie	43	43	38	35	35
Elektriciteitsproductie	248	216	203	134	136
Overig	43	42	40	38	38
Groothandel	19	19	20	20	21
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	36	37	38	40	40
Totaal	40	39	39	39	40

Bron: RebelGroup/BCI obv LISA en CBS data

De gemiddelde vestigingomvang verschilt sterk per (sub)sector, waar de aardolie-industrie, chemische industrie en electriciteitsproductie (gemiddeld) de grootste vestigingen kennen. De gemiddelde vestigingsomvang in toegevoegde waarde laat een vergelijkbaar beeld zien: de gemiddelde locatiegebonden toegevoegde waarde per bedrijfsvestiging varieert (in prijzen van 2002) van 1,5 miljoen Euro in de transportmiddelenindustrie tot 121,6 miljoen Euro in de

aardolie-industrie, terwijl de toegevoegde waarde per bedrijfsvestiging in het Scheldebekken zes maal hoger is dan de toegevoegde waarde per vestiging in de Noordelijke zeehavens.

.... De zeehavengerelateerde private investeringen manifesteren zich sterker in 'transport en distributie' dan in 'industrie'

In de Nederlandse zeehavengebieden is, volgens de CBS-investeringsstatistieken, voor 2,2 miljard Euro geïnvesteerd door de private sector in 2005 (het meest recente jaar waarvoor gegevens beschikbaar zijn). Van dit totaal is 61% in het totale Rijn- en Maasmondgebied geïnvesteerd. In het Rotterdam-Rijnmond gebied is ruim 54% van het nationale totaal geïnvesteerd. Aan 'Transport en Distributie' gekoppelde investeringen blijken in 2005 hoger dan in de 'Industrie', waar een dalende trend zichtbaar is.

Aan de investeringscijfers zijn door het CBS betrouwbaarheidsmarges toegekend; enkel cijfers met een onbetrouwbaarheidsmarge kleiner dan 15% zijn gebruikt in deze rapportage. Belangrijk gevolg hiervan is dat, mede door de geheimhoudingsplicht van het CBS en een aantal resterende methodologische issues, de interpreteerbaarheid van deze indicator moeilijker wordt, daar slechts een beperkte set aan cijfers behouden kan blijven.

Tot slot

De doorgevoerde wijzigingen in de aanpak van de Havenmonitor, zoals hierboven besproken, heeft geleid tot een meer betrouwbare weergave van de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens. De zeehavens zijn van economisch grote waarde voor Nederland zo blijkt uit de cijfers (4,4 % van het BBP in 2006). Hoewel het aantal werkzame personen en het aantal vestigingen over de periode 2002-2006 redelijk stabiel blijft, is er sprake van een stijging van de toegevoegde waarde in de zeehavens. De Havenmonitor 2006 biedt meer mogelijkheden voor zowel een verdere verdieping van analyses alsook betere mogelijkheden voor verklaring van geconstateerde trends en eventuele incidentele uitschieters.

Management Summary

Objectives

Every year a study concerning the economic significance of sea port related activities in the four Dutch port areas is carried out for the Ministry of Transport and Water Management involving: the sea ports in the North, the North sea canal area, the Rhine and Maas estuary area (with specific attention to Rotterdam-Rijnmond) and the Schelde basin.

The objective of the present study is: *"to define the direct and indirect economic significance of sea port related activities in sea port areas in the Dutch economy in 2006, and its development in the period 2002-2006"*.

The economic significance is defined in terms of indicators: added value, employment, business establishments and business dynamics and private investments. The Port monitor 2006 was executed by the consultancy combination of RebelGroup Advisory / mtbs and Buck Consultants International.

Delimitation

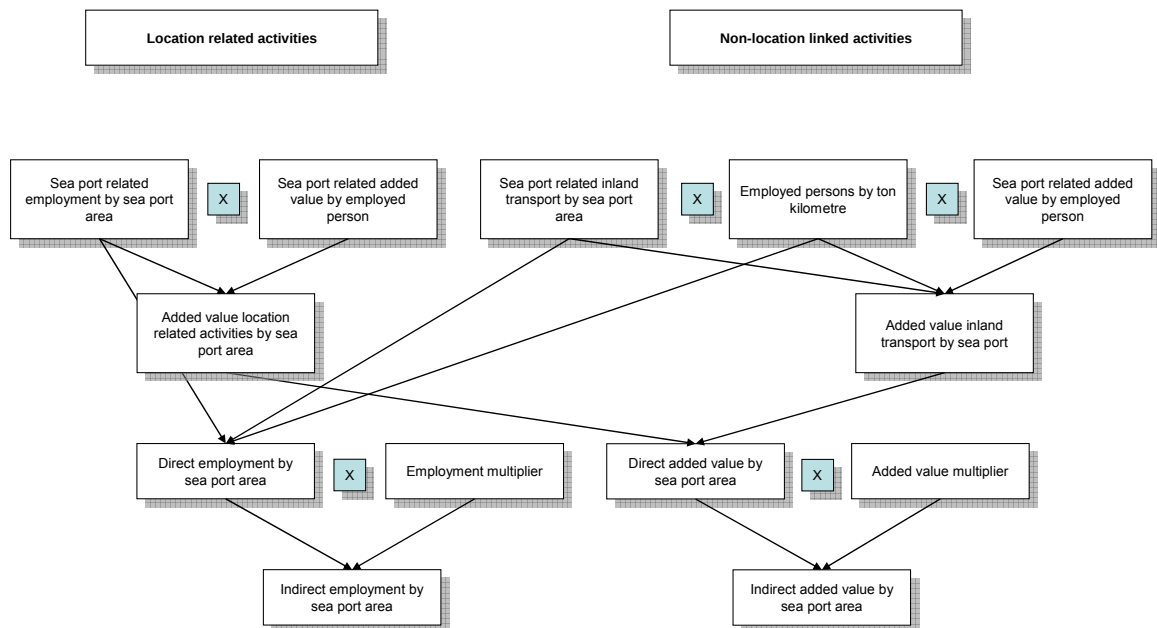
The selection of sea port related activities is comparable to the previous Port monitor and is based on three dimensions:

- Functional delimitation: with a distinction in two main functions of sea ports, i.e. the port as a transport node and the port as a business location (especially for industry).
- Sector delimitation: an activity is sea port related if the activity meets one of the following criteria:
 - o logistics and transport activities which are directly linked to the transit of goods flows by sea;
 - o industrial activities which extensively use the sea port for the transit of their goods;
 - o other services related to sea port functions, such as public services and business services.
- Geographical delimitation: selection of sea port areas (sea ports and related grounds and locations) by postal codes.

Methods

The research method is mainly similar to the previous Port monitors based on the 'top-down' approach as initially developed by Ecorys. The way the employment and added value indicators are defined every year, is represented in the illustration below showing the main steps.

Illustration: Schematic presentation of the research method for employment and added value



Source: RebelGroup

Modifications in approach

During the execution of the Port monitor 2005 it became clear that the limits of the used (aggregated) data and method of data collection were reached. Therefore a number of changes were implemented for the Port monitor 2006 which should improve the quality of the results. These changes relate to:

1. Data collection for the employment figures and business establishments
2. Calculation of the sea port related transport services

Ad 1. Data collection for the employment figures and business establishments

Conform to the previous Port monitors the employment is based on data of LISA². For 2006 these employment data were requested for the first time at business establishment level, instead of aggregated by SBI-code as in previous years. This made the composition of the employment and business establishment indicator more transparent to allow the port managers to control these data better and adjust them where needed. This 'semi bottom-up' data gathering has led to a high level of consistency in the control methods and processing of 'rough data' of LISA which has significantly increased the quality of the data.

In the Port monitor 2004 and 2005 the data for the business establishments and business dynamics indicator was requested from the Trade register of the Chamber of Commerce, the only source which systematically maps out the business dynamics for the whole of the Netherlands. The Port monitor 2006 opted for the use of a single source file for all economic indicators at business establishment level: the LISA file. This allows to relate these indicators

² Landelijk Informatiesysteem van Arbeidsplaatsen en Vestigingen

for the first time, which is a significant improvement for the Port monitor. The business dynamics are relatively simply mapped out with the insight in the number of establishments per year for the period 2002-2006. The LISA file does not provide insight in the underlying reasons for mutation for the established dynamics. It was therefore necessary to check the motivation for the business dynamics (for establishments with more than 10 employed persons) via additional sources including the port authorities.

Ad 2. Calculation of sea port related transport services

The transport services allocated to a sea port municipality, are the basis for the definition of the employment and added value of the non-location related activities for this sea port municipality. Establishing the sea port related transport services was based on 'maritime quotas' (distribution key) in previous years, defined by very out-of-date data which are no longer provided by the CBS. The maritime quotas therefore provide a less representative view of the current sea port related transport flows in the inland transport. In addition the maritime quotas were no longer compiled in a transparent and unambiguous way, as a result of many ad hoc adjustments. Therefore an alternative approach was selected for 2006 provided by NEA Transport Research. The current transport services are therefore based on current statistics and defined with a transparent and reproducible calculation method.

The above adaptations were applied with retroactive effect to and including the year 2002, to compile again a consistent time series. The chosen approach for the definition of the location-related activities did not lead to big differences in location-related employment figures for the Dutch sea ports together; at the levels of port municipalities and sectors shifts were noted. The new calculation method of the transport services, expressed in realised ton kilometres has led to higher levels of the transport services, in particular for road transport. The calculation method of the non-location related employment and added value based on the transport services remained unchanged compared with the previous Port monitor. The non-location related employment and the created added value have proportionally augmented with the increase in realised ton kilometres through the enlarged recalculated transport services.

Finally we should mention that for the Port Monitor 2006 business establishments with one employed person were completely excluded. This entails a slight under evaluation of the employment figures and corresponding added value creation.

The economic significance of the Dutch sea ports can be summarised as follows:

... the labour productivity in Dutch sea ports continues to increase

During the period 2002-2006, the Dutch sea ports have demonstrated an increase in labour productivity. There is growth in tons and created added value realised through a more or less constant number of employed persons and business establishments. This trend closely follows the national development in employed persons and gross domestic product.

In 2006 the Dutch sea ports employed 162,866 directly sea port related persons which corresponds with 1.9% of the total Dutch employment. The Dutch sea port economy has

created 23.6 billion Euro in direct added value in 2006, which means that the Dutch sea ports represent 4.4% of the gross domestic product. The larger part of sea port related added value vs. employment can be explained by the presence of industries such as the (petro-)chemical industry, which create relatively high added value per employed person.

During the period 2002-2006, the proportion direct port related employment in the Netherlands remained almost constant around 2.0%. In this period the proportion of direct added value of all the Dutch sea ports of the gross domestic product has increased from 4.1% in 2002 to 4.4% in 2006. The growth of the created added value in Dutch sea ports of the gross domestic product results mainly from an increase in labour productivity in the petrochemical industry and basic metal and metal products industry.

When the indirect effects of intermediate purchases of goods and services at Dutch subcontractors are added to the direct effects above - of course with the necessary circumspection and within boundary conditions - the economic significance increases to 274,270 employed persons and 35.4 billion Euro in added value in 2006. The employment represents 3.3% of the total Dutch employment – a multiplier of 1.7 – while the added value is 6.6% of the gross domestic product – a multiplier of 1.5.

.... more than 60% of the sea port economy is located in the Rhine and Maas estuary area.

When focussing on sea port areas, the Rhine and Maas estuary area is the major generator of added value and employment: more than 60% of the total (direct 14.6 billion Euro and 105,518 persons, of which more than 80% in the Rotterdam-Rijnmond area). The larger share in sea port related added value vs. employment can be explained by the presence of industries such as the (petro-)chemical industry, which creates relatively high added value per employed person. The table below displays the value of the economic indicators of direct employment, added value and business establishments by sea port area and municipality.

Table: Direct employment, added value and business establishments by sea port area and municipality in 2006

Sea port areas	Employed persons		Added value		Business establishments	
	EP	%	billion Euro	%	number	%
Noordelijke zeehavens (Northern seaports)	8,678	5.3%	1,268	5.4%	363	11.7%
Delfzijl	5,103	3.1%	716	3.0%	144	4.6%
Eemsmond	627	0.4%	118	0.5%	39	1.3%
Harlingen	895	0.5%	81	0.3%	67	2.2%
Den Helder	2,054	1.3%	353	1.5%	113	3.6%
Noordzeekanaalgebied (North sea canal area)	33,293	20.4%	3,967	16.8%	737	23.7%
Amsterdam	15,305	9.4%	1,700	7.2%	296	9.5%
Beverwijk	740	0.5%	70	0.3%	65	2.1%
Velsen/IJmuiden	13,134	8.1%	1,780	7.5%	186	6.0%
Zaanstad	4,114	2.5%	417	1.8%	190	6.1%
Rhine- and Maasmond	105,518	64.8%	14,571	61.8%	1,846	59.4%
Rotterdam	74,087	45.5%	10,807	45.8%	890	28.6%
Schiedam	2,825	1.7%	270	1.1%	73	2.3%
Vlaardingen	1,586	1.0%	172	0.7%	55	1.8%
Maasluis	415	0.3%	41	0.2%	22	0.7%
Overig Rijnmond	7,605	4.7%	1,035	4.4%	376	12.1%
Dordrecht	3,011	1.8%	438	1.9%	75	2.4%
Drechtse steden	5,356	3.3%	519	2.2%	74	2.4%
Moerdijk	9,059	5.6%	1,159	4.9%	242	7.8%
Scheveningen	1,564	1.0%	132	0.6%	39	1.3%
including Rotterdam-Rijnmond	86,529	53.1%	12,325	52.3%	1,416	45.6%
Scheldebekken (Schelde basin)	15,377	9.4%	3,780	16.0%	162	5.2%
Vlissingen	6,526	4.0%	711	3.0%	68	2.2%
Borsele	1,678	1.0%	385	1.6%	22	0.7%
Ternzeuzen	7,173	4.4%	2,684	11.4%	72	2.3%
Total	162,866	100%	23,587	100%	3,108	100%

Source: RebelGroup/BCI based on LISA and CBS data

... industry remains the main sector for the port economy

The industries in the Dutch sea ports contribute most of all sectors to the economic importance of the Dutch sea ports. Together they generate 37%, 49% and 26% of the total sea port related employment, added value and number of business establishments in 2006, as represented in the table below. The chemical industry and basic metal and metal product industry are responsible for a large proportion of economic activities in the Dutch sea ports.

The labour productivity within the industry has increased in the period 2002-2006. The employment in the sea port related industry has decreased from 65,259 in 2002 to 60,136 in 2006 (-10%). This drop is mainly caused by a strong decrease in employed persons in the transportation industry (-25%) and the basic metal and metal products industry (-11%). Simultaneously, the total industry related added value in the Dutch sea port areas has increased from 9.0 billion Euro to 10.9 billion Euro (in 2002 prices). The average added value creation has therefore increased.

Table: Direct employment, added value and business establishments by sector in 2006

Sector and sub-sector	Employed persons		Added value		Business establishments	
	EP	%	billion Euro	%	number	%
Transport node	77,090	47.3%	9,788	41.5%	1,280	41.18%
Transport	46,771	28.7%	3,737	15.8%	168	5.41%
Navigation	6,883	4.2%	1,341	5.7%	168	5.41%
Inland navigation	6,794	4.2%	378	1.6%	n/a	n/a
Road transport	32,107	19.7%	1,861	7.9%	n/a	n/a
Rail transport	924	0.6%	54	0.2%	n/a	n/a
Pipeline transport	62	0.0%	103	0.4%	n/a	n/a
Services for transport	15,514	9.5%	3,114	13.2%	815	26.22%
Handling and storage	14,805	9.1%	2,938	12.5%	297	9.56%
Business location	85,776	52.7%	13,799	58.5%	1,828	58.82%
Industry	60,136	36.9%	11,566	49.0%	849	27.32%
Foodstuff	6,166	3.8%	596	2.5%	91	2.93%
Petroleum	3,858	2.4%	2,066	8.8%	16	0.51%
Chemicals	15,330	9.4%	4,818	20.4%	113	3.64%
Metals	18,021	11.1%	2,126	9.0%	233	7.50%
Vehicles	5,697	3.5%	267	1.1%	165	5.31%
Production of electricity	3,124	1.9%	898	3.8%	23	0.74%
Other	7,940	4.9%	794	3.4%	208	6.69%
Wholesale	14,562	8.9%	1,270	5.4%	703	22.62%
Public and private services	11,079	6.8%	963	4.1%	276	8.88%
Total	162,866	100.0%	23,587	100.0%	3,108	100.00%

Source: RebelGroup/BCI based on LISA and CBS data

.... in the port of Rotterdam the transport node function dominates

The Dutch port policy distinguishes two main functions of sea ports, the port as a transport node and the port as a business location, especially for industry. The Rotterdam port area is characterised by its strategic location for the European hinterland and its excellent accessibility by sea, rail and road. The position of the port in international transport networks enables its major transit function for goods and the large share of the transport node function in terms of employment and added value.

The primary function of seaports differs between the sea port areas: whereas Rotterdam-Rijnmond focuses on the transport node function, the business location function is dominating in the other sea port areas. The relative part of the transport node and business location function remains stable at national level and by sea port area for employment, added value and business establishments.

....number of business establishments remains the same, positive dynamics for establishments larger than 10 employed persons from 2006

The number of sea port related business establishments virtually remained the same in the period 2002-2006 within a range of 3,100-3,200 establishments. The business dynamics here show a reasonably constant view where the increase in establishments (starters and immigration) and the decrease in establishments (closures and emigration) virtually erase each other. In 2006 positive dynamics can be noted (+14) for establishments with more than 10 employed persons: there is a natural growth (starters minus closures) of 20 establishments, whereas there is a negative migration balance of 6. This can also be explained by the high number of starters amongst these establishments which constantly increases over the period, while the number of closures significantly oscillates in the period

2002-2006. The dynamics as a percentage of the total number of establishments is approximately 12% over the whole period.

.... average volume of the establishment differs strongly by sector and by sea port area

The average volume per establishment as number of employed persons (direct location-related employment) is stable for the period 2002-2006. This applies both to Dutch seaports together and to individual sea port areas. The average volume of the establishments significantly differs between the sea port areas: in 2006 the establishments in the Northern sea ports had 23 employed persons on average, while the Schelde basin based establishments counted 72 employed persons on average (for an average of 40 employed persons for all the Dutch sea ports). In the table below the average volume of establishments for all Dutch sea ports together is specified by (sub)sector.

Table: Development in direct sea port related employment by business establishment in 2002-2006

Sector and sub-sector	Average number of location related employed persons by business establishment				
	2002	2003	2004	2005	2006
Transport node	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>
Transport	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>
Navigation	42	43	42	42	41
Inland navigation	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>
Road transport	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>
Rail transport	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>
Pipeline transport	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>	<i>n/a</i>
Services for transport	19	18	18	18	19
Handling and storage	47	47	45	47	50
Business location	48	47	47	47	47
Industry	76	74	73	71	71
Foodstuff	60	61	61	69	68
Petroleum	215	226	229	231	241
Chemicals	143	137	134	130	136
Metals	82	79	79	77	77
Vehicles	43	43	38	35	35
Production of electricity	248	216	203	134	136
Other	43	42	40	38	38
Wholesale	19	19	20	20	21
Public and private services	36	37	38	40	40
Total	40	39	39	39	40

Source: RebelGroup/BCI based on LISA and CBS data

The average size of establishments significantly differs by (sub)sector, where the petrochemical industry, the chemical industry and electricity production have the largest establishments (on average). The average establishment size in terms of added value shows a similar picture: the average establishment related added value by business establishment (in 2002 prices) varies from 1.5 million Euro in the transport means industry to 121.6 million Euro in the petrochemical industry, while the added value by business establishment in the Schelde basin is six times higher than in the Northern sea ports.

.... The sea port related private investments are higher in Transport and Distribution than in Industry

The CBS-investment statistics demonstrate that 2.2 billion Euro have been invested by the private sector in 2005 (the most recent year with available data). Of this total, 61% has been invested in the Rhine and Maas estuary area. More than 54% of the national total was invested in the Rotterdam-Rijnmond area. Investments in 2005 linked to Transport and Distribution were higher than in Industry, where a decreasing trend is noticeable.

The CBS has allocated reliability margins to the investment figures; only figures with an unreliability margin lower than 15% were used in this report. An important consequence of this is that, also because of the confidentiality duty of the CBS and a number of remaining method issues, the interpretation of this indicator becomes more difficult, as only a limited set of figures can be used.

Finally

The implemented changes to the approach of the Port monitor, as described above, have led to a more reliable presentation of the economic significance of the Dutch sea ports. The sea ports are of great economic value to the Netherlands as demonstrated by the figures (4.4% of the Dutch gross domestic product in 2006). Although the number of employed persons and the number of establishments over the period of 2002-2006 remains quite stable, an increase in added value is shown in the sea ports. The Port monitor 2006 offers more opportunities for a further deepening of the analyses as well as better opportunities for the explanation of established trends and possible incidental highpoints.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en probleemstelling

In opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt jaarlijks onderzoek gedaan naar de macro-economische betekenis van de zeehavengerelateerde activiteiten in vier Nederlandse havengebieden: de Noordelijke zeehavens, het Noordzeekanaalgebied, het Rijn- en Maasmondgebied (met daarin Rotterdam-Rijnmond telkens specifiek afgezonderd) en het Scheldebekken.

Vier indicatoren geven duiding aan het begrip economische betekenis: toegevoegde waarde, werkgelegenheid, bedrijvendynamiek/bedrijfsvestigingen en private investeringen. Elk van de indicatoren kent door de tijd heen bepaalde ontwikkelingen, waarvan verdere detaillering en analyse het voorwerp uitmaakt van deze Havenmonitor.

Voorliggende document synthetiseert de resultaten voor 2006. Een belangrijke aanpassing die dit jaar is doorgevoerd is de 'semi bottom-up' verzameling van de werkgelegenheidsgegevens. Werkgelegenheidscijfers zijn dit jaar op het detailniveau van individuele bedrijfsvestigingen bij LISA opgevraagd, in plaats van geaggregeerd per SBI-code zoals gedaan in eerdere Havenmonitoren. Vervolgens zijn deze cijfers gecontroleerd en waar nodig aangepast door de havenbeheerders. Deze aanpak heeft ertoe geleid dat de samenstelling van de werkgelegenheidscijfers en bedrijfsvestigingenindicator transparanter is geworden en dat daarmee de kwaliteit is verhoogd. Daarnaast zijn de vervoersprestaties, die de basis vormen voor de bepaling van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de niet-locatiegebonden activiteiten, dit jaar door NEA Transportonderzoek bepaald met behulp van het NEAC model. Hiervoor is gekozen omdat de methode uit voorgaande Havenmonitoren was gebaseerd op verouderde gegevens. Om de cijfers zoals gepresenteerd voor 2002-2006 vergelijkbaar te houden, zijn deze wijzigingen met terugwerking doorgevoerd voor de gehele reeks.

Belangrijke nuances zijn hier echter op hun plaats met betrekking tot de berekening van de toegevoegde waarde. De 'top-down' berekeningsmethodiek die hiervoor wordt toegepast stamt uit voorgaande, gelijkaardige oefeningen, uitgevoerd door Ecorys. Noch de methodiek, noch de hieraan verbonden beperkingen, vallen onder de verantwoordelijkheid van de auteurs van voorliggende Havenmonitor. Dit jaar is het onderzoek wederom uitgevoerd op basis van deze eerder gekozen methodiek. Waar mogelijk zijn ook dit jaar opnieuw verfijningen en/of verbeteringen aangebracht geweest aan de basisberekeningsmethode.

De economische prestaties van de zeehavengerelateerde activiteiten in Nederland zijn weliswaar niet expliciet gekoppeld aan het havenbeleid, maar kunnen wel een waardevolle bron van informatie zijn. De ramingen voor de economische betekenis van de Nederlandse zeehavengebieden schetsen namelijk, zonder wetenschappelijke exactheid te willen nastreven of pretenderen, een geconsolideerd beeld van het maatschappelijke belang van

deze gebieden. Net als voorgaande Havenmonitoren blijft ook deze versie voornamelijk een 'omgevingsmonitor'.

Het doel van onderhavig onderzoek is: *“bepaal de directe en indirecte economische betekenis van de zeehavengerelateerde activiteiten in zeehavengebieden in de Nederlandse economie in 2006, en de ontwikkeling ervan in de periode 2002-2006”*.

Ook nu heeft een nauwe samenwerking plaatsgevonden tussen de onderzoekers en de Begeleidingsgroep en de Commissie Statistiek van de Nationale Havenraad. In deze Commissie zetelen vertegenwoordigers van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, havenbeheerders van alle betrokken zeehavens, het CBS en de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS). De Begeleidingsgroep heeft bovendien een belangrijke bijdrage geleverd in de totstandkoming van dit rapport en in de bewaking van de consistente toepassing van de berekeningsmethodiek gehanteerd in voorgaande jaren. Bovendien heeft zij ondersteuning geboden in methodologische knelpunten die opdoken ten gevolge van de toepassing van de methode. Bijzonder dank gaat uit naar de havenbeheerders die een zeer waardevolle bijdrage hebben geleverd door hun controle en aanpassingen aan de verbeterde werkgelegenheidsbestanden.

1.2 Leeswijzer

De structuur van voorliggende rapportage voor de Havenmonitor 2006 verschilt enigszins van deze voor de voorgaande jaren, zonder verlies aan informatie maar met winst van leesbaarheid, onder andere door het vermijden van herhaling van al bekende data. In de nieuwe structuur is het tevens mogelijk geweest om de indicator 'bedrijvendynamiek/bedrijfsvestigingen' aan de 'werkgelegenheid' en 'toegevoegde waarde' indicatoren te koppelen door het gebruik van hetzelfde bronbestand.

Hoofdstuk 2 beschrijft in verder detail de gehanteerde definities en de toegepaste methode, en verduidelijkt de implicaties van methodische problemen die dit jaar opdoken, samen met de uitgewerkte oplossingen.

Hoofdstuk 3 plaatst de resultaten voor werkgelegenheid, toegevoegde waarde en bedrijfsvestigingen in een tijdsperspectief, namelijk voor de periode 2002-2006, de meest volledige periode die mogelijk is. Daarbij vinden niet enkel de klassieke vergelijkingen en indexwaardeberekeningen plaats, maar is een nuttige analysetechniek toegevoegd, namelijk de shift-share analyse (hierna ook functionele analyse van de Nederlandse zeehavengebieden genoemd). Deze techniek, vaak toegepast binnen de context van regionale concurrentie-analyse, biedt bijkomende inzichten in de ontwikkeling van het marktaandeel, in termen van toegevoegde waarde en werkgelegenheid, van een bepaald havengebied ten opzichte van andere zeehavengebieden.

Hoofdstuk 4 toont de (ontwikkeling van de) private investeringen voor de periode 2000-2005. De rapportage wordt afgesloten met de conclusies (**Hoofdstuk 5**) en diverse bijlagen.

2 Gehanteerde definities en onderzoeksmethode

2.1 Definiëring

De afbakening is volstrekt analoog aan de voorgaande Havenmonitor 2005 en vertrekt vanuit drie dimensies: een functionele, een sectorale en een geografische. Onderstaande toelichting is dan ook grotendeels ontleend aan de versie van voorgaande jaren.

2.1.1 Functionele afbakening

Het Havenbeleid (zie Nota Zeehaven, Ministerie Verkeer en Waterstaat, 2004) gaat in beginsel uit van twee hoofdfuncties van de zeehavens; de haven als knooppunt van vervoer(ketens) en de haven als vestigingsplaats voor industrie(clusters). Bij de haven als knooppunt ligt de nadruk op vervoermodaliteiten, overslag, opslag en distributie en bij de haven als vestigingsplaats is vooral de industriële bedrijvigheid en zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening van belang. Om zoveel mogelijk aan te sluiten bij het Havenbeleid, staan deze twee functies centraal in de rapportage.

De functies van de zeehavens komen op deze manier duidelijk naar voren, consistent met voorgaande Havenmonitoren. De zeehavengerelateerde activiteiten komen te vallen onder de functie waaraan zij bijdragen.

Idealiter is de verdeling van de activiteiten naar functie geheel uitsluitend afgebakend. Voor zover mogelijk is getracht zo goed mogelijk de activiteiten toe te delen aan de betreffende functie. Het kan echter zo zijn dat economische activiteiten ook tot de andere functie toe te rekenen zijn. In voorkomend geval is de zeehavengerelateerde activiteit tot de functie gerekend waarvan de activiteit het grootst is.

2.1.2 Sectorale afbakening

De sectorale afbakening is van belang om aan te geven welke activiteiten wel en welke geen relatie hebben met de haven. Hierbij is onderscheid te maken naar een drietal typen activiteiten, te weten kadegebonden, zeehavengebonden en zeehavengerelateerd (zie Figuur 2.1).

Kadegebonden activiteiten zijn activiteiten die een kade en diep vaarwater nodig hebben voor het afhandelen van de fysieke goederenstromen. Dit betreft vooral op- en overslag activiteiten zoals een container terminal.

Zeehavengebonden activiteiten zijn activiteiten waarvoor de directe nabijheid van een zeehaven benodigd is, maar die niet in ieder geval kadegebonden zijn. Voorbeelden hierbij zijn olieraffinaderijen in de Rotterdamse haven.

Zeehavengerelateerde activiteiten zijn activiteiten waarvan de goederenstromen een directe relatie hebben met de zeehaven en diensten die gerelateerd zijn aan de goederenstromen, als wel diensten die niet direct gerelateerd zijn aan de fysieke goederenstromen maar wel aan de zeehaven gerelateerd zijn middels hun bijdrage aan de functies van de zeehaven. Deze activiteiten kunnen zich in de directe nabijheid van de zeehaven bevinden, maar de directe nabijheid van de zeehaven is niet voor alle activiteiten noodzakelijk. Onder zeehavengerelateerde activiteiten vallen ook de kadegebonden en de zeehavengebonden activiteiten. Reebok Distribution op de Maasvlakte is een voorbeeld van zo een activiteit.

De afhandeling van goederenstromen, via zeehavens aangevoerd, afgevoerd of doorgevoerd over zee, is gerekend tot de zeehavengerelateerde activiteiten. Verder behoren de industriële activiteiten waarvan een belangrijk deel van de goederen via de zeehaven aan- en afgevoerd worden tot de zeehavengerelateerde activiteiten³. Naast deze activiteiten zijn er ook diensten die gerelateerd zijn aan de goederenstromen of deze stromen ondersteunen. Het kan hierbij gaan om een zeer directe relatie (distributie en opslag) of een minder directe relatie (hoofd- en regiokantoren).

Samengevat: een activiteit is zeehavengerelateerd zodra de activiteit aan één van de onderstaande criteria voldoet:

- logistieke en vervoersactiviteiten die direct samenhangen met de aanvoer, afvoer en doorvoer van goederenstromen over zee;
- industriële activiteiten die in belangrijke mate gebruik maken van de zeehaven voor de aan- en afvoer van hun goederen;
- overige diensten gerelateerd aan functies van de zeehavens, zoals onder andere overheidsdiensten en zakelijke dienstverlening.

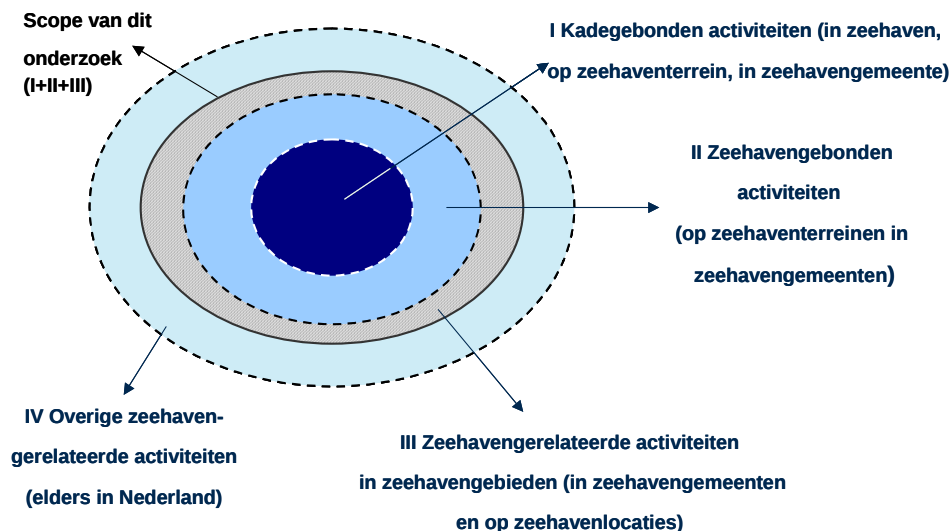
Daarnaast geldt het harde geografische criterium van het zeehavengebied. Bevindt de activiteit zich buiten een zeehavengebied, dan is deze activiteit niet zeehavengerelateerd.

Maritieme activiteiten zijn activiteiten die een band hebben met activiteiten in sectoren die gebruik maken van schepen en vaartuigen voor commerciële doeleinden of diensten verlenen aan deze sectoren. Dit is in overeenstemming met de definitie zoals door de Stichting Nederland Maritiem Land gebruikt. Deze definitie komt echter onvoldoende overeen met de doelstelling in onderhavig onderzoek. Daarom hanteert dit onderzoek de term “zeehavengerelateerde activiteiten”.

Figuur 2.1 schetst hoe de typen activiteiten in relatie tot elkaar staan. Kadegebonden en zeehavengebonden activiteiten zijn daarbij direct aan de zeehaven gebonden. Zeehavengerelateerde activiteiten kunnen in principe in geheel Nederland gevestigd zijn, dat wil zeggen zowel binnen als buiten een zeehavengebied. Activiteiten die buiten het zeehavengebied plaatsvinden zijn echter buiten beschouwing gelaten en als niet-zeehavengerelateerd beschouwd.

³ N.B.: Dit geldt alleen in combinatie met de geografische afbakening voor zover deze activiteiten binnen een zeehavengebied liggen. De Duitse staalindustrie is dus niet zeehavengerelateerd.

Figuur 2.1: Scope van het Havenmonitoronderzoek



Bron: Ecorys, Havenmonitor 2003

De winning van delfstoffen (aardolie en aardgas) is geen zeehavengerelateerde activiteit aangezien de winning niet in de zeehavens plaats heeft, maar buitengaats. Deze activiteiten worden misschien wel in de zeehavengebieden geregistreerd, maar vinden daar niet plaats. De op- en overslag, verwerking en dienstverlening ten behoeve van de winning (bevoorrading, e.d.) zijn wel meegenomen aangezien deze in de havens plaats hebben.

De visserij is een activiteit waarvan de winning van vis op zee plaatsheeft. Analoog aan de redenering dat delfstoffenwinning in de Havenmonitor niet als een zeehavengerelateerde sector valt te beschouwen, omdat de delfstoffen buitengaats gewonnen worden, zou de visserij als een niet zeehavengerelateerde activiteit beschouwd moeten worden.

De visserij is echter een cluster op zich, waarbij de verschillende activiteiten door elkaar heen lopen. Naast de winning houden de vissers (cq. bemanning) zich ook bezig (in meer of mindere mate) met de overslag, opslag en soms ook verwerking van de vis. Gezien deze multifunctionele taak van de bemanning van de visvloot is de werkgelegenheid en toegevoegde waarde in deze sector toch als zeehavengerelateerd beschouwd.

Voor de zand- en grindwinning geldt hetzelfde als voor de delfstoffenwinning. De winning van zand en grind vindt buitengaats plaats en is dan ook niet direct aan een zeehaven gebonden. Activiteiten die voortvloeien uit de zand- en grindwinning zoals op- en overslag en verwerking van zand en grind, zijn activiteiten die wel als zeehavengerelateerd zijn te beschouwen.

Veerdiensten en cruisevaart zijn ook zeehavengerelateerde activiteiten. Hierbij dient wel onderscheid gemaakt naar zeevaart en binnenvaart. De zeeveerdiensten en zeecruisevaart zijn activiteiten die niet samenhangen met de fysieke goederenstromen, maar wel gebonden

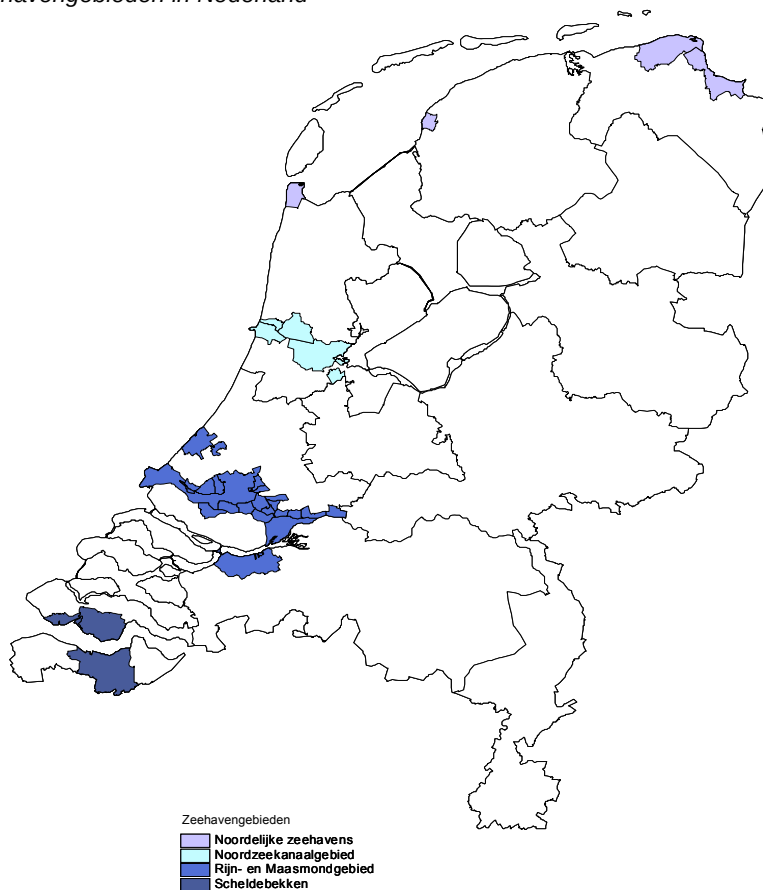
zijn aan de zeehaven. Deze activiteiten zijn opgenomen in de lijst met zeehavengerelateerde activiteiten.

In Bijlage 1 zijn alle SBI-codes opgenomen die als zeehavengerelateerde activiteiten worden meegerekend in de Havenmonitor.

2.1.3 Geografische afbakening

Voor de geografische afbakening zijn begrippen als zeehaven, zeehaventerreinen, zeehavengemeenten, zeehavenlocatie en zeehavengebieden van belang. Deze begrippen bepalen welke terreinen en/of gebieden meegenomen moeten worden. Definities van deze begrippen zijn gegeven in Bijlage 2. In Figuur 2.2 en Tabel 2.1 wordt weergegeven welke zeehavengemeenten en zeehavenlocaties gerekend worden tot de zeehavengebieden.

Figuur 2.2: Zeehavengebieden in Nederland

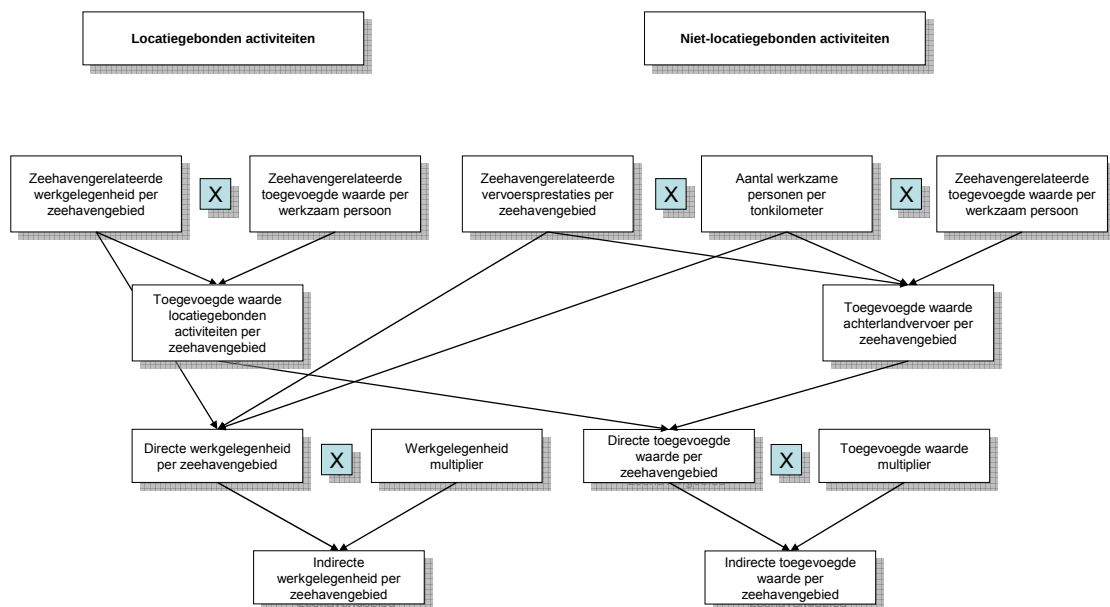


2.2 Werkgelegenheid en toegevoegde waarde

De onderzoeksmethode, in deze paragraaf kort uiteengezet, is grotendeels analoog aan de voorgaande Havenmonitoren. Toch is er een aantal wijzigingen doorgevoerd aangaande de dataverzameling voor de werkgelegenheidscijfers en bedrijfsvestigingen en de berekening van de zeehavengerelateerde vervoersprestaties. De doorgevoerde aanpassingen zijn met terugwerkende kracht doorgevoerd tot en met het jaar 2002. Hierdoor zijn de onderliggende resultaten niet meer volledig vergelijkbaar met die van voorgaande Havenmonitor maar wel consistent voor de gepresenteerde tijdreeks.

De belangrijkste stappen van de methodiek voor de indicatoren werkgelegenheid en toegevoegde waarde zijn weergegeven in Figuur 2.3. Om redenen van overzichtelijkheid zijn de hierna gespecificeerde tussenstappen (met name correcties en aanpassingen voor bedrijfsgrootte en regionale verschillen) niet in het schema opgenomen.

Figuur 2.3: Schematische weergave van de onderzoeksmethodiek voor werkgelegenheid en toegevoegde waarde



Bron: RebelGroup

Uit bovenstaande figuur is het basisprincipe van de gebruikte onderzoeksmethode eenduidig af te leiden. Voor de locatiegebonden activiteiten is de bepaling van de (directe) toegevoegde waarde (TW) het resultaat van de vermenigvuldiging van de sectorspecifieke toegevoegde waarde per werkzame persoon (TW/WP) met de overeenkomstige zeehavengerelateerde werkgelegenheid. De directe toegevoegde waarde voor de niet-locatiegebonden activiteiten is daarentegen bepaald middels de per zeehavengemeente gegenereerde vervoersprestaties. Sommatie van beide delen (locatie- en niet-locatiegebonden) resulteert in een raming van de totale, directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid, gecreëerd binnen de Nederlandse

zeehavengebieden. De vermenigvuldiging van deze cijfers met toegevoegde waarde en werkgelegenheidsmultipliers per havengebied leidt tot de berekening van (indicatieve) indirecte effecten.

De aanpassingen die hebben plaatsgevonden in de methodiek hebben betrekking op de data- verzameling en controle van de locatiegebonden zeehavengerelateerde activiteiten en de berekening van de niet-locatiegebonden werkgelegenheid en toegevoegde waarde. De aanpassingen worden in de volgende paragrafen nader uitgelegd.

2.2.1 Locatiegebonden activiteiten

Vaststellen werkgelegenheidscijfers

Conform de voorgaande Havenmonitoren is de werkgelegenheidsindicator gebaseerd op gegevens van het Landelijk Informatiesysteem van Arbeidsplaatsen en Vestigingen (LISA). De gegevens afkomstig van deze informatiebron laten nationale vergelijkbaarheid toe, daar de input hiervan afkomstig is uit de Regionale Vestigingsregisters. In de betreffende regio's hanteert men echter verschillende peildata, maar voor alle regio's samen geldt dat de gegevens telkens in het voorjaar van 2006 zijn verzameld. De LISA-gegevens zijn niet uitsluitend als input gebruikt voor de berekeningen, conform bovenstaande methodiek. Voor de havengebieden zijn onderbouwde correcties gemaakt op basis van informatie die door de havenbeheerders zijn verstrekt, waarna handmatige aanpassingen in de LISA-bestanden zijn doorgevoerd.

In voorgaande Havenmonitoren werden de werkgelegenheidscijfers geaggregeerd op SBI-code niveau opgevraagd en verwerkt. Het voordeel hierbij was dat de omvang van de databestanden gereduceerd bleef. Echter, er was geen direct inzicht in de onderliggende bedrijfsvestigingen, hetgeen de controle en aanpassing van de ruwe data bemoeilijkte om tot definitief bestand te komen, bestaande uit zuiver direct zeehavengerelateerde activiteiten.

Voor de Havenmonitor 2006 zijn de werkgelegenheidscijfers voor het eerst op bedrijfsvestigingenniveau opgevraagd en aan de havenbeheerders voorgelegd ter controle en aanpassing. Hierdoor hebben alle havenbeheerders helder inzicht gehad in de opbouw van de werkgelegenheid in hun zeehavengebied en zijn ze in staat gesteld gericht niet-direct-zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen te kunnen schrappen. Tevens hebben ze bedrijfsvestigingen kunnen toevoegen die wel direct zeehavengerelateerd zijn maar om bepaalde redenen, zoals verkeerde SBI-codering in het LISA-bestand, niet waren opgenomen in de aangeboden lijst bedrijfsvestigingen. Deze aanpassing is doorgevoerd met terugwerkende kracht voor de gehele periode 2002-2006.

De hierboven beschreven aanpak heeft er toe geleid dat de 'ruwe data' van LISA op zeer consistente wijze zijn gecontroleerd en aangepast. Dit was in voorgaande jaren minder het geval toen de havenbeheerders hun eigen verschillende methoden hanteerden om de geaggregeerde werkgelegenheidscijfers te controleren.

Tijdens de datacontrole bleek dat het juist aanmerken als zeehavengerelateerd van bedrijfsvestigingen met één werkzaam persoon moeilijk was. Deze bedrijfsvestigingen zijn veelal onbekend bij havenbeheerders waardoor onvoldoende inzicht bestaat in hun daadwerkelijke activiteiten. Daarnaast bestaat de mogelijkheid dat dergelijke éénmanszaken voornamelijk uit administratieve overwegingen zijn opgericht, waardoor ze buiten de afbakening van de havenmonitor vallen. In voorliggende Havenmonitor is ervoor gekozen om de bedrijfsvestigingen met één werkzaam persoon volledig buiten beschouwing te laten. Hierdoor is er sprake van een geringe onderschatting van de werkgelegenheidscijfers en bijbehorende toegevoegde waarde creatie.

Bepalen toegevoegde waarde

Het aantal werkzame personen in deze bestanden is opgedeeld naar werkzame personen die onder contract staan in bedrijven met minder dan 100 werknemers respectievelijk in bedrijven met 100 werknemers of meer. Beide datareeksen zijn daarna bijgesteld met een correctiefactor om verschillen in arbeidsproductiviteit tot uiting te laten komen.

De locatiegebonden zeehavengerelateerde toegevoegde waarde is bepaald door de toegevoegde waarde per werkzaam persoon (TW/WP) te vermenigvuldigen met de zeehavengerelateerde werkgelegenheid in de haven. Twee manieren zijn daarbij in eerste instantie van toepassing voor de bepaling van de TW/WP:

1. de toegevoegde waarde per sector, volgens de 105x105 sectoren input-output tabellen voor de onderzoeksperiode, wordt gedeeld door het aantal werkzame personen in deze sector, en vervolgens vermenigvuldigd met een regiocorrectie die het verschil in productiviteit per regio reflecteert;
2. de toegevoegde waarde per werkzame persoon per sector is afgeleid uit cijfers in het rapport 'Samenvattend overzicht van de industrie' (CPB, 2000). De toegevoegde waarde cijfers per werkzame persoon uit genoemd rapport zijn per jaar vermenigvuldigd met een groeifactor, op zijn beurt afgeleid uit de nationale Input/Output tabellen, en de toepasselijke regiocorrectie.

De eenvoudige vermenigvuldiging van de bekomen toegevoegde waarde cijfers per werkzame persoon en per sector met het voor productiviteit gecorrigeerde totale aantal werkzame personen levert het directe toegevoegde waarde cijfer, in absolute termen uitgedrukt.

De transport- en distributiesector is onder te verdelen in zowel locatie- als niet-locatiegebonden activiteiten. Locatiegebonden zijn die activiteiten waarvoor de vestigingsplaats relevant is voor de bedrijfsvoering (te weten 'Zeevaart'⁵, de passagiersvaart

⁵ Hoewel 'Zeevaart' (SBI-code 6110) in de strikte betekenis van het woord geen locatiegebonden activiteit is, is er evenmin sprake van achterlandvervoer. Anders dan de 'Binnenvaart', het 'Wegvervoer' en het 'Spoorvervoer', is 'Zeevaart' in het algemeen wel gebonden aan vestiging in een van de zeehavengemeenten. De 'Zeevaart' is daarom als locatiegebonden activiteit behandeld.

en veerdiensten (op binnenwateren)⁶ en 'Dienstverlening ten behoeve van het vervoer'). De toegevoegde waarde van deze activiteiten wordt bepaald als onder 'locatiegebonden activiteiten'.

2.2.2 Niet-locatiegebonden activiteiten

Veel transportbedrijven zijn voor hun bedrijfsvoering niet noodzakelijk aan één bepaalde locatie gebonden. Hoge kosten of gebrek aan ruimte kunnen voor deze bedrijven overwegingen zijn om zich buiten de haven of stad te vestigen. Daarmee verdwijnt (een deel van) de werkgelegenheid uit de betreffende gemeente, hoewel de activiteit van het bedrijf wel degelijk door de aanwezigheid van de haven wordt beïnvloed. De door LISA geregistreerde werkgelegenheid als toedelingscriterium van de toegevoegde waarde is om die reden hier minder toereikend. Daarom is voor de volgende activiteiten gekozen voor toedeling op basis van het zeehavengerelateerde deel van de 'aan de zeehavengemeente' geleverde vervoersprestaties door transportondernemingen:

- Goederenvervoer per spoor (SBI 6010);
- Goederenvervoer over de weg (SBI 6024.2);
- Vervoer via pijpleidingen (SBI 6030);
- Binnenvaart (bestaande uit SBI 6120.1 (vrachtvaart), SBI 6120.2 (tankvaart) en SBI 6120.3 (sleep- en duwvaart)).

Berekening van de vervoersprestaties

De vervoersprestatie is gedefinieerd als de combinatie van het vervoerde gewicht vermenigvuldigd met de vervoersafstand van de goederen, uitgedrukt in ladingtonkilometers. De vervoersprestatie is, indien mogelijk, berekend voor het Nederlands beroepsgoederenvervoer, in binnen- en buitenland. Het gaat hier om het *Nederlandse* aandeel, omdat het nationaal product gebaseerd is op de bijdragen van Nederlandse bedrijven, en om *beroepsgoederenvervoer* omdat het eigen vervoer van bedrijven al is toegerekend aan de sector waarin het bedrijf is ingedeeld.

Ten opzichte van eerdere edities van de Havenmonitor is een aanpassing in de berekening van de zeehavengerelateerde vervoersprestaties aangebracht. Voorheen werd op basis van de totale gerealiseerde vervoersprestaties per zeehavengemeente door middel van 'maritieme quota' het zeehavengerelateerde aandeel bepaald. Deze 'maritieme quota' zijn een verdeelsleutel tussen wel en niet direct zeehavengerelateerde vervoersprestaties. De 'maritieme quota' zoals ze werden gebruikt in voorgaande Havenmonitoren waren bepaald op basis van sterk verouderde data, die tevens niet meer worden aangeboden door CBS, waardoor ze niet noodzakelijkerwijs een representatief beeld geven van de huidige

⁶ Ook de passagiersvaart en veerdiensten op binnenwateren (SBI-code 6120.4) wordt beschouwd als locatiegebonden activiteit, omdat hier evenmin sprake is van achterlandvervoer. Om te voorkomen dat het vervoer van personen met rondvaartboten en watertaxi's over havens, grachten en andere binnenwateren zou worden meegerekend, hebben de havenbeheerders hiervoor een negatieve correctie aangebracht op de LISA-cijfers.

zeehavengerelateerde vervoersstromen in het achterlandtransport. Daarnaast zijn vele ad hoc aanpassingen in het verleden gedaan waardoor de 'maritieme quota' niet meer op transparante en eenduidige wijze waren samengesteld.

Om bovengenoemde redenen is NEA Transportonderzoek voor de Havenmonitor 2006 gevraagd de directe zeehavengerelateerde vervoersprestaties te bepalen voor de modaliteiten wegvervoer, spoorvervoer en binnenvaart voor de periode 2002-2006. Door gebruik te maken van het NEAC model zijn de vervoersprestaties, zoals gepresenteerd in deze rapportage, gebaseerd op actuele statistieken en bepaald door middel van een transparante en reproduceerbare berekeningsmethode. Een beschrijving van de gehanteerde methodiek is opgenomen in Bijlage 3 van deze Havenmonitor.

Berekening van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde

De berekening van de directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde is toegepast conform de Havenmonitor 2005. Hieronder staat een beschrijving van deze methodiek.

Voor het wegvervoer zijn de totale Nederlandse vervoersprestaties en nationale werkgelegenheidscijfers beschikbaar. Op basis hiervan kan een nationaal gemiddeld aantal werkzame personen per ladingtonkilometer berekend worden welke na vermenigvuldiging met de vervoersprestatie per zeehavengebied, zoals beschreven in Bijlage 3, in het wegvervoer resulteert in het aantal werkzame personen in het wegvervoer per zeehavengebied.

De bijbehorende toegevoegde waarde wordt vervolgens bepaald door het aantal werkzame personen per zeehavengebied in het wegvervoer te vermenigvuldigen met de toegevoegde waarde per persoon in het goederenvervoer, zoals bepaald aan de hand van Nationale Input/Output tabellen conform voorgaande Havenmonitor edities. Deze berekeningsmethode is hieronder als formule weergegeven.

$$WP_{i,j} = \frac{VP_{i,j}}{VP_{i,NL}} * WP_{i,NL}$$
$$TW_{i,j} = WP_{i,j} * TW_{i,NL}$$

Omdat wegvervoer de helft van de niet-locatiegebonden werkgelegenheid genereert, is de beschikbaarheid van gegevens voor deze modaliteit leidend genomen voor de verdere berekeningen. Voor de binnenvaart was deze berekeningsmethode gemakkelijk toe te passen, omdat daarvoor ook het aantal werkzame personen en vervoersprestatie op nationaal niveau beschikbaar zijn.

Voor het spoorvervoer zijn geen gegevens beschikbaar voor zowel het aantal werkzame personen als toegevoegde waarde in Nederland. Hierdoor is voor deze modaliteit gekozen

voor een 'bottom-up' aanpak om het aantal werkzame personen te bepalen. Dit is goed mogelijk omdat het aantal bedrijven actief in deze markt zeer beperkt is en daardoor via de Kamer van Koophandel en jaarverslagen van de bedrijven de aantallen werkzame personen verkregen kunnen worden. In combinatie met de nationale vervoersprestaties van goederenvervoer per spoor, die wel beschikbaar zijn, is vervolgens het aantal werkzame personen per ladingtonkilometer vastgesteld.

Voor het vervoer per pijpleiding zijn direct cijfers beschikbaar van het CBS aangaande werkzame personen en toegevoegde waarde. Uit de nationale Input/Output tabellen is de toegevoegde waarde in heel Nederland voor deze sector te bepalen en het aantal werkzame personen in het vervoer per pijpleiding volgt uit nationale arbeidsvolume cijfers.

Vervolgens is evenals in voorgaande jaren verondersteld dat 50% van de totale vervoersprestatie als zeehavengerelateerd is te bestempelen en geheel is toe te schrijven aan Rotterdam. Als gevolg van deze aanname zijn werkzame personen en toegevoegde waarde op nationaal niveau voor 50% toegekend aan Rotterdam.

2.2.3 Correcties voor bedrijfsgrootte en regionale verschillen

Zoals vermeld is de grootte van bedrijven alsmede hun regionale ligging van invloed op de bepaling van de locatiegebonden zeehavengerelateerde toegevoegde waarde.

Om te corrigeren voor productiviteitsverschillen zijn jaarlijks de aantallen werkzame personen vermenigvuldigd met een groottecorrectie, die aangehouden is vanuit de voorgaande Havenmonitor.

Uit de Regionaal Economische Jaarcijfers (REJ) van het CBS blijkt dat er verschillen zijn in toegevoegde waarde per werkzame personen per regio. Uit deze regionale cijfers is een factor per regio te berekenen waarmee het landelijke aantal is te vermenigvuldigen om tot regionale cijfers te komen.

Ondanks de consequente toepassing van de onderzoeksmethodiek zoals beschreven in de voorgaande edities van de Havenmonitor, deed zich een probleem voor. Het bleek dat de regiocorrecties veelvuldig ad hoc zijn aangepast waardoor de consequente toepassing van deze correctie tot grote verschillen met voorgaande jaren zou leiden. Uiteindelijk is ervoor gekozen om voor 2002 één enkele, exacte correctiefactor per gebied per activiteit uit te rekenen. Deze factor vertegenwoordigt dus beide correcties. Deze factor is verondersteld gelijk te blijven gedurende alle jaren, wat impliceert dat over de voorbije jaren heen de verhouding werkzame personen per bedrijfsgrootte categorie constant is gebleven.

2.2.4 Bepaling indirecte samenhang

Voor de berekening van de indirecte effecten is, conform de voorgaande jaren, gebruik gemaakt van de techniek van Input/Output analyse (op basis van het Leontief vraagbepaalde Input/Output model). Het is echter hier gepast te benadrukken dat een dergelijke

analysetechniek in principe niet geschikt is voor sectorale impactstudies voor bestaande economische activiteiten (want resulterend in dubbeltellingen indien hiervoor niet adequaat gecorrigeerd) en bovendien van een aantal belangrijke theoretische assumpties vertrekt. Zo gaat het Input/Output model er vanuit dat iedere extra vraag (impuls) automatisch leidt tot extra aanbod. Het aanbod is derhalve volledig flexibel (elastisch) verondersteld en past zich zonder extra kosten aan bij de vraag. De prijselasticiteit van de vraag is gelijk aan nul, terwijl de prijselasticiteit van het aanbod gelijk is aan oneindig. Daarnaast veronderstelt het model een volledige complementariteit tussen alle input. Tussen de benodigde intermediaire inputs is geen onderlinge substitutie mogelijk en zijn er geen schaalvoordelen.

Deze theoretische assumpties maken voldoende duidelijk dat ramingen van indirecte effecten van zeehavengerelateerde activiteiten in de rest van de Nederlandse economie met de nodige omzichtigheid gelezen moeten worden.

Als statistische maat voor de verbondenheid van een sector met de Nederlandse economie kunnen multipliers worden gebruikt, met name om vergelijkingen met andere sectoren of het nationale gemiddelde te maken. De uit het model verkregen multipliers worden gebruikt voor het berekenen van de gevolgen van een vraagimpuls in een bepaalde sector op de vraag in andere sectoren.

Een multiplier van bijvoorbeeld 1,6 geeft aan dat behalve het oorspronkelijke directe effect ter grootte van 1, nog een additioneel indirect effect van 0,6 optreedt, elders in de economie. De effecten kunnen daarbij uitgedrukt zijn in termen van werkgelegenheid (werkgelegenheidsmultiplier) en/of toegevoegde waarde (toegevoegde waarde multiplier).

Naast deze 'achterwaartse effecten' bij toeleveranciers kunnen zich ook 'voorwaartse effecten' voordoen bij afnemers. In een afzonderlijke studie in het kader van de Havenmonitor 2005, de 'Verkenning Voorwaartse Effecten', is een eventuele onderschatting onderzocht van het economische belang van de havensector door het niet in kaart brengen van voorwaartse uitstralingseffecten bij afnemers. Voorts geeft deze Verkenning, op basis van representatieve casussen, een onderbouwd inzicht in de (on)mogelijkheden van bepaling van voorwaartse effecten, en dit vanuit een breder kader dan alleen het stramien van input-outputanalyse.

Behalve de voorwaartse en achterwaartse effecten bij toeleverende bedrijven is ook sprake van bestedingseffecten. Deze effecten bestaan uit de bestedingsimpuls door de werknemers. Op hun beurt zijn deze werknemers namelijk ook weer consument. Deze effecten zijn niet in deze berekening opgenomen, wat gebruikelijk is bij macro-economische analyses.

2.3 Private investeringen in de Nederlandse zeehavens

De indicator 'Investeringen in de Nederlandse zeehavens' biedt een bijkomend inzicht in de economische ontwikkeling van de relevante zeehavengebieden en bedrijven in zeehavengerelateerde sectoren. Vooral nieuwe investeringen en uitbreidingsinvesteringen zijn interessant, aangezien deze investeringen principieel een impuls betekenen voor het

zeehavengebied in kwestie. Deze investeringen vinden namelijk alleen plaats als het gebied aantrekkelijk is en kunnen zodoende gezien worden als signaal van vertrouwen in het betreffende zeehavengebied.

Ontwikkelingen in het investeringsniveau zijn van invloed op de positie van de zeehavengebieden als vestigingslocatie. Is sprake van een toename of een afname van het niveau van investeringen? Een toename van de investeringen geeft aan dat bedrijven de activiteiten in het havengebied willen continueren, terwijl een afname een indicatie *kan* zijn voor (relatieve) achteruitgang van het gebied. In het laatste geval kunnen andere gebieden interessantere opties zijn geworden voor het accommoderen van bedrijfsactiviteiten. Een afname van de investeringen betekent echter niet per definitie een (relatieve) achteruitgang van het gebied. Een jaar met minder investeringen hoeft dit namelijk nog niet te impliceren, omdat het niveau van investeringen jaarlijks kan verschillen. Het bedrijfsleven investeert het ene jaar meer dan het andere jaar. Oorzaken hiervoor zijn onder andere de economische (wereld) situatie, de bedrijfseconomische situatie, de economische levensduur van de activa en innovaties.

Investerings creëren tijdelijke werkgelegenheid om de betreffende activa te bouwen en te vervangen. Eveneens kunnen de investeringen gericht zijn op het creëren van structurele werkgelegenheid, maar dat is sterk afhankelijk van het type investering (nieuw, uitbreidings- of vervangingsinvesteringen). Indien sprake is van kapitaalintensieve sectoren, wat in de zeehavengebieden veelal het geval is, dan is de kans groot dat vervangingsinvesteringen verlies aan structurele werkgelegenheid met zich meebrengen. Vervangingsinvesteringen zijn investeringen waarbij de afgeschreven activa vervangen worden voor nieuwe activa. Veelal gebeurt dit aan het eind van de economische levensduur van de activa. Door technologische ontwikkelingen is het mogelijk dat evenveel of zelfs meer geproduceerd wordt met evenveel of minder mensen als gevolg van efficiencyverbeteringen. Uitbreidingsinvesteringen zijn een capaciteitsuitbreiding van de onderneming. Door het plaatsen van nieuwe activa kan de productie aanzienlijk verhoogd worden. Deze productieverhoging brengt werkgelegenheid met zich mee. Nieuwe investeringen zorgen ervoor dat nieuwe activiteiten ontplooid worden. Het betreft de investeringen die nodig zijn om een onderneming op te starten. Het kan gaan om een startende onderneming, maar ook om ondernemingen die een nieuwe vestiging openen.

Voor de Havenmonitor 2006 is alleen gekeken naar de private investeringen in de zeehavengebieden. Bij private investeringen gaat het om investeringen in vaste activa van ondernemingen, investeringen die direct gericht zijn op de prestaties van de eigen onderneming. Hiervoor is gebruik gemaakt van de CBS-investeringsstatistieken voor het in kaart brengen van de private investeringen in Nederland. Uitgangspunt daarbij is dat deze indicator op een gelijkwaardige wijze wordt gepresenteerd als de andere indicatoren (werkgelegenheid en toegevoegde waarde) van de klassieke Havenmonitor. Hiervoor is aan het CBS gevraagd om de investeringen in kaart te brengen op basis van de sector- en gebiedsafbakening, gehanteerd in dit onderzoek.

Het CBS heeft vanaf het jaar 2000 investeringsstatistieken in gedetailleerde vorm beschikbaar. De investeringsstatistieken vóór 2000 zijn minder gedetailleerd. In deze rapportage zijn de investeringsstatistieken van 2000 tot en met 2005 verwerkt. Het detailniveau van de gegevens is echter beperkt. Door de geheimhoudingsverplichting van het CBS, wat inhoudt dat geen individuele informatie onthuld mag worden, zijn de investeringen op een aggregatieniveau gepresenteerd waarbij zoveel mogelijk informatie toegankelijk blijft. Zelfs dan is het in enkele gevallen niet mogelijk om de investeringen weer te geven als gevolg van de geheimhoudingsverplichting. Daarnaast zijn cijfers niet beschikbaar indien ze niet voldoen aan de gehanteerde betrouwbaarheidsmarge zoals die door CBS worden gehanteerd.

2.4 Bedrijvendynamiek en bedrijfsvestigingen in de Nederlandse zeehavens

2.4.1 Inleiding

In de Havenmonitor 2004 en 2005 is de benodigde data voor het in kaart brengen van de bedrijfsvestigingen en de bedrijvendynamiek opgevraagd uit het Handelsregister van de Kamer van Koophandel. De belangrijkste motivatie om deze bron te gebruiken was, dat het Handelsregister op dat moment de enige bron was die systematisch voor heel Nederland de bedrijvendynamiek in kaart bracht. Dit is overigens nog steeds zo. Voor de Havenmonitor 2006 is echter gekozen voor het gebruik van een eenduidig bronbestand voor alle economische indicatoren op bedrijfsvestigingsniveau; het LISA-bestand. Hierdoor kan voor het eerst de samenhang tussen deze indicatoren in kaart worden gebracht hetgeen een belangrijke verrijking betreft van de Havenmonitor.

De oorsprong van de data van beide bestanden is gebaseerd op verschillende bronnen en methodieken die tot een verschillende afbakening van de vestigingen leidt. Dit heeft weer een afwijking in omvang van de standdata tussen beide registers tot gevolg, die tevens een afwijkende peildatum hanteren. Beide bestanden zijn daarom niet vergelijkbaar. In het LISA-bestand kan geen onderscheid naar mutatiecomponenten (starters, overige oprichtingen, opheffingen, immigratie en emigratie binnen Nederland) worden gemaakt omdat deze überhaupt niet in kaart worden gebracht. Daarom wordt hier op een andere wijze invulling aan gegeven. Besloten is om alleen voor bedrijfsvestigingen met ten minste 10 werkzame personen de onderliggende mutatiecomponenten in kaart te brengen over de periode 2002-2006.

2.4.2 Bedrijfsvestigingen en bedrijvendynamiek

Definitie bedrijfsvestiging

Het doel van LISA is het bijeenbrengen van regionale vestigingenregistraties met daaraan gekoppelde werkgelegenheidsgegevens tot een integraal, landsdekkend, uniform en consistent vestigingenregister met gegevens over alle vestigingen in Nederland waar betaald

werk wordt verricht. Jaarlijks wordt dit register bijgewerkt op basis van de gegevens van de regionale registerhouders. Om het vestigingenbestand aan te vullen met actuele gegevens over werkgelegenheid wordt daarnaast jaarlijks een enquête uitgezet. Van de vestigingen met 100 en meer werkzame personen wordt de gehele populatie benaderd. Bij de vestigingen met minder dan 100 werkzame personen kan met een steekproef worden volstaan (10-100 WP: 50%, < 10 WP: 25%).

LISA hanteert de volgende definitie voor een bedrijfsvestiging: 'Locatie van een onderneming, instelling of zelfstandige beroepsbeoefenaar (dat wil zeggen elke fabriek, werkplaats, kantoor, winkel of andere bedrijfsruimte, dan wel elk complex daarvan) waarin of van waaruit een economische activiteit of zelfstandig (vrij) beroep wordt uitgeoefend door minimaal 1 werkzaam persoon'. Ter vergelijking: De Kamers van Koophandel bestempelen een bedrijfsvestiging als iedere in het Handelsregister ingeschreven onderneming en rechtspersoon in Nederland. De door de regionale registers aangeleverde data volgen de gehanteerde definitie. Toch kan er sprake zijn van afwijkingen omdat sommige regionale registers uitgaan van vestigingsactiviteiten (kan zijn dat er meerdere activiteiten per bedrijfsvestiging zijn die apart in LISA worden geregistreerd). LISA probeert op landelijk niveau deze gegevens zoveel mogelijk te corrigeren, zodat er een uniform bestand bestaat.

Tijdens de controle door individuele havenbeheerders is geconstateerd dat de gegevens over vestigingen met 1 werkzame persoon niet goed te controleren zijn. Daarop is besloten om vestigingen die over de gehele tijdreeks 0 en/of 1 werkzame persoon hebben geregistreerd buiten beschouwing te laten. Bedrijven die in de periode op enig moment wel meer dan 1 werkzame persoon kennen, maar over andere jaren 0 of 1 werkzame persoon zijn wel meegenomen in de analyse. Uitgangspunt is dat het onterecht zou zijn om een vestiging die op een bepaald moment bijvoorbeeld 10 werkzame personen kent, maar een jaar later slechts 1 werkzame persoon die vestiging in het ene jaar (WP=10) wel mee te tellen, maar in het daaropvolgende jaar (WP=1) niet mee te tellen. Het kan immers zo zijn dat het tijdelijk minder goed gaat met de vestiging, maar dat de vestiging nog steeds relevant is voor de haven.

In tegenstelling tot het Handelsregister zijn de publieke organisaties in LISA wel vertegenwoordigd doordat ook vestigingen van de overheid, het onderwijs, de gezondheidszorg en de vrije beroepsbeoefenaars worden geregistreerd, terwijl een full time werkzame persoon⁷ gemiddeld 12 uur per week of meer werkzaam is waarbij het Handelsregister uit gaat van 15 uur. In beide bestanden zijn lege BV's en overige vestigingen uit de categorie zakelijk beheer, alsmede rechtspersonen zoals verenigingen en stichtingen waar geen economische activiteit verricht wordt, niet opgenomen.

Bedrijvendynamiek

Door het inzicht in het aantal vestigingen over de periode 2002-2006 en de mutaties over de verschillende jaren is de bedrijvendynamiek relatief eenvoudig in kaart gebracht. De

⁷ Basis voor indeling vestigingen naar grootte-klasse

dynamiek in termen van afname aantal vestigingen en toename vestigingen volgt automatisch uit het totale bestand: als een tijdreeks onderbroken is dan is er sprake van een mutatie.

Het LISA-bestand geeft zoals gezegd echter geen inzicht in de onderliggende redenen voor deze dynamiek. De verklaring voor de geconstateerde dynamiek (voor vestigingen met meer dan 10 WP) is daarom als volgt achterhaald:

- Via het regionale register van Zuid-Holland dat als bronbestand dient voor LISA. Dit bestand beschikt over gegevens van de onderliggende componenten. In aanvulling op het Handelsregister laat deze ook de migratie van/naar het buitenland zien;
- Bij de havenbeheerders, aangevuld met navraag bij de bedrijven zelf en via bronnen als internet;
- Koppeling LISA-bestand met het oorspronkelijke KvK-bestand dat voor de Havenmonitor 2005 is gebruikt om de achterliggende mutatiecomponent te achterhalen en waarbij het KvK-nummer op recordniveau vermeld is. Van de vestigingen in het LISA-bestand beschikt 85% over een KvK-nummer.

3 Economische betekenis Nederlandse zeehavens

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de indicatoren zeehavengerelateerde werkgelegenheid, toegevoegde waarde en bedrijfsvestigingen parallel geanalyseerd. De onderlinge samenhang tussen deze indicatoren is zo groot (*toegevoegde waarde = som van werkzame personen in bedrijfsvestigingen $\times$ toegevoegde waarde per werkzaam persoon*) dat een gezamenlijke behandeling tot de meest waardevolle inzichten leidt. De analyse richt zich zowel op de economische betekenis van de zeehavengebieden in 2006 als op de ontwikkeling daarvan vanaf het jaar 2002. Voor een correcte vergelijkingsbasis over de jaren heen zijn de toegevoegde waarde cijfers telkens herberekend naar constante prijzen van 2002.

Om aanvullende inzichten te bieden in de vastgestelde (sectorale) evoluties binnen de beschouwde zeehavengebieden en tussen de zeehavengebieden onderling in termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde, is gebruik gemaakt van de bekende techniek van shift-share analyse. Deze techniek, vaak toegepast binnen de context van concurrentieanalyse van regionale economieën, plaatst de evolutie van de concurrentiekracht van een zeehaven(gebied) en de groei in termen van toegevoegde waarde en werkgelegenheid binnen een ander, aanvullend analysekader.

In onderstaande paragraaf 3.2 is de dynamiek in arbeidsproductiviteit voor de totale Nederlandse economie in kaart gebracht. Aansluitend wordt in paragraaf 3.3 de economische betekenis voor het totaal van de Nederlandse zeehavengebieden geanalyseerd, voor zowel het jaar 2006 als de ontwikkeling in de jaren 2002 tot en met 2006. Vervolgens worden de ontwikkelingen uitgesplitst naar zeehavengebieden (paragraaf 3.4) en naar sector (paragraaf 3.5). Voor het jaar 2006 is de economische betekenis per sector samengebracht in paragraaf 3.6.

Een analyse van de ontwikkelingen van de verschillende indicatoren per sector is gepresenteerd in paragraaf 3.7. De indirecte economische betekenis van de Nederlandse zeehavengerelateerde activiteiten is beschreven in paragraaf 3.8.

Voor een nadere uitwerking in detail van de individuele zeehavengebieden wordt verwezen naar Bijlage 4.

3.2 Arbeidsproductiviteit Nederlandse economie

Door de voortzettende opleving van de mondiale economie kwam in 2006 de groei van het Nederlandse BBP uit op ongeveer 1,9%. Tegelijkertijd is de arbeidsproductiviteit gestegen ten opzichte van het voorgaande jaar met 1,2%, zoals gepresenteerd in Tabel 3.1.

De ontwikkeling van de arbeidsproductiviteit laat op sectorniveau een gevarieerd beeld zien. Opvallend is bijvoorbeeld de groei in de sectoren 'Handel, horeca en reparatie', 'Vervoer, opslag en communicatie', 'Energie- en waterleidingbedrijven' en 'Industrie' (zie Tabel 3.1).

Tabel 3.1: Mutatie arbeidsproductiviteit in verschillende sectoren van de Nederlandse economie in de periode 2005-2006

Sector	Mutatie '05-'06
Landbouw, bosbouw en visserij	0,2%
Delfstoffenwinning	0,0%
Industrie	3,2%
Energie- en waterleidingbedrijven	3,8%
Bouwnijverheid	1,1%
Handel, horeca en reparatie	5,1%
Vervoer, opslag en communicatie	4,0%
Financiële en zakelijke dienstverlening	-2,1%
Overheid	0,6%
Zorg en overige dienstverlening	0,4%
Totaal	1,2%

Bron: CBS

3.3 Economische betekenis Nederlandse zeehavens

In Tabel 3.2 en Tabel 3.3 zijn de werkgelegenheid en gecreëerde toegevoegde waarde (in lopende prijzen) gepresenteerd.

Tabel 3.2: Zeehavengerelateerde werkgelegenheid in Nederland in 2006

	Werkgelegenheid (in werkzame personen)
Locatiegebonden zeehavengerelateerde activiteiten	122.979
Niet-locatiegebonden zeehavengerelateerde activiteiten	39.888
Directe economische betekenis zeehavengebieden	162.866
In % van totaal in Nederland	1,9%
Indirecte economische betekenis	111.403
In % van totaal in Nederland	1,3%
Totale economische betekenis zeehavengerelateerde activiteiten	274.270
In % van totaal in Nederland	3,3%
Werkzame personen	8.383.000

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 3.3: Zeehavengerelateerde toegevoegde waarde in Nederland in 2006 (in lopende prijzen)

	Toegevoegde waarde (in lopende prijzen, bruto tegen factorkosten)
Locatiegebonden zeehavengerelateerde activiteiten	21,2
Niet-locatiegebonden zeehavengerelateerde activiteiten	2,4
Directe economische betekenis zeehavengebieden	23,6
In % van totaal in Nederland	4,4%
Indirecte economische betekenis	11,8
In % van totaal in Nederland	2,2%
Totale economische betekenis zeehavengerelateerde activiteiten	35,4
In % van totaal in Nederland	6,6%
Bruto binnenlands product	534,3

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

In Tabel 3.4, Tabel 3.5 en Figuur 3.1 is de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens voor de jaren 2002 tot en met 2006 weergegeven; tevens is een vergelijking gemaakt met de ontwikkeling in de totale Nederlandse werkgelegenheid en het Bruto Binnenlands Product. De ontwikkeling leert dat zowel de zeehavengerelateerde werkgelegenheid als de toegevoegde waarde de richting van de nationale ontwikkeling in werkzame personen en BBP volgt. De werkgelegenheid neemt weer toe na een aantal jaren van daling in het aantal werkzame personen, en de groei in BBP en zeehavengerelateerde toegevoegde waarde, die in 2003 is ingezet, zet door.

Daarnaast blijkt dat het aandeel directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid van alle werkzame personen in Nederland in de periode 2002-2006 ongeveer constant is gebleven rond 2,0%. Het aandeel directe toegevoegde waarde van de gezamenlijke Nederlandse zeehavens van het BBP is toegenomen van 4,1% in 2002 tot 4,4% in 2006.

Tabel 3.4: Ontwikkeling in zeehavengerelateerde werkgelegenheid in 2002-2006

	Werkzame personen				
	2002	2003	2004	2005	2006
Locatiegebonden zeehavengerelateerde activiteiten	127.063	123.255	122.477	120.951	122.979
Niet-locatiegebonden zeehavengerelateerde activiteiten	39.306	39.771	36.740	38.762	39.888
Directe economische betekenis zeehavengebieden	166.369	163.026	159.216	159.713	162.866
In % van totaal in Nederland	2,0%	2,0%	1,9%	1,9%	1,9%
Indirecte economische betekenis	105.490	103.464	104.229	105.401	111.403
In % van totaal in Nederland	1,3%	1,2%	1,3%	1,3%	1,3%
Totale economische betekenis zeehavengerelateerde activiteiten	271.858	266.490	263.446	265.114	274.270
In % van totaal in Nederland	3,3%	3,2%	3,2%	3,2%	3,3%
Werkzame personen in Nederland	8.324.000	8.283.000	8.211.000	8.231.000	8.383.000

	Jaarlijkse mutatie			
	'02-'03	'03-'04	'04-'05	'05-'06
Locatiegebonden zeehavengerelateerde activiteiten	-3,0%	-0,6%	-1,2%	1,7%
Niet-locatiegebonden zeehavengerelateerde activiteiten	1,2%	-7,6%	5,5%	2,9%
Directe economische betekenis zeehavengebieden	-2,0%	-2,3%	0,3%	2,0%
Indirecte economische betekenis	-1,9%	0,7%	1,1%	5,7%
Totale economische betekenis zeehavengerelateerde activiteiten	-2,0%	-1,1%	0,6%	3,5%
Werkzame personen in Nederland	-0,5%	-0,9%	0,2%	1,8%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

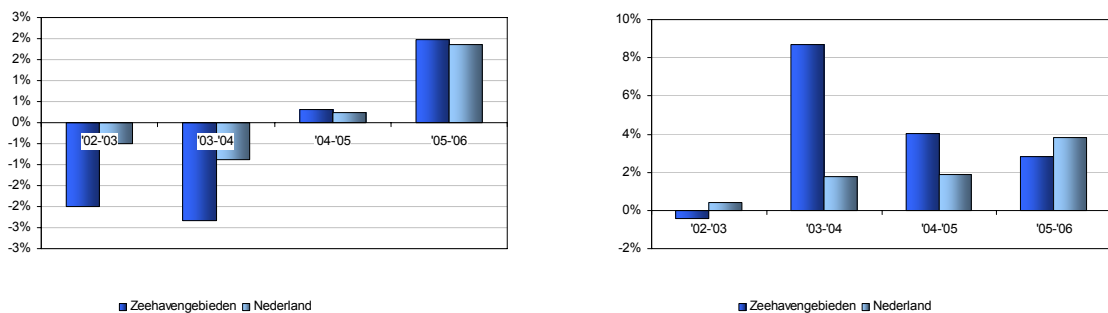
Tabel 3.5: Ontwikkeling in zeehavengerelateerde toegevoegde waarde in 2002-2006

	Toegevoegde waarde (in mrd euro, prijzen 2002)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Locatiegebonden zeehavengerelateerde activiteiten	17,0	16,9	18,8	19,5	19,9
Niet-locatiegebonden zeehavengerelateerde activiteiten	2,2	2,2	2,0	2,1	2,3
Directe economische betekenis zeehavengebieden	19,2	19,1	20,8	21,6	22,2
In % van totaal in Nederland	4,1%	4,1%	4,4%	4,5%	4,4%
Indirecte economische betekenis	9,3	9,4	9,6	10,3	11,1
In % van totaal in Nederland	2,0%	2,0%	2,0%	2,1%	2,2%
Totale economische betekenis zeehavengerelateerde activiteiten	28,5	28,5	30,4	31,8	33,4
In % van totaal in Nederland	6,1%	6,1%	6,4%	6,6%	6,6%
Bruto binnenlands product	465,2	467,1	475,4	484,4	503,0

	Jaarlijkse mutatie			
	'02-'03	'03-'04	'04-'05	'05-'06
Locatiegebonden zeehavengerelateerde activiteiten	-0,4%	11,0%	4,1%	2,2%
Niet-locatiegebonden zeehavengerelateerde activiteiten	-0,9%	-8,7%	3,9%	8,4%
Directe economische betekenis zeehavengebieden	-0,4%	8,7%	4,0%	2,8%
Indirecte economische betekenis	1,7%	1,8%	6,7%	8,7%
Totale economische betekenis zeehavengerelateerde activiteiten	0,3%	6,4%	4,9%	4,7%
Bruto Binnenlands Product (BBP)	0,4%	1,8%	1,9%	3,8%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur 3.1: Ontwikkeling jaarlijkse mutatie in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde ten opzichte van het Nederlandse totaal in de periode 2002-2006



Werkgelegenheid

Toegevoegde waarde

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

In Tabel 3.6 en Figuur 3.2 is de ontwikkeling van de bedrijfsvestigingen⁸ in de Nederlandse Zeehavens weergegeven. Het aantal vestigingen met direct zeehavengerelateerde werkgelegenheid is in de periode 2002-2006 stabiel gebleven. De grootste mutatie heeft zich in 2003 ten opzichte van 2002 voorgedaan (1% afname van het aantal vestigingen). Bedrijven met 1 werkzame persoon over de gehele periode 2002-2006 zijn niet meegenomen. Bedrijven die op enig moment in de tijdreeks wel meer dan 1 werkzame persoon kennen, zijn wel meegenomen in de analyse. Voor nadere uitleg wordt hier verwezen naar paragraaf 2.4.2. Als gevolg hiervan is in de figuur de ontwikkeling van het aantal vestigingen met 1 werkzame persoon weggelaten; er zou immers een vertekend beeld ontstaan omdat niet alle bedrijfsvestigingen met 1 werkzame persoon als relevant zijn opgenomen.

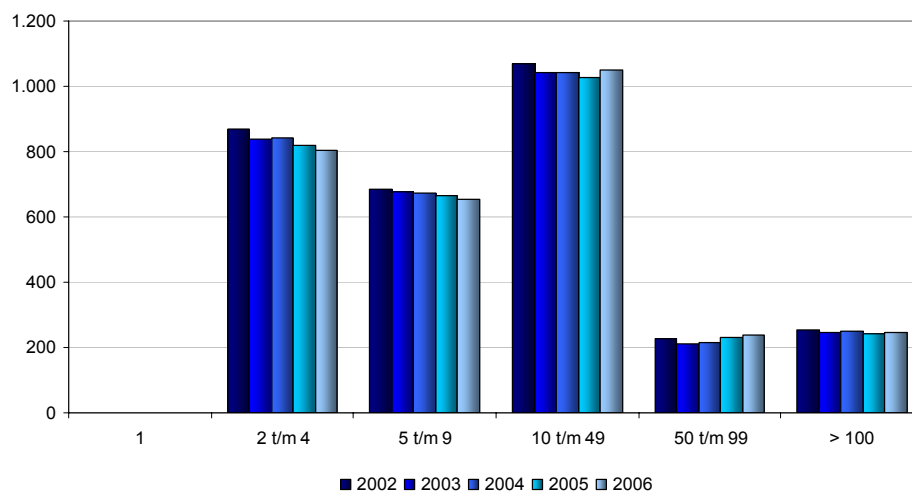
⁸ Voor de Havenmonitor wordt met betrekking tot de indicator bedrijfsvestigingen alleen gekeken naar vestigingen met directe werkgelegenheid

Tabel 3.6: Ontwikkeling in zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen in 2002-2006

	Totaal Nederlandse zeehavens				
	2002	2003	2004	2005	2006
Totaal	3183	3145	3148	3108	3108

Bron: BCI obv LISA

Figuur 3.2: Ontwikkeling zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen voor totale Nederlandse Zeehavens per categorie Werkzame Personen (periode 2002 – 2006)



Bron: BCI obv LISA

Onderstaande Tabel 3.7 en Tabel 3.8 tonen de dynamiek in de Nederlandse zeehavens in de periode 2002-2006. Het aantal zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen is in de periode 2002-2006 nagenoeg gelijk gebleven binnen een bandbreedte van 3.100-3.200 vestigingen. De bedrijvendynamiek vertoont hierbij een redelijk constant beeld waarbij de toename in vestigingen (starters en immigratie) en de afname in vestigingen (opheffingen en emigratie) elkaar nagenoeg opheffen. In 2006 is sprake van een positieve dynamiek (+14) voor wat betreft vestigingen met meer dan 10 werkzame personen: er is sprake van een natuurlijke aanwas (starters minus opheffingen) van 20 vestigingen, terwijl er een negatief migratiesaldo is van 6. Dit wordt mede verklaard door het hoog aantal starters onder deze vestigingen dat over de periode gestaag toeneemt, terwijl het aantal opheffingen sterk wisselt in de periode 2002-2006. De dynamiek als percentage van het totaal aantal vestigingen is over de gehele periode ongeveer 12%.

Tabel 3.7: Dynamiek Nederlandse zeehavens 2002-2006

	Dynamiek totaal Nederlandse zeehavens			
	02-'03	03-'04	04-'05	05-'06
Aantal vestigingen niet meer geregistreerd	212	197	196	199
Aantal vestigingen nieuw geregistreerd	174	200	156	199
Saldo totaal	-38	3	-40	0

Bron: BCI obv LISA

Tabel 3.8: Mutatiecomponenten Nederlandse zeehavens 2002-2006 (bedrijfsvestigingen > 10 WP⁹)

Mutatiecomponenten	Dynamiek totaal Nederlandse zeehavens			
	02-'03	03-'04	04-'05	05-'06
aantal starters	40	44	42	55
aantal opheffingen	55	33	64	35
saldo natuurlijke aanwas	-15	11	-22	20
aantal immigraties	5	7	5	2
aantal emigraties	6	6	9	8
migratiesaldo	-1	1	-4	-6
Saldo totaal (vestigingen >10 WP)	-16	12	-26	14

Bron: BCI obv LISA

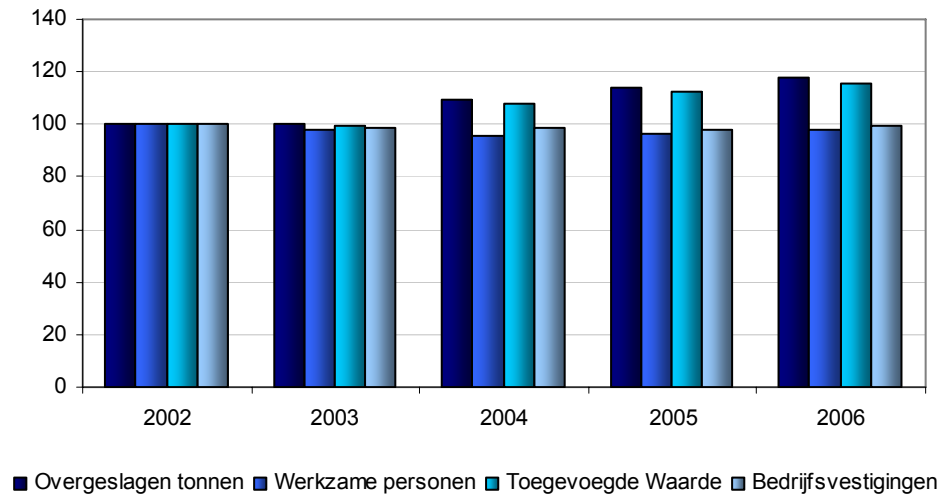
In Bijlage 5 is een tabel opgenomen waarin de bedrijfsvestigingsmigraties zijn opgenomen van vestigingen met 10 werkzame personen of meer in de periode 2002-2006. Het aantal immigraties dat zich heeft voorgedaan zijn veelal immigraties van een nabijgelegen gemeente naar het zeehavengebied. Bijvoorbeeld van Purmerend naar Amsterdam. Bij de emigraties is dit beeld vergelijkbaar, hoewel hier opvalt dat een belangrijk deel (5 van de 29) van de vestigingen vertrokken is naar het buitenland. Omdat het aantal migraties beperkt is, kan hier geen trend uit worden afgeleid. Een nadere trendbeschrijving is in deze rapportage dan ook verder buiten beschouwing gelaten.

Ontwikkelingen samengevat

In onderstaande Figuur 3.3 is de relatieve ontwikkeling van de overgeslagen tonnen, werkgelegenheid, toegevoegde waarde creatie en aantal bedrijfsvestigingen over de periode 2002-2006 samengevat. Uit de figuur blijkt een groei in overgeslagen tonnen en gecreëerde toegevoegde waarde bij een ongeveer constant aantal werkzame personen en bedrijfsvestigingen.

⁹ Mutatiecomponenten zijn alleen voor bedrijfsvestigingen onderzocht die in de periode 2002-2006 op enig moment 10 werkzame personen of meer kenden. Controle op componenten voor kleinere vestigingen bleek niet goed mogelijk.

Figuur 3.3: Ontwikkeling overgeslagen tonnen, werkgelegenheid, toegevoegde waarde en aantal bedrijfsvestigingen in Nederlandse zeehavens in de periode 2002-2006, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)



Bron: RebelGroup/BCI obv LISA

3.4 Uitsplitsing indicatoren naar zeehavengebieden

Ontwikkeling zeehavengebieden in werkgelegenheid, toegevoegde waarde en bedrijfsvestigingen

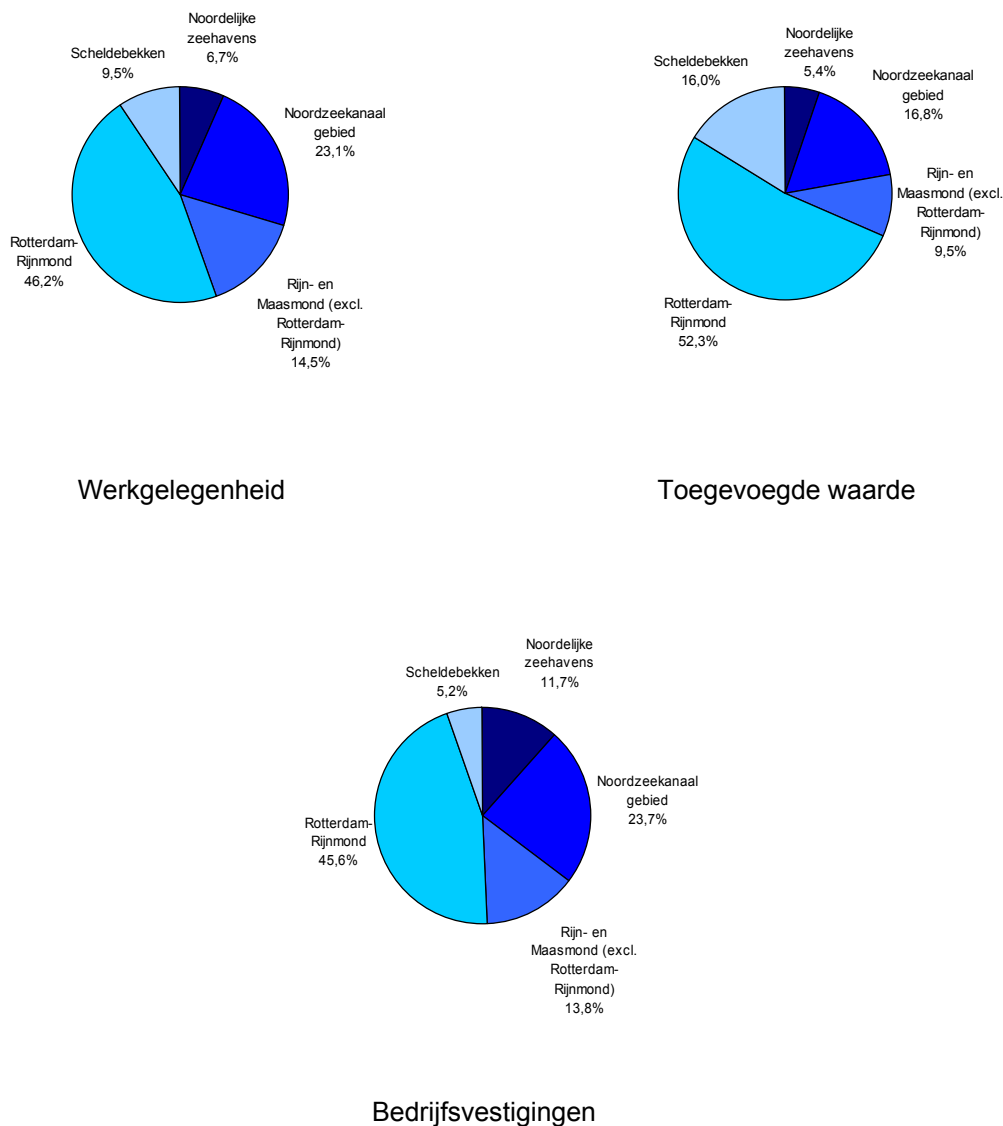
Tabel 3.9 en Figuur 3.4 geven de aandelen in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per zeehavengebied weer. Opvallend is het relatief grotere belang van het zeehavengebied Scheldebekken in termen van toegevoegde waarde dan werkgelegenheid. De verklaring hiervoor zit in de specialisatie van dit gebied in activiteiten welke een relatief hoge toegevoegde waarde per werkzaam persoon kennen. Daarnaast blijkt dat de Noordelijke zeehavens een relatief groot aantal bedrijfsvestigingen in haar beheersgebied heeft terwijl het aandeel in toegevoegde waarde en werkzame personen relatief lager is (11,7% van de bedrijfsvestigingen in Nederlandse zeehavens versus 5,3% en 5,4% van resp. de werkzame personen en toegevoegde waarde).

Tabel 3.9: Directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid, toegevoegde waarde en aantal bedrijfsvestigingen per zeehavengebied en gemeente in 2006

Zeehavengebieden	Werkzame personen		Toegevoegde waarde		Bedrijfsvestigingen	
	WP	%	mrd Euro	%	aantal	%
Noordelijke zeehavens	8.678	5,3%	1.268	5,4%	363	11,7%
Delfzijl	5.103	3,1%	716	3,0%	144	4,6%
Eemshond	627	0,4%	118	0,5%	39	1,3%
Harlingen	895	0,5%	81	0,3%	67	2,2%
Den Helder	2.054	1,3%	353	1,5%	113	3,6%
Noordzeekanaalgebied	33.293	20,4%	3.967	16,8%	737	23,7%
Amsterdam	15.305	9,4%	1.700	7,2%	296	9,5%
Beverwijk	740	0,5%	70	0,3%	65	2,1%
Velsen/Ijmuiden	13.134	8,1%	1.780	7,5%	186	6,0%
Zaanstad	4.114	2,5%	417	1,8%	190	6,1%
Rijn- en Maasmond	105.518	64,8%	14.571	61,8%	1.846	59,4%
Rotterdam	74.087	45,5%	10.807	45,8%	890	28,6%
Schiedam	2.825	1,7%	270	1,1%	73	2,3%
Vlaardingen	1.596	1,0%	172	0,7%	55	1,8%
Maasluis	415	0,3%	41	0,2%	22	0,7%
Overig Rijnmond	7.605	4,7%	1.035	4,4%	376	12,1%
Dordrecht	3.011	1,8%	438	1,9%	75	2,4%
Drechtse steden	5.356	3,3%	519	2,2%	74	2,4%
Moerdijk	9.059	5,6%	1.159	4,9%	242	7,8%
Scheveningen	1.564	1,0%	132	0,6%	39	1,3%
waarvan <i>Rotterdam-Rijnmond</i>	86.529	53,1%	12.325	52,3%	1.416	45,6%
Scheldebekken	15.377	9,4%	3.780	16,0%	162	5,2%
Vlissingen	6.526	4,0%	711	3,0%	68	2,2%
Borsele	1.678	1,0%	385	1,6%	22	0,7%
Ternzeuven	7.173	4,4%	2.684	11,4%	72	2,3%
Totaal	162.866	100%	23.587	100%	3.108	100%

Bron: RebelGroup/BCI obv LISA en CBS data

Figuur 3.4: Marktaandeel in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid, toegevoegde waarde en bedrijfsvestigingen per zeehavengebied in 2006



Bron: RebelGroup/BCI obv LISA en CBS data

Tabel 3.10 en Tabel 3.12 tonen per zeehavengebied de ontwikkeling in directe werkzame personen en toegevoegde voor de periode 2002 tot en met 2006 in absolute cijfers en percentuele jaarlijkse mutaties. In Tabel 3.11 en Tabel 3.13 is dit uitgedrukt in indexcijfers waarbij het jaar 2002 als referentie dient voor de ontwikkelingen.

De ontwikkeling in werkgelegenheid vertoont voor ieder zeehavengebied een vergelijkbaar patroon: na een daling in de jaren 2003 en 2004 vindt er herstel plaats in de jaren 2005 en 2006. In termen van toegevoegde waarde valt op dat de Noordelijke zeehavens en het

Noordzeekanaalgebied een sterkere groei hebben gerealiseerd in de periode 2002-2006 dan het gemiddelde van de Nederlandse zeehavens samen.

Tabel 3.14 toont de ontwikkeling van het aantal bedrijfsvestigingen per zeehavengebied. Over de totale Nederlandse zeehavens blijft dit aantal stabiel, met een afname over de gehele periode. Per zeehavengebied zijn er echter wel schommelingen.

Tabel 3.10: Ontwikkeling directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per zeehavengebied in 2002-2006

	Werkzame personen				
	2002	2003	2004	2005	2006
Noordelijke zeehavens	8.832	8.658	8.453	8.337	8.678
Noordzeekanaalgebied	34.737	33.525	32.363	32.546	33.293
Rijn- en Maasmond	107.066	105.458	103.406	103.765	105.518
waarvan Rotterdam-Rijnmond	87.175	85.862	84.067	85.086	86.529
Scheldebekken	15.734	15.386	14.993	15.066	15.377
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	166.369	163.026	159.216	159.713	162.866
	Jaarlijkse mutatie				
	'02-03	'03-04	'04-05	'05-06	
Noordelijke zeehavens	-2,0%	-2,4%	-1,4%	4,1%	
Noordzeekanaalgebied	-3,5%	-3,5%	0,6%	2,3%	
Rijn- en Maasmond	-1,5%	-1,9%	0,3%	1,7%	
waarvan Rotterdam-Rijnmond	-1,5%	-2,1%	1,2%	1,7%	
Scheldebekken	-2,2%	-2,5%	0,5%	2,1%	
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	-2,0%	-2,3%	0,3%	2,0%	

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 3.11: Ontwikkeling directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per zeehavengebied in 2002-2006, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

	Werkzame personen (index 2002=100)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Noordelijke zeehavens	100	98	96	94	98
Noordzeekanaalgebied	100	97	93	94	96
Rijn- en Maasmond	100	98	97	97	99
waarvan Rotterdam-Rijnmond	100	98	96	98	99
Scheldebekken	100	98	95	96	98
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	100	98	96	96	98

Bron: RebelGroup/BCI obv LISA en CBS data

Tabel 3.12: Ontwikkeling directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per zeehavengebied in 2002-2006

	Toegevoegde Waarde (in mln euro, in 2002 prijzen)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Noordelijke zeehavens	946	972	1.065	1.099	1.194
Noordzeekanaalgebied	3.004	3.029	3.303	3.587	3.734
Rijn- en Maasmond	12.098	11.944	12.786	13.460	13.716
waarvan Rotterdam-Rijnmond	10.246	10.101	10.809	11.510	11.601
Scheldebekken	3.129	3.150	3.602	3.446	3.558
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	19.177	19.095	20.756	21.593	22.202
	Jaarlijkse mutatie				
	'02-03	'03-04	'04-05	'05-06	
Noordelijke zeehavens	2,8%	9,5%	3,2%	8,6%	
Noordzeekanaalgebied	0,8%	9,1%	8,6%	4,1%	
Rijn- en Maasmond	-1,3%	7,1%	5,3%	1,9%	
waarvan Rotterdam-Rijnmond	-1,4%	7,0%	6,5%	0,8%	
Scheldebekken	0,7%	14,3%	-4,3%	3,2%	
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	-0,4%	8,7%	4,0%	2,8%	

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 3.13: Ontwikkeling directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per zeehavengebied in 2002-2006, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

	Toegevoegde Waarde (index 2002=100)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Noordelijke zeehavens	100	103	113	116	126
Noordzeekanaalgebied	100	101	110	119	124
Rijn- en Maasmond	100	99	106	111	113
waarvan Rotterdam-Rijnmond	100	99	106	112	113
Scheldebekken	100	101	115	110	114
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	100	100	108	113	116

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 3.14: Ontwikkeling directe zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen per zeehavengebied in 2002-2006

	Bedrijfsvestigingen				
	2002	2003	2004	2005	2006
Noordelijke zeehavens	369	376	374	363	363
Noordzeekanaalgebied	766	760	755	760	737
Rijn- en Maasmond	1.892	1.885	1.890	1.857	1.880
waarvan Rotterdam-Rijnmond	1.463	1.425	1.423	1.398	1.416
Scheldebekken	156	156	161	157	162
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	3.183	3.145	3.148	3.108	3.108

	Jaarlijkse mutatie			
	'02-03	'03-04	'04-05	'05-06
Noordelijke zeehavens	1,9%	-0,5%	-2,9%	0,0%
Noordzeekanaalgebied	-0,8%	-0,7%	0,7%	-3,0%
Rijn- en Maasmond	-0,4%	0,3%	-1,7%	1,2%
waarvan Rotterdam-Rijnmond	-2,6%	-0,1%	-1,8%	1,3%
Scheldebekken	0,0%	3,2%	-2,5%	3,2%
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	-1,2%	0,1%	-1,3%	0,0%

Bron: RebelGroup/BCI obv LISA

Tabel 3.15: Ontwikkeling directe zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen per zeehavengebied in 2002-2006, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

	Bedrijfsvestigingen (index 2002=100)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Noordelijke zeehavens	100	102	101	98	98
Noordzeekanaalgebied	100	99	99	99	96
Rijn- en Maasmond	100	100	100	98	99
waarvan Rotterdam-Rijnmond	100	97	97	96	97
Scheldebekken	100	100	103	101	104
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	100	99	99	98	98

Bron: RebelGroup/BCI obv LISA

Gemiddelde directe locatiegebonden werkgelegenheid en toegevoegde waarde per bedrijfsvestiging per zeehavengebied

Onderstaande Tabel 3.16 en Tabel 3.17 laten de ontwikkeling van het gemiddeld aantal werkzame personen per vestiging en de gemiddelde toegevoegde waarde creatie per vestiging zien. De gemiddelde omvang per vestiging in aantal werkzame personen (directe locatiegebonden werkgelegenheid) laat een stabiel beeld zien over de periode 2002-2006. Dit geldt zowel voor het totaal van Nederlandse zeehavens als voor de individuele zeehavengebieden. De gemiddelde omvang van de vestigingen verschilt tussen de zeehavengebieden aanzienlijk: in 2006 telde de locatiegebonden vestigingen in de Noordelijke zeehavens gemiddeld 23 werkzame personen, terwijl in het Scheldebekken sprake was van gemiddeld 72 werkzame personen (bij gemiddeld 40 werkzame personen voor het totaal van Nederlandse zeehavens).

Bij de gemiddelde toegevoegde waarde per locatiegebonden bedrijfsvestiging blijkt dat ook hier grote verschillen zijn tussen de gebieden. De toegevoegde waarde per vestiging in het Scheldebekken is bijvoorbeeld acht maal hoger dan de locatiegebonden toegevoegde waarde per vestiging in de Noordelijke zeehavens. Uit de cijfers is verder op te maken dat over het algemeen de toegevoegde waarde per bedrijfsvestiging toeneemt over de periode 2002-2006.

Tabel 3.16: Ontwikkeling gemiddelde directe locatiegebonden zeehavengerelateerde werkgelegenheid per bedrijfsvestiging per zeehavengebied in 2002-2006

	Gemiddeld aantal locatiegebonden werkzame personen per bedrijfsvestiging				
	2002	2003	2004	2005	2006
Noordelijke zeehavens	23	22	22	22	23
Noordzeekanaalgebied	38	37	37	37	39
Rijn- en Maasmond	41	41	40	40	40
waarvan Rotterdam-Rijnmond	40	40	40	40	40
Scheldebekken	77	73	71	72	72
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	40	39	39	39	40

Bron: RebelGroup/BCI obv LISA

Tabel 3.17: Ontwikkeling gemiddelde directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per bedrijfsvestiging per zeehavengebied in 2002-2006

	Gemiddelde locatiegebonden toegevoegde waarde per bedrijfsvestiging (in mln euro, in 2002 prijzen)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Noordelijke zeehavens	2,5	2,5	2,8	3,0	3,2
Noordzeekanaalgebied	3,5	3,6	4,1	4,4	4,7
Rijn- en Maasmond	5,5	5,5	6,0	6,5	6,5
waarvan Rotterdam-Rijnmond	5,9	5,9	6,5	7,1	7,0
Scheldebekken	18,8	18,8	21,2	20,7	20,7
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	5,3	5,4	6,0	6,3	6,4

Bron: RebelGroup/BCI obv LISA en CBS data

Zeehavengebieden in functioneel perspectief bezien

Het Nederlandse zeehavenbeleid onderscheidt twee belangrijke categorieën van economische activiteiten in een zeehaven(gebied), de knooppuntfunctie en de vestigingsplaatsfunctie. Deze paragraaf schetst de relatieve ontwikkeling van beide functies in toegevoegde waarde en werkgelegenheid voor de periode 2002-2006. Tabel 3.18 tot en met Tabel 3.20 tonen de evolutie in het belang van de vestigingsplaatsfunctie versus knooppuntfunctie voor de Nederlandse zeehavengebieden.

In functionele termen gesproken blijft zowel naar werkgelegenheid, toegevoegde waarde als bedrijfsvestigingen het relatieve aandeel van de knooppunt- en vestigingsplaatsfunctie stabiel, zowel op nationaal niveau als per zeehavengebied. Uit de cijfers blijkt het grote verschil in aandeel tussen knooppuntfunctie en vestigingsplaatsfunctie tussen de zeehavengebieden. Waar Rotterdam-Rijnmond (en daarmee tevens het Rijn- en

Maasmondgebied als geheel) zich sterk richt op de knooppuntfunctie, is de vestigingsplaatsfunctie dominant in de overige zeehavengebieden. Dit geldt zowel voor de werkgelegenheid als de toegevoegde waarde. Bij de bedrijfsvestigingen is dit beeld licht anders. Alleen in het Rotterdam-Rijnmond gebied is dan de knooppuntfunctie relatief groter. Als het totale Rijn- en Maasmondgebied bekeken wordt, dan is ook daar de vestigingsplaatsfunctie groter.

Tabel 3.18: Ontwikkeling procentueel aandeel knooppunt- en vestigingsplaatsfunctie, naar werkgelegenheid

	Aandeel knooppuntfunctie in werkgelegenheid				
	2002	2003	2004	2005	2006
Noordelijke zeehavens	29%	30%	30%	33%	28%
Noordzeekanaalgebied	35%	34%	32%	32%	33%
Rijn- en Maasmond	53%	53%	53%	54%	55%
waarvan Rotterdam-Rijnmond	60%	61%	60%	62%	62%
Scheldebekken	37%	39%	37%	38%	38%
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	46%	47%	46%	47%	47%
	Aandeel vestigingsplaatsfunctie in werkgelegenheid				
	2002	2003	2004	2005	2006
Noordelijke zeehavens	71%	70%	70%	67%	72%
Noordzeekanaalgebied	65%	66%	68%	68%	67%
Rijn- en Maasmond	47%	47%	47%	46%	45%
waarvan Rotterdam-Rijnmond	40%	39%	40%	38%	38%
Scheldebekken	63%	61%	63%	62%	62%
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	54%	53%	54%	53%	53%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 3.19: Ontwikkeling procentueel aandeel knooppunt- en vestigingsplaatsfunctie, naar toegevoegde waarde

	Aandeel knooppuntfunctie in toegevoegde waarde				
	2002	2003	2004	2005	2006
Noordelijke zeehavens	33%	34%	37%	36%	31%
Noordzeekanaalgebied	38%	35%	32%	31%	32%
Rijn- en Maasmond	52%	51%	49%	48%	51%
waarvan Rotterdam-Rijnmond	58%	56%	54%	53%	57%
Scheldebekken	18%	18%	16%	17%	18%
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	44%	42%	40%	40%	41%
	Aandeel vestigingsplaatsfunctie in toegevoegde waarde				
	2002	2003	2004	2005	2006
Noordelijke zeehavens	67%	66%	63%	64%	69%
Noordzeekanaalgebied	62%	65%	68%	69%	68%
Rijn- en Maasmond	48%	49%	51%	52%	49%
waarvan Rotterdam-Rijnmond	42%	44%	46%	47%	43%
Scheldebekken	82%	82%	84%	83%	82%
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	56%	58%	60%	60%	59%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 3.20: Ontwikkeling procentueel aandeel knooppunt- en vestigingsplaatsfunctie, naar bedrijfsvestigingen

	Aandeel knooppuntfunctie in bedrijfsvestigingen				
	2002	2003	2004	2005	2006
Noordelijke zeehavens	34%	36%	37%	37%	37%
Noordzeekanaalgebied	31%	31%	31%	31%	28%
Rijn- en Maasmond	47%	47%	47%	47%	47%
waarvan Rotterdam-Rijnmond	53%	54%	54%	54%	54%
Scheldebekken	40%	42%	43%	44%	43%
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	41%	41%	42%	42%	41%

	Aandeel vestigingsplaatsfunctie in bedrijfsvestigingen				
	2002	2003	2004	2005	2006
Noordelijke zeehavens	66%	64%	63%	63%	63%
Noordzeekanaalgebied	69%	69%	69%	69%	72%
Rijn- en Maasmond	53%	53%	53%	53%	53%
waarvan Rotterdam-Rijnmond	47%	46%	46%	46%	46%
Scheldebekken	60%	58%	57%	56%	57%
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	59%	59%	58%	58%	59%

Bron: BCI obv LISA

Verschuivingen in marktaandeel van Nederlandse zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde

Beschrijving 'Shift-Share Analyse'

Aanvullend op de klassieke voorstelling van de evolutie inzake werkgelegenheid en toegevoegde waarde, per zeehavengebied en voor de Nederlandse haven economie als geheel, is, middels toepassing van de techniek van shift-share analyse, bijkomend inzicht te verkrijgen in de onderlinge 'concurrentiële' ontwikkeling van de betrokken zeehavengebieden. Deze methode biedt inzicht in de relatieve ontwikkeling van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van een zeehavengebied ten opzichte van de andere zeehavens in de beschouwde range.

Het 'commodity' effect geeft een veranderend marktaandeel weer welke wordt veroorzaakt doordat een zeehavengebied sterk vertegenwoordigd is in sectoren die een relatief sterke afwijkende ontwikkeling vertonen van de ontwikkeling voor de sectoren in alle zeehavengebieden samen. Zo kent Rotterdam-Rijnmond een sterk positief 'commodity' effect op de toegevoegde waarde omdat ze zeer actief zijn in een, qua toegevoegde waarde, sterk groeiende sector (zie Bijlage 4, Figuur B.36, Sector 9: aardolie-industrie).

Het 'competitiveness' effect geeft een verandering in marktaandeel weer die wordt veroorzaakt doordat een haven een afwijkende ontwikkeling kent in een bepaalde sector ten opzichte van de ontwikkeling in die sector voor het totaal van de beschouwde zeehavengebieden. Het 'competitiveness' effect toont dus of een zeehavengebied een positieve of negatieve afwijking van de nationale trend kent. Indien een zeehaven bijvoorbeeld een minder sterke daling heeft laten zien in werkgelegenheid in een bepaalde

sector ten opzichte het gemiddelde in de beschouwde range betekent dat een positief effect. Met andere woorden, deze zeehaven doet het beter dan de rest. Een voorbeeld hierbij is de relatief minder sterke daling in werkgelegenheid in de 'basismetaal- en metaalproductenindustrie' in de periode 2002-2006 in het Noordzeekanaalgebied dan over het geheel van Nederlandse zeehavens (zie Bijlage 4, Figuur B.17, Sector 11: basismetaal- en metaalproductenindustrie').

De 'contributie-matrix' splitst het twee-dimensionele vlak in een aantal zones; de vetgedrukte horizontale lijn door het 0-punt van de Y-as (commodity-effect) snijdt het vlak in een zone met zeehavengebieden die een integraal positief commodity-effect kennen, en een zone met één of meerdere havengebieden die negatief scoren voor het commodity-effect.

Daarnaast wordt de 'contributie-matrix' verticaal opgesplitst door een rechte lijn door het 0-punt van de X-as (competitiveness effect). Links van deze verticale lijn situeren zich de havengebieden die negatief scoren op dit effect, hetgeen wijst op één of meerdere sectoren of zeehavengerelateerde activiteiten die voor het zeehavengebied groeivoeten kennen die lager zijn in vergelijking met de (gewogen) gemiddelde groeivoet voor diezelfde sectoren voor de vier zeehavengebieden als geheel.

Feitelijke winst of verlies aan marktaandeel ontstaat wanneer de som van beide effecten respectievelijk positief of negatief is, in de figuur voorgesteld door de schuine gestippelde lijn. Havengebieden rechts van de schuine lijn kennen bijgevolg een positief shift-effect (som van commodity-effect en competitiveness effect > 0); havengebieden links van de lijn een negatief shift-effect. Wanneer beide effecten positief zijn, dan positioneren de betreffende zeehavengebieden zich zowel rechts van de schuine lijn, als rechts van de verticale lijn en boven de horizontale lijn. Dit zijn de best scorende zeehavengebieden. In de omgekeerde situatie situeren zeehavengebieden zich links onderaan de 'contributie-matrix'. Welke zeehavengerelateerde activiteiten binnen elk zeehavengebied afzonderlijk nu in positieve of negatieve zin hebben bijgedragen aan een toe- of afname van het marktaandeel ten opzichte van andere zeehavengebieden, blijkt in de analyses in Bijlage 4 waarin de individuele zeehavengebieden nader geanalyseerd zijn.

Resultaten 'Shift-Share Analyse' werkgelegenheid

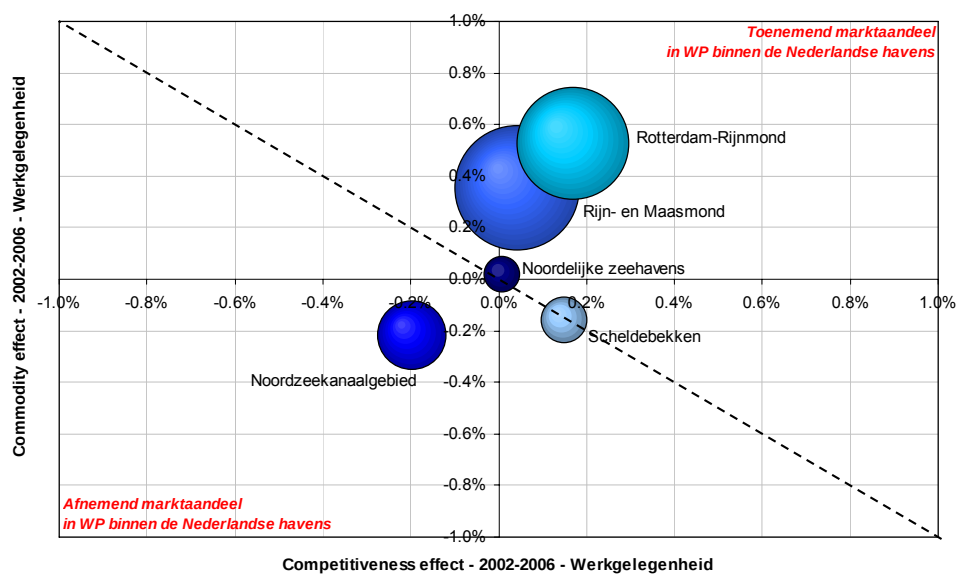
Figuur 3.5 en Figuur 3.6 combineren de berekende 'commodity' en 'competitiveness' effecten voor de vier zeehavengebieden en Rotterdam-Rijnmond in de zogenaamde 'contributie-matrix'.

Uit Figuur 3.5 blijkt dat het Rijn- en Maasmondgebied (en daarbinnen ook de regio Rotterdam-Rijnmond) een toename hebben gekend in marktaandeel in de totale directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid ten opzichte van de overige drie zeehavengebieden. Dit is gerealiseerd door zowel een positief 'commodity' als 'competitiveness' effect. Het Rijn- en Maasmondgebied is dus gespecialiseerd in sectoren die een sterkere toename (of minder sterke afname) in werkgelegenheid hebben gekend dan het gemiddelde over alle sectoren voor de vier zeehavengebieden (dus een specialisatie in 'gunstige' sectoren: een positief

‘commodity’ effect). Daarnaast heeft het Rijn- en Maasmondgebied gemiddeld per sector een sterkere toename (of minder sterke afname) in werkgelegenheid vertoond in de periode 2002-2006 dan de andere drie zeehavengebieden gemiddeld in die sectoren (dus een gemiddeld ‘betere’ prestatie per sector ten opzichte van de vier havengebieden tezamen: een positief ‘competitiveness’ effect).

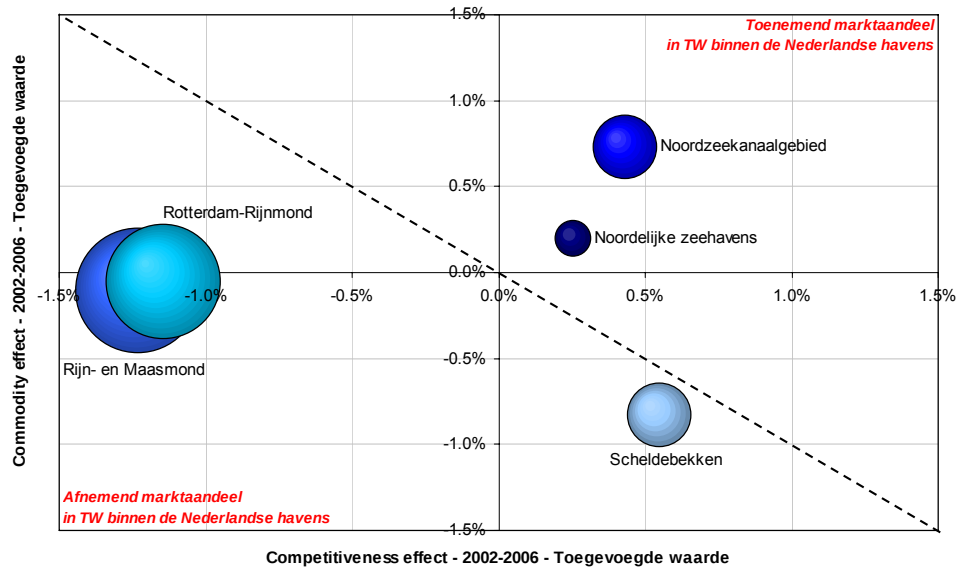
Het Noordzeekanaalgebied verliest marktaandeel zowel vanwege een negatief ‘commodity’ als ‘competitiveness’ effect.

Figuur 3.5: Contributiematrix directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid in 2002-2006



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur 3.6: Contributiematrix directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde in 2002-2006 (prijzen 2002)



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Resultaten 'Shift-Share Analyse' toegevoegde waarde

In termen van toegevoegde waarde, zie Figuur 3.6, valt te constateren dat het Noordzeekanaalgebied (ondanks afname in marktaandeel werkgelegenheid) en de Noordelijke zeehavens marktaandeel winnen door een positief 'commodity' en 'competitiveness' effect.

Het Rijn- en Maasmondgebied verliest marktaandeel toegevoegde waarde vanwege een negatief 'competitiveness' effect. Dit betekent dat dit gebied minder sterk is gegroeid (of harder is gedaald) in een aantal bedrijfstakken dan het totaal van de Nederlandse zeehavens in die bedrijfstakken.

Ondanks een positief 'competitiveness' effect, neemt het marktaandeel in toegevoegde waarde van het Scheldebekken af vanwege een sterk negatief 'commodity' effect. Dit betekent dat het Scheldebekken goed presteren in de bedrijfstakken die ze heeft maar dat deze bedrijfstakken relatief slecht presteren ten opzichte van andere bedrijfstakken.

Bijlage 4 behandelt de zeehavengebieden apart, waarbij ook de commodities worden weergegeven welke bovengenoemde ontwikkelingen veroorzaken.

3.5 Uitsplitsing indicatoren naar sector

Binnen de bestaande onderzoeksmethode wordt een verband gelegd tussen de SBI-codes die het CBS hanteert en de functionele uitsplitsing naar zeehavengerelateerde activiteiten. Onderstaande Tabel 3.21 verduidelijkt dit verband.

Tabel 3.21: Overzicht SBI-sectorindeling en codering

Sector	Code
Knooppunt	
Vervoer	60 t/m 63
Zeevaart	6110
Binnenvaart	6120
Wegvervoer	6024.2
Spoorvervoer	6010
Pijpleiding	6030
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	6322, 6340
Overslag/opslag	6311, 6312
Vestigingsplaats	
Industrie	05 t/m 45
Voedingsmiddelenindustrie	05 en 15
Aardolie-industrie	23
Chemische industrie	24
Basismetale- en metaalproductenindustrie	27 en 28
Transportmiddelenindustrie	34 en 35
Elektriciteitsproductie	40
Overig	11, 14, 20, 21, 26, 29, 37 en 45
Groothandel	50 en 51
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	71 t/m 91

Bron: RebelGroup, op basis van CBS gegevens

In deze paragraaf wordt aan de hand van deze sectorale indeling het belang per sector voor de drie indicatoren bepaald voor het jaar 2006. Vervolgens wordt de ontwikkeling van het belang per sector gepresenteerd voor de periode 2002-2006. Ten slotte wordt een verband gelegd tussen de indicatoren onderling door voor iedere sector de ontwikkeling van de gemiddelde locatiegebonden directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde per bedrijfsvestiging in kaart te brengen.

Het belang per sector in 2006

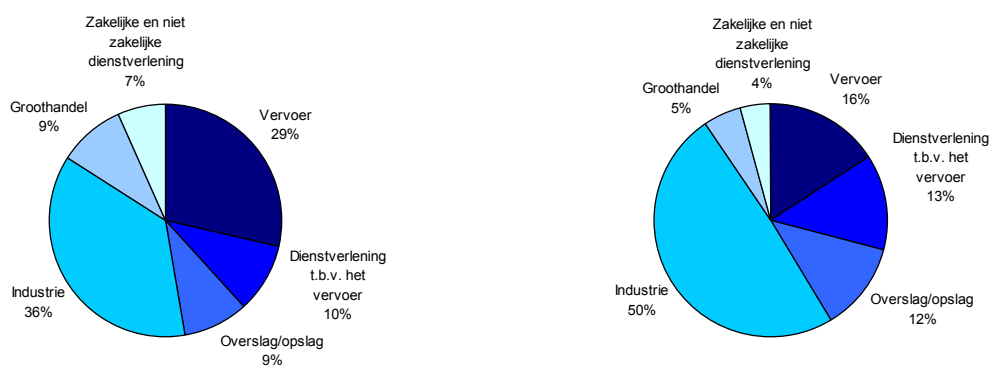
Het belang van de verschillende sectoren in de totale zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde is weergegeven in Figuur 3.7 en Tabel 3.22. Deze cijfers bevestigen het dominante belang van de vestigingsplaatsfunctie van de Nederlandse zeehavengebieden: rond de 58% van de directe toegevoegde waarde en 53% van de directe werkgelegenheid, waarvan het merendeel gerelateerd is aan de industriële (en voor de toegevoegde waarde voornamelijk chemische) activiteiten.

De sector 'Vervoer' heeft een groter gewicht in het totaal aantal werkzame personen (29%) dan in de directe toegevoegde waarde creatie (16%), dit verschil is voornamelijk toe te schrijven aan de subsectoren 'Wegvervoer' en 'Binnenvaart', welke relatief weinig

toegevoegde waarde per werkzaam persoon creëren. Het omgekeerde doet zich voor in de sector 'Industrie' waar de significant hogere kapitaalintensiteit in vooral de 'aardolie-industrie' en 'chemische industrie' leidt tot een gunstiger verhouding toegevoegde waarde per werkzame persoon. Het aantal vestigingen in de subsector 'Chemische industrie' (3%) genereert een veel groter percentage (20%) van de totale toegevoegde waarde in de Nederlandse zeehavens.

Tabel 3.22 toont dat het aantal bedrijfsvestigingen bij benadering dezelfde verdeling kent op het niveau van vestigingsplaatsfunctie en knooppuntfunctie als de andere indicatoren. Op het sectorniveau zijn hierin echter duidelijke verschillen aan te wijzen. In de sector 'Industrie' bijvoorbeeld omvat 27% van de vestigingen terwijl de sector wat toegevoegde waarde betreft een veel groter percentage (49%) genereert.

Figuur 3.7: Marktaandeel in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per sector in 2006



Werkgelegenheid

Toegevoegde waarde

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 3.22: Directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid, toegevoegde waarde en bedrijfsvestigingen per sector in 2006

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid		Toegevoegde Waarde		Bedrijfsvestigingen	
	WP	%	mln Euro	%	aantal	%
Knooppunt	77.090	47,3%	9.788	41,5%	1.280	41,18%
Vervoer	46.771	28,7%	3.737	15,8%	168	5,41%
Zeevaart	6.883	4,2%	1.341	5,7%	168	5,41%
Binnenvaart	6.794	4,2%	378	1,6%	nvt	nvt
Wegvervoer	32.107	19,7%	1.861	7,9%	nvt	nvt
Spoorvervoer	924	0,6%	54	0,2%	nvt	nvt
Pijpleiding	62	0,0%	103	0,4%	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	15.514	9,5%	3.114	13,2%	815	26,22%
Overslag/opslag	14.805	9,1%	2.938	12,5%	297	9,56%
Vestigingsplaats	85.776	52,7%	13.799	58,5%	1.828	58,82%
Industrie	60.136	36,9%	11.566	49,0%	849	27,32%
Voedingsmiddelenindustrie	6.166	3,8%	596	2,5%	91	2,93%
Aardolie industrie	3.858	2,4%	2.066	8,8%	16	0,51%
Chemische industrie	15.330	9,4%	4.818	20,4%	113	3,64%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	18.021	11,1%	2.126	9,0%	233	7,50%
Transportmiddelenindustrie	5.697	3,5%	267	1,1%	165	5,31%
Elektriciteitsproductie	3.124	1,9%	898	3,8%	23	0,74%
Overig	7.940	4,9%	794	3,4%	208	6,69%
Groothandel	14.562	8,9%	1.270	5,4%	703	22,62%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	11.079	6,8%	963	4,1%	276	8,88%
Totaal	162.866	100,0%	23.587	100,0%	3.108	100,00%

Bron: RebelGroup/BCI obv LISA en CBS data

Ontwikkeling van het belang per sector in de periode 2002-2006

Tabel 3.23, Tabel 3.25 en Tabel 3.27 geven naast de ontwikkeling in werkgelegenheid en toegevoegde waarde per sector ook de jaarlijkse percentuele mutatie weer. In Tabel 3.24, Tabel 3.26 en Tabel 3.28 is de geïndexeerde ontwikkeling vanaf 2002 weergegeven.

Tabel 3.23: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2002-2006

Hoofdsector en Subsector	Werkzame personen					Jaarlijkse mutatie			
	2002	2003	2004	2005	2006	'02-'03	'03-'04	'04-'05	'05-'06
Knooppunt	76.778	76.233	73.277	75.483	77.090	-0,7%	-3,9%	3,0%	2,1%
Vervoer	45.951	47.370	44.133	45.798	46.771	3,1%	-6,8%	3,8%	2,1%
Zeevaart	6.645	7.599	7.393	7.036	6.883	14,4%	-2,7%	-4,8%	-2,2%
Binnenvaart	7.505	7.140	6.940	6.958	6.794	-4,9%	-2,8%	0,3%	-2,4%
Wegvervoer	30.536	31.513	28.622	30.747	32.107	3,2%	-9,2%	7,4%	4,4%
Spoorvervoer	1.192	1.047	1.110	994	924	-12,1%	6,0%	-10,5%	-7,0%
Pijpleiding	73	71	68	63	62	-2,9%	-4,5%	-6,8%	-2,2%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	16.139	14.658	15.065	14.886	15.514	-9,2%	2,8%	-1,2%	4,2%
Overslag/opslag	14.688	14.205	14.079	14.799	14.805	-3,3%	-0,9%	5,1%	0,0%
Vestigingsplaats	89.591	86.793	85.940	84.230	85.776	-3,1%	-1,0%	-2,0%	1,8%
Industrie	65.259	62.592	61.406	59.564	60.136	-4,1%	-1,9%	-3,0%	1,0%
Voedingsmiddelenindustrie	6.127	5.927	5.716	6.201	6.166	-3,3%	-3,6%	8,5%	-0,6%
Aardolie industrie	3.867	3.837	3.900	3.925	3.858	-0,8%	1,6%	0,6%	-1,7%
Chemische industrie	15.913	15.225	15.354	14.716	15.330	-4,3%	0,8%	-4,2%	4,2%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	20.212	19.094	18.544	18.122	18.021	-5,5%	-2,9%	-2,3%	-0,6%
Transportmiddelenindustrie	7.581	7.284	6.187	5.541	5.697	-3,9%	-15,1%	-10,4%	2,8%
Elektriciteitsproductie	3.230	3.020	3.655	3.210	3.124	-6,5%	21,0%	-12,2%	-2,7%
Overig	8.329	8.205	8.050	7.849	7.940	-1,5%	-1,9%	-2,5%	1,2%
Groothandel	14.242	13.689	13.982	14.219	14.562	-3,9%	2,1%	1,7%	2,4%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	10.090	10.512	10.552	10.447	11.079	4,2%	0,4%	-1,0%	6,0%
Totaal	166.369	163.026	159.216	159.713	162.866	-2,0%	-2,3%	0,3%	2,0%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 3.24: Ontwikkeling directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2002-2006, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid (index 2002=100)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Knooppunt	100	99	95	98	100
Vervoer	100	103	96	100	102
Zeevaart	100	114	111	106	104
Binnenvaart	100	95	92	93	91
Wegvervoer	100	103	94	101	105
Spoorvervoer	100	88	93	83	78
Pijpleiding	100	97	93	86	85
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	91	93	92	96
Overslag/opslag	100	97	96	101	101
Vestigingsplaats	100	97	96	94	96
Industrie	100	96	94	91	92
Voedingsmiddelenindustrie	100	97	93	101	101
Aardolie industrie	100	99	101	101	100
Chemische industrie	100	96	96	92	96
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	100	94	92	90	89
Transportmiddelenindustrie	100	96	82	73	75
Elektriciteitsproductie	100	93	113	99	97
Overig	100	99	97	94	95
Groothandel	100	96	98	100	102
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	104	105	104	110
Totaal	100	98	96	96	98

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 3.25: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2002-2006

Hoofdsector en Subsector	Toegevoegde Waarde (in mln euro, in 2002 prijzen)					Jaarlijkse mutatie			
	2002	2003	2004	2005	2006	'02-03	'03-04	'04-05	'05-'06
Knooppunt	8.353	8.004	8.268	8.559	9.213	-4,2%	3,3%	3,5%	7,6%
Vervoer	3.161	3.312	3.335	3.338	3.518	4,8%	0,7%	0,1%	5,4%
Zeevaart	946	1.117	1.331	1.257	1.262	18,1%	19,2%	-5,6%	0,4%
Binnenvaart	389	406	374	345	356	4,4%	-7,9%	-7,7%	3,2%
Wegvervoer	1.605	1.635	1.470	1.587	1.752	1,8%	-10,1%	7,9%	10,4%
Spoorvervoer	63	54	57	51	50	-13,3%	5,0%	-10,1%	-1,7%
Pijpleiding	158	99	103	98	97	-37,1%	3,2%	-4,9%	-0,6%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	2.720	2.393	2.570	2.633	2.931	-12,0%	7,4%	2,4%	11,3%
Overslag/opslag	2.471	2.300	2.363	2.588	2.765	-7,0%	2,7%	9,6%	6,8%
Vestigingsplaats	10.824	11.091	12.488	13.034	12.988	2,5%	12,6%	4,4%	-0,3%
Industrie	8.988	9.297	10.601	11.073	10.887	3,4%	14,0%	4,4%	-1,7%
Voedingsmiddelenindustrie	595	570	556	584	561	-4,2%	-2,4%	5,1%	-4,0%
Aardolie industrie	1.194	1.476	1.833	2.609	1.945	23,6%	24,2%	42,3%	-25,5%
Chemische industrie	4.259	4.219	4.863	4.314	4.535	-0,9%	15,3%	-11,3%	5,1%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	1.379	1.451	1.746	1.990	2.001	5,2%	20,4%	14,0%	0,6%
Transportmiddelenindustrie	276	296	239	226	251	7,3%	-19,4%	-5,2%	11,0%
Elektriciteitsproductie	655	659	744	722	845	0,6%	12,8%	-2,9%	17,1%
Overig	630	625	620	627	748	-0,9%	-0,7%	1,1%	19,2%
Groothandel	1.032	967	1.032	1.104	1.195	-6,3%	6,7%	7,0%	8,2%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	804	828	855	857	907	3,0%	3,2%	0,2%	5,8%
Totaal	19.177	19.095	20.756	21.593	22.202	-0,4%	8,7%	4,0%	2,8%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 3.26: Ontwikkeling directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2002-2006, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Toegevoegde Waarde (index 2002=100)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Knooppunt	100	96	99	102	110
Vervoer	100	105	105	106	111
Zeevaart	100	118	141	133	133
Binnenvaart	100	104	96	89	92
Wegvervoer	100	102	92	99	109
Spoorvervoer	100	87	91	82	80
Pijpleiding	100	63	65	62	61
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	88	94	97	108
Overslag/opslag	100	93	96	105	112
Vestigingsplaats	100	102	115	120	120
Industrie	100	103	118	123	121
Voedingsmiddelenindustrie	100	96	93	98	94
Aardolie industrie	100	124	154	219	163
Chemische industrie	100	99	114	101	106
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	100	105	127	144	145
Transportmiddelenindustrie	100	107	86	82	91
Elektriciteitsproductie	100	101	114	110	129
Overig	100	99	98	99	119
Groothandel	100	94	100	107	116
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	103	106	107	113
Totaal	100	100	108	113	116

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 3.27: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen per sector in 2002-2006

Hoofdsector en Subsector	Aantal bedrijfsvestigingen					Jaarlijkse mutatie			
	2002	2003	2004	2005	2006	02-'03	03-'04	04-'05	05-'06
Knooppunt	1.309	1.303	1.319	1.309	1.280	-0,5%	1,2%	-0,8%	-2,2%
Vervoer	157	175	174	169	168	11,5%	-0,6%	-2,9%	-0,6%
Zeevaart	157	175	174	169	168	11,5%	-0,6%	-2,9%	-0,6%
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	840	824	833	823	815	-1,9%	1,1%	-1,2%	-1,0%
Overslag/opslag	312	304	312	317	297	-2,6%	2,6%	1,6%	-6,3%
Vestigingsplaats	1.874	1.842	1.829	1.799	1.828	-1,7%	-0,7%	-1,6%	1,6%
Industrie	862	846	842	840	849	-1,9%	-0,5%	-0,2%	1,1%
Voedingsmiddelenindustrie	102	97	93	90	91	-4,9%	-4,1%	-3,2%	1,1%
Aardolie industrie	18	17	17	17	16	-5,6%	0,0%	0,0%	-5,9%
Chemische industrie	111	111	115	113	113	0,0%	3,6%	-1,7%	0,0%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	248	243	236	235	233	-2,0%	-2,9%	-0,4%	-0,9%
Transportmiddelenindustrie	175	170	163	157	165	-2,9%	-4,1%	-3,7%	5,1%
Elektriciteitsproductie	13	14	18	24	23	7,7%	28,6%	33,3%	-4,2%
Overig	195	194	200	204	208	-0,5%	3,1%	2,0%	2,0%
Groothandel	735	711	706	696	703	-3,3%	-0,7%	-1,4%	1,0%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	277	285	281	263	276	2,9%	-1,4%	-6,4%	4,9%
Totaal	3.183	3.145	3.148	3.108	3.108	-1,2%	0,1%	-1,3%	0,0%

Bron: BCI obv LISA

Tabel 3.28: Ontwikkeling directe zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen per sector in 2002-2006, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Aantal bedrijfsvestigingen (index 2002=100)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Knooppunt	100	100	101	100	98
Vervoer	100	111	111	108	107
Zeevaart	100	111	111	108	107
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	98	99	98	97
Overslag/opslag	100	97	100	102	95
Vestigingsplaats	100	98	98	96	98
Industrie	100	98	98	97	98
Voedingsmiddelenindustrie	100	95	91	88	89
Aardolie industrie	100	94	94	94	89
Chemische industrie	100	100	104	102	102
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	100	98	95	95	94
Transportmiddelenindustrie	100	97	93	90	94
Elektriciteitsproductie	100	108	138	185	177
Overig	100	99	103	105	107
Groothandel	100	97	96	95	96
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	103	101	95	100
Totaal	100	99	99	98	98

Bron: BCI obv LISA

Gemiddelde directe locatiegebonden werkgelegenheid en toegevoegde waarde per bedrijfsvestiging per sector

Onderstaande Tabel 3.29 en Tabel 3.30 laten het gemiddelde aantal werkzame personen per bedrijfsvestiging per sector en de gemiddelde toegevoegde waarde per bedrijfsvestiging per sector zien. Het gemiddelde aantal werkzame personen per vestiging over de periode 2002-2006 is per sector vrij constant. Er zijn echter uitzonderingen in de subsector 'elektriciteitsproductie' en 'transportmiddelenindustrie' waar duidelijk een daling is te zien. Tegelijkertijd verschilt de gemiddelde vestigingomvang sterk per (sub)sector, waar de aardolie-industrie, chemische industrie en elektriciteitsproductie (gemiddeld) de grootste vestigingen kennen.

De gemiddelde vestigingsomvang in toegevoegde waarde laat een vergelijkbaar beeld zien: de gemiddelde locatiegebonden toegevoegde waarde per bedrijfsvestiging varieert van 1,5 miljoen Euro in de transportmiddelenindustrie tot 121,6 miljoen Euro in de aardolie-industrie. Tevens blijkt dat over de periode 2002-2006 de toegevoegde waarde per vestiging sterk kan veranderen. In de subsector 'elektriciteitsproductie' bijvoorbeeld daalt dit cijfer van 50.4 miljoen Euro per vestiging naar 36.8 miljoen Euro.

Tabel 3.29: Ontwikkeling in directe locatiegebonden zeehavengerelateerde werkgelegenheid per bedrijfsvestiging per sector in 2002-2006

Hoofdsector en Subsector	Gemiddeld aantal locatiegebonden werkzame personen per bedrijfsvestiging				
	2002	2003	2004	2005	2006
Knooppunt	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
Vervoer	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
Zeevaart	42	43	42	42	41
Binnenvaart	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
Wegvervoer	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
Spoorvervoer	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
Pijpleiding	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	19	18	18	18	19
Overslag/opslag	47	47	45	47	50
Vestigingsplaats	48	47	47	47	47
Industrie	76	74	73	71	71
Voedingsmiddelenindustrie	60	61	61	69	68
Aardolie industrie	215	226	229	231	241
Chemische industrie	143	137	134	130	136
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	82	79	79	77	77
Transportmiddelenindustrie	43	43	38	35	35
Elektriciteitsproductie	248	216	203	134	136
Overig	43	42	40	38	38
Groothandel	19	19	20	20	21
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	36	37	38	40	40
Totaal	40	39	39	39	40

Bron: RebelGroup/BCI obv LISA en CBS data

Tabel 3.30: Ontwikkeling in directe locatiegebonden zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per bedrijfsvestiging per sector in 2002-2006

Hoofdsector en Subsector	Gemiddelde locatiegebonden toegevoegde waarde per bedrijfsvestiging (in mln euro, in 2002 prijzen)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Knooppunt	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
Vervoer	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
Zeevaart	6,0	6,4	7,6	7,4	7,5
Binnenvaart	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
Wegvervoer	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
Spoorvervoer	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
Pijpleiding	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	3,2	2,9	3,1	3,2	3,6
Overslag/opslag	7,9	7,6	7,6	8,2	9,3
Vestigingsplaats	5,8	6,0	6,8	7,2	7,1
Industrie	10,4	11,0	12,6	13,2	12,8
Voedingsmiddelenindustrie	5,8	5,9	6,0	6,5	6,2
Aardolie industrie	66,3	86,8	107,8	153,5	121,6
Chemische industrie	38,4	38,0	42,3	38,2	40,1
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	5,6	6,0	7,4	8,5	8,6
Transportmiddelenindustrie	1,6	1,7	1,5	1,4	1,5
Elektriciteitsproductie	50,4	47,1	41,3	30,1	36,8
Overig	3,2	3,2	3,1	3,1	3,6
Groothandel	1,4	1,4	1,5	1,6	1,7
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	2,9	2,9	3,0	3,3	3,3
Totaal	5,3	5,4	6,0	6,3	6,4

Bron: RebelGroup/BCI obv LISA en CBS data

3.6 Uitsplitsing indicatoren naar zeehavengebied en sector

In Tabel 3.31, Tabel 3.32 en Tabel 3.33 zijn de werkgelegenheid, toegevoegde waarde en bedrijfsvestigingen per zeehavengebied en sector weergegeven voor 2006.

Tabel 3.31: Directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per zeehavengebied en sector in 2006 (in aantal werkzame personen)

Hoofdsector en Subsector	Rijn- en Maasmond											
	Nederlandse zeehavens		Noordelijke zeehavens		Noordzeekanaal-gebied		Totaal		waarvan Rotterdam-Rijnmond		Scheldebekken	
	WP	%	WP	%	WP	%	WP	%	WP	%	WP	%
Knooppunt	77.090	47,3%	2.469	28,5%	10.971	33,0%	57.787	54,8%	53.772	62,1%	5.862	38,1%
Vervoer	46.771	28,7%	1.570	18,1%	6.085	18,3%	35.373	33,5%	33.880	39,2%	3.742	24,3%
Zeevaart	6.883	4,2%	1.162	13,4%	1.217	3,7%	4.467	4,2%	4.155	4,8%	37	0,2%
Binnenvaart	6.794	4,2%	8	0,1%	718	2,2%	5.837	5,5%	5.746	6,6%	231	1,5%
Wegvervoer	32.107	19,7%	395	4,6%	4.071	12,2%	24.181	22,9%	23.112	26,7%	3.460	22,5%
Spoorvervoer	924	0,6%	4	0,0%	80	0,2%	827	0,8%	806	0,9%	14	0,1%
Pijpleiding	62	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	62	0,1%	62	0,1%	0	0,0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	15.514	9,5%	481	5,5%	1.700	5,1%	12.006	11,4%	10.809	12,5%	1.327	8,6%
Overslag/opslag	14.805	9,1%	418	4,8%	3.186	9,6%	10.408	9,9%	9.083	10,5%	793	5,2%
Vestigingsplaats	85.776	52,7%	6.209	71,5%	22.322	67,0%	47.731	45,2%	32.757	37,9%	9.515	61,9%
Industrie	60.136	36,9%	4.609	53,1%	16.770	50,4%	30.139	28,6%	20.332	23,5%	8.618	56,0%
Voedingsmiddelenindustrie	6.166	3,8%	242	2,8%	1.897	5,7%	3.529	3,3%	2.847	3,3%	498	3,2%
Aardolie industrie	3.858	2,4%	26	0,3%	204	0,6%	3.220	3,1%	3.041	3,5%	408	2,7%
Chemische industrie	15.330	9,4%	1.509	17,4%	2.016	6,1%	7.656	7,3%	5.031	5,8%	4.149	27,0%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	18.021	11,1%	950	10,9%	10.496	31,5%	5.352	5,1%	2.818	3,3%	1.223	8,0%
Transportmiddelenindustrie	5.697	3,5%	406	4,7%	554	1,7%	3.290	3,1%	1.415	1,6%	1.447	9,4%
Elektriciteitsproductie	3.124	1,9%	141	1,6%	397	1,2%	2.022	1,9%	1.956	2,3%	564	3,7%
Overig	7.940	4,9%	1.335	15,4%	1.206	3,6%	5.070	4,8%	3.224	3,7%	329	2,1%
Groothandel	14.562	8,9%	713	8,2%	2.899	8,7%	10.727	10,2%	7.142	8,3%	223	1,5%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	11.079	6,8%	887	10,2%	2.653	8,0%	6.865	6,5%	5.283	6,1%	674	4,4%
Totaal	162.866	100,0%	8.678	100,0%	33.293	100,0%	105.518	100,0%	86.529	100,0%	15.377	100,0%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 3.32: Directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per zeehavengebied en sector in 2006 (in mln Euro)

Hoofdsector en Subsector	Rijn- en Maasmond											
	Nederlandse zeehavens		Noordelijke zeehavens		Noordzeekanaal-gebied		Totaal		waarvan Rotterdam-Rijnmond		Scheldebekken	
	TW	%	TW	%	TW	%	TW	%	TW	%	TW	%
Knooppunt	9.788	41,5%	390	30,8%	1.279	32,2%	7.431	51,0%	6.988	56,7%	687	18,2%
Vervoer	3.737	15,8%	240	18,9%	486	12,3%	2.787	19,1%	2.661	21,6%	224	5,9%
Zeevaart	1.341	5,7%	216	17,0%	206	5,2%	910	6,2%	852	6,9%	9	0,2%
Binnenvaart	378	1,6%	0	0,0%	40	1,0%	325	2,2%	320	2,6%	13	0,3%
Wegvervoer	1.861	7,9%	23	1,8%	236	5,9%	1.402	9,6%	1.340	10,9%	201	5,3%
Spoorvervoer	54	0,2%	0	0,0%	5	0,1%	48	0,3%	47	0,4%	1	0,0%
Pijpleiding	103	0,4%	0	0,0%	0	0,0%	103	0,7%	103	0,8%	0	0,0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	3.114	13,2%	83	6,6%	277	7,0%	2.453	16,8%	2.282	18,5%	301	7,9%
Overslag/opslag	2.938	12,5%	68	5,3%	515	13,0%	2.191	15,0%	2.045	16,6%	163	4,3%
Vestigingsplaats	13.799	58,5%	878	69,2%	2.688	67,8%	7.140	49,0%	5.337	43,3%	3.093	81,8%
Industrie	11.566	49,0%	744	58,7%	2.260	57,0%	5.545	38,1%	4.241	34,4%	3.016	79,8%
Voedingsmiddelenindustrie	596	2,5%	14	1,1%	190	4,8%	350	2,4%	280	2,3%	41	1,1%
Aardolie industrie	2.066	8,8%	12	0,9%	92	2,3%	1.797	12,3%	1.709	13,9%	166	4,4%
Chemische industrie	4.818	20,4%	173	13,6%	298	7,5%	1.930	13,2%	1.321	10,7%	2.417	63,9%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	2.126	9,0%	126	10,0%	1.403	35,4%	444	3,0%	175	1,4%	153	4,0%
Transportmiddelenindustrie	267	1,1%	21	1,7%	17	0,4%	152	1,0%	64	0,5%	77	2,0%
Elektriciteitsproductie	898	3,8%	70	5,5%	172	4,3%	521	3,6%	499	4,0%	136	3,6%
Overig	794	3,4%	328	25,9%	89	2,2%	351	2,4%	192	1,6%	27	0,7%
Groothandel	1.270	5,4%	56	4,4%	235	5,9%	961	6,6%	639	5,2%	18	0,5%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	963	4,1%	78	6,1%	192	4,9%	634	4,4%	458	3,7%	59	1,6%
Totaal	23.587	100,0%	1.268	100,0%	3.967	100,0%	14.571	100,0%	12.325	100,0%	3.780	100,0%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 3.33: Directe zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen per zeehavengebied en sector in 2006

Hoofdsector en Subsector	Rijn- en Maasmond											
	Nederlandse zeehavens		Noordelijke zeehavens		Noordzeekanaal-gebied		Totaal		waarvan Rotterdam-Rijnmond		Scheldebekken	
	BV	%	BV	%	BV	%	BV	%	BV	%	BV	%
Knooppunt	1.280	41,2%	133	36,6%	210	28,5%	868	47,0%	760	53,7%	69	42,6%
Vervoer	168	5,4%	59	16,3%	22	3,0%	81	4,4%	75	5,3%	6	3,7%
Zeevaart	168	5,4%	59	16,3%	22	3,0%	81	4,4%	75	5,3%	6	3,7%
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	815	26,2%	41	11,3%	101	13,7%	631	34,2%	571	40,3%	42	25,9%
Overslag/opslag	297	9,6%	33	9,1%	87	11,8%	156	8,5%	114	8,1%	21	13,0%
Vestigingsplaats	1.828	58,8%	230	63,4%	527	71,5%	978	53,0%	656	46,3%	93	57,4%
Industrie	849	27,3%	143	39,4%	222	30,1%	425	23,0%	279	19,7%	59	36,4%
Voedingsmiddelenindustrie	91	2,9%	33	9,1%	31	4,2%	23	1,2%	13	0,9%	4	2,5%
Aardolie industrie	16	0,5%	1	0,3%	3	0,4%	11	0,6%	8	0,6%	1	0,6%
Chemische industrie	113	3,6%	17	4,7%	23	3,1%	63	3,4%	43	3,0%	10	6,2%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	233	7,5%	19	5,2%	70	9,5%	129	7,0%	90	6,4%	15	9,3%
Transportmiddelenindustrie	165	5,3%	18	5,0%	43	5,8%	89	4,8%	64	4,5%	15	9,3%
Elektriciteitsproductie	23	0,7%	1	0,3%	2	0,3%	17	0,9%	14	1,0%	3	1,9%
Overig (incl. dvl. T.b.v. delfstofw. En natte waterbouw)	208	6,7%	54	14,9%	50	6,8%	93	5,0%	47	3,3%	11	6,8%
Groothandel	703	22,6%	41	11,3%	223	30,3%	425	23,0%	299	21,1%	14	8,6%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	276	8,9%	46	12,7%	82	11,1%	128	6,9%	78	5,5%	20	12,3%
Totaal	3.108	100,0%	363	100,0%	737	100,0%	1.846	100,0%	1.416	100,0%	162	100,0%

Bron: BCI obv LISA

3.7 Observaties van de ontwikkelingen per sector

In bovenstaande paragrafen zijn de ontwikkelingen in werkgelegenheid, toegevoegde waarde en bedrijfsvestigingen voor het totaal van de Nederlandse zeehavens weergegeven voor de periode 2002-2006. In deze paragraaf worden deze ontwikkelingen samengebracht in observaties per sector. Hiertoe wordt het aantal bedrijfsvestigingen, de samenstelling van de werkgelegenheidscijfers en de berekening van de toegevoegde waarde nagelopen om zo de factoren te identificeren die bijdragen aan de ontwikkelingen op sectoraal niveau.

Niet-locatiegebonden activiteiten

Tabel 3.34, Figuur 3.8 en Figuur 3.9 schetsten de Nederlandse ontwikkeling in werkzame personen en toegevoegde waarde per tonkilometer vervoersprestatie. In alle modaliteiten is een dalende trend te zien in werkzame personen per tonkilometers, hetgeen kan duiden op een efficiëntere bedrijfsvoering. Over de gehele periode 2002-2006 is ook een afname van toegevoegde waarde per tonkilometer bij alle modaliteiten zichtbaar, hoewel voor het wegvervoer vanaf 2004 zich een licht stijgende tendens aftekent.

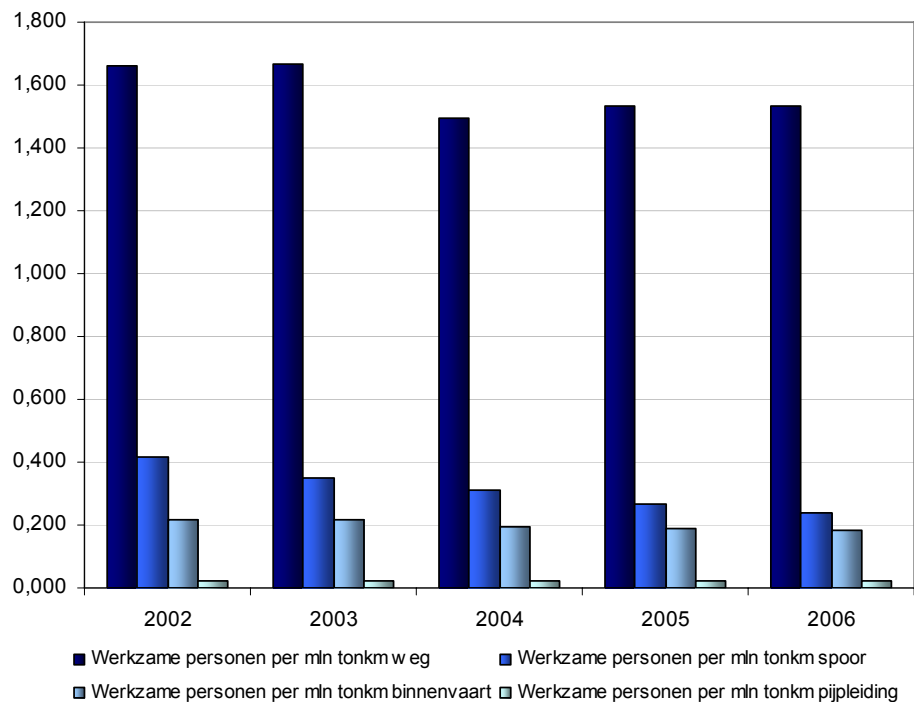
Opvallend in de toegevoegde waarde per werkzaam persoon in het vervoer per pijpleiding is het grote verschil tussen de waarde in 2002 en de periode 2003-2006. Dit verschil is te verklaren door de uitzonderlijk hoge gecreëerde toegevoegde waarde in deze sector in 2002, veroorzaakt door een hoog exploitatieoverschot.

Tabel 3.34: Ontwikkeling aantal directe werkzame personen en toegevoegde waarde per tonkilometer per modaliteit (TW in 2002 prijzen)

	2002	2003	2004	2005	2006
Werkzame personen per mln tonkm weg	1,662	1,667	1,493	1,532	1,533
Werkzame personen per mln tonkm spoor	0,415	0,350	0,313	0,268	0,238
Werkzame personen per mln tonkm binnenvaart	0,216	0,215	0,193	0,191	0,185
Werkzame personen per mln tonkm pijpleiding	0,024	0,023	0,022	0,021	0,021
Toegevoegde waarde per tonkm weg	€ 0,087	€ 0,087	€ 0,077	€ 0,079	€ 0,084
Toegevoegde waarde per tonkm spoor	€ 0,022	€ 0,021	€ 0,021	€ 0,021	€ 0,021
Toegevoegde waarde per tonkm binnenvaart	€ 0,011	€ 0,012	€ 0,010	€ 0,009	€ 0,010
Toegevoegde waarde per tonkm pijpleiding	€ 0,046	€ 0,029	€ 0,027	€ 0,027	€ 0,027

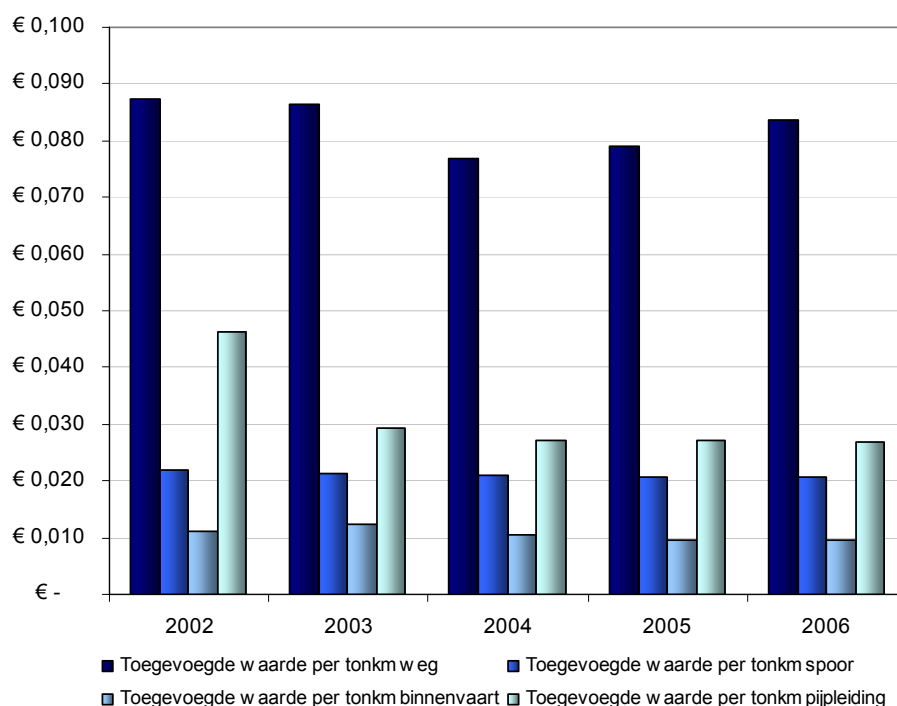
Bron: RebelGroup obv CBS data

Figuur 3.8: Ontwikkeling aantal directe werkzame personen per tonkilometer per modaliteit



Bron: RebelGroup obv CBS data

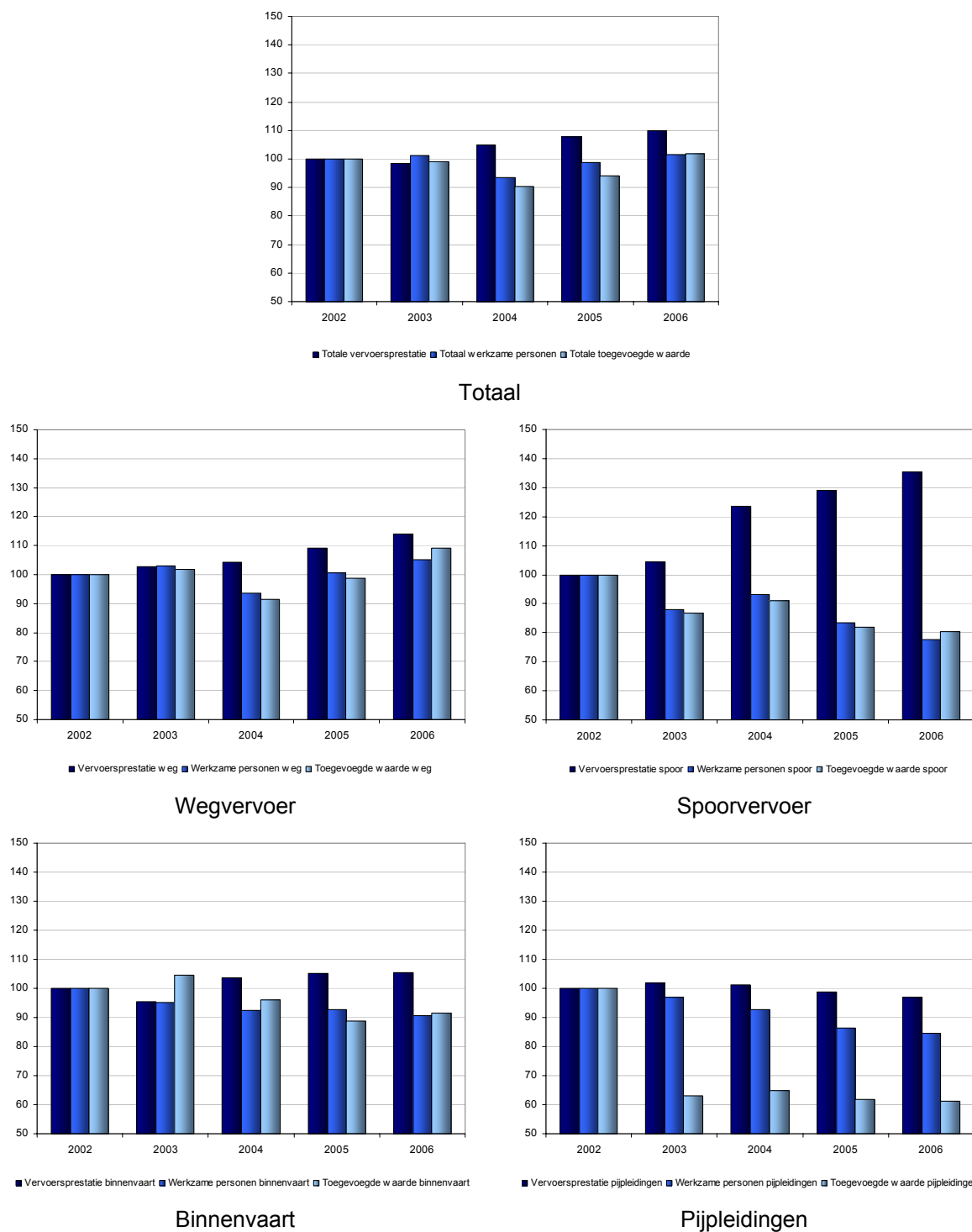
Figuur 3.9: Ontwikkeling directe toegevoegde waarde per tonkilometer per modaliteit (in 2002 prijzen)



Bron: RebelGroup obv CBS data

Figuur 3.10 geeft de ontwikkeling van de zeehavengerelateerde vervoersprestaties, werkgelegenheid en toegevoegde waarde per modaliteit weer. De totale vervoersprestatie van de vier modaliteiten is na een lichte daling in 2003 uitsluitend toegenomen tot en met 2006. De werkgelegenheid en toegevoegde waarde hebben in de jaren 2004 en 2005 een dip gekend en bevonden zich in 2006 rond de waarde van 2002.

Figuur 3.10: Ontwikkeling in vervoersprestaties en directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor de Nederlandse zeehavens in 2002-2006, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)



Bron: RebelGroup obv CBS data

Het wegvervoer vertoont een stijging in totale vervoersprestatie tussen 2002 en 2006. De werkgelegenheid en toegevoegde waarde volgen deze opgaande trend na een daling in 2004. Het spoorvervoer en de binnenvaart kenden een overwegend stijgende trend in de gerealiseerde vervoersprestaties in de periode 2002-2006. Daartegenover staat echter een dalende trend in werkgelegenheid en toegevoegde waarde. De vervoersprestatie per pijpleiding vertoont geen duidelijke trend. De werkgelegenheid neemt gestaag af. De toegevoegde waarde kende een sterke daling in 2003 en is daarna min of meer constant gebleven.

Bovengenoemde ontwikkelingen zijn in Tabel 3.35 tot en met Tabel 3.37 samengevat en vergeleken met de ontwikkelingen op het niveau van zeehavengebieden.

Tabel 3.35: Samenvatting ontwikkelingen in het wegvervoer per zeehavengebied in de periode 2002-2006 (+=stijging; 0=stabiel; -=daling)

	Vervoersprestaties	Werkgelegenheid	Toegevoegde waarde
Nederlandse zeehavens	+	+	+
Noordelijke zeehavens	-	-	-
Noordzeekanaalgebied	-	-	-
Rijn- en Maasmond	+	+	+
Rotterdam-Rijnmond	+	+	+
Scheldebekken	+	+	+

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 3.36: Samenvatting ontwikkelingen in het spoorvervoer per zeehavengebied in de periode 2002-2006 (+=stijging; 0=stabiel; -=daling)

	Vervoersprestaties	Werkgelegenheid	Toegevoegde waarde
Nederlandse zeehavens	+	-	-
Noordelijke zeehavens	+	-	-
Noordzeekanaalgebied	+	-	-
Rijn- en Maasmond	+	-	-
Rotterdam-Rijnmond	+	-	-
Scheldebekken	+	+	+

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 3.37: Samenvatting ontwikkelingen in de binnenvaart per zeehavengebieden in de periode 2002-2006 (+=stijging; 0=stabiel; -=daling)

	Vervoersprestaties	Werkgelegenheid	Toegevoegde waarde
Nederlandse zeehavens	+	-	-
Noordelijke zeehavens	-	-	-
Noordzeekanaalgebied	0	-	-
Rijn- en Maasmond	+	-	-
Rotterdam-Rijnmond	+	-	-
Scheldebekken	-	-	-

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Locatiegebonden activiteiten

In de volgende alinea's worden de ontwikkelingen per sector voor de locatiegebonden activiteiten beschreven. Deze observaties zijn vooral gebaseerd op Tabel 3.23 tot en met Tabel 3.28.

Zeevaart

De werkgelegenheid is na een sterke stijging in 2003 in een dalende trend terecht gekomen. Het aantal werkzame personen ligt echter nog wel hoger dan in 2002. De toegevoegde waarde is sterk gestegen in de periode 2002-2006. Deze stijging is vooral veroorzaakt door de stijging in de gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon zoals weergegeven in Figuur 3.11. Het aantal bedrijfsvestigingen laat eveneens een stijging zien in 2003, waarna het aantal vestigingen zich in de periode 2003-2006 stabiliseert.

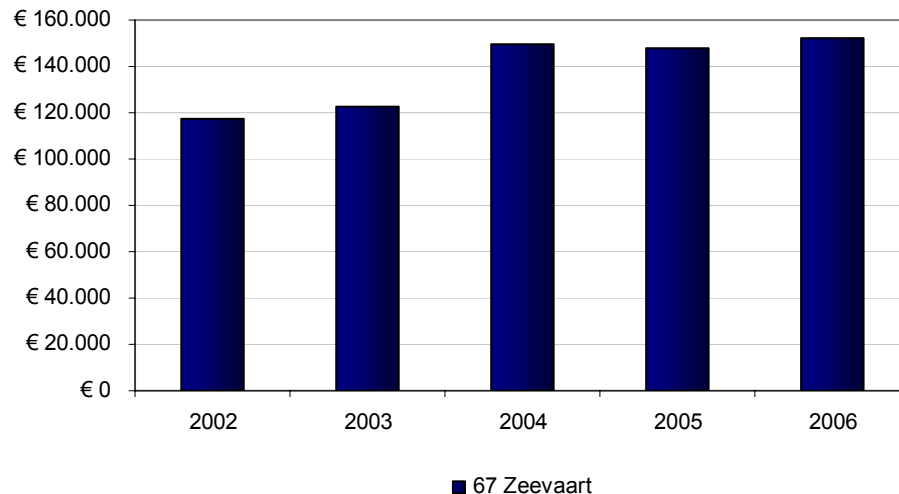
Bovengenoemde ontwikkelingen zijn in Tabel 3.38 samengevat en vergeleken met de ontwikkelingen op het niveau van zeehavengebieden.

Tabel 3.38: Samenvatting ontwikkelingen in de 'zeevaart' per zeehavengebied in de periode 2002-2006 (+=stijging; 0=stabiel; -=daling)

	Werkgelegenheid	Toegevoegde waarde	Aantal bedrijfsvestigingen
Nederlandse zeehavens	+	+	+
Noordelijke zeehavens	-	+	+
Noordzeekanaalgebied	+	+	-
Rijn- en Maasmond	+	+	+
Rotterdam-Rijnmond	+	+	+
Scheldebekken	-	+	+

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur 3.11: Ontwikkeling directe toegevoegde waarde per werkzaam persoon 'zeevaart' (in 2002 prijzen)



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Dienstverlening tbv vervoer

Het aantal werkzame personen in deze sector is na een daling in 2003 weer toegenomen maar was in 2006 nog niet terug op het niveau van 2002. De bedrijfsvestigingenindicator vertoont hetzelfde beeld, al is daar het herstel minder duidelijk te zien dan in het aantal werkzame personen. De toegevoegde waarde is echter wel gestegen in die periode door de toename in gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzame personen zoals gepresenteerd in Figuur 3.12.

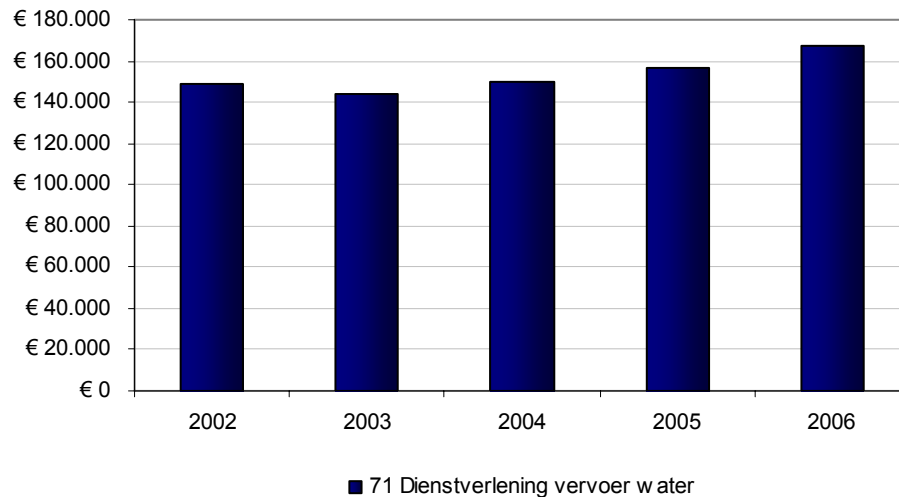
Bovengenoemde ontwikkelingen zijn in Tabel 3.39 samengevat en vergeleken met de ontwikkelingen op het niveau van zeehavengebieden.

Tabel 3.39: Samenvatting ontwikkelingen in de 'dienstverlening tbv vervoer' per zeehavengebied in de periode 2002-2006 (+=stijging; 0=stabiël; -=daling)

	Werkgelegenheid	Toegevoegde waarde	Aantal bedrijfsvestigingen
Nederlandse zeehavens	-	+	-
Noordelijke zeehavens	+	+	-
Noordzeekanaalgebied	-	-	-
Rijn- en Maasmond	-	+	-
Rotterdam-Rijnmond	-	+	-
Scheldebekken	+	+	+

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur 3.12: Ontwikkeling directe toegevoegde waarde per werkzaam persoon 'dienstverlening tbv het vervoer' (in 2002 prijzen)



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Overslag/opslag

De werkgelegenheid in deze sector kende een terugval in de jaren 2003 en 2004 maar is in 2006 weer op het niveau van 2002. De totaal gecreëerde toegevoegde waarde is wel gestegen. Dit komt door een toename in gemiddelde creatie van toegevoegde waarde per werkzaam persoon in de CBS bedrijfsklasse '71 Dienstverlening vervoer water', welke ook wordt toegepast voor de sector 'dienstverlening tbv het vervoer'. Het aantal bedrijfsvestigingen is in de periode 2002-2005 betrekkelijk stabiel gebleven terwijl in 2006 juist een terugval is te zien (van -6%).

Bovengenoemde ontwikkelingen zijn in Tabel 3.40 samengevat en vergeleken met de ontwikkelingen op het niveau van zeehavengebieden.

Tabel 3.40: Samenvatting ontwikkelingen in de 'overslag/opslag' per zeehavengebied in de periode 2002-2006 (+=stijging; 0=stabiel; -=daling)

	Werkgelegenheid	Toegevoegde waarde	Aantal bedrijfsvestigingen
Nederlandse zeehavens	0	+	-
Noordelijke zeehavens	+	+	-
Noordzeekanaalgebied	-	+	-
Rijn- en Maasmond	0	+	-
Rotterdam-Rijnmond	-	+	-
Scheldebekken	+	+	+

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Voedingsmiddelenindustrie

In deze sector is de werkgelegenheid in 2006, na een terugval in 2004, weer op het niveau van 2002. De toegevoegde waarde creatie volgde het patroon van de werkgelegenheid in de periode 2002-2005 maar kende een daling in 2006. De gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon was vrijwel constant tijdens de periode 2002-2005 maar nam af in 2006. In de ontwikkeling van het aantal bedrijfsvestigingen is te zien dat in 2003 ten opzichte van 2002 een scherpe daling heeft plaatsgevonden. Daarna is het aantal vestigingen in deze subsector stabiel gebleven.

De sector 'voedingsmiddelenindustrie' is in de Havenmonitor opgebouwd uit een aantal CBS bedrijfsklassen zoals weergegeven in Figuur 3.13. Iedere bedrijfsklasse kent zijn eigen absolute gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon en de ontwikkeling daarin. De ontwikkeling in gemiddelde toegevoegde waarde is daardoor afhankelijk van het type voedingsmiddelenindustrie waarin de onderzochte economie zich heeft gespecialiseerd. De bedrijfsklasse '11 Visverwerking' kende bijvoorbeeld een stijging van gemiddelde toegevoegde waarde per werkzaam persoon in de periode 2002-2006 terwijl '7 Visserij' juist een dalende trend heeft gekend.

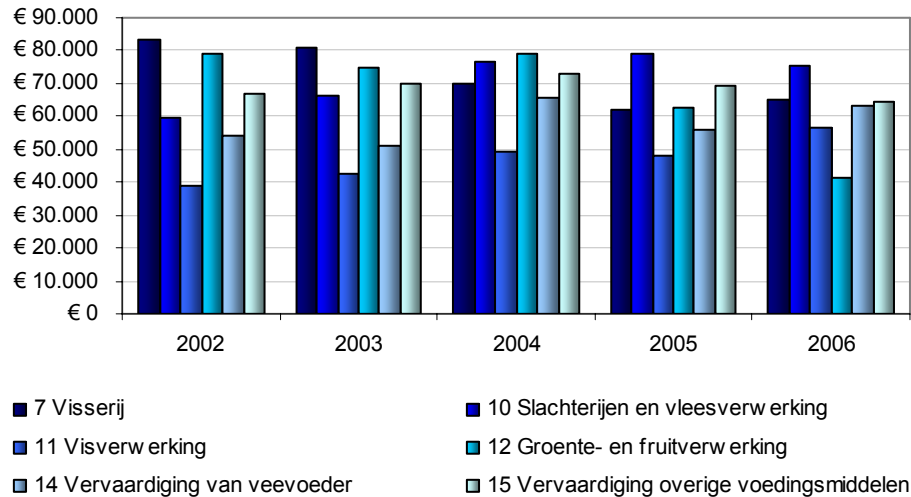
Bovengenoemde ontwikkelingen zijn in Tabel 3.41 samengevat en vergeleken met de ontwikkelingen op het niveau van zeehavengebieden.

Tabel 3.41: Samenvatting ontwikkelingen in de 'voedingsmiddelenindustrie' per zeehavengebied in de periode 2002-2006 (+=stijging; 0=stabiel; -=daling)

	Werkgelegenheid	Toegevoegde waarde	Aantal bedrijfsvestigingen
Nederlandse zeehavens	0	-	-
Noordelijke zeehavens	-	-	-
Noordzeekanaalgebied	-	-	0
Rijn- en Maasmond	+	0	-
Rotterdam-Rijnmond	+	+	+
Scheldebekken	-	-	-

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur 3.13: Ontwikkeling directe toegevoegde waarde per werkzaam persoon
'voedingsmiddelenindustrie' (in 2002 prijzen)



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Aardolie-industrie

Het aantal werkzame personen en het aantal bedrijfsvestigingen in deze industrie is vrijwel constant gebleven in de periode 2002-2006. Toch is de toegevoegde waarde spectaculair in deze periode gestegen door een sterke toename in gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon zoals gepresenteerd in Figuur 3.14. In 2006 was sprake van een afname in de gemiddelde toegevoegde waarde per werkzaam persoon.

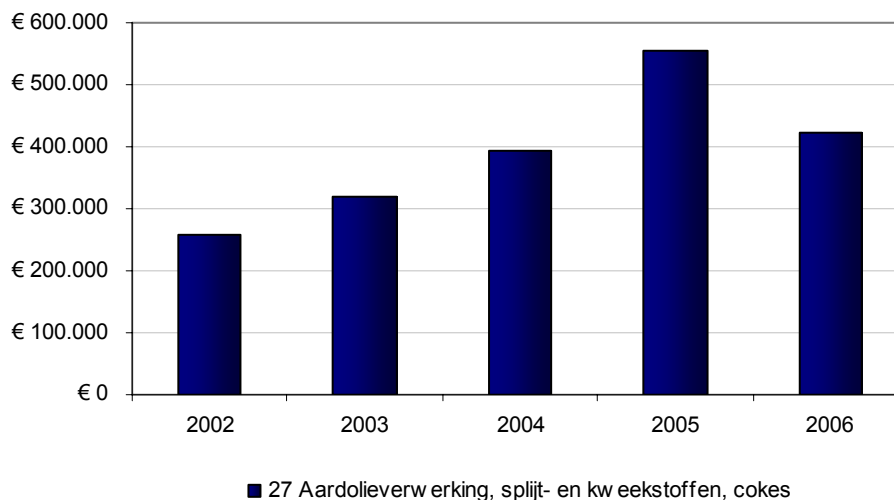
Bovengenoemde ontwikkelingen zijn in Tabel 3.42 samengevat en vergeleken met de ontwikkelingen op het niveau van zeehavengebieden.

Tabel 3.42: Samenvatting ontwikkelingen in de 'aardolie-industrie' per zeehavengebied in de periode 2002-2006 (+=stijging; 0=stabil; -=daling)

	Werkgelegenheid	Toegevoegde waarde	Aantal bedrijfsvestigingen
Nederlandse zeehavens	0	+	-
Noordelijke zeehavens	+	+	0
Noordzeekanaalgebied	0	+	0
Rijn- en Maasmond	-	+	-
Rotterdam-Rijnmond	-	+	-
Scheldebekken	+	+	0

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur 3.14: Ontwikkeling directe toegevoegde waarde per werkzaam persoon 'aardolie industrie' (in 2002 prijzen)



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Chemische industrie

In de 'chemische industrie' is de werkgelegenheid licht gedaald in de periode 2002-2006 bij een redelijk stabiel aantal bedrijfsvestigingen. Alleen van 2003 naar 2004 heeft zich een opvallende stijging voorgedaan. De toegevoegde waarde is juist gestegen en kende een duidelijke piek in 2004. Figuur 3.15 toont de bedrijfsklassen waaruit deze sector is opgebouwd en hun ontwikkeling in gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon. Uit de cijfers blijkt een groot verschil tussen de verschillende bedrijfsklassen waardoor de mate van specialisatie in zulke bedrijfsklassen veel invloed heeft op de berekening van de toegevoegde waarde.

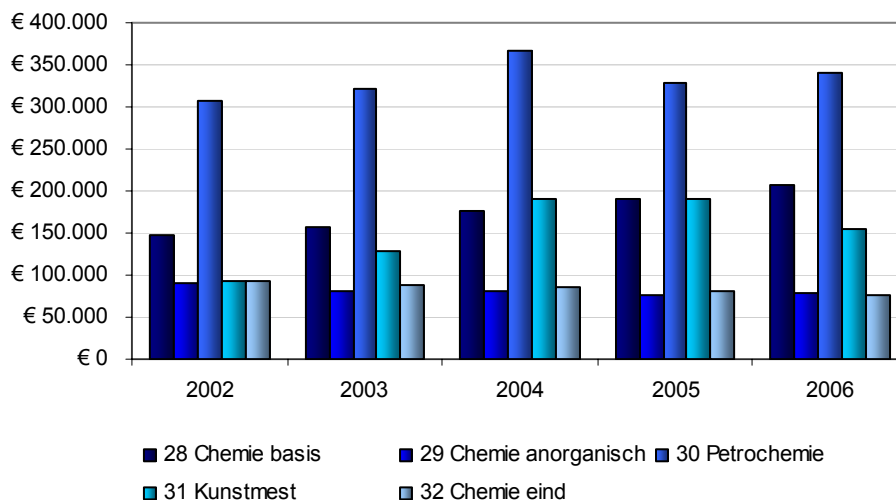
Bovengenoemde ontwikkelingen zijn in Tabel 3.43 samengevat en vergeleken met de ontwikkelingen op het niveau van zeehavengebieden.

Tabel 3.43: Samenvatting ontwikkelingen in de 'chemische industrie' per zeehavengebied in de periode 2002-2006 (+=stijging; 0=stabiel; -=daling)

	Werkgelegenheid	Toegevoegde waarde	Aantal bedrijfsvestigingen
Nederlandse zeehavens	-	+	+
Noordelijke zeehavens	+	+	-
Noordzeekanaalgebied	-	+	-
Rijn- en Maasmond	-	0	+
Rotterdam-Rijnmond	-	-	+
Scheldebekken	-	+	-

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur 3.15: Ontwikkeling directe toegevoegde waarde per werkzaam persoon 'chemische industrie' (in 2002 prijzen)



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Basismetaal- en metaalproductenindustrie

De werkgelegenheid in deze sector kende een dalende trend in de periode 2002-2006. Desondanks is de toegevoegde waarde creatie sterk toegenomen. Dit komt door een stijging in de gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon zoals gepresenteerd in Figuur 3.16. Het aantal vestigingen is in de periode 2002-2004 afgenomen, waarna het aantal is gestabiliseerd in 2005 en 2006.

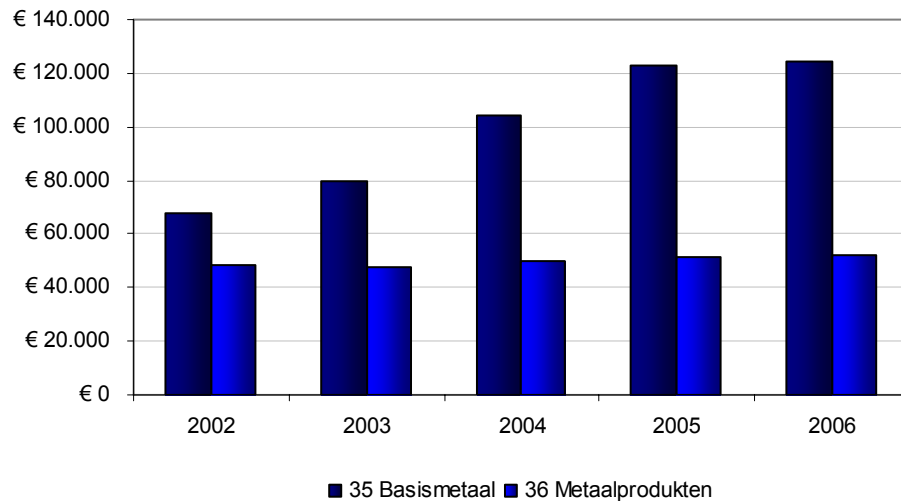
Bovengenoemde ontwikkelingen zijn in Tabel 3.44 samengevat en vergeleken met de ontwikkelingen op het niveau van zeehavengebieden.

Tabel 3.44: Samenvatting ontwikkelingen in de 'basismetaal- en metaalbewerkingindustrie' per zeehavengebied in de periode 2002-2006 (+=stijging; 0=stabil; -=daling)

	Werkgelegenheid	Toegevoegde waarde	Aantal bedrijfsvestigingen
Nederlandse zeehavens	-	+	-
Noordelijke zeehavens	-	+	-
Noordzeekanaalgebied	-	+	-
Rijn- en Maasmond	-	+	-
Rotterdam-Rijnmond	-	-	-
Scheldebekken	0	+	+

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur 3.16: Ontwikkeling directe toegevoegde waarde per werkzaam persoon 'basismetiaal- en metaalmetaalproductenindustrie' (in 2002 prijzen)



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Transportmiddelenindustrie

De werkgelegenheid in deze sector is sterk afgenomen in de periode 2002-2006. Dit is deels terug te zien in de afname van het aantal vestigingen, maar deze daling is minder sterk. De afname in werkzame personen was vooral zichtbaar in de bedrijfsklasse '44 Scheepsbouw'. De afname in toegevoegde waarde is echter beperkt gebleven door de stijging in gemiddelde toegevoegde waarde per werkzaam persoon in '44 Scheepsbouw' zoals weergegeven in Figuur 3.17.

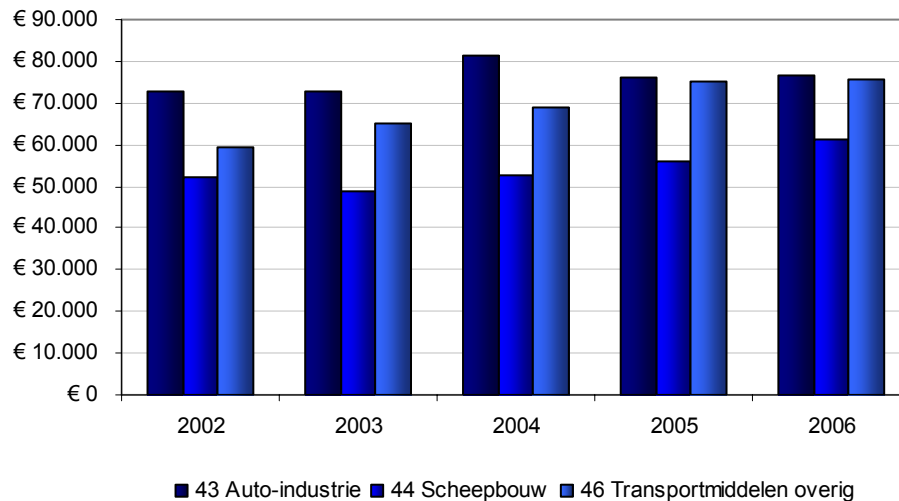
Bovengenoemde ontwikkelingen zijn in Tabel 3.45 samengevat en vergeleken met de ontwikkelingen op het niveau van zeehavengebieden.

Tabel 3.45: Samenvatting ontwikkelingen in de 'transportmiddelenindustrie' per zeehavengebied in de periode 2002-2006 (+=stijging; 0=stabil; -=daling)

	Werkgelegenheid	Toegevoegde waarde	Aantal bedrijfsvestigingen
Nederlandse zeehavens	-	-	-
Noordelijke zeehavens	-	-	-
Noordzeekanaalgebied	+	+	+
Rijn- en Maasmond	-	-	-
Rotterdam-Rijnmond	-	-	-
Scheldebekken	-	+	-

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur 3.17: Ontwikkeling directe toegevoegde waarde per werkzaam persoon 'transportmiddelenindustrie' (in 2002 prijzen)



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Elektriciteitsproductie

Het aantal werkzame personen in deze sector kende sterke schommelingen in de periode 2002-2006. Het niveau van 2006 lag wat lager dan in 2002. Dat is opvallend omdat het aantal vestigingen in de periode sterk is gestegen (verdubbeling). Door de stijging in gemiddelde toegevoegde waarde per werkzaam persoon, zoals weergegeven in Figuur 3.18, is de toegevoegde waarde creatie wel toegenomen.

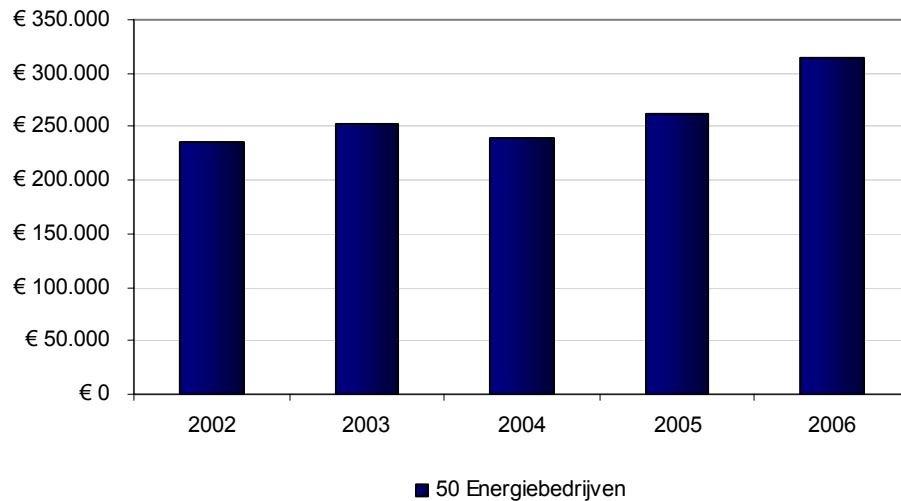
Bovengenoemde ontwikkelingen zijn in Tabel 3.46 samengevat en vergeleken met de ontwikkelingen op het niveau van zeehavengebieden.

Tabel 3.46: Samenvatting ontwikkelingen in de 'elektriciteitsproductie' per zeehavengebied in de periode 2002-2006 (+=stijging; 0=stabil; -=daling)

	Werkgelegenheid	Toegevoegde waarde	Aantal bedrijfsvestigingen
Nederlandse zeehavens	-	+	+
Noordelijke zeehavens	-	+	0
Noordzeekanaalgebied	+	+	0
Rijn- en Maasmond	-	+	+
Rotterdam-Rijnmond	-	+	+
Scheldebekken	-	+	+

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur 3.18: Ontwikkeling directe toegevoegde waarde per werkzaam persoon 'elektriciteitsproducten' (in 2002 prijzen)



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Overige industrieën

Het werkgelegenheidsniveau is voor de periode 2002-2006 in de 'overige industrieën', welke is opgebouwd uit onderstaande bedrijfsklassen, ongeveer gelijk gebleven. De gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon over onderstaande bedrijfsklassen is echter wel gestegen waardoor de totale toegevoegde waarde is gestegen in deze sector. Het aantal bedrijfsvestigingen is stabiel tot 2004, maar in 2005 en 2006 is een stijging waarneembaar.

- 8 Aardolie- en aardgaswinning
- 9 Delfstoffenwinning overig
- 22 Hout, kurk, riet en vlechtwerk
- 23 Pulp, papier en karton
- 33 Rubber en kunststof
- 34 Bouwmaterialen
- 37 Machines en apparaten
- 40 Overige elektrische machines en apparaten
- 49 Voorbereiding tot recycling
- 53 Burgerlijke en utiliteitsbouw
- 54 Grond-, water- en wegenbouw
- 56 Bouwafwerking
- 60 Autoservicebedrijven en benzineservicestations
- 92 Defensie

Bovengenoemde ontwikkelingen zijn in Tabel 3.47 samengevat en vergeleken met de ontwikkelingen op het niveau van zeehavengebieden.

Tabel 3.47: Samenvatting ontwikkelingen in de 'overige industrieën' per zeehavengebied in de periode 2002-2006 (+=stijging; 0=stabil; -=daling)

	Werkgelegenheid	Toegevoegde waarde	Aantal bedrijfsvestigingen
Nederlandse zeehavens	0	+	+
Noordelijke zeehavens	+	+	+
Noordzeekanaalgebied	+	-	+
Rijn- en Maasmond	-	+	0
Rotterdam-Rijnmond	-	0	-
Scheldebekken	+	+	+

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Groothandel

In de 'groothandel' is het aantal werkzame personen ongeveer gelijk gebleven bij een dalend aantal vestigingen. De toename in gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon, zoals weergegeven in Figuur 3.19, heeft geleid tot een toename van de gecreëerde toegevoegde waarde.

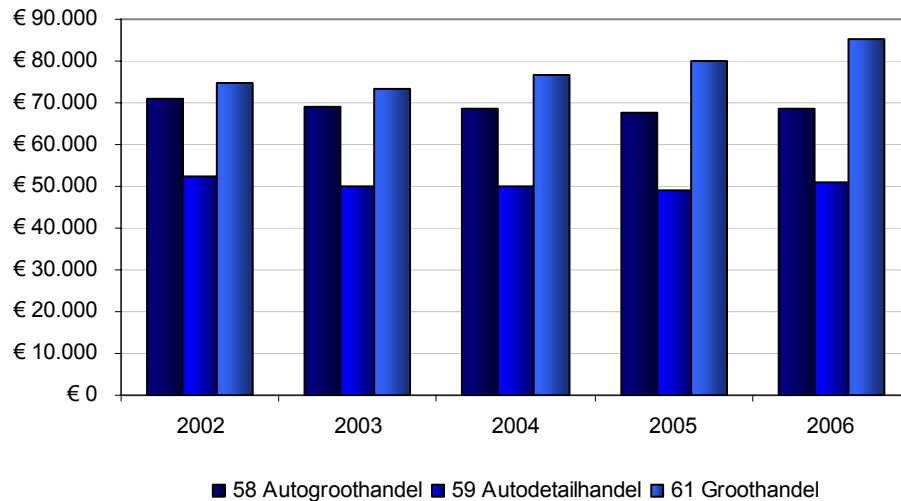
Bovengenoemde ontwikkelingen zijn in Tabel 3.48 samengevat en vergeleken met de ontwikkelingen op het niveau van zeehavengebieden.

Tabel 3.48: Samenvatting ontwikkelingen in de 'groothandel' per zeehavengebied in de periode 2002-2006 (+=stijging; 0=stabil; -=daling)

	Werkgelegenheid	Toegevoegde waarde	Aantal bedrijfsvestigingen
Nederlandse zeehavens	0	+	-
Noordelijke zeehavens	+	+	-
Noordzeekanaalgebied	+	+	-
Rijn- en Maasmond	0	+	-
Rotterdam-Rijnmond	+	+	-
Scheldebekken	-	+	-

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur 3.19: Ontwikkeling directe toegevoegde waarde per werkzaam persoon 'groothandel' (in 2002 prijzen)



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening

De werkgelegenheid en de toegevoegde waarde zijn beide toegenomen in de periode 2002-2006 met ongeveer dezelfde trend. Dit komt doordat de gemiddelde toegevoegde waarde van onderstaande bedrijfsklassen, waaruit deze sector is opgebouwd, vrijwel constant is gebleven.

- 71 Dienstverlening vervoer water
- 79 Overig onroerend goed
- 80 Verhuur roerende goederen
- 88 Overige zakelijke dienstverlening
- 89 Algemeen bestuur, rijk
- 90 Algemeen bestuur, gemeente
- 91 Overig algemeen bestuur en sociale verzekering
- 99 Milieudienstverlening overheid
- 102 Dienstverlening overig

Het aantal vestigingen in deze sector vertoont sterke fluctuaties met een groei in het aantal in 2006 ten opzichte van 2005.

Bovengenoemde ontwikkelingen zijn in Tabel 3.49 samengevat en vergeleken met de ontwikkelingen op het niveau van zeehavengebieden.

Tabel 3.49: Samenvatting ontwikkelingen in de 'zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening' per zeehavengebied in de periode 2002-2006 (+=stijging; 0=stabil; -=daling)

	Werkgelegenheid	Toegevoegde waarde	Aantal bedrijfsvestigingen
Nederlandse zeehavens	+	+	-
Noordelijke zeehavens	-	-	-
Noordzeekanaalgebied	+	+	+
Rijn- en Maasmond	+	+	0
Rotterdam-Rijnmond	+	+	0
Scheldebekken	+	+	-

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

3.8 Indirecte economische betekenis Nederlandse zeehavens

De in deze Havenmonitor berekende indirecte effecten verwijzen naar de economische effecten die ontstaan bij de toeleveranciers van de zeehavengerelateerde sectoren; de zogenaamde achterwaartse effecten van de Nederlandse zeehavengebieden op de rest van de Nederlandse economie.

In sectorale impactstudies is input-output analyse een vaak gehanteerde techniek voor de berekening van deze achterwaartse effecten (bijvoorbeeld in termen van toegevoegde waarde of werkgelegenheid). Conform voorgaande jaren is ook nu deze techniek toegepast. Vertrekkende van de meest recente input-output tabel (105 sectoren) van de Nederlandse volkshuishouding (opgemaakt door het CBS voor 2006) is te berekenen welke indirecte effecten bij toeleveranciers ontstaan ten gevolge van een **exogene** verandering in de finale vraag (een zogenaamde vraagimpuls). Deze effecten komen neer op 'productiemultipliers' die vervolgens doorvertaald worden naar 'toegevoegde waarde-' en 'werkgelegenheidsmultipliers'.

Het vraagbepaalde input-output model is in principe niet geschikt om de indirecte, achterwaartse effecten van **bestaande** economische activiteiten te berekenen, bijvoorbeeld in termen van toegevoegde waarde en werkgelegenheid. De toegevoegde waarde of werkgelegenheid in een sector *j* zelf (de 'directe' economische betekenis van sector *j*) moet namelijk een *endogene* variabele zijn, met andere woorden een resultante van het model. Het 'verwarren' tussen endogeen en exogeen resulteert in dubbeltellingen. Er bestaan echter technieken om op een correcte manier voor deze dubbeltellingen te corrigeren, en aldus te komen tot 'netto' multipliers.

Het CBS publiceert bovendien geen afzonderlijke (regionale) input-output tabellen voor de Nederlandse zeehavengebieden. Bijgevolg is gebruik gemaakt van de nationale input-output tabel voor de bepaling van specifieke multipliers voor de zeehavengerelateerde activiteiten en

blijft er kans op (hier niet-corrigeerbare) dubbeltellingen wanneer de directe en indirecte effecten van individuele havengebieden bij elkaar worden opgeteld¹⁰. Daarom is uiterste voorzichtigheid geboden bij het samentellen van de directe en indirecte effecten.

De specifieke sectorstructuur van elk zeehavengebied leidt tot onderlinge verschillen qua multipliereffecten. Een relatief hoge multiplier voor een bepaald zeehavengebied vloeit voort uit het gecombineerde effect van de aanwezigheid van sectorale activiteiten met belangrijke indirecte effecten op de rest van de Nederlandse economie die bovendien een belangrijk aandeel hebben in de totale, directe toegevoegde waarde of werkgelegenheid. Bij een relatief lage multiplier doet zich het omgekeerde voor.

De toegevoegde waarde multiplier voor de Nederlandse haven economie in 2006 is 1,50; per 1 Euro directe toegevoegde waarde creëren de zeehavengerelateerde activiteiten via hun aankopen van intermediaire goederen en diensten bij Nederlandse toeleveranciers nog eens 0,50 Euro extra. In absolute termen uitgedrukt: in 2006 is voor 11,8 miljard Euro aan toegevoegde waarde gecreëerd in de rest van de Nederlandse economie voor 23,6 miljard Euro in de Nederlandse zeehavengebieden zelf.

De werkgelegenheidsmultiplier is hoger (1,68) waardoor de indirecte werkgelegenheid door de aanwezigheid van de Nederlandse haven economie te ramen is op nog eens 111.403 werkzame personen bovenop de 162.866 personen directe werkgelegenheid.

In Tabel 3.50 en Tabel 3.51 is de ontwikkeling van de toegevoegde waarde en werkgelegenheidsmultipliers weergegeven voor de onderscheiden zeehavengebieden. De werkgelegenheidsmultiplier vertoont een stijgende trend in de periode 2002-2006; de toegevoegde waarde multiplier vertoont daarentegen een dalende ontwikkeling.

¹⁰ Een indirect effect van zeehavengebied A kan een direct effect uitmaken van havengebied B, niettegenstaande is gecorrigeerd voor dubbeltellingen binnen A zelf. Bovendien moet erop gewezen worden dat de 'top-down' methode van de Havenmonitor niet toelaat te corrigeren voor dubbeltellingen tussen sectoren onderling *binnen* een havengebied. De methode leidt namelijk niet tot de opstelling van een aparte 105x1 kolom (en 1x105 rij) binnen de input-output tabel, per zeehavengebied en per zeehavengerelateerde activiteit. Enkel mits de opstelling van dergelijke aparte kolommen (en rijen), hetgeen een 'bottom-up methode' vereist, is op een correcte manier dubbeltellingen te vermijden, wanneer men bijvoorbeeld de techniek van 'hypothetische extractie' toepast voor het bekomen van netto-multipliers. De afwezigheid van dergelijke methode is voor deze Havenmonitor niet al te problematisch ervaren, daar de bekomen multipliers over alle zeehavengebieden heen vrij dicht aansluiten op het nationaal gemiddelde.

Tabel 3.50: Ontwikkeling werkgelegenheidsmultipliers 2002-2006

	Werkzame personen				
	2002	2003	2004	2005	2006
Noordelijke zeehavens	1,83	1,88	1,93	1,95	1,93
Noordzeekanaalgebied	1,60	1,62	1,63	1,66	1,68
Rijn- en Maasmond	1,60	1,60	1,62	1,62	1,64
waarvan <i>Rotterdam-Rijnmond</i>	1,59	1,58	1,60	1,60	1,62
Scheldebekken	1,81	1,79	1,81	1,81	1,87
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	1,63	1,63	1,65	1,66	1,68

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 3.51: Ontwikkeling toegevoegde waarde multipliers 2002-2006

	Toegevoegde waarde				
	2002	2003	2004	2005	2006
Noordelijke zeehavens	1,51	1,53	1,51	1,52	1,49
Noordzeekanaalgebied	1,51	1,51	1,48	1,48	1,50
Rijn- en Maasmond	1,46	1,46	1,45	1,45	1,47
waarvan <i>Rotterdam-Rijnmond</i>	1,44	1,45	1,43	1,43	1,45
Scheldebekken	1,56	1,58	1,50	1,58	1,65
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	1,48	1,49	1,46	1,48	1,50

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Onderstaande Tabel 3.52 en Tabel 3.53 reflecteren de ontwikkeling van indirecte werkgelegenheid en indirecte toegevoegde waarde in absolute waarden en de percentuele mutatie voor de periode 2002-2006.

Tabel 3.52: Ontwikkeling indirecte werkgelegenheid 2002-2006

	Werkzame personen				
	2002	2003	2004	2005	2006
Noordelijke zeehavens	7.333	7.639	7.884	7.916	8.059
Noordzeekanaalgebied	20.981	20.655	20.549	21.368	22.655
Rijn- en Maasmond	64.494	62.984	63.650	63.862	67.289
waarvan <i>Rotterdam-Rijnmond</i>	51.374	49.863	50.297	51.229	53.536
Scheldebekken	12.681	12.186	12.148	12.254	13.401
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	105.490	103.464	104.229	105.401	111.403
	Jaarlijkse mutatie				
	'02-03	'03-04	'04-05	'05-06	
Noordelijke zeehavens		4,2%	3,2%	0,4%	1,8%
Noordzeekanaalgebied		-1,6%	-0,5%	4,0%	6,0%
Rijn- en Maasmond		-2,3%	1,1%	0,3%	5,4%
waarvan <i>Rotterdam-Rijnmond</i>		-2,9%	0,9%	1,9%	4,5%
Scheldebekken		-3,9%	-0,3%	0,9%	9,4%
Totaal Nederlandse zeehavengebieden		-1,9%	0,7%	1,1%	5,7%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 3.53: Ontwikkeling indirecte toegevoegde waarde 2002-2006 (prijzen van 2002)

	Toegevoegde Waarde (in mln euro, in 2002 prijzen)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Noordelijke zeehavens	480	518	548	570	580
Noordzeekanaalgebied	1.534	1.559	1.571	1.712	1.873
Rijn- en Maasmond	5.513	5.547	5.692	5.993	6.396
waarvan <i>Rotterdam-Rijnmond</i>	4.503	4.512	4.630	4.958	5.232
Scheldebekken	1.762	1.821	1.802	1.983	2.300
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	9.289	9.445	9.613	10.257	11.149
	Jaarlijkse mutatie				
		'02-03	'03-04	'04-05	'05-06
Noordelijke zeehavens		7,9%	5,7%	4,0%	1,8%
Noordzeekanaalgebied		1,6%	0,8%	8,9%	9,4%
Rijn- en Maasmond		0,6%	2,6%	5,3%	6,7%
waarvan <i>Rotterdam-Rijnmond</i>		0,2%	2,6%	7,1%	5,5%
Scheldebekken		3,4%	-1,0%	10,1%	16,0%
Totaal Nederlandse zeehavengebieden		1,7%	1,8%	6,7%	8,7%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

4 Private Investerings in Nederlandse zeehavens

Conform voorgaande Havenmonitoren vormen ook nu de private investeringen een belangrijke indicator voor de economische betekenis van de Nederlandse zeehavengebieden. Deze paragraaf detailleert de omvang van de private investeringen voor het jaar 2005 (de cijfers voor 2006 zijn nog niet beschikbaar) op een absolute en relatieve basis; de omvang is bepaald in overeenstemming met de methodiek beschreven in voorgaande edities van de Havenmonitor en vergelijkt het resultaat hiervan met de jaren 2000 tot en met 2004.

4.1 Private Investerings in Nederlandse zeehavens in 2004

Vorig jaar is er een aantal aanpassingen doorgevoerd in de berekening van de investeringscijfers. Hieronder wordt dit samengevat:

- *'Oude' methode.* Deze werd toegepast voor de jaren 2000 tot en met 2003. De precieze berekeningmethode is toegepast conform de Havenmonitor edities van 2002 tot en met 2004.
- *'Nieuwe' methode.* De volgende wijzigingen zijn in de Havenmonitor 2005 doorgevoerd:
 - Uitsluitend meenemen van productie van elektriciteit (SBI-codes 4000.1 tot en met 4000.3 in plaats van 4000.1 tot en met 4000.5).
 - Meenemen aantal SBI-codes, die als zeehavengerelateerd worden beschouwd in de Havenmonitor, waarvoor eerder geen cijfers beschikbaar waren maar nu wel.

In de Havenmonitor 2002 tot en met 2004 werden de investeringscijfers dus overschat door het meerekenen van de SBI-codes 4000.4 en 4000.5 (handel en distributie van elektriciteit) maar tevens onderschat door het niet meerekenen van SBI-codes die wel zeehavengerelateerd zijn. De effecten van bovengenoemde aanpassingen kunnen vanwege confidentialiteit niet tot op detail worden gepresenteerd maar in dit hoofdstuk zullen bepaalde verschillen globaal worden toegelicht.

In de Nederlandse zeehavengebieden is voor 2,20 miljard Euro geïnvesteerd in 2005. Tabel 4.1 bevat het totaal aan private investeringen in zeehavengerelateerde activiteiten in de Nederlandse zeehavengebieden. Daarbij dient opgemerkt dat een aantal investeringscijfers vanwege geheimhoudingsplicht niet zijn vrijgegeven en dat de cijfers die een grotere onbetrouwbaarheidsmarge kennen dan 15% hierdoor niet zijn weergegeven.

Tabel 4.1: Private investeringen in zeehavengerelateerde activiteiten in de Nederlandse zeehavengebieden in 2005 (x1000. Euro, excl. BTW in marktprijzen)

Hoofdsector en Subsector	Nederlandse zeehavens	Noordelijke zeehavens	Noordzeekanaal-gebied	Rijn- en Maasmond		Scheldebekken
				Totaal	waarvan Rotterdam-Rijnmond	
Industrie	1.121.171	43.356	284.271	645.569	558.006	147.975
Voedingsmiddelenindustrie	x	x	63.778	x	20.654	x
Aardolie industrie	x	x	x	265.670	x	x
Chemische industrie	422.419	14.289	15.804	275.096	199.393	117.230
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	x	x	74.938	x	6.874	x
Transportmiddelenindustrie	8.083	983	2.037	4.143	3.810	920
Elektriciteitsproductie	x	x	x	x	x	x
Overig	x	x	4.944	x	x	x
Groothandel	x	3.989	27.109	71.119	58.704	x
Transport en distributie	864.929	119.393	101.404	593.875	534.531	50.257
Zeevaart	B	B	B	132.538	114.336	B
Binnenvaart	B	B	B	B	B	B
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	B	B	B	388.851	362.839	23.119
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	x	B	73.346	34.005	31.926	x
Totaal	2.203.792	167.219	486.130	1.344.568	1.183.167	205.875

Bron: CBS (x = niet beschikbaar vanwege geheimhouding; B = voldoet niet aan de betrouwbaarheidsnorm)

De tabel behandelt de in 2005 gerealiseerde investeringen in materiële vaste activa van ondernemingen actief in zeehavengerelateerde economische activiteiten. De data zijn ontleend aan de CBS-statistiek 'Investerings in vaste activa'.

De resultaten voor 'Nederland totaal' in Tabel 4.2 zijn verkregen op basis van de investeringen van bedrijven die voldoen aan de SBI-code afbakening in geheel Nederland; het is evident dat de totale investeringen in de beschouwde zeehavengebieden niet sommeren tot 'Nederland totaal'.

De tabel laat niettemin het aandeel per sector zien van de private investeringen in Nederlandse zeehavengebieden ten opzichte van de investeringen in dezelfde sector in heel Nederland.

Tabel 4.2: Private investeringen in zeehavengerelateerde activiteiten in Nederland tov het totaal per sector in 2004 (in mln. Euro, excl. BTW in marktprijzen)

Hoofdsector en Subsector	Nederland totaal	Nederlandse zeehavens	Percentage
Industrie	3.379.431	1.121.171	33%
Voedingsmiddelenindustrie	x	x	x
Aardolie industrie	x	x	x
Chemische industrie	907.448	422.419	47%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	261.977	x	x
Transportmiddelenindustrie	64.740	8.083	12%
Elektriciteitsproductie	x	x	x
Overig	1.299.407	x	x
Groothandel	442.722	x	x
Transport en distributie	2.361.769	864.929	37%
Zeevaart	1.260.342	B	B
Binnenvaart	B	B	B
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	644.713	B	B
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	425.241	x	x
Totaal	6.609.163	2.203.792	33%

Bron: CBS (X = niet beschikbaar vanwege geheimhouding; B = voldoet niet aan de betrouwbaarheidsnorm)

Binnen de zeehavengebieden zelf bedragen de industriële investeringen 33% van het totaal, voor een groot deel toe te schrijven aan de klassieke kapitaalintensieve sectoren zoals 'Chemische industrie' (met een aandeel van 47%).

Het relatieve aandeel van de private investeringen in zeehavengerelateerde activiteiten per zeehavengebied blijkt uit onderstaande Tabel 4.3.

Opvallend daarin is dat voor de Noordelijke zeehavens de sector 'Transport en distributie' 71% van de investeringen voor zijn rekening neemt en 'Industrie' maar 26% en dat in het Noordzeekanaalgebied de 'Zakelijke diensten en openbaar bestuur' een aanzienlijk aandeel heeft met 15%.

Tabel 4.3: Procentuele verdeling van de private investeringen in zeehavengerelateerde activiteiten

Hoofdsector en Subsector	Nederlandse zeehavens	Noordelijke zeehavens	Noordzeekanaal-gebied	Rijn- en Maasmond		Scheldebekken
				Totaal	waarvan Rotterdam-Rijnmond	
Industrie	51%	26%	58%	48%	47%	72%
Voedingsmiddelenindustrie	x	x	13%	x	2%	x
Aardolie industrie	x	x	x	20%	x	x
Chemische industrie	19%	9%	3%	20%	17%	57%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	x	x	15%	x	1%	x
Transportmiddelenindustrie	0%	1%	0%	0%	0%	0%
Elektriciteitsproductie	x	x	x	x	x	x
Overig (incl. dvl. T.b.v. delfstofw. en natte waterb)	x	x	1%	x	x	x
Groothandel	x	2%	6%	5%	5%	x
Transport en distributie	39%	71%	21%	44%	45%	24%
Zeevaart	B	B	B	10%	10%	B
Binnenvaart	B	B	B	B	B	B
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	B	B	B	29%	31%	11%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	x	B	15%	3%	3%	x
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%

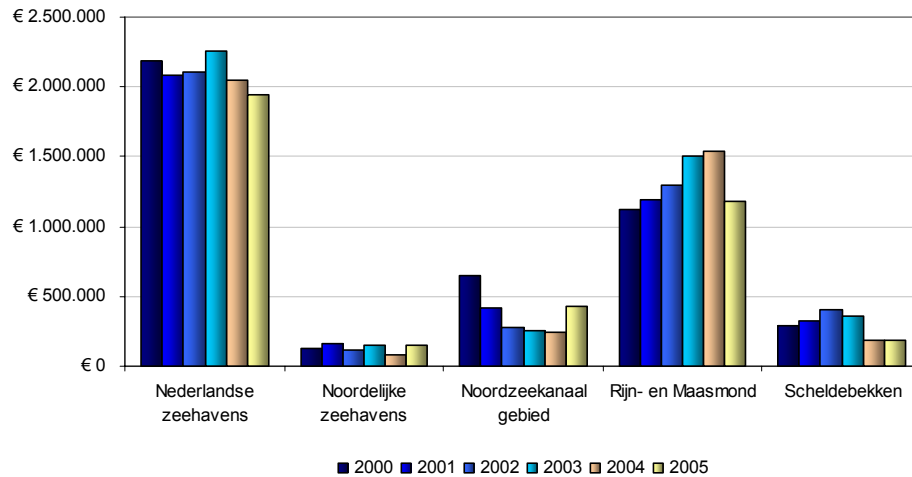
Bron: RebelGroup obv CBS data (X = niet beschikbaar vanwege geheimhouding; B = voldoet niet aan de betrouwbaarheidsnorm)

4.2 Ontwikkeling Private Investerings in Nederlandse zeehavens

Zoals aan het begin van dit hoofdstuk is vermeld, is bij het opstellen van de private investeringscijfers voor 2004 een aantal methodologische aanpassingen gedaan ten opzichte van voorgaande jaren. Deze aanpassing is ook in 2005 toegepast. Door deze aanpassing is de tijdsreeks niet volledig consistent voor de perioden van voor 2000-2003 en 2004-2005. In Figuur 4.1 is daarom een verschillende kleur gekozen voor de 'oude' en 'nieuwe' aanpak.

In de tijdsreeks zoals gepresenteerd zijn geen cijfers beschikbaar voor de regio Rotterdam-Rijnmond voor de jaren 2000 tot en met 2003, in die edities van de Havenmonitor werd dit gebied niet afzonderlijk meegenomen.

Figuur 4.1: Ontwikkeling van de totale private investeringen in zeehavengerelateerde activiteiten in Nederland (x1.000 in 2000 prijzen)



Bron: CBS

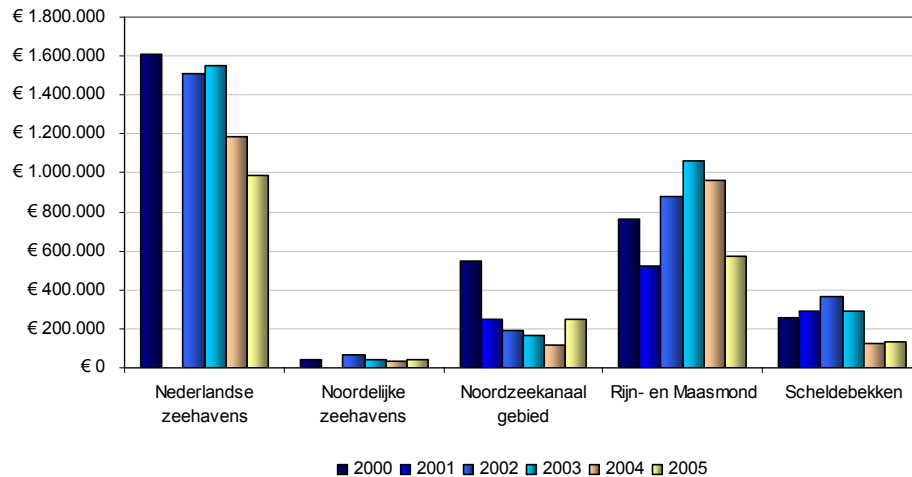
In 2005 is het investeringsniveau gedaald ten opzichte van 2004 voor het totaal van Nederlandse zeehavengebieden. Op zeehavengebiedniveau valt op dat alle zeehavengebieden een stijging kenden in 2005 ten opzichte van 2004 en dat alleen het Rijn- en Maasmondgebied een afname kende.

Industrie

Voor de Nederlandse zeehavengebieden samen, en met name in het Rijn- en Maasmondgebied, zijn de investeringen in de sector 'Industrie' tussen 2000 en 2005 afgenomen, zoals weergegeven in Figuur 4.2.

Bij een aantal zeehavengebieden is voor sommige jaren geen cijfer weergegeven vanwege geheimhoudingsplicht.

Figuur 4.2: Ontwikkeling van de private investeringen in de sector 'Industrie' in Nederlandse zeehavengebieden (x1.000 in 2000 prijzen)



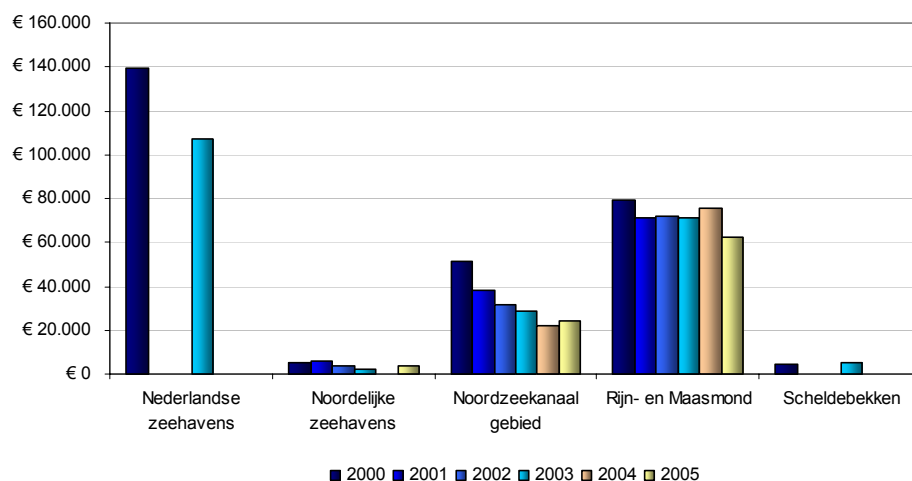
Bron: CBS

Groothandel

De investeringen in de 'Groothandel' zijn over de jaren heen afgenomen, zoals te zien in Figuur 4.3, vooral voor het Noordzeekanaalgebied.

Voor sommige jaren zijn bij een aantal zeehavengebieden geen cijfers weergegeven vanwege geheimhoudingsplicht.

Figuur 4.3: Ontwikkeling van de private investeringen in de sector 'Groothandel' in Nederlandse zeehavengebieden (x1.000 in 2000 prijzen)



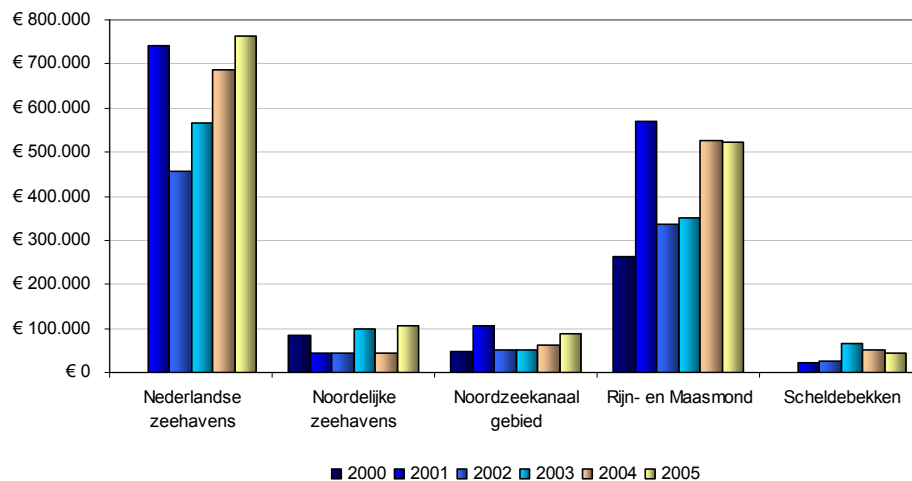
Bron: CBS

Transport en distributie

De investeringen in de sector 'Transport en distributie' vertonen met name in het Rijn- en Maasmondgebied vanaf 2001 een stijgende trend zoals weergegeven in Figuur 4.4.

Voor sommige jaren zijn bij een aantal zeehavengebieden geen cijfers weergegeven vanwege geheimhoudingsplicht.

Figuur 4.4: Ontwikkeling van de private investeringen in de sector 'Transport en distributie' in Nederlandse zeehavengebieden (x1.000 in 2000 prijzen)



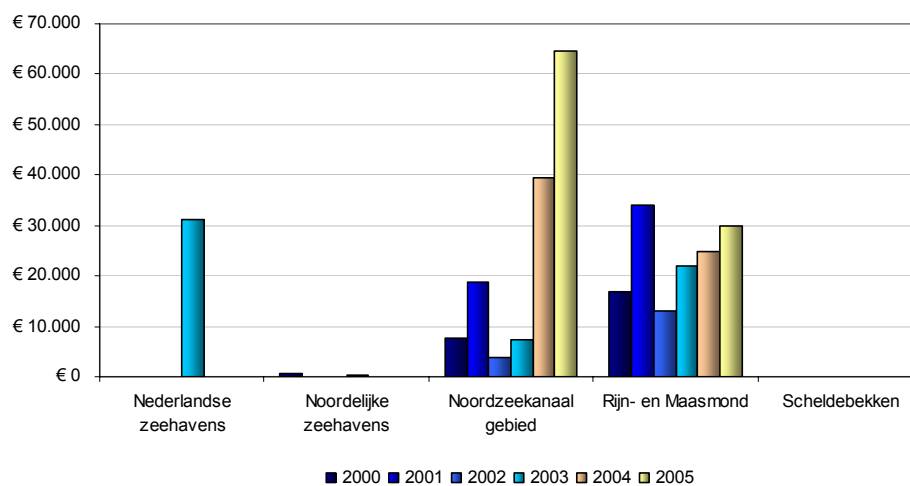
Bron: CBS

Zakelijke diensten en openbaar bestuur

De investeringen in de sector 'Zakelijke diensten en openbaar bestuur' vertonen een sterk schommelende trend. Omdat in deze sector een aantal SBI-klassen zijn toegevoegd in de aanpassing van de methodiek in het jaar 2004 liggen de cijfers voor 2004 en 2005 hoger dan voorheen. In 2005 vond een sterke stijging plaats in met name het Noordzeekanaalgebied.

Voor sommige jaren zijn bij een aantal zeehavengebieden geen cijfers weergegeven vanwege geheimhoudingsplicht.

Figuur 4.5: Ontwikkeling van de private investeringen in de sector 'Zakelijke diensten en openbaar bestuur' in Nederlandse zeehavengebieden (x1.000 in 2000 prijzen)



Bron: CBS

5 Conclusies

Verbeterde kwaliteit resultaten als gevolg van wijzigingen in aanpak

De in de Havenmonitor 2006 doorgevoerde wijzigingen in de aanpak hebben geleid tot een verbeterde kwaliteit van de resultaten. Deze wijzigingen hebben betrekking op:

1. Dataverzameling voor de werkgelegenheidscijfers en bedrijfsvestigingen
2. Berekening van de zeehavengerelateerde vervoersprestaties.

Ad 1. Dataverzameling voor de werkgelegenheidscijfers en bedrijfsvestigingen

Door deze wijziging is de samenstelling van de werkgelegenheidscijfers en bedrijfsvestigingenindicator transparanter geworden zodat de havenbeheerders beter in staat waren om deze data te controleren en waar nodig aan te passen. Deze benadering heeft ertoe geleid dat er in hoge mate een consistente methodiek van controle en aanpassing op de 'ruwe data' van LISA heeft plaatsgevonden die de kwaliteit van de data aanzienlijk heeft vergroot.

In de Havenmonitor 2004 en 2005 is de data voor de indicator bedrijfsvestigingen en bedrijvendynamiek opgevraagd uit het Handelsregister van de Kamer van Koophandel, de enige bron die systematisch voor heel Nederland de bedrijvendynamiek in kaart brengt. Voor de Havenmonitor 2006 is echter gekozen voor het gebruik van een eenduidig bronbestand voor alle economische indicatoren op bedrijfsvestigingsniveau; het LISA bestand. Hierdoor kan voor het eerst de samenhang tussen deze indicatoren in kaart worden gebracht, wat een belangrijke verrijking betekent voor de Havenmonitor.

Ad 2. Berekening van de zeehavengerelateerde vervoersprestaties.

Voor de vaststelling van de zeehavengerelateerde vervoersprestaties is voor de Havenmonitor 2006 gekozen voor een alternatieve aanpak. Hierdoor zijn de huidige vervoersprestaties gebaseerd op actuele statistieken en bepaald door middel van een transparante en reproduceerbare berekeningsmethode.

Deze aanpassingen zijn met terugwerkende kracht doorgevoerd tot en met het jaar 2002, zodat sprake is van een consistente tijdreeks. De gewijzigde aanpak heeft niet geleid tot grote verschillen in werkgelegenheidscijfers voor de Nederlandse zeehavens samen. Er is wel sprake van verschuivingen tussen havengemeenten en sectoren onderling. De herberekening van de vervoersprestaties heeft geleid tot hogere niveaus in werkgelegenheid in de niet-locatiegebonden activiteiten. Vooral de werkgelegenheid in het goederenvervoer over de weg viel twee maal hoger uit dan conform de verouderde berekeningsmethode, zoals in voorgaande Havenmonitoren toegepast.

Ten aanzien van de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens kunnen op hoofdlijnen de volgende conclusies getrokken worden:

.... de arbeidsproductiviteit in Nederlandse zeehavens blijft toenemen

Over de periode 2002-2006 hebben de Nederlandse zeehavens een stijging in arbeidsproductiviteit vertoond. Er is een groei in overgeslagen tonnen en gecreëerde toegevoegde waarde gerealiseerd bij een min of meer constant aantal werkzame personen en bedrijfsvestigingen. Deze trend sluit nauw aan bij de nationale ontwikkeling in werkzame personen en BBP.

In 2006 bieden de Nederlandse zeehavens werk aan 162.866 direct zeehavengerelateerde werkzame personen wat overeenkomt met 1,9% van de totale Nederlandse werkgelegenheid. De Nederlandse zeehaven economie heeft in 2006 23,6 miljard Euro aan directe toegevoegde waarde gecreëerd, waarmee de Nederlandse zeehavens 4,4% van het BBP vertegenwoordigen. Het grotere aandeel in zeehavengerelateerde toegevoegde waarde dan de werkgelegenheid is te verklaren door de aanwezigheid van industrieën als de aardolie- en chemische industrie, welke relatief veel toegevoegde waarde per werkzaam persoon creëren.

Over de periode 2002–2006 is het aandeel directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid in Nederland ongeveer constant gebleven rond 2,0%. In deze periode is het aandeel directe toegevoegde waarde van de gezamenlijke Nederlandse zeehavens van het BBP toegenomen van 4,1% in 2002 tot 4,4% in 2006. De groei van het aandeel gecreëerde toegevoegde waarde in Nederlandse zeehavens van het BBP wordt vooral veroorzaakt door een stijging in arbeidsproductiviteit in de ‘aardolie-industrie’ en ‘basismetale- en metaalproductenindustrie’.

Voegt men, weliswaar met de nodige omzichtigheid en randvoorwaarden, ook de indirecte effecten van intermediaire aankopen van goederen en diensten bij Nederlandse toeleveranciers toe aan bovenstaande directe effecten, dan stijgt de economische betekenis in 2006 tot 274.270 werkzame personen en 35,4 miljard Euro aan toegevoegde waarde. Deze werkgelegenheid vertegenwoordigt 3,3% van de totale Nederlandse werkgelegenheid – een multiplier van 1,7 – terwijl de toegevoegde waarde 6,6% van het BBP omvat – een multiplier van 1,5.

.... ruim 60% van zeehaven economie is gevestigd in het Rijn- en Maasmondgebied

Beschouwd naar zeehaven gebied is het Rijn- en Maasmondgebied de belangrijkste generator van toegevoegde waarde en werkgelegenheid: ruim 60% van het totaal (direct 14,6 miljard Euro en 105.518 personen, waarvan ruim 80% in het Rotterdam-Rijnmondgebied). Tevens blijkt het relatief hoge aandeel in toegevoegde waarde ten opzichte van werkgelegenheid van het Scheldebekken wat verklaard wordt door de sterke aanwezigheid van kapitaalintensieve industrieën (met name chemie; Dow). Onderstaande Tabel 5.1 toont de waarde van de economische indicatoren directe werkgelegenheid, toegevoegde waarde en bedrijfsvestigingen per zeehaven gebied en -gemeente.

Tabel 5.1: Directe werkgelegenheid, toegevoegde waarde en bedrijfsvestigingen per zeehavengebied en gemeente in 2006

Zeehavengebieden	Werkzame personen		Toegevoegde waarde		Bedrijfsvestigingen	
	WP	%	mrd Euro	%	aantal	%
Noordelijke zeehavens	8.678	5,3%	1.268	5,4%	363	11,7%
Delfzijl	5.103	3,1%	716	3,0%	144	4,6%
Eemsmond	627	0,4%	118	0,5%	39	1,3%
Harlingen	895	0,5%	81	0,3%	67	2,2%
Den Helder	2.054	1,3%	353	1,5%	113	3,6%
Noordzeekanaalgebied	33.293	20,4%	3.967	16,8%	737	23,7%
Amsterdam	15.305	9,4%	1.700	7,2%	296	9,5%
Beverwijk	740	0,5%	70	0,3%	65	2,1%
Velsen/IJmuiden	13.134	8,1%	1.780	7,5%	186	6,0%
Zaanstad	4.114	2,5%	417	1,8%	190	6,1%
Rijn- en Maasmond	105.518	64,8%	14.571	61,8%	1.846	59,4%
Rotterdam	74.087	45,5%	10.807	45,8%	890	28,6%
Schiedam	2.825	1,7%	270	1,1%	73	2,3%
Vlaardingen	1.596	1,0%	172	0,7%	55	1,8%
Maasluis	415	0,3%	41	0,2%	22	0,7%
Overig Rijnmond	7.605	4,7%	1.035	4,4%	376	12,1%
Dordrecht	3.011	1,8%	438	1,9%	75	2,4%
Drechtse steden	5.356	3,3%	519	2,2%	74	2,4%
Moerdijk	9.059	5,6%	1.159	4,9%	242	7,8%
Scheveningen	1.564	1,0%	132	0,6%	39	1,3%
waarvan <i>Rotterdam-Rijnmond</i>	86.529	53,1%	12.325	52,3%	1.416	45,6%
Scheldebekken	15.377	9,4%	3.780	16,0%	162	5,2%
Vlissingen	6.526	4,0%	711	3,0%	68	2,2%
Borsele	1.678	1,0%	385	1,6%	22	0,7%
Ternzeuzen	7.173	4,4%	2.684	11,4%	72	2,3%
Totaal	162.866	100%	23.587	100%	3.108	100%

Bron: RebelGroup/BCI obv LISA en CBS data

... industrie blijft belangrijkste sector voor de haven economie

De industrieën in de Nederlandse zeehavens dragen het meest bij aan het economische belang van de Nederlandse zeehavens van alle sectoren. Ze zorgen gezamenlijk voor respectievelijk 37%, 49% en 26% van de totale zeehavengerelateerde werkgelegenheid, toegevoegde waarde en aantal bedrijfsvestigingen in 2006, zoals weergegeven in onderstaande Tabel 5.2. Met name de 'chemische industrie' en 'basismetaal- en metaalproductenindustrie' zijn verantwoordelijk voor veel economische activiteit in de Nederlandse zeehavens.

Binnen de industrie is de arbeidsproductiviteit gestegen in de periode 2002-2006. De werkgelegenheid in de zeehavengerelateerde industrie is afgenomen van 65.259 in 2002 naar 60.136 in 2006 (-10%). Deze daling is vooral veroorzaakt door een sterke afname van werkzame personen in de 'Transportmiddelenindustrie' (-25%) en de 'Basismetaal- en metaalproductenindustrie' (-11%). Tegelijkertijd is de totale industrie gerelateerde toegevoegde waarde in de Nederlandse zeehavengebieden toegenomen van 9,0 miljard Euro naar 10,9 miljard Euro (in prijzen van 2002). De gemiddelde toegevoegde waarde creatie is dus toegenomen.

Tabel 5.2: Directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid, toegevoegde waarde en bedrijfsvestigingen per sector in 2006

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid		Toegevoegde waarde		Aantal bedrijfsvestigingen	
	WP	%	TW	%	Aantal	%
Knooppunt	77.090	47,3%	9.788	41,5%	1310	42,1%
Vervoer	46.771	28,7%	3.737	15,8%	198	6,4%
Zeevaart	6.883	4,2%	1.341	5,7%	168	5,4%
Binnenvaart	6.794	4,2%	378	1,6%	30	1%
Wegvervoer	32.107	19,7%	1.861	7,9%	0	0%
Spoorvervoer	924	0,6%	54	0,2%	0	0%
Pijpleiding	62	0,0%	103	0,4%	0	0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	15.514	9,5%	3.114	13,2%	815	26,2%
Overslag/opslag	14.805	9,1%	2.938	12,5%	297	9,6%
Vestigingsplaats	85.776	52,7%	13.799	58,5%	1798	57,9%
Industrie	60.136	36,9%	11.566	49,0%	819	26,4%
Voedingsmiddelenindustrie	6.166	3,8%	596	2,5%	91	2,9%
Aardolie industrie	3.858	2,4%	2.066	8,8%	16	0,5%
Chemische industrie	15.330	9,4%	4.818	20,4%	113	3,6%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	18.021	11,1%	2.126	9,0%	233	7,5%
Transportmiddelenindustrie	5.697	3,5%	267	1,1%	165	5,3%
Elektriciteitsproductie	3.124	1,9%	898	3,8%	23	0,7%
Overig	7.940	4,9%	794	3,4%	178	5,7%
Groothandel	14.562	8,9%	1.270	5,4%	703	22,6%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	11.079	6,8%	963	4,1%	276	8,9%
Totaal	162.866	100,0%	23.587	100,0%	3108	100,0%

Bron: RebelGroup/BCI obv LISA en CBS data

.... in Rotterdamse haven is de knooppuntfunctie dominant

Het Havenbeleid gaat in beginsel uit van twee hoofdfuncties van de zeehavens; de haven als knooppunt van vervoer(ketens) en de haven als vestigingsplaats voor industrie(clusters). Het Rotterdamse havengebied kenmerkt zich door zijn strategische ligging ten opzichte van het Europese achterland en een uitstekende bereikbaarheid over water, spoor en weg. Deze positie van de haven in internationale transportnetwerken vertaalt zich in een belangrijke doorvoerfunctie van goederen en een groot aandeel van de knooppuntfunctie in termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde.

Er is echter sprake van een groot verschil in aandeel knooppuntfunctie en vestigingsplaatsfunctie tussen de zeehavengebieden onderling: waar Rotterdam-Rijnmond zich dus sterk richt op de knooppuntfunctie, is de vestigingsplaatsfunctie dominant in de overige zeehavengebieden. Het relatieve aandeel van de knooppunt- en vestigingsplaatsfunctie blijft zowel naar werkgelegenheid, toegevoegde waarde als bedrijfsvestigingen stabiel op nationaal niveau en per zeehavengebied.

....aantal bedrijfsvestigingen blijft gelijk, positieve dynamiek vestigingen groter dan 10 werkzame personen vanaf 2006

Het aantal zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen is in de periode 2002-2006 nagenoeg gelijk gebleven binnen een bandbreedte van 3.100-3.200 vestigingen. De bedrijvendynamiek vertoont hierbij een redelijk constant beeld waarbij de toename in vestigingen (starters en immigratie) en de afname in vestigingen (opheffingen en emigratie) elkaar nagenoeg opheffen. In 2006 is sprake van een positieve dynamiek (+14) voor wat betreft vestigingen

met meer dan 10 werkzame personen: er is sprake van een natuurlijke aanwas (starters minus opheffingen) van 20 vestigingen, terwijl er een negatief migratiesaldo is van 6. Dit wordt mede verklaard door het hoog aantal starters onder deze vestigingen dat over de periode gestaag toeneemt, terwijl het aantal opheffingen sterk wisselt in de periode 2002-2006. De dynamiek als percentage van het totaal aantal vestigingen is over de gehele periode ongeveer 12%.

.... gemiddelde omvang vestiging verschilt sterk per sector en per zeehavengebied

De gemiddelde omvang per vestiging in aantal werkzame personen (directe locatiegebonden werkgelegenheid) laat een stabiel beeld zien over de periode 2002-2006. Dit geldt zowel voor het totaal van Nederlandse zeehavens als voor de individuele zeehavengebieden. De gemiddelde omvang van de vestigingen verschilt tussen de zeehavengebieden aanzienlijk: in 2006 telde de vestigingen in de Noordelijke zeehavens gemiddeld 23 werkzame personen, terwijl in het Scheldebekken sprake was van gemiddeld 72 werkzame personen (bij gemiddeld 40 werkzame personen voor het totaal van Nederlandse zeehavens). In onderstaande Tabel 5.3 is de gemiddelde omvang van vestigingen voor de totale Nederlandse zeehavens gespecificeerd naar (sub)sector.

Tabel 5.3: Ontwikkeling in directe locatiegebonden zeehavengerelateerde werkgelegenheid per bedrijfsvestiging per sector in 2002-2006

Hoofdsector en Subsector	Gemiddeld aantal locatiegebonden werkzame personen per bedrijfsvestiging				
	2002	2003	2004	2005	2006
Knooppunt	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
Vervoer	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
Zeevaart	42	43	42	42	41
Binnenvaart	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
Wegvervoer	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
Spoorvervoer	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
Pijpleiding	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>	<i>nvt</i>
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	19	18	18	18	19
Overslag/opslag	47	47	45	47	50
Vestigingsplaats	48	47	47	47	47
Industrie	76	74	73	71	71
Voedingsmiddelenindustrie	60	61	61	69	68
Aardolie industrie	215	226	229	231	241
Chemische industrie	143	137	134	130	136
Basismetale- en metaalproductenindustrie	82	79	79	77	77
Transportmiddelenindustrie	43	43	38	35	35
Elektriciteitsproductie	248	216	203	134	136
Overig	43	42	40	38	38
Groothandel	19	19	20	20	21
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	36	37	38	40	40
Totaal	40	39	39	39	40

De gemiddelde vestigingomvang verschilt sterk per (sub)sector, waar de aardolie-industrie, chemische industrie en elektriciteitsproductie (gemiddeld) de grootste vestigingen kennen. De gemiddelde vestigingsomvang in toegevoegde waarde laat een vergelijkbaar beeld zien: de gemiddelde locatiegebonden toegevoegde waarde per bedrijfsvestiging varieert (in prijzen van 2002) van 1,5 miljoen Euro in de transportmiddelenindustrie tot 121,6 miljoen Euro in de

aardolie-industrie, terwijl de toegevoegde waarde per bedrijfsvestiging in het Scheldebekken zes maal hoger is dan de toegevoegde waarde per vestiging in de Noordelijke zeehavens.

.... de zeehavengerelateerde private investeringen manifesteren zich sterker in 'transport en distributie' dan in 'industrie'

In de Nederlandse zeehavengebieden is, volgens de CBS-investeringsstatistieken, voor 2,2 miljard Euro geïnvesteerd in 2005 (het meest recente jaar waarvoor gegevens beschikbaar zijn), waarvan 61% in het Rijn- en Maasmondgebied en ruim 54% in het Rotterdam-Rijnmond gebied. Aan 'Transport en Distributie' gekoppelde investeringen blijken in 2005 hoger dan in de 'Industrie', waar een dalende trend zichtbaar is.

Aan de investeringscijfers zijn door het CBS betrouwbaarheidsmarges toegekend; enkel cijfers met een onbetrouwbaarheidsmarge kleiner dan 15% zijn gebruikt in deze rapportage. Belangrijk gevolg hiervan is dat, mede door de geheimhoudingsplicht van het CBS en een aantal resterende methodologische issues, de interpreteerbaarheid van deze indicator moeilijker wordt, daar slechts een beperkte set aan cijfers behouden kan blijven.

Meerwaarde van de Havenmonitor 2006

De Havenmonitor 2006 biedt een belangrijke stap voorwaarts voor beter inzicht en begrip van de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens. De doorgevoerde wijzigingen in de aanpak van de Havenmonitor, zoals hierboven besproken, hebben geleid tot een meer betrouwbare weergave van de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens. Mogelijke inconsistenties binnen de verzamelde data zullen geringer voorkomen. De vervanging van verouderde deelberekeningen heeft ertoe geleid dat minder betrouwbare kengetallen worden voorkomen. De huidige dataverzameling is zeer waardevol en de genoemde verrijking biedt aantoonbaar meer toegevoegde waarde voor havenbeheerders, beleidsmakers en andere betrokken partijen, met potentieel een groter draagvlak als gevolg.

Het huidige product biedt meer mogelijkheden voor zowel een verdere verdieping van analyses alsook betere mogelijkheden voor verklaring van geconstateerde trends en eventuele incidentele uitschieters. Deze additionele mogelijkheden vallen in de huidige opzet buiten de scope van de Havenmonitor, maar bieden waardevolle inzichten. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan analyses van individuele zeehavengebieden of –gemeenten, dwarsdoorsneden en diepte-analyses op sectorniveau.

Voorbeeld: gemiddelde directe toegevoegde waarde per vestiging actief in de voedings-middelenindustrie in de Noordelijke zeehavens versus andere zeehavens / sectoren.

Bijlage 1 Overzicht zeehavengerelateerde activiteiten

SBI-code	Sector
05	Visserij, kweken van vis en schaaldieren
501.1	Zee- en kustvisserij
501.2	Binnenvisserij
502	Kweken van vis en schaaldieren
11	Aardolie en aardgas
1110	Aardolie- en aardgaswinning
1120	Dienstverlening t.b.v. de aardolie- en aardgaswinning
14	Winning van zand, grind, klei, zout e.d.
1421	Zand- en grindwinning
15	Vervaardiging van voedingsmiddelen en dranken
1520	Visverwerking
1541	Vervaardiging van ruwe plantaardige en dierlijke oliën en vetten
1542	Raffinage van plantaardige en dierlijke oliën en vetten
1543	Vervaardiging van margarine
1561	Vervaardiging van meel (excl. zetmeel)
1571	Vervaardiging van veevoeder
1584.1	Verwerking van cacaobonen
1584.2	Vervaardiging van chocolade- en suikerwerk
1586	Koffiebranderijen en theepakkerijen
20	Houtindustrie
2010.1	Zagen van hout
21	Vervaardiging van papier en karton
2111	Vervaardiging van pulp
2112.1	Vervaardiging van grafisch papier en karton
2112.2	Vervaardiging van papier en karton voor verpakking
2112.3	Vervaardiging van papier en karton (excl. grafisch en voor verpakking)
2125	Vervaardiging van overige papier- en kartonwaren
23	Aardolie- en steenkoolverwerkende industrie
2310	Vervaardiging van cokesovenprodukten
2320.1	Aardolieraffinage
2320.2	Aardolieverwerking (excl. -raffinage)
24	Vervaardiging van chemische producten
2411	Vervaardiging van industriële gassen
2412	Vervaardiging van kleur- en verfstoffen
2413	Vervaardiging van overige anorganische basischemicaliën
2414.1	Vervaardiging van petrochemische producten
2414.2	Vervaardiging van overige organische basischemicaliën

2415	Vervaardiging van meststoffen en daarmee samenhangende stikstofverbindingen
2416	Vervaardiging van kunststof in primaire vorm
2417	Vervaardiging van synthetische rubber in primaire vorm
2420	Vervaardiging van landbouwchemicaliën
2461	Vervaardiging van kruid en springstoffen
2462	Vervaardiging van lijm- en plakmiddelen
2463	Vervaardiging van etherische oliën
2464	Vervaardiging van fotochemische producten
2465	Vervaardiging van informatiedragers
2466	Vervaardiging van overige chemische producten n.e.g.
26	Vervaardiging van glas, aardewerk, cement-, kalk- en gipsproducten
2661.1	Vervaardiging van beton voor de bouw en van kalkzandsteen
2663	Vervaardiging van stortklare beton
2681	Vervaardiging van schuur-, slijp- en polijstmiddelen
2682	Vervaardiging van overige niet-metaalhoudende minerale producten n.e.g.
27	Vervaardiging van metalen in primaire vorm
2710	Vervaardiging van ijzer en staal en van ferro-legeringen (EGKS)
2721	Vervaardiging van gietijzeren buizen
2722	Vervaardiging van stalen buizen
2731	Koudtrekken van ijzer en staal
2732	Koudwalsen van bandstaal
2733	Koudvervormen van ijzer en staal
2734	Draadtrekken uit ijzer en staal
2741	Vervaardiging van edele metalen
2742	Vervaardiging van aluminium
2743	Vervaardiging van lood, zink en tin
2744	Vervaardiging van koper
2745	Vervaardiging van overige non-ferrometalen
28	Vervaardiging van producten van metaal
2811	Vervaardiging van metalen constructiewerken
2821	Vervaardiging van tanks en reservoirs
2851	Oppervlaktebehandeling
2871	Vervaardiging van stalen vaten, fusten en transportkannen
29	Vervaardiging van machines en apparaten
2922	Vervaardiging van hijs-, hef- en andere transportwerktuigen
34	Vervaardiging van auto's, aanhangwagens en opleggers
3420.1	Carrosseriebouw
3420.2	Vervaardiging van aanhangwagens en opleggers
35	Vervaardiging van transportmiddelen
3511	Nieuwbouw en reparatie van schepen, baggermaterieel, booreilanden e.d.
3512	Nieuwbouw en reparatie van sport- en recreatievaartuigen
37	Voorbereiding tot recycling
3710	Voorbereiding tot recycling van metaalafval

3720	Voorbereiding tot recycling van afval (geen metaalafval)
45	Bouwnijverheid
4524	Natte waterbouw
50	Handel in en reparatie van auto's en motorfietsen
5010.5	Handel in aanhangwagens, opleggers, e.d.
51	Groothandel en handelsbemiddeling
5121.1	Groothandel in granen
5121.7	Groothandel in akkerbouwprodukten en veevoeders algemeen assortiment
5121.8	Groothandel in overige akkerbouwprodukten
5131.1	Groothandel in groenten en fruit
5131.2	Groothandel in consumptie-aardappelen
5134	Groothandel in dranken
5138.2	Groothandel in vis, schaal- en weekdieren
5151.1	Groothandel in vaste brandstoffen
5151.2	Groothandel in vloeibare en gasvormige brandstoffen
5151.3	Groothandel in minerale olieprodukten (excl. brandstoffen)
5152.1	Groothandel in metaalartsen
5152.2	Groothandel in ferrometalen en -halfabrikaten
5152.3	Groothandel in non-ferrometalen en -halfabrikaten
5153.1	Groothandel in hout en plaatmateriaal
5153.4	Groothandel in zand en grind
5155.1	Groothandel in chemische grondstoffen en chemicaliën voor ind. toepassing
5155.2	Groothandel in bestrijdingsmiddelen en kunstmeststoffen
5155.3	Groothandel in rubber en overige chemische produkten
5157.2	Groothandel in ijzer- en staalschroot en oude non-ferrometalen
5191.2	Groothandel in scheepsbenodigdheden en visserij-artikelen
5187.3	Groothandel in intern transportmaterieel
60	Vervoer over land
6010	Vervoer per spoor (goederenvervoer)
6024.2	Goederenvervoer over de weg
6030	Vervoer via pijpleidingen
61	Vervoer over water
6110.1	Vracht- en tankvaart (zeevaart)
6110.2	Sleepvaart en veerdiensten (zeevaart)
6120.1	Vrachtvaart (binnenvaart)
6120.2	Tankvaart (binnenvaart)
6120.3	Sleep- en duwvaart (binnenvaart)
6120.4	Passagiersvaart en veerdiensten (binnenvaart)
63	Dienstverlening t.b.v. het vervoer
6311.1	Laad-, los- en overslagactiviteiten t.b.v. zeeschepen
6311.2	Laad-, los- en overslagactiviteiten (niet t.b.v. zeeschepen)
6312.1	Opslag in tanks
6312.2	Opslag in koelhuizen e.d.

6312.3	Opslag (niet in tanks, koelhuizen e.d.)
6322	Overige dienstverlening t.b.v. het vervoer over water n.e.g.
6340.1	Expediteurs, cargadoors, bevrachters en andere tussenpersonen in het goederenvervoer
6340.2	Weging en meting
71	
7121	Verhuur van transportmiddelen voor vervoer over land (excl. personenauto's)
7122	Verhuur van schepen
7134.2	Verhuur van overige machines en werktuigen n.e.g.
74	Overige zakelijke dienstverlening
7470.2	Reiniging van transportmiddelen en overige reiniging n.e.g.
90	Milieudienstverlening
9002.2	Afvalbehandeling
Exogeen	
4000.1	Productie van elektriciteit en warm water door thermische, kern- en warmtekracht
4000.2	Productie van elektriciteit door windenergie
4000.3	Productie van elektriciteit en warm water door zonnecellen, warmtepompen
7460	Beveiliging en opsporing
7511	Algemeen overheidsbestuur (douane, havenbeheer, rijkswaterstaat)
7524	Politie (havenpolitie)
7525	Brandweer
911	Maritieme bedrijfs-, werkgevers- en beroepsorganisaties
912	Maritieme werknemersorganisaties
Overig	
1562	Cerestar
2662	Lafarge
5010	Nissan Motor Company

Bijlage 2 Definities van de zeehavengebieden

Voor de geografische afbakening zijn begrippen als zeehaven, zeehaventerreinen, zeehavengemeenten, zeehavenlocatie en zeehavengebieden van belang. Deze begrippen bepalen welke terreinen en/of gebieden meegenomen moeten worden. Definities van deze begrippen zijn hieronder gegeven.

Zeehaven: Een haven aan zee of aan diep vaarwater waar zeewaardige schepen kunnen komen en die de beschikking heeft over een zeeterminal of - voor zover gelegen in een zeehavengebied - een inlandterminal waar zeevaart als modaliteit aanwezig is.

Voor de aanduiding van diep vaarwater wordt gekeken naar de bevaarbaarheidsklasse van vaarwegen (dit is gebruikt voor de binnenlandse vaarwegen). De bevaarbaarheidsklasse is een aanduiding voor de (maximale) capaciteitsafmetingen van een vaarweg, uitgedrukt in tonnen laadvermogen. De bevaarbaarheidsklassen zijn ingedeeld volgens de C.E.M.T.-norm (C.E.M.T.= Conférence Européenne des Ministres de Transport). Diep vaarwater, waar zeewaardige schepen kunnen komen, zijn de wateren met bevaarbaarheidsklasse VI (a, b en c, zie Figuur B.1, de blauwe tinten)¹¹. Zeewaardige schepen die de binnenwateren kunnen bevaren, worden gekenmerkt door het tonnage laadvermogen dat ligt tussen de 3.200 en 18.000 ton. Dit komt overeen met een diepgang van de schepen van 2,50 tot 4,50 meter en een hoogte tot maximaal 9,10 meter. Aan de onderkant van deze range zitten de coasters die de inlandterminals kunnen bereiken. Schepen die zwaarder beladen zijn dan de bovengenoemde 18.000 ton varen niet op de binnenlandse vaarwegen, maar komen alleen in de havens die de faciliteiten hebben om deze schepen te ontvangen.

In functie van de bevaarbaarheidsklasse van de vaarwegen blijken de Zeeuwse vaarwegen, de vaarwegen rond Rotterdam, Dordrecht en Moerdijk (Nieuwe Waterweg, Nieuwe en Oude Maas, Lek, Dordtse Kil, Haringvliet en Hollands Diep), de Waal, het Amsterdam-Rijnkanaal, het Noordzeekanaal en de vaarwegen naar Harlingen en Delfzijl en Eemsmond door de Waddenzee de vaarwegen te zijn die aangemerkt worden als vaarwegen met diep vaarwater voor zeewaardige schepen (zie in Figuur B.1). Den Helder is via open zee bereikbaar.

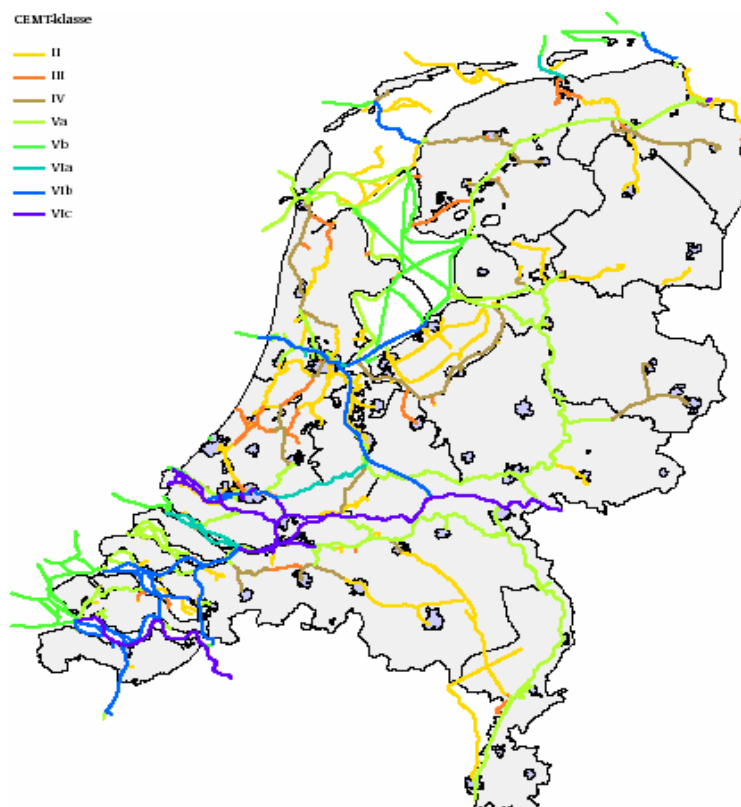
Bij de havens is onderscheid te maken naar zeeterminals en inlandterminals¹². Zeeterminals zijn terminals die in relatie staan tot de zeevaart en inlandterminals zijn terminals waar bovenal de binnenvaart aanmeert. Een aantal inlandterminals is echter ook met zeeschepen bereikbaar. Alleen als inlandterminals gelegen zijn in zeehavengebieden (zie hierna) worden deze in het vervolg verder in beschouwing genomen. Omdat aan het Amsterdam-Rijnkanaal en aan de

¹¹ Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Goederenvervoer, Adviesdienst Verkeer en Vervoer en CBS, 'Nederland en de scheepvaart op de binnenwateren', 2003

¹² Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 'Inventarisatie terminals en regionale overslagcentra in Nederland', 2003

Waal zich geen zeehaventerreinen of zeehavenlocaties bevinden, vallen deze terminals buiten beschouwing.

Figuur B.1: Vaarwegennet naar bevaarbaarheidsklasse



Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Goederenvervoer, Adviesdienst Verkeer en Vervoer en CBS

Zeehaventerrein: Aan diep, voor zeewaardige schepen geschikt vaarwater gelegen terreinen bij een zeehaven of terreinen in de directe nabijheid van de zeehaven waarbij de band met de haven overduidelijk aanwezig is en het terrein onder het beheer van de havenbeheerders valt. Terreinen worden afgebakend op basis van de bijbehorende postcodes.

Zeehavengemeente: Gemeente die een zeehaven binnen haar gemeentegrenzen heeft.

Zeehavenlocatie: Locaties met activiteiten die een band hebben met de zeehaven en niet gelegen zijn in een zeehavengemeente, maar wel in de onmiddellijke nabijheid daarvan. Dit kunnen terreinen zijn gelegen langs diep vaarwater waarop zeehavengerelateerde activiteiten plaatsvinden, maar ook locaties waar (hoofd)kantoren van bedrijven zitten, die een relatie met de zeehaven hebben. Enkele terreinen aan diep vaarwater in de Drechtsteden en locaties met kantoren van belangrijke zeehavengerelateerde bedrijven (bijvoorbeeld in Rhoon waar onder andere Maersk Line gevestigd is), zijn voorbeelden van de toevoegingen die in dit onderzoek zijn gedaan.

Zeehavengebied: Verzameling van zeehavengemeentes (inclusief zeehavens en zeehaventerreinen) en zeehavenlocaties. Een zeehavengebied vormt een aaneengesloten gebied en is geografisch afgebakend door de nabijheid van de Noordzee. In principe wordt aangesloten bij de gebiedsdefinities van de Nationale Havenraad, maar daar worden enkele zeehavenlocaties aan toegevoegd.

De geografische afbakening in combinatie met de sectorale afbakening zorgt ervoor dat de in Figuur B.1 benoemde activiteit III zeehavengerelateerde activiteiten in zeehavengebieden (III is inclusief I en II) het uitgangspunt van de Havenmonitor vormt. Op basis van de benoemde definities worden de zeehavengebieden afgebakend. De zeehavengebieden worden gevormd door de zeehavengemeentes en zeehavenlocaties. In Tabel B.1 wordt weergegeven welke zeehavengemeenten en zeehavenlocaties gerekend worden tot de zeehavengebieden. De gebieden zijn in Figuur B.2 tevens in kaart gebracht.

Tabel B.1: Zeehavengebieden, zeehavens en zeehavengemeenten

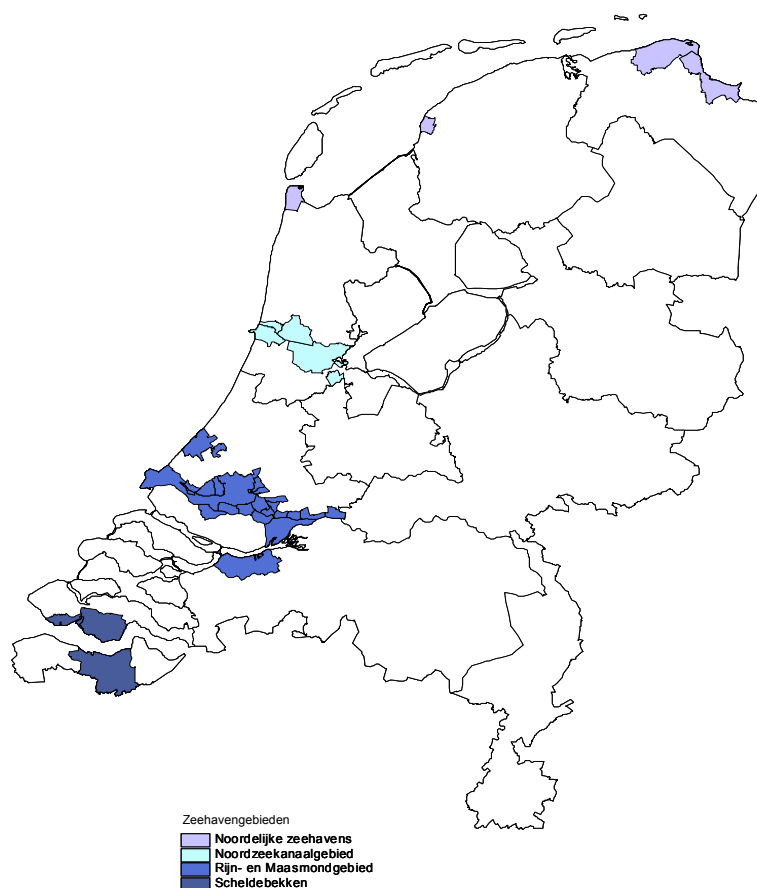
Zeehavengebieden	Zeehaven	Zeehavengemeenten en zeehavenlocaties
Noordelijke Zeehavens	Delfzijl	Delfzijl
	Eemshaven	Eemsmond
	Harlingen	Harlingen
	Den Helder	Den Helder
Noordzeekanaalgebied	Amsterdam	Amsterdam
	Beverwijk	Beverwijk
	Velsen/IJmuiden	Velsen/IJmuiden
	Zaanstad	Zaanstad
Rijn- en Maasmond	Dordrecht	Dordrecht
	Moerdijk	Moerdijk
	Scheveningen	Scheveningen ¹³ (stadsdeel van gemeente Den Haag)
	Drechtsteden (exclusief Dordrecht)	Alblasserdam*
		Gorinchem*
		Hardinxveld-Giessendam*
		Hendrik-Ido-Ambacht*
		Nieuw-Lekkerland*
		Papendrecht*
		Sliedrecht*
		Zwijndrecht*

¹³ Uit pragmatische overwegingen is ervoor gekozen de haven van Scheveningen nog steeds mee te nemen in de Havenmonitor, ondanks dat vanaf eind 2006 vrijwel alle activiteiten zijn overgegaan naar Vlaardingen

waarvan Rotterdam-Rijnmond	Rotterdam	Rotterdam
	Schiedam	Schiedam
	Vlaardingen	Vlaardingen
	Maassluis	Maassluis
	Overig Rijnmond	Albrandswaard (Rhoon)*
		Barendrecht*
Scheldebekken		Capelle aan den IJssel*
		Krimpen aan den IJssel*
		Ridderkerk*
		Rozenburg*
		Spijkensisse*
	Vlissingen	Vlissingen
		Borsele
	Terneuzen	Terneuzen

* Specifieke afbakening op basis van postcodes

Figuur B.2: Zeehavengerelateerde gebieden in Nederland



Bijlage 3 Berekeningsmethode zeehavengerelateerde vervoersprestaties

Aanleiding herberekening vervoersprestaties

De vervoersprestatie is gedefinieerd als de combinatie van het vervoerde gewicht vermenigvuldigd met de vervoersafstand van de goederen, uitgedrukt in ladingtonkilometers. De vervoersprestatie is, indien mogelijk, berekend voor het Nederlands beroepsgoederenvervoer (in binnen- en buitenland). Het gaat hier om het *Nederlandse* aandeel, omdat het nationaal product gebaseerd is op de bijdragen van Nederlandse bedrijven, en om *beroepsgoederenvervoer* omdat het eigen vervoer van bedrijven al is toegerekend aan de sector waarin het bedrijf is ingedeeld.

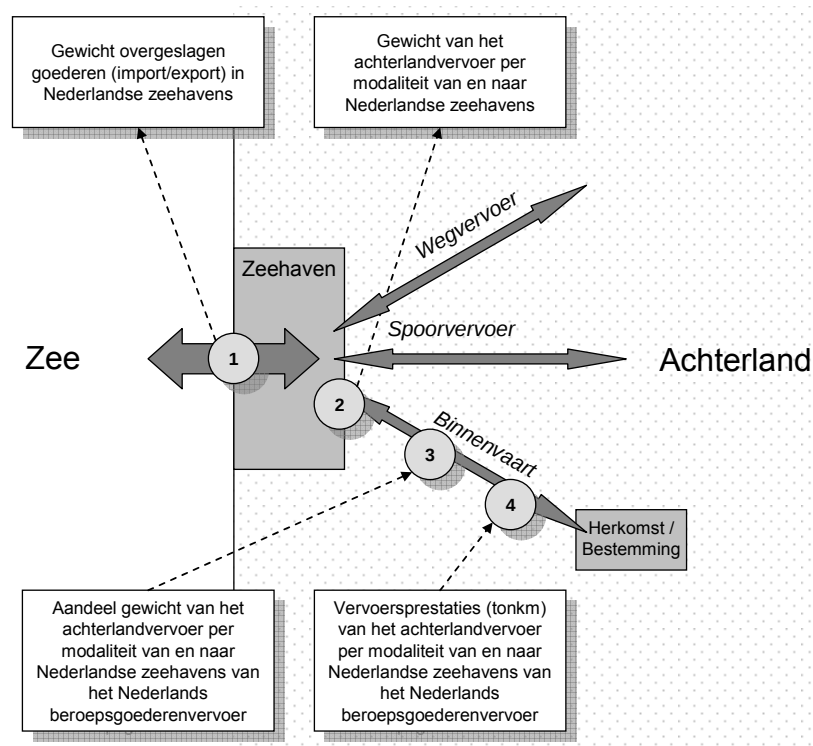
Ten opzichte van eerdere edities van de Havenmonitor is een aanpassing in de berekening van de zeehavengerelateerde vervoersprestaties aangebracht. Voorheen werd op basis van de totale gerealiseerde vervoersprestaties per zeehavengemeente door middel van 'maritieme quota' het zeehavengerelateerde aandeel bepaald. Deze 'maritieme quota' zijn een verdeelsleutel tussen wel en niet direct zeehavengerelateerde vervoersprestaties. De 'maritieme quota', zoals ze werden gebruikt in voorgaande Havenmonitoren, waren bepaald op basis van sterk verouderde data, die tevens niet meer worden aangeboden door het CBS, waardoor ze niet noodzakelijkerwijs een representatief beeld geven van de huidige zeehavengerelateerde vervoersstromen in het achterlandtransport. Daarnaast zijn in het verleden vele ad hoc aanpassingen gedaan waardoor de 'maritieme quota' niet meer op transparante en eenduidige wijze waren samengesteld.

Voor de Havenmonitor 2006 is om bovengenoemde redenen NEA Transportonderzoek gevraagd de directe zeehavengerelateerde vervoersprestaties te bepalen voor de modaliteiten wegvervoer, spoorvervoer en binnenvaart voor de periode 2002-2006.

Methode NEA Transportonderzoek

Onderstaande Figuur B.3 illustreert globaal hoe de vervoersprestaties, uitgedrukt in gerealiseerde tonkilometers, kunnen worden afgeleid.

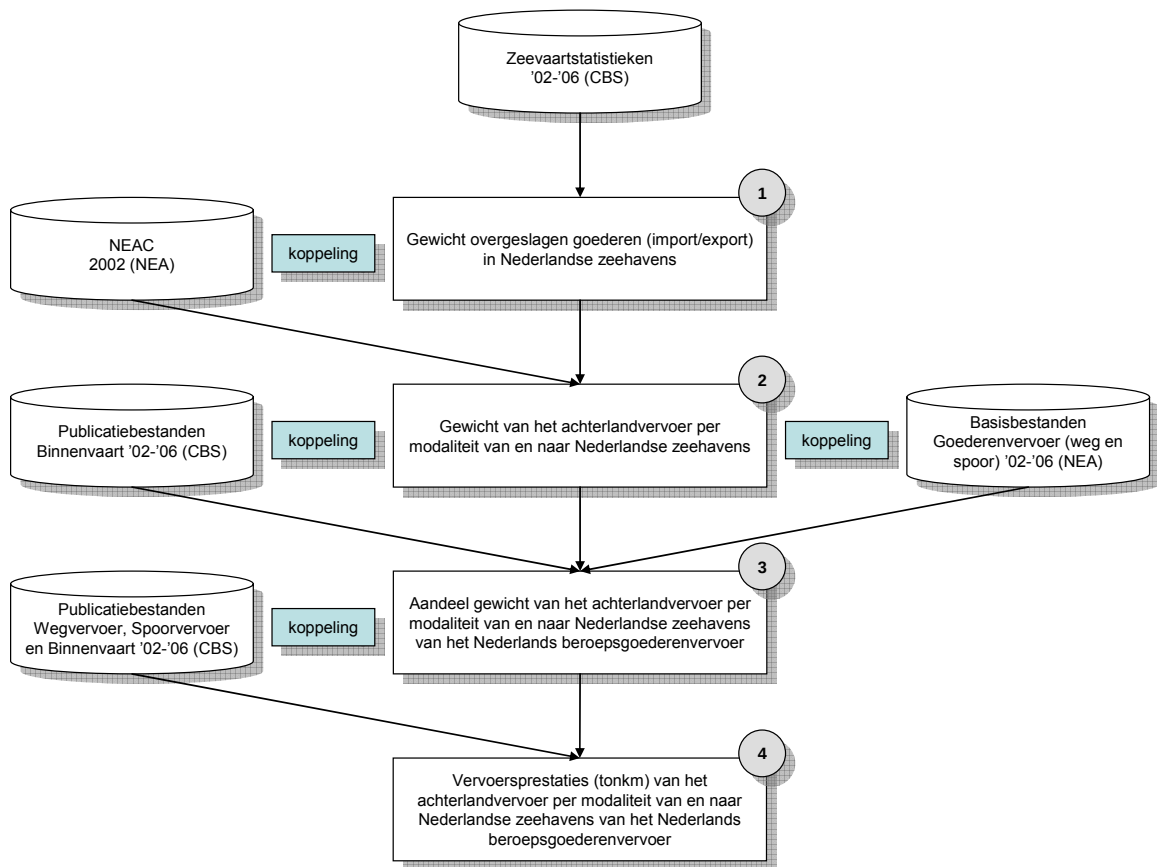
Figuur B.3: Globale illustratie afleiding zeehavengebonden vervoersprestaties



Bron: Rebel Group obv NEA

Figuur B.4 toont een stroomschema waarin de door NEA gevolgde stappen om de vervoersprestaties te bepalen worden beschreven.

Figuur B.4: Stroomschema berekeningsmethode zeehavengerelateerde vervoersprestaties



Bron: Rebel Group obv NEA

Toelichting bij de toegepaste berekeningsmethode

De op te leveren informatie betreft de aanvoer en afvoer in tonnage en tonkilometers per modaliteit (zeevaart, wegvervoer, spoorvervoer en binnenvaart) per goederensoort (in 10 hoofdcategorieën, NSTRH genoemd). Onderstaand zijn de stappen beschreven zoals die zijn genummerd in Figuur B.4.

Stap 1. Bepalen gewicht overgeslagen goederen (import/export) in Nederlandse zeehavens

Uit de CBS-publicatiebestanden¹⁴ “zeevaart” is bekend hoeveel gewicht er per Nederlandse haven per goederensoort wordt overgeslagen voor zowel de import als export. Dit bestand vormt het vertrekpunt voor de verdere bepaling van de vervoersprestaties. Hiertoe worden gegevens uit diverse bronnen toegevoegd aan het basisbestand zoals bepaald in deze Stap 1.

¹⁴ De CBS-publicatiebestanden worden vaak gebruikt bij het maken van goederenvervoerstatistieken en zijn beschikbaar voor de modaliteiten zeevaart, wegvervoer, spoorvervoer en binnenvaart.

Stap 2. Bepalen gewicht van het achterlandvervoer per modaliteit van en naar Nederlandse zeehavens

In de NEAC¹⁵-statistieken staat de herkomst en bestemming van goederenstromen per goederensoort, inclusief de haven waar het is overgeslagen. Deze gegevens maken een verdeling van overgeslagen goederen in havens naar de verschillende modaliteiten voor het voor- en natransport in het achterland (wegvervoer, spoorvervoer en binnenvaart). In de Rotterdamse haven bijvoorbeeld geldt een 'modal split' van 45% over de weg, 8% over het spoor en 47% over de binnenvaart.

Het hierboven beschreven NEAC-bestand is in Stap 2 gekoppeld aan het bestand zoals bepaald in Stap 1. Dit resulteert in een bestand waarin per haven per goederensoort het gewicht van de binnenkomende en uitgaande goederen is opgenomen. Tevens is in dit bestand ook bekend met welke modaliteit deze in- en uitgaande goederen van of naar het achterland zijn vervoerd.

Stap 3. Bepalen aandeel gewicht van het achterlandvervoer per modaliteit van en naar Nederlandse zeehavens van het Nederlandse beroepsgoederenvervoer

De Havenmonitor neemt uitsluitend de vervoersprestaties in rekening die zijn gerealiseerd door het Nederlandse beroepsgoederenvervoer. De tabellen die in Stap 2 gegenereerd zijn, omvatten het totaal aan vervoerde goederen. In deze Stap 3 wordt aan de hand van de Publicatiebestanden Binnenvaart (bron: CBS) en de Basisbestanden Goederenvervoer (bron: NEA) het aandeel van het Nederlandse beroepsgoederenvervoer berekend.

Stap 4. Bepalen vervoersprestaties (tonkm) van het achterlandvervoer per modaliteit van en naar Nederlandse zeehavens van het Nederlandse beroepsgoederenvervoer

Om tot de vervoersprestaties te komen, dienen de vervoerde gewichten per modaliteit door het Nederlandse beroepsgoederenvervoer vermenigvuldigd te worden met de afstand naar hun herkomst of bestemming.

Voor het bepalen van de afstand naar de herkomst en bestemming is gebruik gemaakt van de Publicatiebestanden Wegvervoer, Spoorvervoer en Binnenvaart (bron: CBS). In deze publicatiebestanden staat het vervoerde gewicht en de vervoersprestaties in tonkilometers per verkeersgebied. Hieruit is een gemiddelde afstand berekend. De gemiddelde afstand per haven is vervolgens gekoppeld aan de gewichten van de vervoerde goederen zoals bepaald in Stap 3. Het gewicht is vermenigvuldigd met de gemiddelde afstand hetgeen resulteert in het aantal tonkilometers.

15 NEAC : Het NEAC-model is oorspronkelijk ontwikkeld om vragen over Europees vervoersbeleid te kunnen beantwoorden. Door steeds meer data toe te voegen en de analysemogelijkheden uit te breiden heeft de NEAC-database nu een zeer breed toepassingsgebied. Met de gegevens zijn in combinatie met modellen zowel analyses als prognoses te maken van nationale en internationale vervoerstromen. In alle gevallen kan NEAC inzicht geven in de regionale effecten op Europese ontwikkelingen. NEAC heeft als bron de handelsstatistieken van eurostat.

Bijlage 4 Economische betekenis per zeehavengebied

4.1 Noordelijke zeehavens

Deze paragraaf begint met een algemeen overzicht van de economische betekenis van de Noordelijke zeehavens in paragraaf 14.1.1. In paragraaf 14.1.2 zijn de economische indicatoren verder uitgesplitst naar zeehavengemeenten en sectoren. Ten slotte zijn de ontwikkelingen van de economische indicatoren per sector ten opzichte van het gemiddelde voor de Nederlandse zeehavens ondergebracht in paragraaf 14.1.3.

4.1.1 Algemeen

Het zeehavengebied van de 'Noordelijke zeehavens' bestaat uit het geheel van de zeehavengemeenten Delfzijl en Eemshaven (samen Groningen Seaports), Harlingen en Den Helder. De economische betekenis in 2006 is samengevat in Tabel B.2.

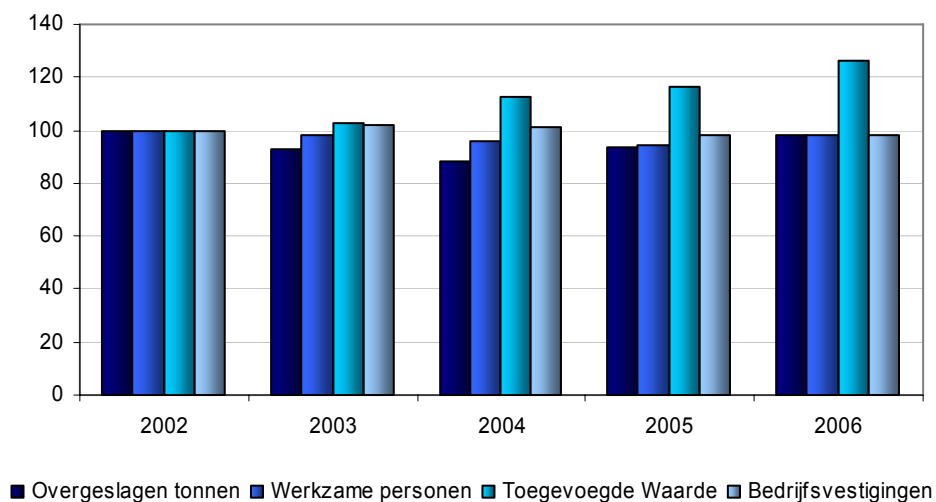
Tabel B.2: Samenvatting van de economische betekenis van de Noordelijke zeehavens in 2006

	Noordelijke Zeehavens	Totaal Nederlandse zeehavens
directe toegevoegde waarde:	1,27 miljard Euro	23,6 miljard Euro
directe werkgelegenheid:	8.678 werkzame personen	162.866
aantal vestigingen:	363	3.108
aandeel vestigingsplaatsfunctie:	• 72% (WP) • 69% (TW) • 63% (BV)	• 53% (WP) • 59% (TW) • 58% (BV)
belangrijkste subsector:	• 'Zeevaart' (13% (WP) en 17% (TW)) • 'Chemische industrie' (17% (WP) en 14% (TW)) • 'Overig' (15% (WP) en 26% (TW))	• 'Wegvervoer' ((20% WP) en (8% TW)) • 'Chemische industrie' (9% (WP) en 20% (TW))
belangrijkste industrieën:	• 'Chemische industrie' (17% (WP) en 14% (TW)) • 'Overig' (15% (WP) en 26% (TW))	• 'Chemische industrie' (9% (WP) en 20% (TW)) • 'Basismetale- en metaalproducten industrie' (11% (WP) en 9% (TW))
multipliers:	• 1,93 (WP) • 1,49 (TW)	• 1,68 (WP) • 1,50 (TW)
belangrijkste zeehavengemeente:	Delfzijl • 59% (WP) • 57% (TW) • 40% (BV)	Rotterdam • 46% • 46% • 29%

In onderstaande Figuur B.5 is de relatieve ontwikkeling van de overgeslagen tonnen, werkgelegenheid, toegevoegde waarde creatie en aantal bedrijfsvestigingen over de periode 2002-2006 samengevat voor de Noordelijke zeehavens. Uit de cijfers blijkt een groei in de

gecreëerde toegevoegde waarde bij een ongeveer constante hoeveelheid overgeslagen tonnen, aantal werkzame personen en bedrijfsvestigingen.

Figuur B.5: Ontwikkeling overgeslagen tonnen, werkgelegenheid, toegevoegde waarde en aantal bedrijfsvestigingen in de Noordelijke zeehavens in de periode 2002-2006, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)



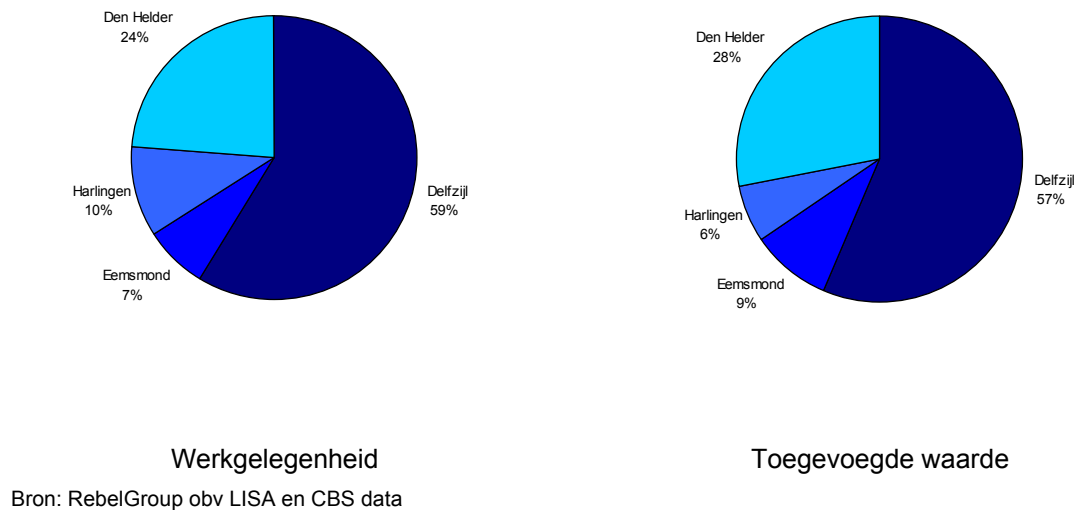
Bron: RebelGroup/BCI obv LISA

4.1.2 Per zeehavengemeente en sector

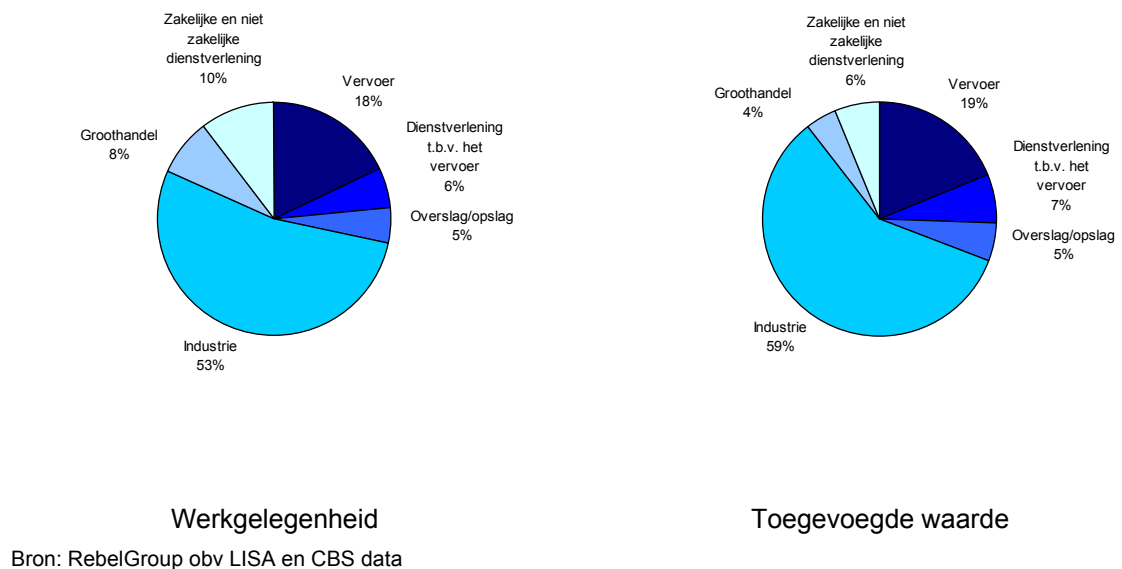
In deze paragraaf worden de werkgelegenheid, toegevoegde waarde en bedrijfsvestigingen in de Noordelijke zeehavens nader uitgesplitst naar zeehavengemeenten en sectoren.

Figuur B.6, Figuur B.7 en Tabel B.3 tot en met Tabel B.9 tonen de verdeling en ontwikkeling van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde per gemeente en sector.

Figuur B.6: Marktaandeel in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per gemeente in 2006 in de Noordelijke zeehavens



Figuur B.7: Marktaandeel in directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2006 in de Noordelijke zeehavens



Tabel B.3: Directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid, toegevoegde waarde en aantal bedrijfsvestigingen per sector in 2006 in de Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid		Toegevoegde Waarde		Bedrijfsvestigingen	
	WP	%	mln Euro	%	aantal	%
Knooppunt	2.469	28,5%	390	30,8%	133	36,64%
Vervoer	1.570	18,1%	240	18,9%	59	16,25%
Zeevaart	1.162	13,4%	216	17,0%	59	16,25%
Binnenvaart	8	0,1%	0	0,0%	nvt	nvt
Wegvervoer	395	4,6%	23	1,8%	nvt	nvt
Spoorvervoer	4	0,0%	0	0,0%	nvt	nvt
Pijpleiding	0	0,0%	0	0,0%	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	481	5,5%	83	6,6%	41	11,29%
Overslag/opslag	418	4,8%	68	5,3%	33	9,09%
Vestigingsplaats	6.209	71,5%	878	69,2%	230	63,36%
Industrie	4.609	53,1%	744	58,7%	143	39,39%
Voedingsmiddelenindustrie	242	2,8%	14	1,1%	33	9,09%
Aardolie industrie	26	0,3%	12	0,9%	1	0,28%
Chemische industrie	1.509	17,4%	173	13,6%	17	4,68%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	950	10,9%	126	10,0%	19	5,23%
Transportmiddelenindustrie	406	4,7%	21	1,7%	18	4,96%
Elektriciteitsproductie	141	1,6%	70	5,5%	1	0,28%
Overig	1.335	15,4%	328	25,9%	54	14,88%
Groothandel	713	8,2%	56	4,4%	41	11,29%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	887	10,2%	78	6,1%	46	12,67%
Totaal	8.678	100,0%	1.268	100,0%	363	100,00%

Bron: RebelGroup /BCI obv LISA en CBS data

In bovenstaande tabel is te zien dat de vestigingsplaatsfunctie de belangrijkste is in de Noordelijke zeehavens. Met name de sector 'Industrie' is dominant in termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde en in mindere mate geldt dat ook voor de bedrijfsvestigingen. Binnen de sector 'Industrie' zijn het de subsectoren 'chemische industrie' en 'basismetaal en metaalindustrie' die een relatief hoge toegevoegde waarde hebben terwijl het aandeel in bedrijfsvestigingen relatief laag is.

Tabel B.4: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2002-2006 in de Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en Subsector	Werkzame personen					Jaarlijkse mutatie			
	2002	2003	2004	2005	2006	'02-03	'03-04	'04-05	'05-06
Knooppunt	2.536	2.567	2.570	2.715	2.469	1,2%	0,1%	5,6%	-9,1%
Vervoer	1.848	1.916	1.921	1.950	1.570	3,7%	0,3%	1,5%	-19,5%
Zeevaart	1.368	1.542	1.621	1.543	1.162	12,7%	5,1%	-4,8%	-24,7%
Binnenvaart	12	9	8	9	8	-21,6%	-12,0%	9,1%	-7,3%
Wegvervoer	463	360	287	393	395	-22,2%	-20,3%	36,8%	0,7%
Spoorvervoer	5	4	5	5	4	-16,1%	8,4%	13,0%	-17,7%
Pijpleiding	0	0	0	0	0				
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	354	320	302	389	481	-9,6%	-5,6%	28,8%	23,7%
Overslag/opslag	334	331	347	376	418	-0,9%	4,8%	8,4%	11,2%
Vestigingsplaats	6.296	6.091	5.883	5.622	6.209	-3,3%	-3,4%	-4,4%	10,4%
Industrie	4.657	4.429	4.240	4.119	4.609	-4,9%	-4,3%	-2,9%	11,9%
Voedingsmiddelenindustrie	322	261	256	241	242	-18,9%	-1,9%	-5,9%	0,4%
Aardolie industrie	24	24	23	28	26	0,0%	-4,2%	21,7%	-7,1%
Chemische industrie	1.252	1.221	1.202	1.181	1.509	-2,5%	-1,6%	-1,7%	27,8%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	1.102	993	973	969	950	-9,9%	-2,0%	-0,4%	-2,0%
Transportmiddelenindustrie	552	513	454	416	406	-7,1%	-11,5%	-8,4%	-2,4%
Elektriciteitsproductie	157	158	160	148	141	0,6%	1,3%	-7,5%	-4,7%
Overig	1.248	1.259	1.172	1.136	1.335	0,9%	-6,9%	-3,1%	17,5%
Groothandel	678	696	733	719	713	2,7%	5,3%	-1,9%	-0,8%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	961	966	910	784	887	0,5%	-5,8%	-13,8%	13,1%
Totaal	8.832	8.658	8.453	8.337	8.678	-2,0%	-2,4%	-1,4%	4,1%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.5: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2002-2006 in de Noordelijke zeehavens in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid (index 2002=100)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Knooppunt	100	101	101	107	97
Vervoer	100	104	104	106	85
Zeevaart	100	113	118	113	85
Binnenvaart	100	78	69	75	70
Wegvervoer	100	78	62	85	85
Spoorvervoer	100	84	91	103	85
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	90	85	110	136
Overslag/opslag	100	99	104	113	125
Vestigingsplaats	100	97	93	89	99
Industrie	100	95	91	88	99
Voedingsmiddelenindustrie	100	81	80	75	75
Aardolie industrie	100	100	96	117	108
Chemische industrie	100	98	96	94	121
Basismetale- en metaalproductenindustrie	100	90	88	88	86
Transportmiddelenindustrie	100	93	82	75	74
Elektriciteitsproductie	100	101	102	94	90
Overig	100	101	94	91	107
Groothandel	100	103	108	106	105
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	101	95	82	92
Totaal	100	98	96	94	98

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.6: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2002-2006 in de Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en Subsector	Toegevoegde Waarde (in mln euro, in 2002 prijzen)					Jaarlijkse mutatie			
	2002	2003	2004	2005	2006	'02-03	'03-04	'04-05	'04-05
Knooppunt	315	333	396	401	368	5,9%	18,9%	1,2%	-8,3%
Vervoer	213	241	301	285	225	12,7%	25,1%	-5,4%	-20,8%
Zeevaart	188	221	286	264	203	17,5%	29,1%	-7,6%	-22,9%
Binnenvaart	1	1	0	0	0	-14,0%	-16,6%	0,4%	-2,1%
Wegvervoer	24	19	15	20	22	-23,3%	-21,0%	37,4%	6,4%
Spoorvervoer	0	0	0	0	0	-17,2%	7,3%	13,5%	-13,0%
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	58	51	49	64	78	-12,0%	-3,1%	29,6%	22,7%
Overslag/opslag	44	42	46	52	64	-4,1%	9,5%	14,0%	22,2%
Vestigingsplaats	631	639	669	699	826	1,3%	4,6%	4,5%	18,3%
Industrie	509	518	543	582	700	1,6%	5,0%	7,1%	20,4%
Voedingsmiddelenindustrie	20	16	14	12	14	-20,3%	-9,5%	-13,5%	11,0%
Aardolie industrie	6	8	9	16	11	24,4%	17,4%	72,4%	-29,3%
Chemische industrie	152	145	153	144	162	-4,4%	5,3%	-6,1%	13,1%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	82	85	107	125	119	3,9%	26,2%	17,1%	-4,9%
Transportmiddelenindustrie	22	23	19	19	20	4,0%	-17,8%	-0,6%	5,6%
Elektriciteitsproductie	55	59	57	57	66	7,4%	-3,8%	0,9%	14,7%
Overig	173	182	185	209	309	5,3%	1,3%	13,2%	47,7%
Groothandel	45	45	49	50	53	0,0%	9,8%	2,3%	5,4%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	77	77	76	67	73	0,3%	-1,0%	-12,6%	9,7%
Totaal	946	972	1.065	1.099	1.194	2,8%	9,5%	3,2%	8,6%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.7: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2002-2006 in de Noordelijke zeehavens in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Toegevoegde Waarde (index 2002=100)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Knooppunt	100	106	126	127	117
Vervoer	100	113	141	133	106
Zeevaart	100	118	152	140	108
Binnenvaart	100	86	72	72	71
Wegvervoer	100	77	61	83	89
Spoorvervoer	100	83	89	101	88
Pijpleiding					
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	88	85	111	136
Overslag/opslag	100	96	105	120	146
Vestigingsplaats	100	101	106	111	131
Industrie	100	102	107	114	137
Voedingsmiddelenindustrie	100	80	72	62	69
Aardolie industrie	100	124	146	252	178
Chemische industrie	100	96	101	95	107
Basismetale- en metaalproductenindustrie	100	104	131	153	146
Transportmiddelenindustrie	100	104	86	85	90
Elektriciteitsproductie	100	107	103	104	120
Overig	100	105	107	121	178
Groothandel	100	100	110	112	118
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	100	99	87	95
Totaal	100	103	113	116	126

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.8: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde aantal bedrijfsvestigingen per sector in 2002-2006 in de Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en Subsector	Aantal bedrijfsvestigingen					Jaarlijkse mutatie			
	2002	2003	2004	2005	2006	02-'03	03-'04	04-'05	05-'06
Knooppunt	125	136	137	136	133	8,8%	0,7%	-0,7%	-2,2%
Vervoer	50	65	66	62	59	30,0%	1,5%	-6,1%	-4,8%
Zeevaart	50	65	66	62	59	30,0%	1,5%	-6,1%	-4,8%
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	43	41	39	41	41	-4,7%	-4,9%	5,1%	0,0%
Overslag/opslag	32	30	32	33	33	-6,3%	6,7%	3,1%	0,0%
Vestigingsplaats	244	240	237	227	230	-1,6%	-1,3%	-4,2%	1,3%
Industrie	150	146	141	140	143	-2,7%	-3,4%	-0,7%	2,1%
Voedingsmiddelenindustrie	40	37	36	34	33	-7,5%	-2,7%	-5,6%	-2,9%
Aardolie industrie	1	1	1	1	1	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Chemische industrie	18	18	18	18	17	0,0%	0,0%	0,0%	-5,6%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	22	21	19	18	19	-4,5%	-9,5%	-5,3%	5,6%
Transportmiddelenindustrie	19	18	18	17	18	-5,3%	0,0%	-5,6%	5,9%
Elektriciteitsproductie	1	1	1	1	1	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Overig	49	50	48	51	54	2,0%	-4,0%	6,3%	5,9%
Groothandel	44	42	44	42	41	-4,5%	4,8%	-4,5%	-2,4%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	50	52	52	45	46	4,0%	0,0%	-13,5%	2,2%
Totaal	369	376	374	363	363	1,9%	-0,5%	-2,9%	0,0%

Bron: BCI obv LISA en CBS data

Tabel B.9: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde aantal bedrijfsvestigingen per sector in 2002-2006 in de Noordelijke zeehavens in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Aantal bedrijfsvestigingen (index 2002 = 100)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Knooppunt	100	109	110	109	106
Vervoer	100	130	132	124	118
Zeevaart	100	130	132	124	118
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	95	91	95	95
Overslag/opslag	100	94	100	103	103
Vestigingsplaats	100	98	97	93	94
Industrie	100	97	94	93	95
Voedingsmiddelenindustrie	100	93	90	85	83
Aardolie industrie	100	100	100	100	100
Chemische industrie	100	100	100	100	94
Basismetale- en metaalproductenindustrie	100	95	86	82	86
Transportmiddelenindustrie	100	95	95	89	95
Elektriciteitsproductie	100	100	100	100	100
Overig	100	102	98	104	110
Groothandel	100	95	100	95	93
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	104	104	90	92
Totaal	100	102	101	98	98

Bron: BCI obv LISA en CBS data

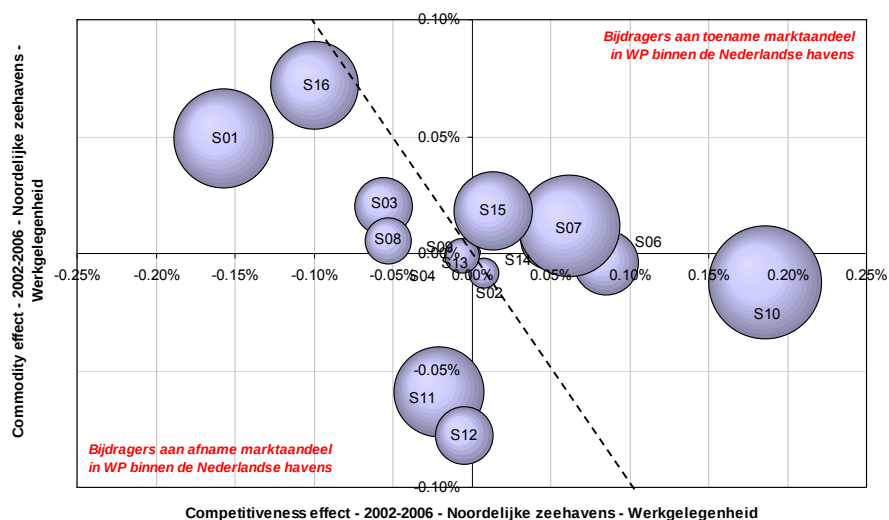
In Figuur B.8 en Figuur B.9 zijn de decompositiematrices van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde behorende bij de 'Shift-Share Analyse', zoals beschreven in paragraaf 3.4, van de Noordelijke zeehavens weergegeven. In deze figuren kunnen de grootste bijdragende sectoren aan toe- of afname in het marktaandeel in werkgelegenheid en

toegevoegde waarde in het totaal van alle Nederlandse zeehavens geïdentificeerd worden. In Tabel B.10 is aangegeven welke codes zijn gehanteerd per sector in de figuren.

Tabel B.10: Codering sectoren tbv 'Shift-Share Analyse'

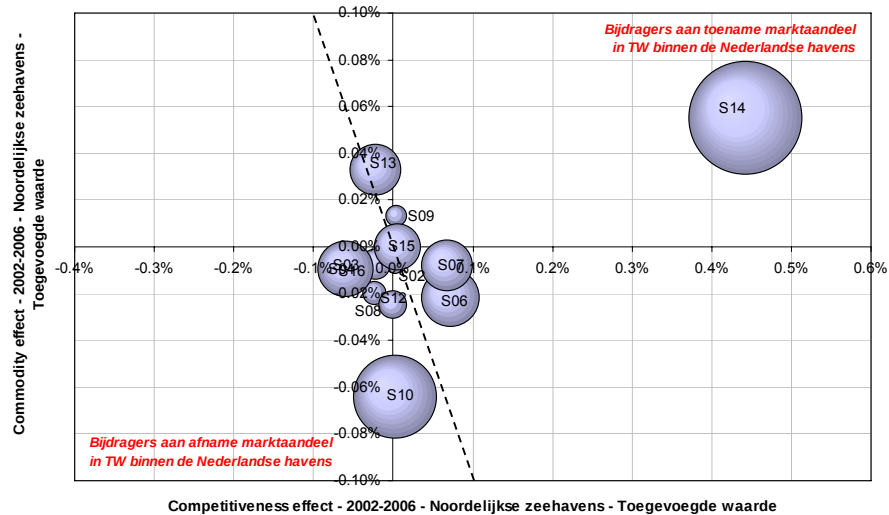
S01	Zeevaart
S02	Binnenvaart
S03	Wegvervoer
S04	Spoorvervoer
S05	Pijpleiding
S06	Dienstverlening t.b.v. het vervoer
S07	Overslag/opslag
S08	Voedingsmiddelenindustrie
S09	Aardolie industrie
S10	Chemische industrie
S11	Basismetaal- en metaalproductenindustrie
S12	Transportmiddelenindustrie
S13	Elektriciteitsproductie
S14	Overig
S15	Groothandel
S16	Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening

Figuur B.8: Decompositiematrix directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid in 2002-2006 in de Noordelijke zeehavens



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur B.9: Decompositiematrix directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde in 2002-2006 in de Noordelijke zeehavens



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

In onderstaand schema worden de belangrijkste bijdragers aan toe- en afname van werkgelegenheid en toegevoegde waarde samengevat:

	<i>Werkgelegenheid</i>	<i>Toegevoegde waarde</i>
<i>Toename</i>	- Chemische industrie (S10) - Dienstverlening t.b.v. het vervoer (S06) - Overig (S14)	- Overig (S14) - Basismetaal- en metaalproductenindustrie (S11) - Overslag/opslag (S07)
<i>Afname</i>	- Zeevaart (S01) - Transportmiddelenindustrie (S12) - Basismetaal- en metaalproductenindustrie (S11)	- Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening (S16) - Zeevaart (S01) - Chemische industrie (S10)

Het sterk positieve 'competitiveness' effect voor S14 'overige industrieën' wordt met name veroorzaakt door een sterke stijging in gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon in de 'dienstverlening tbv aardolie en aardgaswinning', welke onderdeel is van deze verzamel categorie.

Tabel B.11 en Figuur B.10 laten de ontwikkeling van het aantal bedrijfsvestigingen zien in de Noordelijke zeehavens, dit aantal blijkt redelijk stabiel te zijn, met een lichte groei in 2002 ten opzichte van 2003 en een afname in 2005 ten opzichte van 2004. De dynamiek in bedrijfsvestigingen doet zich met name voor in de kleinere vestigingen tot 10 werkzame

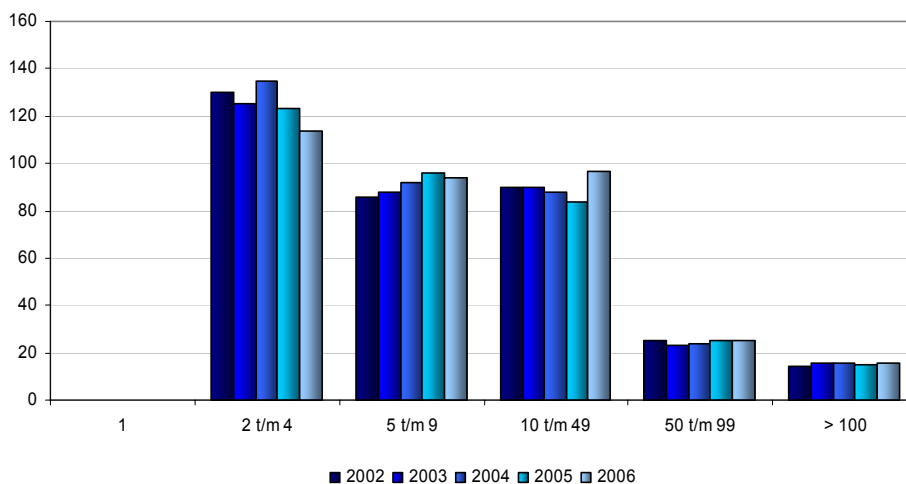
personen. Opvallend is verder de stijging in 2006 van het aantal vestigingen in de klasse 10-49 werkzame personen ten opzichte van de jaren daarvoor.

Tabel B.11: Ontwikkeling in zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen in 2002-2006 in Noordelijke zeehavens

	Totaal Noordelijke zeehavens				
	2002	2003	2004	2005	2006
Totaal	369	376	374	363	363

Bron: BCI obv LISA en CBS data

Figuur B.10: Ontwikkeling zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen voor Noordelijke zeehavens per categorie Werkzame Personen (periode 2002 – 2006)



Bron: BCI obv LISA en CBS data

Onderstaande Tabel B.12 en Tabel B.13 tonen de dynamiek in de Noordelijke zeehavens in meer detail. In 2004 ten opzichte van 2003 en 2005 ten opzichte van 2004 is sprake van een negatieve ontwikkeling als gekeken wordt naar de wijziging in inschrijving in LISA. Verder is er een beperkte dynamiek geconstateerd over de periode 2002-2006 als de grotere vestigingen (met meer dan 10 werkzame personen) nader worden bekeken. Er heeft slechts één migratie plaatsgevonden in de Noordelijke zeehavens van vestigingen met meer dan 10 werkzame personen.

Tabel B.12: Dynamiek Noordelijke zeehavens 2002-2006

	Dynamiek Noordelijke zeehavens			
	02-'03	03-'04	04-'05	05-'06
Aantal vestigingen niet meer geregistreerd	24	22	33	21
Aantal vestigingen nieuw geregistreerd	31	20	22	21
Saldo totaal	7	-2	-11	0

Bron: BCI obv LISA

Tabel B.13: Mutatiecomponenten Noordelijke zeehavens 2002-2006 (bedrijfsvestigingen > 10 WP)

Mutatiecomponenten	Dynamiek Noordelijke zeehavens			
	02-'03	03-'04	04-'05	05-'06
aantal starters	4	1	6	5
aantal opheffingen	5	2	6	2
saldo natuurlijke aanwas	-1	-1	0	3
aantal immigraties	0	0	0	0
aantal emigraties	0	1	0	0
migratiesaldo	0	-1	0	0
Saldo totaal (vestigingen >10 WP)	-1	-2	0	3

Bron: BCI obv LISA

4.1.3 Observaties van de ontwikkelingen per sector

Niet-locatiegebonden activiteiten

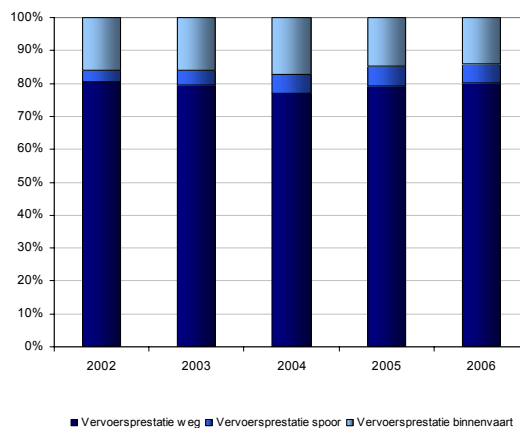
In de Noordelijke zeehavens is wegvervoer veruit de grootste modaliteit van achterlandtransport die ongeveer 80% van de vervoersprestatie en bijna de volledige werkgelegenheid en toegevoegde waarde aan zich toe kan rekenen. Er is in de periode 2002-2006 geen verschuiving in deze verhoudingen waar te nemen.

In absolute termen zijn de totale vervoersprestaties gedaald in de periode 2002-2006, ondanks een duidelijk herstel in de jaren 2005-2006 ten opzichte van 2004. Het aantal tonkilometers vervoerd met de modaliteiten wegvervoer en binnenvaart zijn na een daling in de jaren 2002-2004 weer enigszins hersteld in de periode 2005-2006, maar nog niet tot op het niveau van 2002. Het vervoer per spoor heeft in de periode 2002-2006 echter wel een sterke stijging doorgemaakt.

Figuur B.11 tot en met Figuur B.12 tonen de hierboven beschreven ontwikkelingen.

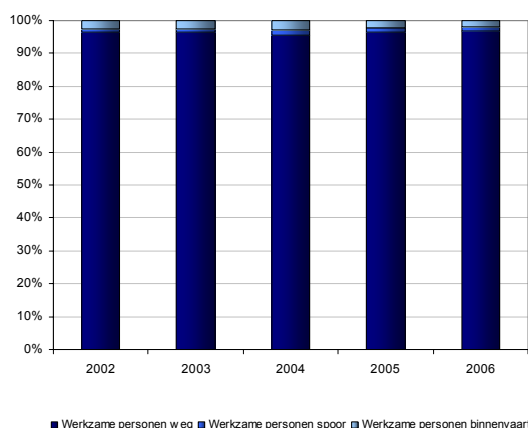
De afwijkende groei in werkgelegenheid en toegevoegde waarde ten opzichte van de vervoersprestaties wordt veroorzaakt door veranderingen in de toegevoegde waarde en aantal werkzame personen per tonkilometer per modaliteit. De landelijke ontwikkeling hierin, die in de methodiek van de Havenmonitor voor ieder zeehavengebied wordt toegepast, is beschreven in paragraaf 3.7.

Figuur B.11: Ontwikkeling in de modal split van vervoersprestaties in de Noordelijke zeehavens in 2002-2006, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

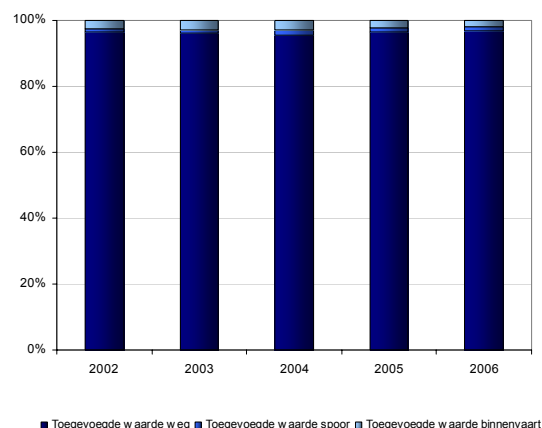


Bron: RebelGroup obv CBS data

Figuur B.12: Ontwikkeling in de modal split van werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de Noordelijke zeehavens in 2002-2006, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)



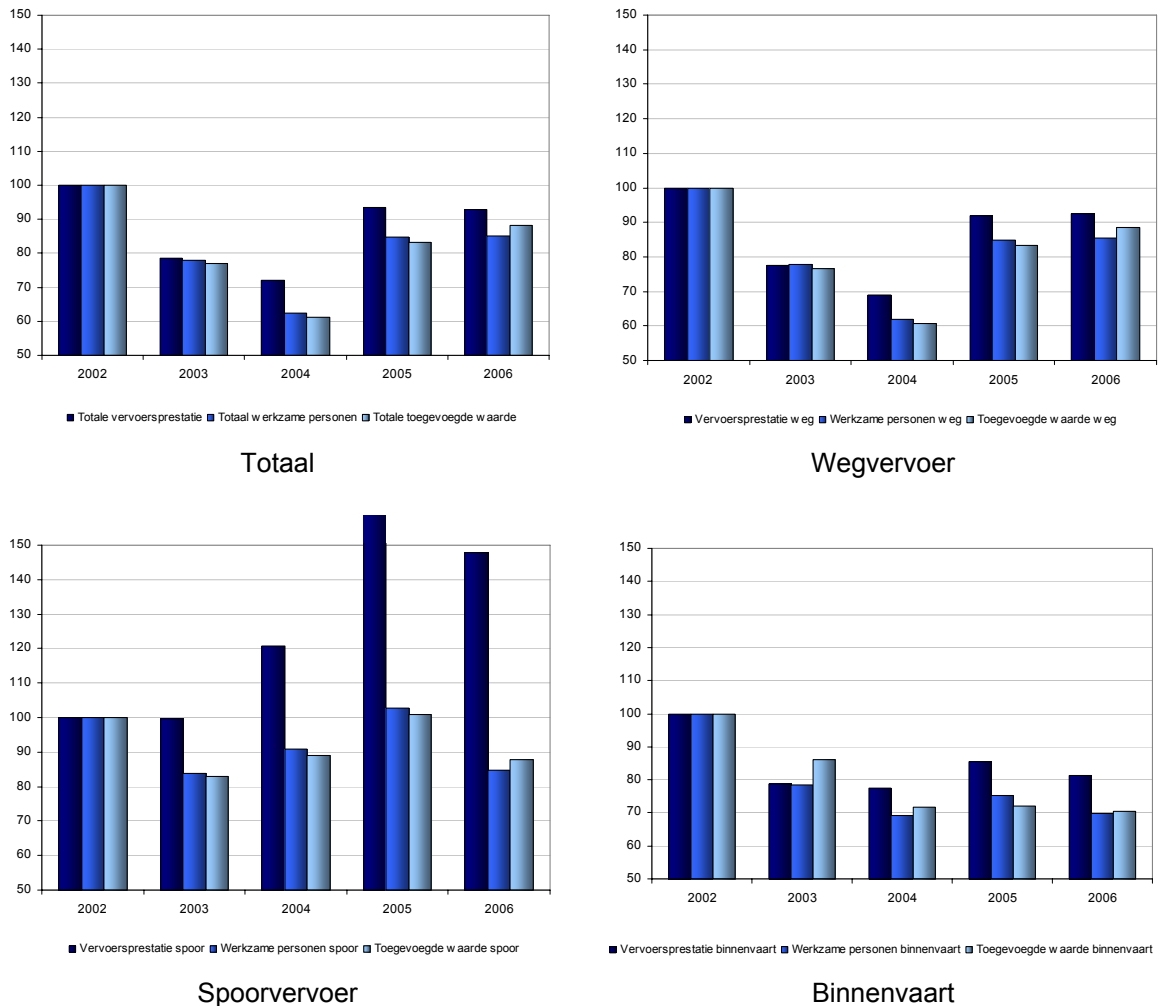
Werkzame personen



Toegevoegde waarde

Bron: RebelGroup obv CBS data

Figuur B.13: Ontwikkeling in totale vervoersprestaties en directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de Noordelijke zeehavens in 2002-2006, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)



Bron: RebelGroup obv CBS data

Locatiegebonden activiteiten

In de volgende alinea's worden de ontwikkelingen voor de locatiegebonden activiteiten samengevat. Deze observaties zijn met name gebaseerd op bovenstaande tabellen uit paragraaf 4.1.2. Onderstaande ontwikkelingen zijn in Tabel 3.38 tot en met Tabel 3.49 samengevat en vergeleken met de ontwikkelingen op het niveau van het totaal van de Nederlandse zeehavens en andere zeehavengebieden.

Zeevaart

Het aantal werkzame personen in de 'zeevaart' is licht gestegen in de periode 2002-2004. De toegevoegde waarde creatie in die periode groeide sterker door een toename in toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon. In de periode 2005-2006 zijn beide indicatoren sterk afgenomen. Dit is ook terug te zien in de afname van het aantal vestigingen in 2006 ten opzichte van 2005 in deze subsector.

Dienstverlening tbv het vervoer

Na een periode van afname in werkgelegenheid en toegevoegde waarde tussen 2002 en 2004 in de 'dienstverlening tbv het vervoer', is er sprake van toename in deze indicatoren vanaf 2004 tot en met 2006. De toegevoegde waarde daalt en groeit in vergelijkbare proporties met de werkgelegenheid hetgeen duidt op een constante toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon. De groei van de werkgelegenheid gaat samen met een groei in het aantal vestigingen in 2005 ten opzichte van 2004. Daarnaast is de afname in bedrijfsvestigingen in deze sector te zien in 2003 ten opzichte van 2002.

Overslag/opslag

Zowel de werkgelegenheid als de toegevoegde waarde zijn toegenomen in de periode 2002-2006. De toegevoegde waarde per werkzaam persoon is ook toegenomen in die periode waardoor de toegevoegde waarde sterker steeg dan de werkgelegenheid. Het aantal vestigingen in deze sector is over de gehele periode stabiel gebleven.

Voedingsmiddelenindustrie

In de periode 2002-2006 zijn de werkgelegenheid en toegevoegde waarde creatie in de 'voedingsmiddelenindustrie' afgenomen. Tevens is over de gehele periode het aantal vestigingen in deze sector structureel afgenomen.

Aardolie industrie

De toegevoegde waarde in de 'aardolie industrie' is sterk toegenomen in de periode 2002-2006 terwijl de werkgelegenheid slechts een bescheiden groei vertoont. Dit verschil heeft te maken met de toename in de toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon in deze periode.

Chemische industrie

De werkgelegenheid in de 'chemische industrie' is na een lichte daling tussen 2002 en 2005 flink gegroeid in 2006. De toegevoegde waarde in deze sector volgt de ontwikkeling in werkgelegenheid. Het aantal bedrijfsvestigingen is gelijk gebleven over de gehele periode.

Basismetaal- en metaalproductenindustrie

In de periode 2002-2005 was er sprake van een toenemende toegevoegde waarde bij een afnemende werkgelegenheid. Dit verschil is te verklaren door een stijgende toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon in deze periode. In 2006 zijn beide echter gedaald ten opzichte van 2005. De afname van werkgelegenheid is terug te vinden in de afname van het aantal vestigingen.

Transportmiddelenindustrie

De afname in werkgelegenheid in de 'transportmiddelenindustrie' was sterker dan de afname in 'toegevoegde waarde creatie in deze sector over de periode 2002-2006. De verklaring hiervoor is te vinden in een toenemende toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon in deze periode. Het aantal bedrijfsvestigingen is constant te noemen over de gehele periode.

Overige industrie

Ondanks een matige toename in werkgelegenheid over de periode 2002-2006 is de toegevoegde waarde sterk gestegen in de 'overige industrie'. Dit komt door een toenemende gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon in deze periode. Daarnaast is ook te zien dat het aantal vestigingen stijgt aan het einde van de periode in de jaren 2005 en 2006.

Groothandel

De toegevoegde waarde is iets sterker gestegen in de periode 2002-2006 dan de werkgelegenheid door een licht stijgende toegevoegde waarde per werkzaam persoon. In 2003 is een lichte daling geconstateerd in aantal bedrijfsvestigingen in deze sector, maar over de gehele periode gezien is dit aantal stabiel.

Zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening

Zowel de werkgelegenheid als de toegevoegde waarde is afgenomen in de periode 2002-2005. In 2006 is er echter sprake van herstel in beide indicatoren. Opvallend is dat in 2005 en 2006 het aantal vestigingen juist lager is dan in de periode daarvoor.

4.2 Noordzeekanaalgebied

Deze paragraaf begint met een algemeen overzicht van de economische betekenis van het Noordzeekanaalgebied in paragraaf 4.2.1. In paragraaf 4.2.2 zijn de economische indicatoren verder uitgesplitst naar zeehavengemeenten en sectoren. Ten slotte zijn de ontwikkelingen van de economische indicatoren per sector ten opzichte van het gemiddelde voor de Nederlandse zeehavens ondergebracht in paragraaf 4.2.3.

4.2.1 Algemeen

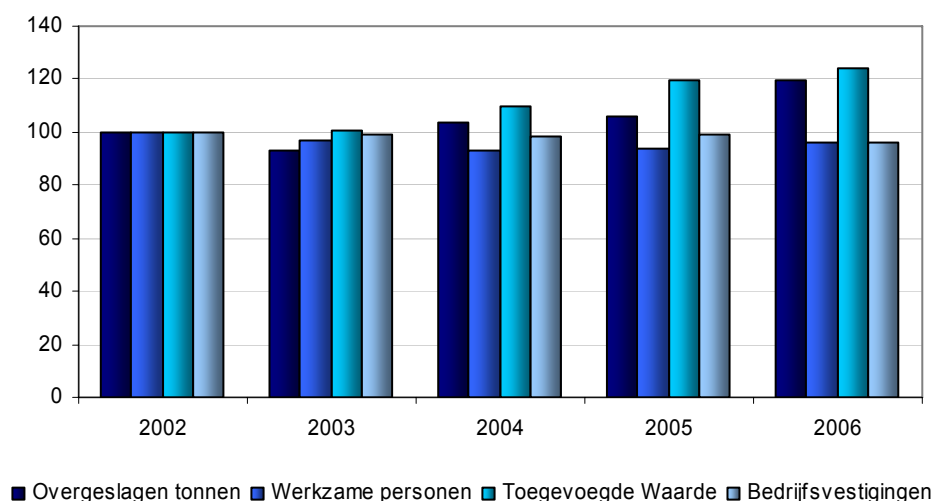
Het gebied van de 'Noordzeekanaalgebied' bestaat uit het geheel van de zeehavengemeenten Amsterdam, Velsen (inclusief IJmuiden), Zaanstad en Beverwijk. De economische betekenis in 2006 is samengevat in Tabel B.14.

Tabel B.14: Samenvatting van de economische betekenis van het Noordzeekanaalgebied in 2006

	Noordzeekanaalgebied	Totaal Nederlandse zeehavens
directe toegevoegde waarde:	4,0 miljard Euro	23,6 miljard Euro
directe werkgelegenheid:	33.293 werkzame personen	162.866
aantal vestigingen:	737	3.108
aandeel vestigingsplaatsfunctie:	• 67% (WP) • 68% (TW) • 70% (BV)	• 53% (WP) • 59% (TW) • 58% (BV)
belangrijkste subsector:	• 'Basismetaal- en metaalproductenindustrie' (32% (WP) en 35% (TW))	• 'Wegvervoer' ((20% WP) en (8% TW)) • 'Chemische industrie' (9% (WP) en 20% (TW))
belangrijkste industrieën:	• 'Basismetaal- en metaalproductenindustrie' (32% (WP) en 35% (TW)), • 'Wegvervoer' (12% (WP) en 6% (TW)), • 'Overslag/opslag' (10% WP en 13% TW)	• 'Chemische industrie' (9% (WP) en 20% (TW)) • 'Basismetaal- en metaalproducten industrie' (11% (WP) en 9% (TW))
multipliers:	• 1,68 (WP) • 1,50 (TW)	• 1,68 (WP) • 1,50 (TW)
belangrijkste zeehavengemeente:	Amsterdam • 46% (WP) • 43% (TW) • 40% (BV)	Rotterdam • 46% • 46% • 29%

In onderstaande Figuur B.14 is de relatieve ontwikkeling van de overgeslagen tonnen, werkgelegenheid, toegevoegde waarde creatie en aantal bedrijfsvestigingen over de periode 2002-2006 samengevat. Uit de cijfers blijkt een groei in overgeslagen tonnen en gecreëerde toegevoegde waarde bij een ongeveer constant aantal werkzame personen en bedrijfsvestigingen.

Figuur B.14: Ontwikkeling overgeslagen tonnen, werkgelegenheid, toegevoegde waarde en aantal bedrijfsvestigingen in het Noordzeekanaalgebied in de periode 2002-2006, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)



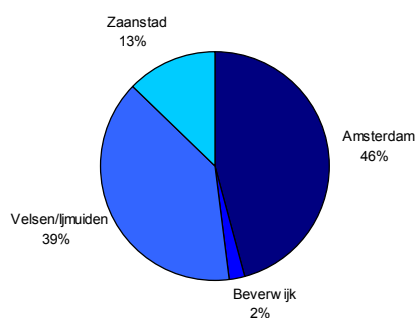
Bron: RebelGroup/BCI obv LISA

4.2.2 Per zeehavengemeente en sector

In deze paragraaf worden de werkgelegenheid en toegevoegde waarde die zijn gecreëerd in het Noordzeekanaalgebied nader uitgesplitst naar zeehavengemeente en sectoren.

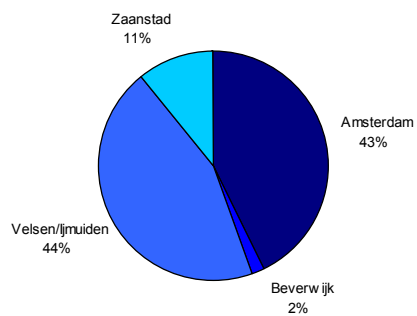
Figuur B.15, Figuur B.16 en Tabel B.15 tot en met Tabel B.21 tonen de verdeling en ontwikkeling van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde per gemeente en sector.

Figuur B.15: Marktaandeel in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per gemeente in 2006 in het Noordzeekanaalgebied



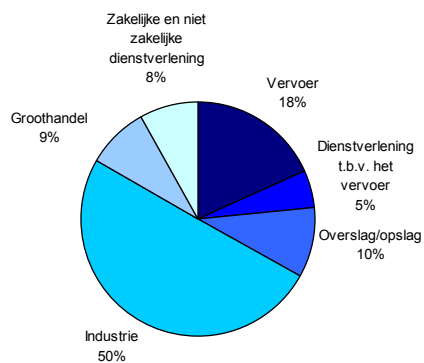
Werkgelegenheid

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data



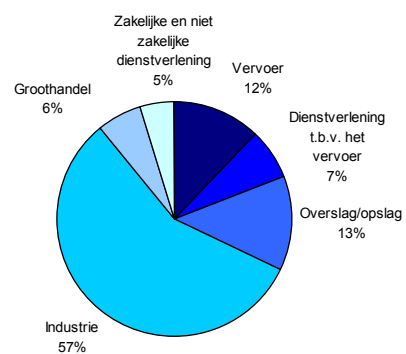
Toegevoegde waarde

Figuur B.16: Marktaandeel in directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2006 in het Noordzeekanaalgebied



Werkgelegenheid

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data



Toegevoegde waarde

Tabel B.15: Directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid, toegevoegde waarde en aantal bedrijfsvestigingen per sector in 2006 in het Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid		Toegevoegde Waarde		Bedrijfsvestigingen	
	WP	%	mln Euro	%	aantal	%
Knooppunt	10.971	33,0%	1.279	32,2%	210	28,49%
Vervoer	6.085	18,3%	486	12,3%	22	2,99%
Zeevaart	1.217	3,7%	206	5,2%	22	2,99%
Binnenvaart	718	2,2%	40	1,0%	nvt	nvt
Wegvervoer	4.071	12,2%	236	5,9%	nvt	nvt
Spoorvervoer	80	0,2%	5	0,1%	nvt	nvt
Pijpleiding	0	0,0%	0	0,0%	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	1.700	5,1%	277	7,0%	101	13,70%
Overslag/opslag	3.186	9,6%	515	13,0%	87	11,80%
Vestigingsplaats	22.322	67,0%	2.688	67,8%	527	71,51%
Industrie	16.770	50,4%	2.260	57,0%	222	30,12%
Voedingsmiddelenindustrie	1.897	5,7%	190	4,8%	31	4,21%
Aardolie industrie	204	0,6%	92	2,3%	3	0,41%
Chemische industrie	2.016	6,1%	298	7,5%	23	3,12%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	10.496	31,5%	1.403	35,4%	70	9,50%
Transportmiddelenindustrie	554	1,7%	17	0,4%	43	5,83%
Elektriciteitsproductie	397	1,2%	172	4,3%	2	0,27%
Overig	1.206	3,6%	89	2,2%	50	6,78%
Groothandel	2.899	8,7%	235	5,9%	223	30,26%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	2.653	8,0%	192	4,9%	82	11,13%
Totaal	33.293	100,0%	3.967	100,0%	737	100,00%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.16: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2002-2006 in het Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en Subsector	Werkzame personen					Jaarlijkse mutatie			
	2002	2003	2004	2005	2006	'02-03	'03-04	'04-05	'05-'06
Knooppunt	12.166	11.388	10.399	10.563	10.971	-6,4%	-8,7%	1,6%	3,9%
Vervoer	6.880	6.409	5.548	5.522	6.085	-6,8%	-13,4%	-0,5%	10,2%
Zeevaart	979	1.070	947	1.001	1.217	9,3%	-11,5%	5,7%	21,6%
Binnenvaart	848	691	679	654	718	-18,5%	-1,7%	-3,6%	9,7%
Wegvervoer	4.951	4.570	3.844	3.803	4.071	-7,7%	-15,9%	-1,1%	7,0%
Spoorvervoer	102	79	78	64	80	-22,4%	-1,5%	-17,4%	23,8%
Pijpleiding	0	0	0	0	0				
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	2.051	1.878	1.819	1.755	1.700	-8,5%	-3,1%	-3,5%	-3,1%
Overslag/opslag	3.235	3.101	3.032	3.285	3.186	-4,1%	-2,2%	8,3%	-3,0%
Vestigingsplaats	22.571	22.137	21.965	21.983	22.322	-1,9%	-0,8%	0,1%	1,5%
Industrie	17.640	17.133	16.722	16.763	16.770	-2,9%	-2,4%	0,2%	0,0%
Voedingsmiddelenindustrie	1.959	1.903	1.707	1.784	1.897	-2,9%	-10,3%	4,5%	6,3%
Aardolie industrie	202	203	200	200	204	0,5%	-1,5%	0,0%	2,0%
Chemische industrie	2.088	2.074	2.174	2.118	2.016	-0,7%	4,8%	-2,6%	-4,8%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	11.448	11.001	10.649	10.653	10.496	-3,9%	-3,2%	0,0%	-1,5%
Transportmiddelenindustrie	498	509	468	478	554	2,2%	-8,1%	2,1%	15,9%
Elektriciteitsproductie	348	323	402	402	397	-7,2%	24,5%	0,0%	-1,2%
Overig	1.097	1.120	1.122	1.128	1.206	2,1%	0,2%	0,5%	6,9%
Groothandel	2.742	2.782	2.910	2.871	2.899	1,5%	4,6%	-1,3%	1,0%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	2.189	2.222	2.333	2.349	2.653	1,5%	5,0%	0,7%	12,9%
Totaal	34.737	33.525	32.363	32.546	33.293	-3,5%	-3,5%	0,6%	2,3%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.17: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2002-2006 in het Noordzeekanaalgebied, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid (index 2002=100)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Knooppunt	100	94	85	87	90
Vervoer	100	93	81	80	88
Zeevaart	100	109	97	102	124
Binnenvaart	100	81	80	77	85
Wegvervoer	100	92	78	77	82
Spoorvervoer	100	78	76	63	78
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	92	89	86	83
Overslag/opslag	100	96	94	102	98
Vestigingsplaats	100	98	97	97	99
Industrie	100	97	95	95	95
Voedingsmiddelenindustrie	100	97	87	91	97
Aardolie industrie	100	100	99	99	101
Chemische industrie	100	99	104	101	97
Basismetale- en metaalproductenindustrie	100	96	93	93	92
Transportmiddelenindustrie	100	102	94	96	111
Elektriciteitsproductie	100	93	116	116	114
Overig	100	102	102	103	110
Groothandel	100	101	106	105	106
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	102	107	107	121
Totaal	100	97	93	94	96

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.18: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2002-2006 in het Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en Subsector	Toegevoegde Waarde (in mln euro, in 2002 prijzen)					Jaarlijkse mutatie			
	2002	2003	2004	2005	2006	'02-03	'03-04	'04-05	'04-05
Knooppunt	1.142	1.067	1.046	1.105	1.204	-6,5%	-2,0%	5,6%	9,0%
Vervoer	430	418	386	387	458	-2,9%	-7,5%	0,2%	18,4%
Zeevaart	120	137	148	155	194	13,9%	8,0%	4,4%	25,3%
Binnenvaart	44	39	37	32	38	-10,6%	-6,9%	-11,3%	15,9%
Wegvervoer	260	237	197	196	222	-8,9%	-16,7%	-0,6%	13,1%
Spoorvervoer	5	4	4	3	4	-23,4%	-2,5%	-17,0%	30,9%
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	280	249	251	253	261	-11,3%	0,9%	0,8%	3,3%
Overslag/opslag	432	401	409	465	485	-7,1%	2,1%	13,6%	4,3%
Vestigingsplaats	1.862	1.961	2.257	2.482	2.530	5,3%	15,0%	10,0%	1,9%
Industrie	1.528	1.629	1.899	2.116	2.127	6,6%	16,6%	11,4%	0,6%
Voedingsmiddelenindustrie	196	188	173	173	179	-4,1%	-8,0%	0,0%	3,3%
Aardolie industrie	52	65	78	111	86	25,0%	20,7%	41,6%	-22,4%
Chemische industrie	237	251	302	287	280	5,8%	20,3%	-4,8%	-2,3%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	820	904	1.122	1.316	1.321	10,2%	24,1%	17,3%	0,4%
Transportmiddelenindustrie	13	14	12	13	16	8,6%	-13,4%	8,0%	22,6%
Elektriciteitsproductie	112	115	124	135	161	2,4%	7,9%	9,0%	19,5%
Overig	97	92	88	80	83	-5,1%	-4,5%	-9,4%	4,4%
Groothandel	183	181	198	204	221	-1,2%	9,4%	3,1%	8,4%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	151	151	159	162	181	0,5%	5,2%	2,0%	11,5%
Totaal	3.004	3.029	3.303	3.587	3.734	0,8%	9,1%	8,6%	4,1%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.19: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2002-2006 in het Noordzeekanaalgebied, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Toegevoegde Waarde (index 2002=100)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Knooppunt	100	93	92	97	105
Vervoer	100	97	90	90	106
Zeevaart	100	114	123	128	161
Binnenvaart	100	89	83	74	86
Wegvervoer	100	91	76	75	85
Spoorvervoer	100	77	75	62	81
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	89	89	90	93
Overslag/opslag	100	93	95	108	112
Vestigingsplaats	100	105	121	133	136
Industrie	100	107	124	138	139
Voedingsmiddelenindustrie	100	96	88	88	91
Aardolie industrie	100	125	151	214	166
Chemische industrie	100	106	127	121	118
Basismetale- en metaalproductenindustrie	100	110	137	160	161
Transportmiddelenindustrie	100	109	94	102	124
Elektriciteitsproductie	100	102	110	120	144
Overig	100	95	91	82	86
Groothandel	100	99	108	111	121
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	100	106	108	120
Totaal	100	101	110	119	124

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.20: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde aantal bedrijfsvestigingen per sector in 2002-2006 in het Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en Subsector	Aantal bedrijfsvestigingen					Jaarlijkse mutatie			
	2002	2003	2004	2005	2006	02-'03	03-'04	04-'05	05-'06
Knooppunt	237	233	233	238	210	-1,7%	0,0%	2,1%	-11,8%
Vervoer	23	25	22	23	22	8,7%	-12,0%	4,5%	-4,3%
Zeevaart	23	25	22	23	22	8,7%	-12,0%	4,5%	-4,3%
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	118	116	115	115	101	-1,7%	-0,9%	0,0%	-12,2%
Overslag/opslag	96	92	96	100	87	-4,2%	4,3%	4,2%	-13,0%
Vestigingsplaats	529	527	522	522	527	-0,4%	-0,9%	0,0%	1,0%
Industrie	221	225	225	228	222	1,8%	0,0%	1,3%	-2,6%
Voedingsmiddelenindustrie	31	32	31	30	31	3,2%	-3,1%	-3,2%	3,3%
Aardolie industrie	3	3	3	3	3	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Chemische industrie	27	27	29	26	23	0,0%	7,4%	-10,3%	-11,5%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	76	76	73	74	70	0,0%	-3,9%	1,4%	-5,4%
Transportmiddelenindustrie	39	39	39	42	43	0,0%	0,0%	7,7%	2,4%
Elektriciteitsproductie	2	3	3	3	2	50,0%	0,0%	0,0%	-33,3%
Overig	43	45	47	50	50	4,7%	4,4%	6,4%	0,0%
Groothandel	232	224	220	220	223	-3,4%	-1,8%	0,0%	1,4%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	76	78	77	74	82	2,6%	-1,3%	-3,9%	10,8%
	0	0	0	0	0				
Totaal	766	760	755	760	737	-0,8%	-0,7%	0,7%	-3,0%

Bron: BCI obv LISA

Tabel B.21: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde aantal bedrijfsvestigingen per sector in 2002-2006 in het Noordzeekanaalgebied, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Aantal bedrijfsvestigingen (index 2002 = 100)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Knooppunt	100	98	98	100	89
Vervoer	100	109	96	100	96
Zeevaart	100	109	96	100	96
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	98	97	97	86
Overslag/opslag	100	96	100	104	91
Vestigingsplaats	100	100	99	99	100
Industrie	100	102	102	103	100
Voedingsmiddelenindustrie	100	103	100	97	100
Aardolie industrie	100	100	100	100	100
Chemische industrie	100	100	107	96	85
Basismetale- en metaalproductenindustrie	100	100	96	97	92
Transportmiddelenindustrie	100	100	100	108	110
Elektriciteitsproductie	100	150	150	150	100
Overig	100	105	109	116	116
Groothandel	100	97	95	95	96
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	103	101	97	108
Totaal	100	99	99	99	96

Bron: BCI obv LISA

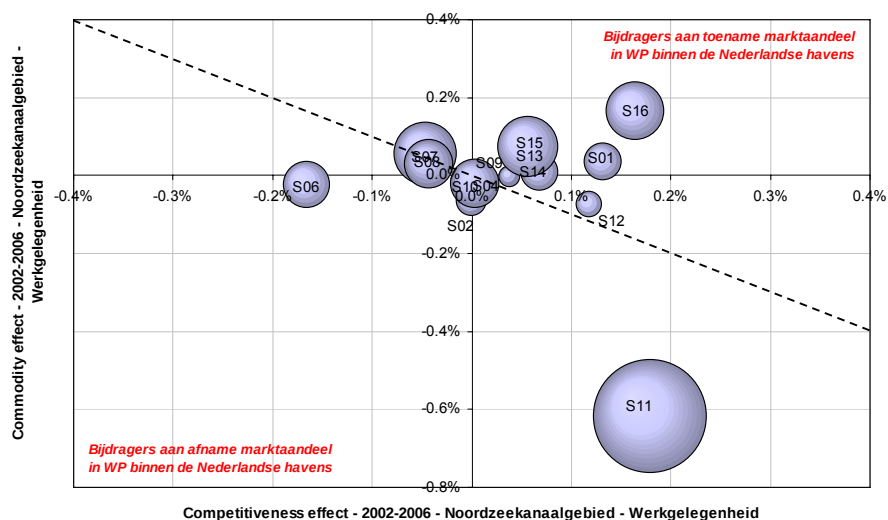
In Figuur B.17 en Figuur B.18 zijn de decompositiematrices van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde behorende bij de 'Shift-Share Analyse', zoals beschreven in paragraaf 3.4, van het Noordzeekanaalgebied weergegeven. In deze figuren kunnen de grootste bijdragende sectoren aan toe- of afname in het marktaandeel in werkgelegenheid en

toegevoegde waarde in het totaal van alle Nederlandse zeehavens geïdentificeerd worden. In Tabel B.22 is aangegeven welke codes zijn gehanteerd per sector in de figuren.

Tabel B.22: Codering sectoren tbv 'Shift-Share Analyse'

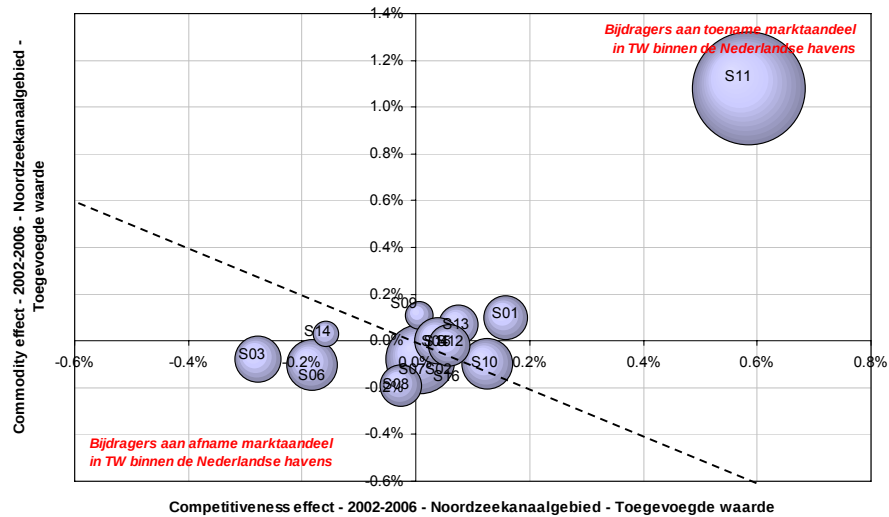
S01	Zeevaart
S02	Binnenvaart
S03	Wegvervoer
S04	Spoorvervoer
S05	Pijpleiding
S06	Dienstverlening t.b.v. het vervoer
S07	Overslag/opslag
S08	Voedingsmiddelenindustrie
S09	Aardolie industrie
S10	Chemische industrie
S11	Basismetaal- en metaalproductenindustrie
S12	Transportmiddelenindustrie
S13	Elektriciteitsproductie
S14	Overig
S15	Groothandel
S16	Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening

Figuur B.17: Decompositiematrix directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid in 2002-2006 in het Noordzeekanaalgebied



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur B.18: Decompositiematrix directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde in 2002-2006 in het Noordzeekanaalgebied



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

In onderstaand schema worden de belangrijkste bijdragers aan toe- en afname van werkgelegenheid en toegevoegde waarde samengevat:

	Werkgelegenheid	Toegevoegde waarde
Toename	• Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening (S16) • Zeevaart (S01) • Groothandel (S15)	• Basismetaal- en metaalproductenindustrie (S11) • Zeevaart (S01) • Elektriciteitsproductie (S13)
Afname	• Wegvervoer (S03) • Basismetaal- en metaalproductenindustrie (S11) • Dienstverlening t.b.v. het vervoer (S06)	• Wegvervoer (S03) • Dienstverlening t.b.v. het vervoer (S06) • Voedingsmiddelenindustrie (S08)

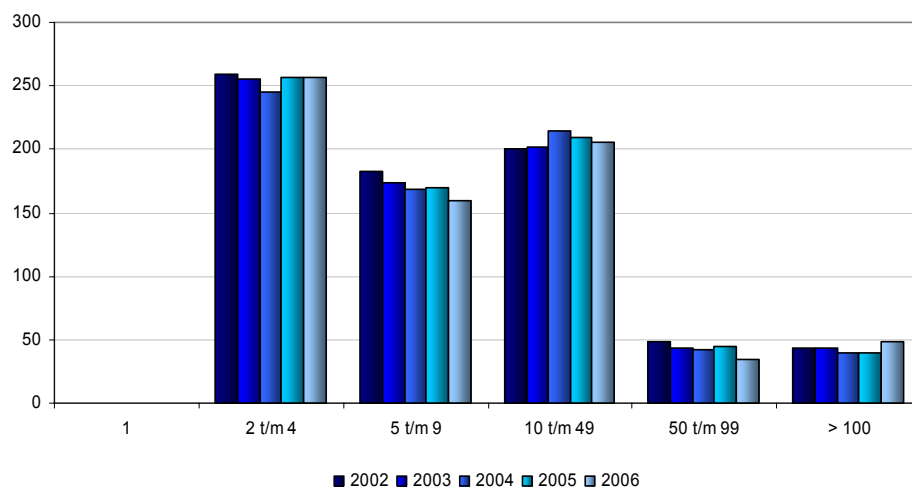
Opvallend is het negatieve 'commodity' effect van S11 'basismetaal- en metaalproductenindustrie' voor de werkgelegenheid. Dit houdt in dat de ontwikkeling in werkgelegenheid in deze sector minder goed gaat dan andere sectoren in de Nederlandse zeehavens. Bij de toegevoegde waarde creatie is echter het omgekeerd aan de gang: de toegevoegde waarde creatie groeit sterker dan in gemiddeld over alle sectoren in Nederlandse zeehavens. Ondanks een relatief sterke daling in werkzame personen wordt er dus toch veel meer toegevoegde waarde gecreëerd. Dit komt door de sterke stijging in gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon in deze sector (zie Figuur 3.16).

Tabel B.23: Ontwikkeling in zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen in 2002-2006 in het Noordzeekanaalgebied

	Totaal Noordzeekanaalgebied				
	2002	2003	2004	2005	2006
Totaal	766	760	755	760	737

Bron: BCI obv LISA

Figuur B.19: Ontwikkeling zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen voor het Noordzeekanaalgebied per categorie Werkzame Personen (periode 2002 – 2006)



Bron: Bron: BCI obv LISA

In de bovenstaande Figuur B.19 is te zien dat het aantal vestigingen met 5 t/m 9 werkzame personen sterk afneemt in de periode 2002-2006. De vestigingen in de drie grootste klassen blijven relatief stabiel.

Onderstaande Tabel B.24 en Tabel B.25 tonen de dynamiek van de bedrijfsvestigingen in het Noordzeekanaalgebied. Te zien is dat het aantal nieuwe geregistreerde vestigingen in de periode 2002-2006 jaarlijks een vergelijkbaar beeld laat zien, behalve 2004 ten opzichte van 2003. De niet meer geregistreerde bedrijven laat een jaarlijks vrij sterke schommeling zien. Bij de bedrijfsvestigingen met meer dan 10 werkzame personen valt op dat er vrij veel opheffingen te zien zijn. Met name deze opheffingen zorgen ervoor dat er bijna elk jaar sprake is van een negatief saldo wat betreft de ontwikkeling van aantal grotere vestigingen in het Noordzeekanaalgebied.

Tabel B.24: Dynamiek Noordzeekanaalgebied 2002-2006

	Dynamiek Noordzeekanaalgebied			
	02-'03	03-'04	04-'05	05-'06
Aantal vestigingen niet meer geregistreerd	58	73	48	71
Aantal vestigingen nieuw geregistreerd	53	68	52	49
Saldo totaal	-5	-5	4	-22

Bron: BCI obv LISA

Tabel B.25: Mutatiecomponenten Noordzeekanaalgebied 2002-2006 (bedrijfsvestigingen > 10 WP)

Mutatiecomponenten	Dynamiek Noordzeekanaalgebied			
	02-'03	03-'04	04-'05	05-'06
aantal starters	6	12	6	6
aantal opheffingen	11	7	14	13
saldo natuurlijke aanwas	-5	5	-8	-7
aantal immigraties	0	2	4	0
aantal emigraties	1	0	1	1
migratiesaldo	-1	2	3	-1
Saldo totaal (vestigingen >10 WP)	-6	7	-5	-8

Bron: BCI obv LISA

4.2.3 Observaties van de ontwikkelingen per sector

Niet-locatiegebonden activiteiten

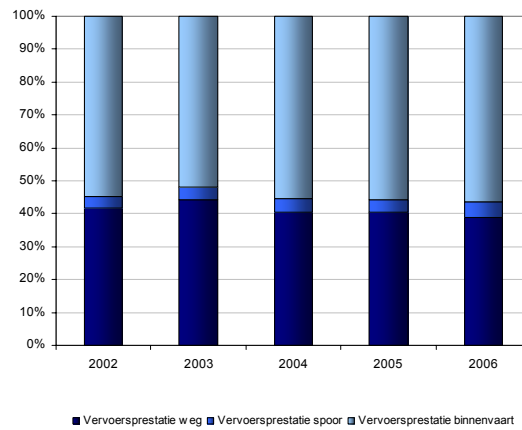
In het Noordzeekanaalgebied heeft de binnenvaart het grootste aandeel in de vervoersprestaties in het achterlandtransport van rond de 55%. Echter, in termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde heeft het wegvervoer het grootste aandeel van de rond de 85%. Er zijn geen grote verschuivingen hierin te zien in de periode 2002-2006.

In absolute termen zijn de totale vervoersprestaties in het Noordzeekanaalgebied afgenomen over de periode 2002-2005. In 2006 vond er echter een herstel plaats waardoor de totale vervoersprestatie bijna het niveau heeft bereikt van 2002. Alleen het vervoer per spoor heeft een dermate sterke groei gekend in 2006 dat het niveau hoger is dan in 2002.

De hierboven beschreven ontwikkelingen zijn te volgen in Figuur B.20 tot en met Figuur B.22.

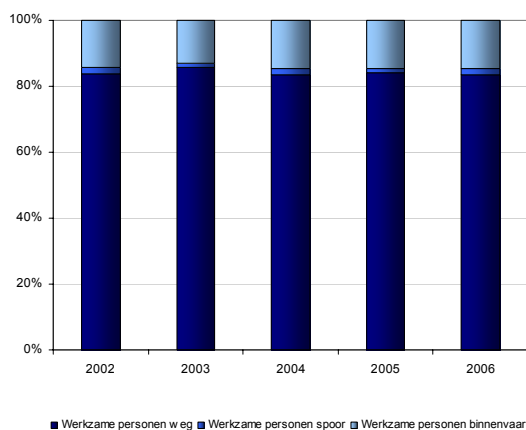
De afwijkende groei in werkgelegenheid en toegevoegde waarde ten opzichte van de vervoersprestaties wordt veroorzaakt door veranderingen in de toegevoegde waarde en aantal werkzame personen per tonkilometer per modaliteit. De landelijke ontwikkeling hierin, die in de methodiek van de Havenmonitor voor ieder zeehavengebied wordt toegepast, is beschreven in paragraaf 3.7.

Figuur B.20: Ontwikkeling in de modal split van vervoersprestaties in het Noordzeekanaalgebied in 2002-2006, uitgedrukt in indexcijfers

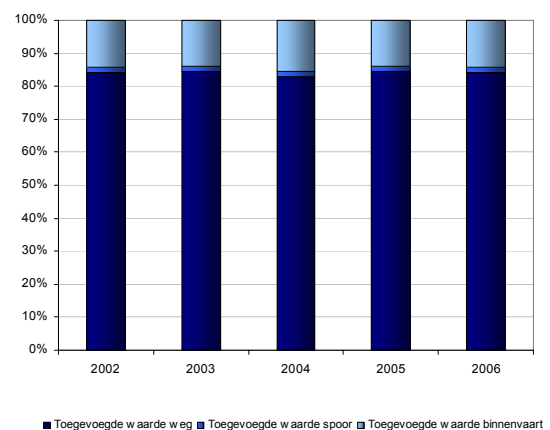


Bron: RebelGroup obv CBS data

Figuur B.21: Ontwikkeling in de modal split van werkgelegenheid en toegevoegde waarde in het Noordzeekanaalgebied in 2002-2006



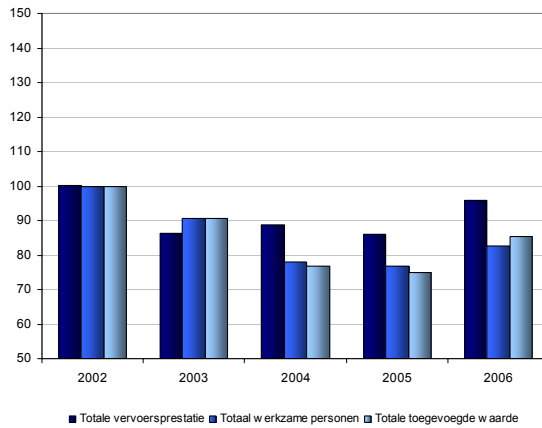
Werkgelegenheid



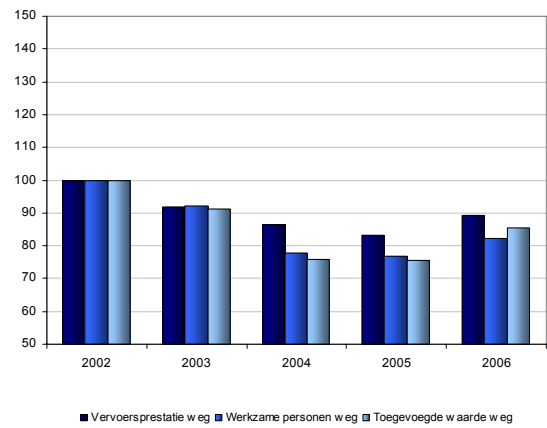
Toegevoegde waarde

Bron: RebelGroup obv CBS data

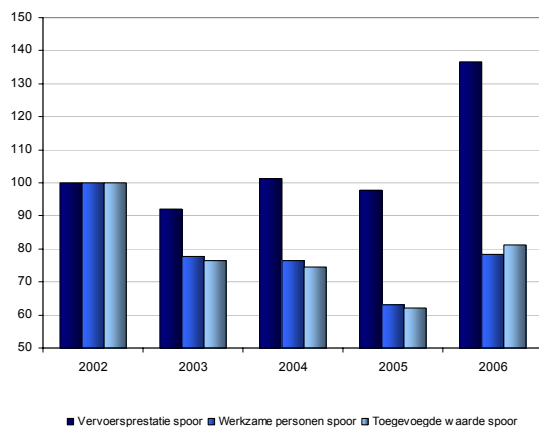
Figuur B.22: Ontwikkeling in totale vervoersprestaties en directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde in het Noordzeekanaalgebied in 2002-2006, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)



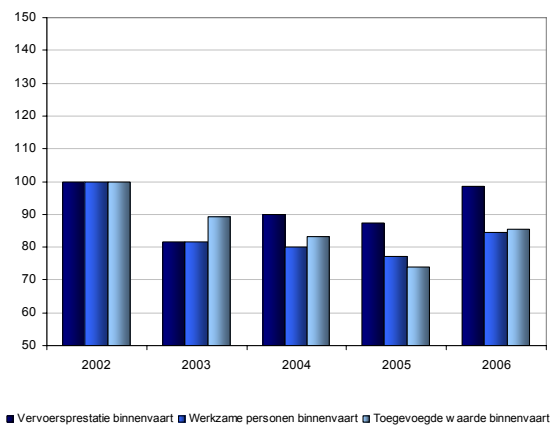
Totaal



Wegvervoer



Spoorvervoer



Binnenvaart

Bron: RebelGroup obv CBS data

Locatiegebonden activiteiten

In de volgende alinea's worden de ontwikkelingen voor de locatiegebonden activiteiten samengevat. Deze observaties zijn met name gebaseerd op bovenstaande tabellen uit paragraaf 4.2.2. Onderstaande ontwikkelingen zijn in Tabel 3.38 tot en met Tabel 3.49 samengevat en vergeleken met de ontwikkelingen op het niveau van het totaal van de Nederlandse zeehavens en andere zeehavengebieden.

Zeevaart

De zeevaart in het Noordzeekanaalgebied heeft een sterke stijging in werkgelegenheid, toegevoegde waarde gekend in de periode 2002-2006. De toegevoegde waarde is sterker gestegen dan de werkgelegenheid hetgeen duidt op een stijging in toegevoegde waarde per werkzaam persoon. Het aantal vestigingen in deze subsector is over de periode stabiel gebleven

Dienstverlening t.b.v. het vervoer

Zowel de werkgelegenheid en toegevoegde in deze sector zijn afgenomen in de periode 2002-2006. De toegevoegde waarde echter minder sterk dan de werkgelegenheid wat wordt veroorzaakt door een stijging in toegevoegde waarde per werkzaam persoon. Ook is in 2006 een vrij sterke daling van het aantal vestigingen te zien.

Overslag/opslag

De toegevoegde waarde creatie in deze sector is gestegen ondanks een min of meer constante werkgelegenheid; dit is te verklaren door een toename in toegevoegde waarde per werkzaam persoon. Net als in de 'dienstverlening tbv het vervoer' is in 2006 een sterke daling geconstateerd in het aantal vestigingen.

Voedingsmiddelenindustrie

De werkgelegenheid in de voedingsmiddelenindustrie heeft zich na een daling tussen 2002 en 2004 hersteld in de periode 2004-2006, waardoor het niveau ongeveer hetzelfde is als in 2002. De toegevoegde waarde is echter wel gedaald in 2006 ten opzichte van 2002 door een afname in toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon. De bedrijfsvestigingenindicator vertoont hier een stabiel beeld.

Aardolie industrie

De werkgelegenheid is ongeveer constant gebleven bij een gelijk blijvend aantal vestigingen in de periode 2002-2006 maar de toegevoegde waarde is wel sterk toegenomen. Dit komt door een sterke toename in toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon.

Chemische industrie

Het aantal werkzame personen in de chemische industrie is vrijwel gelijk gebleven over de gehele periode terwijl het aantal vestigingen schommelt. De toegevoegde waarde creatie is over de gehele periode toegenomen door een stijging in de gemiddelde toegevoegde waarde per werkzaam persoon.

Basismetaal- en metaalproductenindustrie

Door de sterk toegenomen toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon is de totale toegevoegde waarde in deze sector sterk toegenomen in de periode 2002-2006, ondanks de daling in werkgelegenheid. Het aantal vestigingen blijft redelijk constant over de gehele periode.

Transportmiddelenindustrie

De transportmiddelenindustrie kende een stijging van werkzame personen in 2006 na een dalende trend in de periode 2003-2005. Deze ontwikkeling heeft tevens een stijging in toegevoegde waarde teweeg gebracht. Het aantal vestigingen is in 2005 ten opzichte van de periode daarvoor toegenomen.

Elektriciteitsproductie

In de periode 2002-2006 kende de elektriciteitsproductie een stijging in zowel de werkgelegenheid als toegevoegde waarde. De toegevoegde waarde steeg het sterkst door een toename in toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon.

Overige industrie

De overige industrieën in het Noordzeekanaalgebied kende een stijgende werkgelegenheid en aantal vestigingen maar een dalende toegevoegde waarde creatie. Dit komt door een afname in de gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon in deze verzamelcategorie van overige industrieën. De stijging van aantal bedrijfsvestigingen is met name te zien in 2005 en 2006.

Groothandel

De groothandel kende een lichte stijging in werkgelegenheid en een toename toegevoegde waarde, terwijl het aantal bedrijfsvestigingen stabiel is gebleven. De toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon is gestegen in de periode 2002-2006.

Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening

De stijging in werkgelegenheid en toegevoegde waarde creatie gingen gelijk op in de periode 2002-2006 door een constante gemiddelde toegevoegde waarde per werkzaam persoon. De stijging in werkgelegenheid komt mede door een toename in het aantal vestigingen.

4.3 Rijn- en Maasmond

Deze paragraaf begint met een algemeen overzicht van de economische betekenis van het Rijn- en Maasmondgebied in paragraaf 4.3.1. In paragraaf 4.3.2 zijn de economische indicatoren verder uitgesplitst naar zeehavengemeenten en sectoren. Ten slotte zijn de ontwikkelingen van de economische indicatoren per sector ten opzichte van het gemiddelde voor de Nederlandse zeehavens ondergebracht in paragraaf 4.3.3.

4.3.1 Algemeen

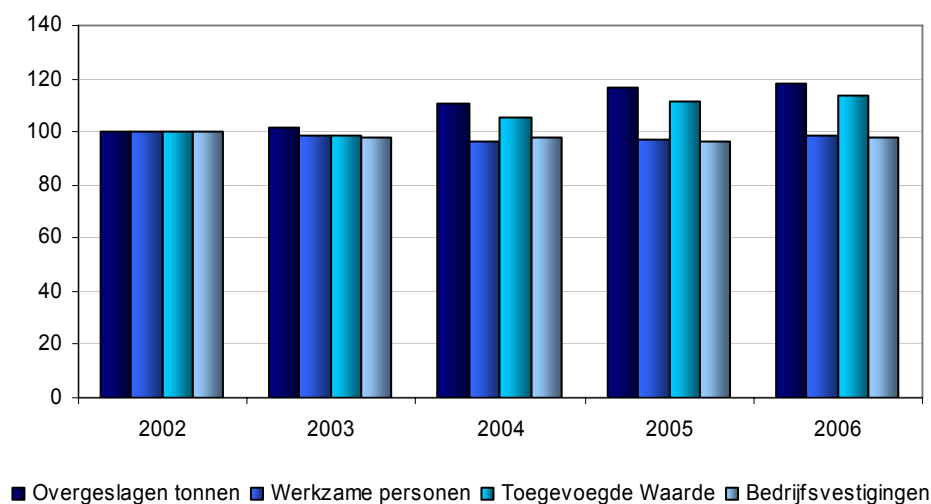
Het gebied van het 'Rijn- en Maasmondgebied' bestaat uit het geheel van de zeehavengemeenten Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Dordrecht, Moerdijk, Scheveningen en de uit zeehavenlocaties opgebouwde Drechtsteden (exclusief Dordrecht) en overige zeehavenlocaties in het Rijn- en Maasmondgebied. De economische betekenis in 2006 is samengevat in Tabel B.26.

Tabel B.26: Samenvatting van de economische betekenis van het Rijn- en Maasmondgebied in 2006

	<i>Rijn- en Maasmond</i>	<i>Totaal Nederlandse zeehavens</i>
directe toegevoegde waarde:	14,6 miljard Euro	23,6 miljard Euro
directe werkgelegenheid:	105,518 werkzame personen	162.866
aantal vestigingen:	1.846	3.108
Aandeel vestigingsplaatsfunctie:	• 45% (WP) • 49% (TW) • 52% (BV)	• 53% (WP) • 59% (TW) • 58% (BV)
belangrijkste subsector:	• 'Wegvervoer' (23% (WP) en 10% (TW)) • 'Dienstverlening tbv vervoer' (11% (WP) en 17% (TW))	• 'Wegvervoer' ((20% WP) en (8% TW)) • 'Chemische industrie' (9% (WP) en 20% (TW))
belangrijkste industrieën:	• 'Aardolie-industrie' (3% (WP) en 12% (TW)) • 'Chemische industrie' (7% (WP) en 13% (TW))	• 'Chemische industrie' (9% (WP) en 20% (TW)) • 'Basismetale- en metaalproducten industrie' (11% (WP) en 9% (TW))
multipliers:	• 1,64 (WP) • 1,47 (TW)	• 1,68 (WP) • 1,50 (TW)
Belangrijkste zeehavengemeente:	Rotterdam • 70% (WP) • 74%(TW) • 48% (BV)	Rotterdam • 46% • 46% • 29%

In onderstaande Figuur B.23 is de relatieve ontwikkeling van de overgeslagen tonnen, werkgelegenheid, toegevoegde waarde creatie en aantal bedrijfsvestigingen over de periode 2002-2006 samengevat. Uit de cijfers blijkt een groei in overgeslagen tonnen en gecreëerde toegevoegde waarde bij een ongeveer constant aantal werkzame personen en bedrijfsvestigingen.

Figuur B.23: Ontwikkeling overgeslagen tonnen, werkgelegenheid, toegevoegde waarde en aantal bedrijfsvestigingen in het Rijn- en Maasmondgebied in de periode 2002-2006, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)



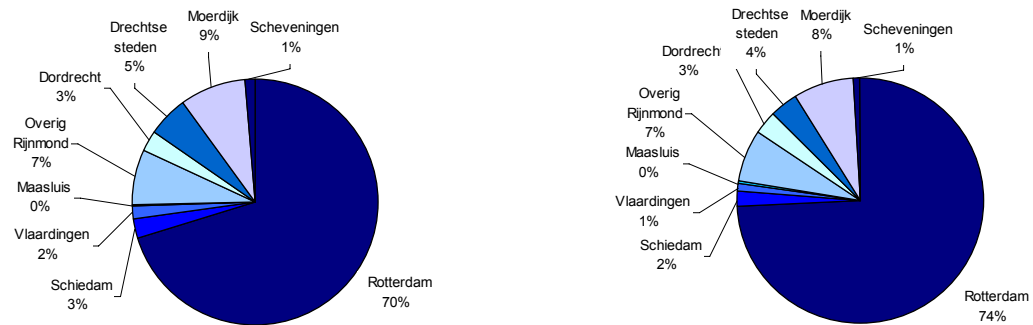
Bron: RebelGroup/BCI obv LISA

4.3.2 Per zeehavengemeente en sector

In deze paragraaf worden de werkgelegenheid en toegevoegde waarde die zijn gecreëerd in Rijn- en Maasmond nader uitgesplitst naar zeehavengemeente en sectoren.

Figuur B.24, Figuur B.25 en Tabel B.27 tot en met Tabel B.33 tonen de verdeling en ontwikkeling van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde per gemeente en sector.

Figuur B.24: Marktaandeel in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per gemeente in 2006 in het Rijn- en Maasmondgebied

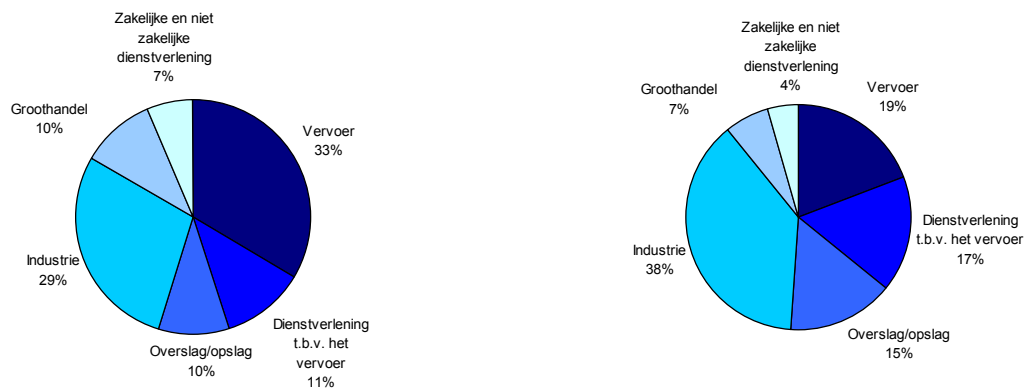


Werkgelegenheid

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Toegevoegde waarde

Figuur B.25: Marktaandeel in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per sector in 2006 in het Rijn- en Maasmondgebied



Werkgelegenheid

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Toegevoegde waarde

Tabel B.27: Directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid, toegevoegde waarde en aantal bedrijfsvestigingen per sector in 2006 in het Rijn- en Maasmondgebied

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid		Toegevoegde Waarde		Bedrijfsvestigingen	
	WP	%	mln Euro	%	aantal	%
Knooppunt	57.787	54,8%	7.431	51,0%	868	47,02%
Vervoer	35.373	33,5%	2.787	19,1%	81	4,39%
Zeevaart	4.467	4,2%	910	6,2%	81	4,39%
Binnenvaart	5.837	5,5%	325	2,2%	nvt	nvt
Wegvervoer	24.181	22,9%	1.402	9,6%	nvt	nvt
Spoorvervoer	827	0,8%	48	0,3%	nvt	nvt
Pijpleiding	62	0,1%	103	0,7%	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	12.006	11,4%	2.453	16,8%	631	34,18%
Overslag/opslag	10.408	9,9%	2.191	15,0%	156	8,45%
Vestigingsplaats	47.731	45,2%	7.140	49,0%	978	52,98%
Industrie	30.139	28,6%	5.545	38,1%	425	23,02%
Voedingsmiddelenindustrie	3.529	3,3%	350	2,4%	23	1,25%
Aardolie industrie	3.220	3,1%	1.797	12,3%	11	0,60%
Chemische industrie	7.656	7,3%	1.930	13,2%	63	3,41%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	5.352	5,1%	444	3,0%	129	6,99%
Transportmiddelenindustrie	3.290	3,1%	152	1,0%	89	4,82%
Elektriciteitsproductie	2.022	1,9%	521	3,6%	17	0,92%
Overig	5.070	4,8%	351	2,4%	93	5,04%
Groothandel	10.727	10,2%	961	6,6%	425	23,02%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	6.865	6,5%	634	4,4%	128	6,93%
Totaal	105.518	100,0%	14.571	100,0%	1846	100,00%

Bron: RebelGroup/BCI obv LISA en CBS data

Tabel B.28: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2002-2006 in het Rijn- en Maasmondgebied

Hoofdsector en Subsector	Werkzame personen					Jaarlijkse mutatie			
	2002	2003	2004	2005	2006	'02-'03	'03-'04	'04-'05	'05-'06
Knooppunt	56.330	56.312	54.709	56.452	57.787	0,0%	-2,8%	3,2%	2,4%
Vervoer	33.525	34.974	33.059	34.604	35.373	4,3%	-5,5%	4,7%	2,2%
Zeevaart	4.257	4.948	4.791	4.461	4.467	16,2%	-3,2%	-6,9%	0,1%
Binnenvaart	6.310	6.140	6.012	6.033	5.837	-2,7%	-2,1%	0,3%	-3,2%
Wegvervoer	21.810	22.864	21.173	23.135	24.181	4,8%	-7,4%	9,3%	4,5%
Spoorvervoer	1.075	952	1.016	913	827	-11,5%	6,8%	-10,1%	-9,4%
Pijpleiding	73	71	68	63	62	-2,9%	-4,5%	-6,8%	-2,2%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	12.427	11.220	11.712	11.501	12.006	-9,7%	4,4%	-1,8%	4,4%
Overslag/opslag	10.378	10.118	9.938	10.347	10.408	-2,5%	-1,8%	4,1%	0,6%
Vestigingsplaats	50.736	49.146	48.697	47.313	47.731	-3,1%	-0,9%	-2,8%	0,9%
Industrie	33.768	32.476	31.932	30.220	30.139	-3,8%	-1,7%	-5,4%	-0,3%
Voedingsmiddelenindustrie	3.330	3.266	3.228	3.651	3.529	-1,9%	-1,2%	13,1%	-3,3%
Aardolie industrie	3.286	3.280	3.312	3.322	3.220	-0,2%	1,0%	0,3%	-3,1%
Chemische industrie	8.236	7.777	7.819	7.329	7.656	-5,6%	0,5%	-6,3%	4,5%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	6.427	5.902	5.747	5.278	5.352	-8,2%	-2,6%	-8,2%	1,4%
Transportmiddelenindustrie	5.033	4.768	3.875	3.249	3.290	-5,3%	-18,7%	-16,2%	1,3%
Elektriciteitsproductie	2.102	1.925	2.513	2.113	2.022	-8,4%	30,5%	-15,9%	-4,3%
Overig	5.354	5.558	5.438	5.278	5.070	3,8%	-2,2%	-2,9%	-3,9%
Groothandel	10.581	9.980	10.114	10.410	10.727	-5,7%	1,3%	2,9%	3,0%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	6.387	6.690	6.651	6.683	6.865	4,7%	-0,6%	0,5%	2,7%
Totaal	107.066	105.458	103.406	103.765	105.518	-1,5%	-1,9%	0,3%	1,7%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.29: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2002-2006 in het Rijn- en Maasmondgebied, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid (index 2002=100)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Knooppunt	100	100	97	100	103
Vervoer	100	104	99	103	106
Zeevaart	100	116	113	105	105
Binnenvaart	100	97	95	96	93
Wegvervoer	100	105	97	106	111
Spoorvervoer	100	89	95	85	77
Pijpleiding	100	97	93	86	85
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	90	94	93	97
Overslag/opslag	100	97	96	100	100
Vestigingsplaats	100	97	96	93	94
Industrie	100	96	95	89	89
Voedingsmiddelenindustrie	100	98	97	110	106
Aardolie industrie	100	100	101	101	98
Chemische industrie	100	94	95	89	93
Basismetale- en metaalproductenindustrie	100	92	89	82	83
Transportmiddelenindustrie	100	95	77	65	65
Elektriciteitsproductie	100	92	120	101	96
Overig	100	104	102	99	95
Groothandel	100	94	96	98	101
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	105	104	105	107
Totaal	100	98	97	97	99

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.30: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2002-2006 in het Rijn- en Maasmondgebied

Hoofdsector en Subsector	Toegevoegde Waarde (in mln euro, in 2002 prijzen)					Jaarlijkse mutatie			
	2002	2003	2004	2005	2006	'02-03	'03-04	'04-05	'04-05
Knooppunt	6.318	6.045	6.262	6.464	6.995	-4,3%	3,6%	3,2%	8,2%
Vervoer	2.319	2.436	2.456	2.469	2.624	5,0%	0,8%	0,5%	6,3%
Zeevaart	631	752	889	831	857	19,2%	18,3%	-6,6%	3,1%
Binnenvaart	327	349	324	299	306	6,8%	-7,3%	-7,6%	2,2%
Wegvervoer	1.147	1.186	1.088	1.194	1.319	3,4%	-8,3%	9,8%	10,5%
Spoorvervoer	57	49	52	47	45	-12,6%	5,7%	-9,7%	-4,3%
Pijpleiding	158	99	103	98	97	-37,1%	3,2%	-4,9%	-0,6%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	2.135	1.866	2.035	2.069	2.309	-12,6%	9,0%	1,7%	11,6%
Overslag/opslag	1.864	1.742	1.772	1.927	2.062	-6,5%	1,7%	8,7%	7,0%
Vestigingsplaats	5.780	5.899	6.524	6.996	6.721	2,1%	10,6%	7,2%	-3,9%
Industrie	4.457	4.622	5.187	5.585	5.220	3,7%	12,2%	7,7%	-6,5%
Voedingsmiddelenindustrie	333	322	323	355	330	-3,3%	0,3%	10,0%	-7,1%
Aardolie industrie	1.053	1.308	1.616	2.294	1.692	24,2%	23,6%	42,0%	-26,3%
Chemische industrie	1.800	1.732	1.917	1.658	1.817	-3,8%	10,7%	-13,5%	9,6%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	388	364	396	405	418	-6,0%	8,6%	2,3%	3,1%
Transportmiddelenindustrie	180	191	148	130	143	5,6%	-22,6%	-11,6%	9,8%
Elektriciteitsproductie	382	374	463	427	491	-2,1%	23,8%	-7,9%	15,0%
Overig	321	331	325	316	330	3,1%	-1,8%	-2,6%	4,5%
Groothandel	788	727	770	835	904	-7,8%	6,0%	8,4%	8,4%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	534	551	567	576	597	3,1%	2,9%	1,6%	3,6%
Totaal	12.098	11.944	12.786	13.460	13.716	-1,3%	7,1%	5,3%	1,9%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.31: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2002-2006 in het Rijn- en Maasmondgebied, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Toegevoegde Waarde (index 2002=100)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Knooppunt	100	96	99	102	111
Vervoer	100	105	106	106	113
Zeevaart	100	119	141	132	136
Binnenvaart	100	107	99	91	94
Wegvervoer	100	103	95	104	115
Spoorvervoer	100	87	92	83	80
Pijpleiding	100	63	65	62	61
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	87	95	97	108
Overslag/opslag	100	93	95	103	111
Vestigingsplaats	100	102	113	121	116
Industrie	100	104	116	125	117
Voedingsmiddelenindustrie	100	97	97	107	99
Aardolie industrie	100	124	153	218	161
Chemische industrie	100	96	106	92	101
Basismetale- en metaalproductenindustrie	100	94	102	104	108
Transportmiddelenindustrie	100	106	82	72	79
Elektriciteitsproductie	100	98	121	112	128
Overig	100	103	101	99	103
Groothandel	100	92	98	106	115
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	103	106	108	112
Totaal	100	99	106	111	113

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.32: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde aantal bedrijfsvestigingen per sector in 2002-2006 in het Rijn- en Maasmondgebied

Hoofdsector en Subsector	Aantal bedrijfsvestigingen					Jaarlijkse mutatie			
	2002	2003	2004	2005	2006	02-'03	03-'04	04-'05	05-'06
Knooppunt	885	869	879	866	868	-1,8%	1,2%	-1,5%	0,2%
Vervoer	79	79	79	78	81	0,0%	0,0%	-1,3%	3,8%
Zeevaart	79	79	79	78	81	0,0%	0,0%	-1,3%	3,8%
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	639	626	636	625	631	-2,0%	1,6%	-1,7%	1,0%
Overslag/opslag	167	164	164	163	156	-1,8%	0,0%	-0,6%	-4,3%
Vestigingsplaats	1007	984	979	962	978	-2,3%	-0,5%	-1,7%	1,7%
Industrie	436	421	422	416	425	-3,4%	0,2%	-1,4%	2,2%
Voedingsmiddelenindustrie	26	23	22	22	23	-11,5%	-4,3%	0,0%	4,5%
Aardolie industrie	13	12	12	12	11	-7,7%	0,0%	0,0%	-8,3%
Chemische industrie	57	57	59	60	63	0,0%	3,5%	1,7%	5,0%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	138	134	132	129	129	-2,9%	-1,5%	-2,3%	0,0%
Transportmiddelenindustrie	101	97	91	83	89	-4,0%	-6,2%	-8,8%	7,2%
Elektriciteitsproductie	8	8	12	18	17	0,0%	50,0%	50,0%	-5,6%
Overig	93	90	94	92	93	-3,2%	4,4%	-2,1%	1,1%
Groothandel	444	430	426	421	425	-3,2%	-0,9%	-1,2%	1,0%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	127	133	131	125	128	4,7%	-1,5%	-4,6%	2,4%
Totaal	1892	1853	1858	1828	1846	-2,1%	0,3%	-1,6%	1,0%

Bron: Bron: BCI obv LISA

Tabel B.33: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde aantal bedrijfsvestigingen per sector in 2002-2006 in het Rijn- en Maasmondgebied, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Aantal bedrijfsvestigingen (index 2002 = 100)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Knooppunt	100	98	99	98	98
Vervoer	100	100	100	99	103
Zeevaart	100	100	100	99	103
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	98	100	98	99
Overslag/opslag	100	98	98	98	93
Vestigingsplaats	100	98	97	96	97
Industrie	100	97	97	95	97
Voedingsmiddelenindustrie	100	88	85	85	88
Aardolie industrie	100	92	92	92	85
Chemische industrie	100	100	104	105	111
Basismetale- en metaalproductenindustrie	100	97	96	93	93
Transportmiddelenindustrie	100	96	90	82	88
Elektriciteitsproductie	100	100	150	225	213
Overig	100	97	101	99	100
Groothandel	100	97	96	95	96
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	105	103	98	101
Totaal	100	98	98	97	98

Bron: Bron: BCI obv LISA

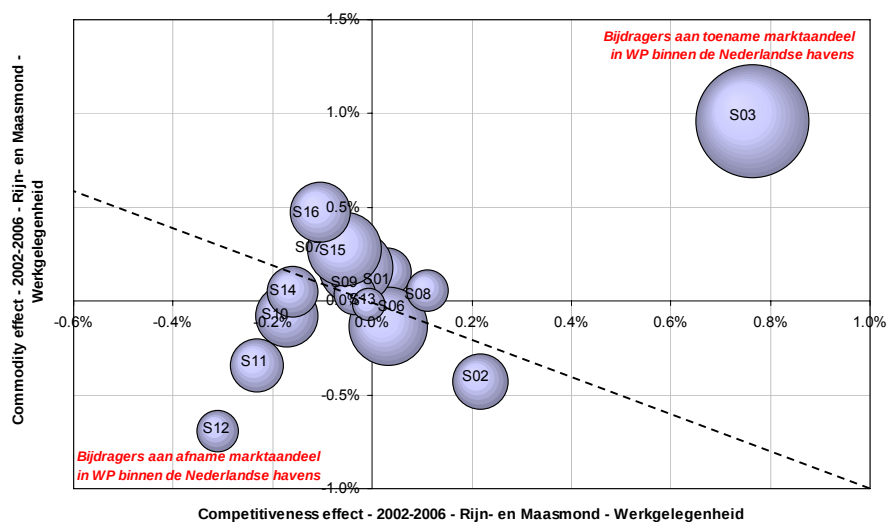
In Figuur B.26 en Figuur B.27 zijn de decompositiematrices van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde behorende bij de 'Shift-Share Analyse', zoals beschreven in paragraaf 3.4, van Rijn- en Maasmond weergegeven. In deze figuren kunnen de grootste bijdragende sectoren aan toe- of afname in het marktaandeel in werkgelegenheid en toegevoegde waarde

in het totaal van alle Nederlandse zeehavens geïdentificeerd worden. In Tabel B.34 is aangegeven welke codes zijn gehanteerd per sector in de figuren.

Tabel B.34: Codering sectoren tbv 'Shift-Share Analyse'

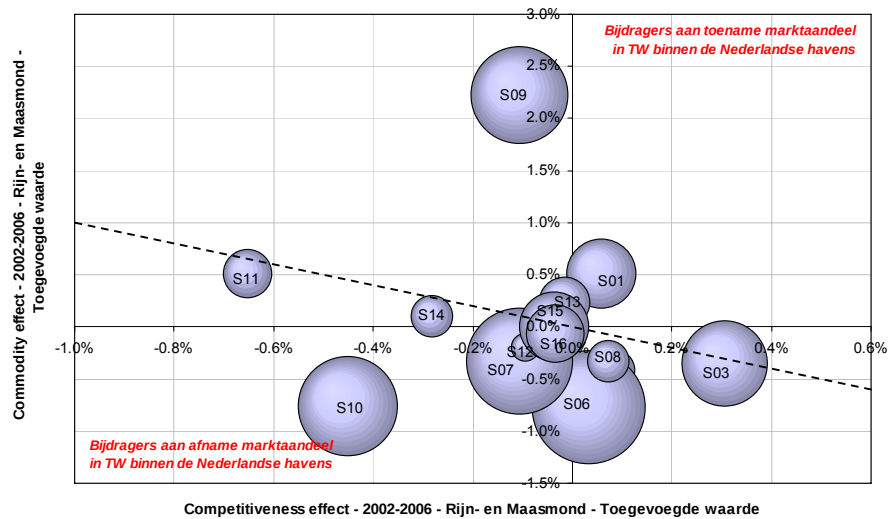
S01	Zeevaart
S02	Binnenvaart
S03	Wegvervoer
S04	Spoorvervoer
S05	Pijpleiding
S06	Dienstverlening t.b.v. het vervoer
S07	Overslag/opslag
S08	Voedingsmiddelenindustrie
S09	Aardolie industrie
S10	Chemische industrie
S11	Basismetaal- en metaalproductenindustrie
S12	Transportmiddelenindustrie
S13	Elektriciteitsproductie
S14	Overig
S15	Groothandel
S16	Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening

Figuur B.26: Decompositiematrix directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid in 2002-2006 in het Rijn- en Maasmondgebied



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur B.27: Decompositiematrix directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde in 2002-2006 in het Rijn- en Maasmondgebied



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

In onderstaand schema worden de belangrijkste bijdragers aan toe- en afname van werkgelegenheid en toegevoegde waarde samengevat:

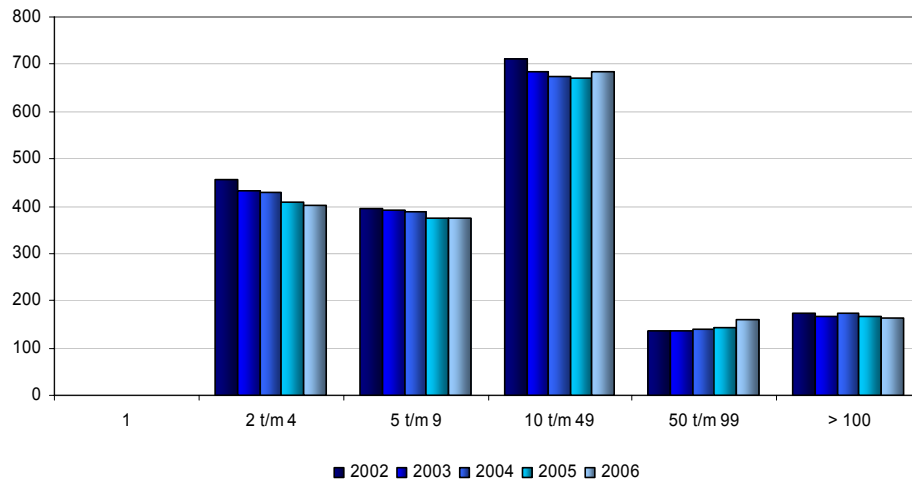
	Werkgelegenheid	Toegevoegde waarde
Toename	- Wegvervoer (S03) - Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening (S16) - Groothandel (S15)	- Aardolie industrie (S09) - Zeevaart (S01) - Elektriciteitsproductie (S13)
Afname	- Transportmiddelenindustrie (S12) - Basismetaal- en metaalproductenindustrie (S11) - Chemische industrie (S10)	- Chemische industrie (S10) - Dienstverlening t.b.v. het vervoer (S06) - Overslag/opslag (S07)

Tabel B.35: Ontwikkeling in zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen in 2002-2006 in Rijn- en Maasmondgebied

	Totaal Rijn- en Maasmond				
	2002	2003	2004	2005	2006
Totaal	1892	1853	1858	1828	1846

Bron: Bron: BCI obv LISA

Figuur B.28: Ontwikkeling zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen voor het Rijn- en Maasmondgebied per categorie Werkzame Personen (periode 2002 – 2006)



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

In de bovenstaande Figuur B.28 zijn de vestigingen met 1 werkzame persoon niet weergegeven. De controle op de data bleek volgens de havenbeheerders niet goed mogelijk te zijn. Te zien is dat de vestigingen in de klassen met 2 t/m 4 werkzame personen en 5 t/m 9 werkzame personen een dalende trend tonen. Het aantal vestigingen in de klasse 50 t/m 99 personen laat juist een stijgende trend zien. Het aantal vestigingen met 100 of meer werkzame personen blijft redelijk stabiel.

Onderstaande Tabel B.36 en Tabel B.37 tonen de dynamiek van bedrijfsvestigingen in het Rijn- en Maasmondgebied. Opvallend is dat het ene jaar veel nieuwe inschrijvingen worden geconstateerd en het andere jaar juist relatief veel vestigingen niet meer geregistreerd zijn. In de mutatiecomponenten van de vestigingen met meer dan 10 werkzame personen valt op dat het aantal starters en opheffingen sterk schommelt per jaar. Het aantal migraties is beperkt voor dit zeehavengebied.

Tabel B.36: Dynamiek Rijn- en Maasmond 2002-2006

	Dynamiek Rijn- en Maasmond			
	02-'03	03-'04	04-'05	05-'06
Aantal vestigingen niet meer geregistreerd	122	92	105	105
Aantal vestigingen nieuw geregistreerd	82	97	76	122
Saldo totaal	-40	5	-29	17

Bron: BCI obv LISA

Tabel B.37: Mutatiecomponenten Rijn- en Maasmond 2002-2006 (bedrijfsvestigingen > 10 WP)

Mutatiecomponenten	Dynamiek Rijn- en Maasmond			
	02-'03	03-'04	04-'05	05-'06
aantal starters	28	28	26	41
aantal opheffingen	35	22	39	20
saldo natuurlijke aanwas	-7	6	-13	21
aantal immigraties	4	3	1	2
aantal emigraties	3	3	6	7
migratiesaldo	1	0	-5	-5
Saldo totaal (vestigingen >10 WP)	-6	6	-18	16

Bron: BCI obv LISA

4.3.3 Observaties van de ontwikkelingen per sector

Niet-locatiegebonden activiteiten

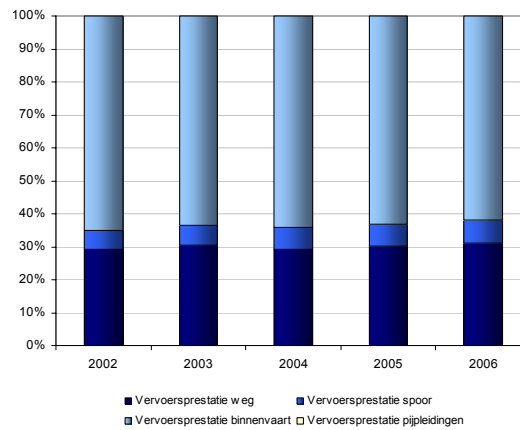
In het zeehavengebied Rijn- en Maasmond is vervoer per binnenvaart goed voor ongeveer 65% van de totaal geleverde vervoersprestaties. Dit aandeel neemt in de periode 2002-2006 echter licht af ten gunste van het wegvervoer en spoorvervoer. In termen van werkgelegenheid is wegvervoer de grootste modaliteit met ongeveer 75% van de totale werkgelegenheid in niet-locatiegebonden activiteiten. In de toegevoegde waarde creatie valt het relatief grote aandeel van vervoer per pijpleidingen op ondanks de marginale bijdrage aan de totale vervoersprestaties en werkgelegenheid. Dit duidt op een hoge toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon.

Alle modaliteiten hebben een groei in vervoersprestaties laten zien in de periode 2002-2006, behalve het vervoer per pijpleidingen, welke ongeveer constant is gebleven.

Figuur B.29 tot en met Figuur B.31 laat de bovengenoemde ontwikkelingen zien.

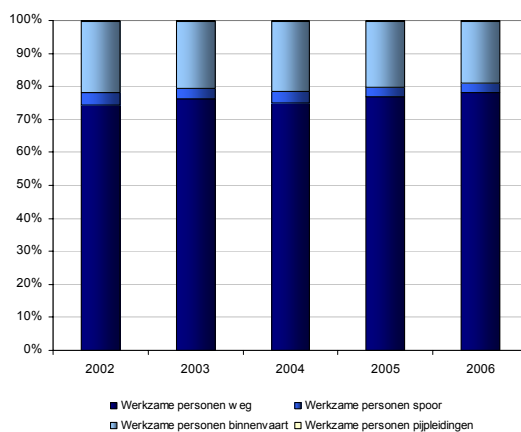
De afwijkende groei in werkgelegenheid en toegevoegde waarde ten opzichte van de vervoersprestaties wordt veroorzaakt door veranderingen in de toegevoegde waarde en aantal werkzame personen per tonkilometer per modaliteit. De landelijke ontwikkeling hierin, die in de methodiek van de Havenmonitor voor ieder zeehavengebied wordt toegepast, is beschreven in paragraaf 3.7.

Figuur B.29: Ontwikkeling in de modal split van vervoersprestaties in het Rijn- en Maasmondgebied in 2002-2006

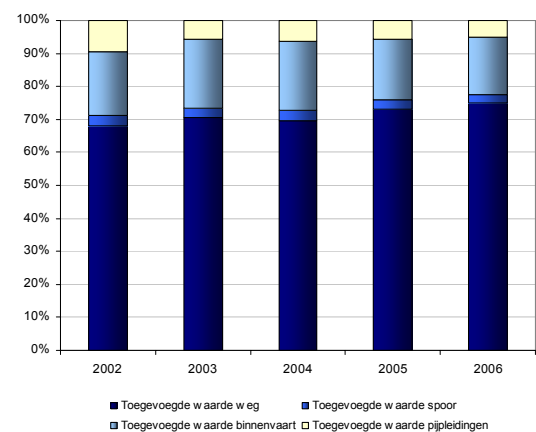


Bron: RebelGroup obv CBS data

Figuur B.30: Ontwikkeling in de modal split van werkgelegenheid en toegevoegde waarde in het Rijn- en Maasmondgebied in 2002-2006



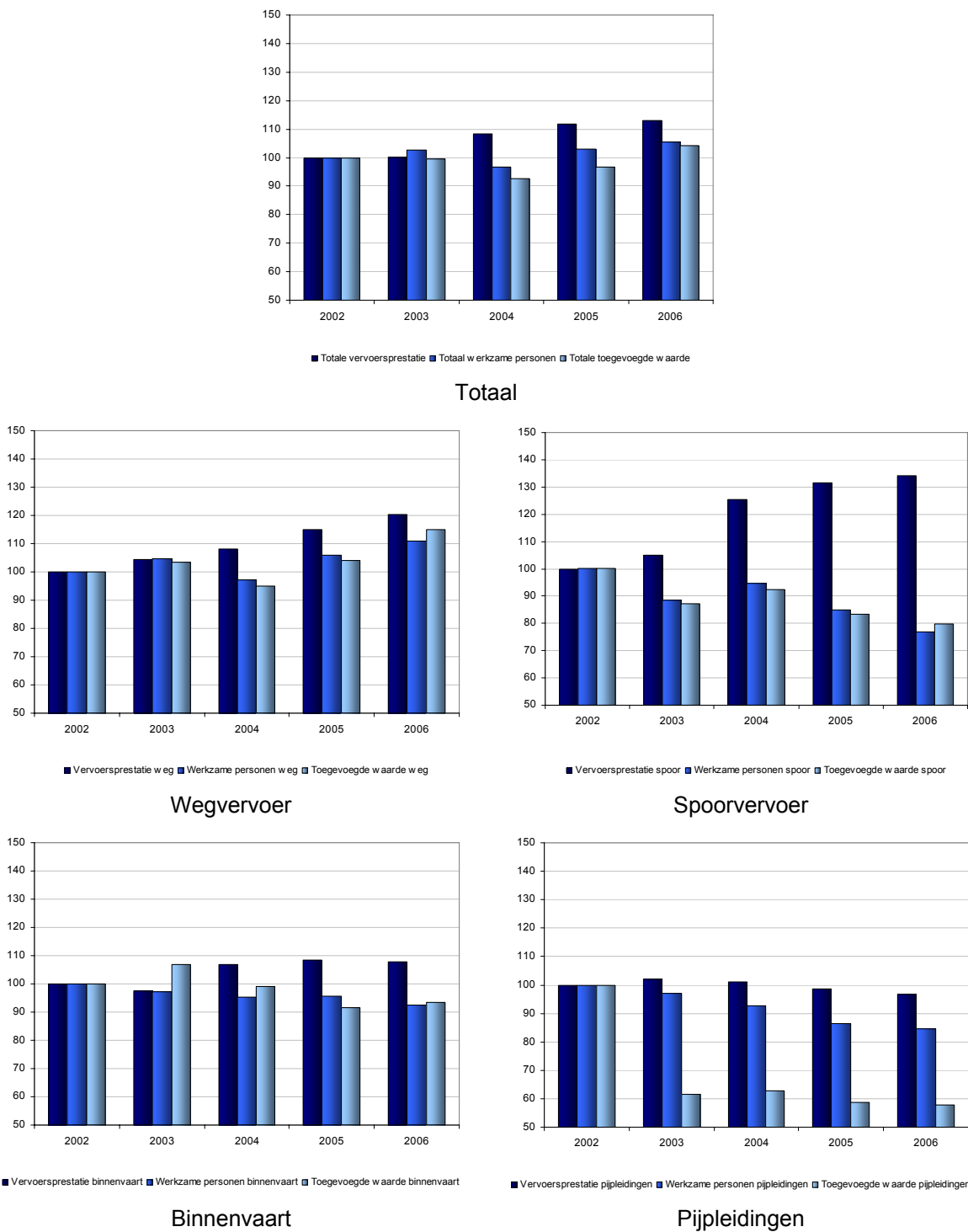
Werkgelegenheid



Toegevoegde waarde

Bron: RebelGroup obv CBS data

Figuur B.31: Ontwikkeling in totale vervoersprestaties en directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde in het Rijn- en Maasmondgebied in 2002-2006, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)



Bron: RebelGroup obv CBS data

Locatiegebonden activiteiten

In de volgende alinea's worden de ontwikkelingen voor de locatiegebonden activiteiten samengevat. Deze observaties zijn met name gebaseerd op bovenstaande tabellen uit paragraaf 4.3.2. Onderstaande ontwikkelingen zijn in Tabel 3.38 tot en met Tabel 3.49 samengevat en vergeleken met de ontwikkelingen op het niveau van het totaal van de Nederlandse zeehavens en andere zeehavengebieden.

Zeevaart

Na een stijging in 2003 is de werkgelegenheid in een dalende trend geraakt tot en met 2006. Het niveau van werkgelegenheid ligt echter nog wel hoger dan in 2002. De toegevoegde waarde creatie is wel sterk gestegen in de periode 2002-2006 met een piek in 2004. Deze stijgende trend heeft zowel met de toegenomen werkgelegenheid te maken als met de toegenomen toegevoegde waarde per werkzaam persoon.

Dienstverlening t.b.v. het vervoer

De toegevoegde waarde en werkgelegenheid kenden een afname in 2003 waarna alleen de toegevoegde waarde en werkgelegenheid weer een stijgende trend hebben vertoond. De toegevoegde waarde steeg wat sterker door een toename in werkgelegenheid per werkzaam persoon. Het aantal vestigingen vertoont een constant beeld.

Overslag/opslag

De werkgelegenheid in deze sector is ongeveer gelijk gebleven in de periode 2002-2006, ondanks een afnemend aantal vestigingen. De toegevoegde waarde is echter wel toegenomen door een stijging in toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon.

Voedingsmiddelenindustrie

De voedingsmiddelenindustrie vertoont een schommeling in werkgelegenheid in toegevoegde waarde niveaus in de periode 2002-2006. Het aantal vestigingen is relatief sterk gedaald, maar omdat het om een beperkt aantal vestigingen gaat is het absoluut gezien een beperkte afname. Er is geen sprake van een duidelijke trend in afname of toename in werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Er is wel sprake van een lichte afname in toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon.

Aardolie industrie

Het aantal werkzame personen in deze sector is vrijwel constant gebleven in de periode 2002-2006; de toegevoegde waarde creatie is echter spectaculair gestegen door een sterke toename in toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon. Het aantal vestigingen is klein in deze sector en blijft constant.

Chemische industrie

De werkgelegenheid is in 2006 weer toegenomen na een dalende trend in de periode 2002-2005. De toegevoegde waarde creatie vertoont geen duidelijk patroon en bevindt zich in 2006 ongeveer op het niveau van 2002. Het aantal vestigingen in deze sector is wel elk jaar toegenomen.

Basismetaal- en metaalproductenindustrie

De werkgelegenheid in deze sector is sterk afgenomen in de periode 2002-2006. Dit is ook terug te zien in een daling van het aantal vestigingen. Door een toenemende toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon is de totaal gecreëerde toegevoegde waarde gestegen.

Transportmiddelenindustrie

Zowel het aantal werkzame personen als de toegevoegde waarde zijn sterk afgenomen in de periode 2002-2006. De toegevoegde waarde is minder snel gedaald dan de werkgelegenheid door een toename in gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon. Ook het aantal vestigingen is sterk teruggelopen in deze sector met een licht herstel in 2006 ten opzichte van 2005.

Elektriciteitsproductie

De werkgelegenheid in de elektriciteitsproductie vertoont sterke schommelingen in de periode 2002-2006. Voor de bedrijfsvestigingen geldt dat het aantal is toegenomen. Door een stijgende toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon vertoont de totale toegevoegde waarde creatie een stijgende trend.

Overige industrie

Het aantal werkzame personen is licht gedaald in de periode 2002-2006. De toegevoegde waarde creatie volgde de trend in werkgelegenheid nauw voor de periode 2002-2005, echter door een toename in de gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon in 2006 is de toegevoegde waarde in dit jaar toegenomen. Deze trends gaan gepaard met een stabiel aantal bedrijfsvestigingen.

Groothandel

De werkgelegenheid in de groothandel sector is grotendeels gelijk gebleven in de periode 2002-2006. Toch is het aantal vestigingen in de sector in de periode 2002-2005 afgenomen. De toegevoegde waarde creatie is toegenomen door een stijging in toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon.

Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening

In deze sector is een stijgende trend waar te nemen in zowel de werkgelegenheid en toegevoegde waarde. De toegevoegde waarde steeg iets sneller door een stijgende trend in de gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon.

4.4 Rotterdam-Rijnmond

Deze paragraaf begint met een algemeen overzicht van de economische betekenis van Rotterdam-Rijnmond in paragraaf 4.4.1. In paragraaf 4.4.2 zijn de economische indicatoren verder uitgesplitst naar zeehavengemeenten en sectoren. Ten slotte zijn de ontwikkelingen van de economische indicatoren per sector ten opzichte van het gemiddelde voor de Nederlandse zeehavens ondergebracht in paragraaf 4.4.3.

4.4.1 Algemeen

Het gebied van 'Rotterdam-Rijnmond' bestaat uit het geheel van de zeehavengemeenten Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, en de uit zeehavenlocaties opgebouwde overige zeehavenlocaties in het Rijn- en Maasmondgebied (Albrandswaard, Barendrecht, Capelle a/d IJssel, Krimpen a/d IJssel, Ridderkerk, Rozenburg en Spijkenisse).

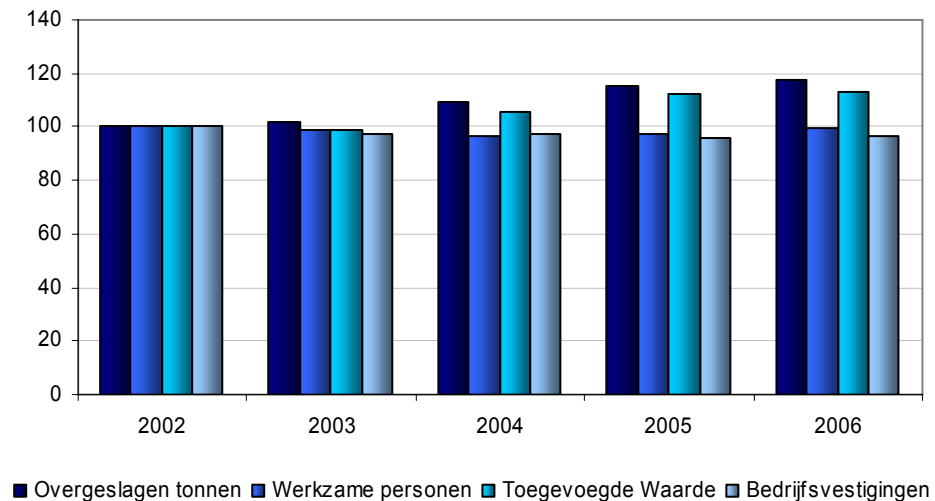
Dit gebied maakt onderdeel uit van het Rijn- en Maasmondgebied maar gezien de omvang van Rotterdam-Rijnmond is deze hier apart uitgelicht. De economische betekenis in 2006 is samengevat in Tabel B.38.

Tabel B.38: Samenvatting van de economische betekenis van Rotterdam-Rijnmond in 2006

	Rotterdam-Rijnmond	Totaal Nederlandse zeehavens
directe toegevoegde waarde:	12,3 miljard Euro	23,6 miljard Euro
directe werkgelegenheid:	86.529 werkzame personen	162.866
aantal vestigingen:	1.416	3.108
aandeel vestigingsplaatsfunctie:	• 38% (WP) • 43% (TW) • 45% (BV)	• 53% (WP) • 59% (TW) • 58% (BV)
belangrijkste subsector:	• 'Wegvervoer' (27% (WP) en 11% (TW)), • 'Dienstverlening tbv vervoer' (13% (WP) en 19% (TW)) • 'Overslag/opslag' (11% (WP) en 17% (TW))	• 'Wegvervoer' ((20% WP) en (8% TW)) • 'Chemische industrie' (9% (WP) en 20% (TW))
belangrijkste industrieën:	• 'Aardolie-industrie' (4% (WP) en 14% (TW)) • 'Chemische industrie' (6% (WP) en 11% (TW))	• 'Chemische industrie' (9% (WP) en 20% (TW)) • 'Basismetale- en metaalproducten industrie' (11% (WP) en 9% (TW))
multipliers:	• 1,62 (WP) • 1,45 (TW)	• 1,68 (WP) • 1,50 (TW)
belangrijkste zeehavengemeente:	Rotterdam • 86% (WP) • 88% (TW) • 63% (BV)	Rotterdam • 46% • 46% • 29%

In onderstaande Figuur B.32 is de relatieve ontwikkeling van de overgeslagen tonnen, werkgelegenheid, toegevoegde waarde creatie en aantal bedrijfsvestigingen over de periode 2002-2006 samengevat. Opvallend zijn de groei in overgeslagen tonnen en gecreëerde toegevoegde waarde bij een ongeveer constant aantal werkzame personen en een licht dalend aantal bedrijfsvestigingen.

Figuur B.32: Ontwikkeling overgeslagen tonnen, werkgelegenheid, toegevoegde waarde en aantal bedrijfsvestigingen in Rotterdam-Rijnmond in de periode 2002-2006, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)



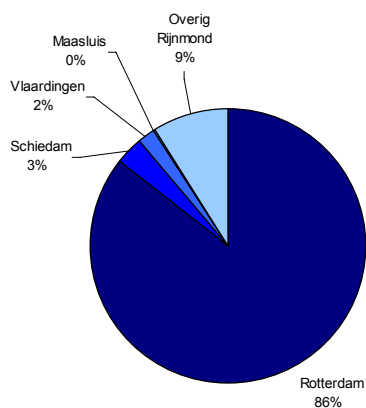
Bron: RebelGroup/BCI obv LISA

4.4.2 Per zeehavengemeente en sector

In deze paragraaf worden de werkgelegenheid en toegevoegde waarde die zijn gecreëerd in Rotterdam-Rijnmond nader uitgesplitst naar zeehavengemeente en sectoren.

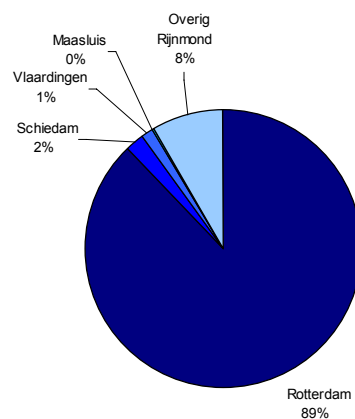
Figuur B.33, Figuur B.34 en Tabel B.39 tot en met Tabel B.45 tonen de verdeling en ontwikkeling van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde per gemeente en sector.

Figuur B.33: Marktaandeel in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per gemeente in 2006 in Rotterdam-Rijnmond



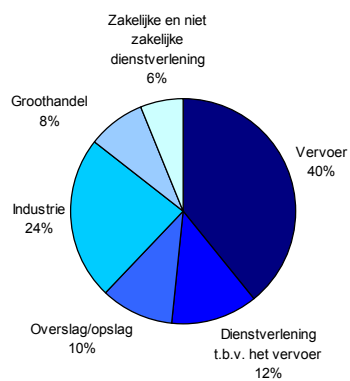
Werkgelegenheid

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data



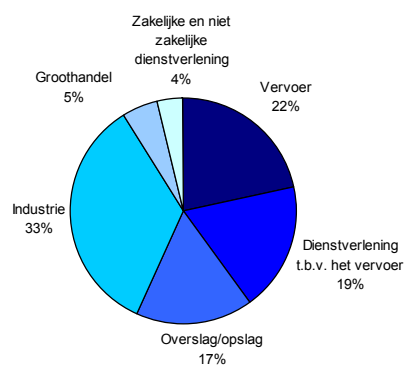
Toegevoegde waarde

Figuur B.34: Marktaandeel in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per sector in 2006 in Rotterdam-Rijnmond



Werkgelegenheid

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data



Toegevoegde waarde

Tabel B.39: Directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid, toegevoegde waarde en aantal bedrijfsvestigingen per sector in 2006 in Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid		Toegevoegde Waarde		Bedrijfsvestigingen	
	WP	%	mln Euro	%	aantal	%
Knooppunt	53.772	62,1%	6.988	56,7%	760	53,67%
Vervoer	33.880	39,2%	2.661	21,6%	75	5,30%
Zeevaart	4.155	4,8%	852	6,9%	75	5,30%
Binnenvaart	5.746	6,6%	320	2,6%	nvt	nvt
Wegvervoer	23.112	26,7%	1.340	10,9%	nvt	nvt
Spoorvervoer	806	0,9%	47	0,4%	nvt	nvt
Pijpleiding	62	0,1%	103	0,8%	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	10.809	12,5%	2.282	18,5%	571	40,32%
Overslag/opslag	9.083	10,5%	2.045	16,6%	114	8,05%
Vestigingsplaats	32.757	37,9%	5.337	43,3%	656	46,33%
Industrie	20.332	23,5%	4.241	34,4%	279	19,70%
Voedingsmiddelenindustrie	2.847	3,3%	280	2,3%	13	0,92%
Aardolie industrie	3.041	3,5%	1.709	13,9%	8	0,56%
Chemische industrie	5.031	5,8%	1.321	10,7%	43	3,04%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	2.818	3,3%	175	1,4%	90	6,36%
Transportmiddelenindustrie	1.415	1,6%	64	0,5%	64	4,52%
Elektriciteitsproductie	1.956	2,3%	499	4,0%	14	0,99%
Overig	3.224	3,7%	192	1,6%	47	3,32%
Groothandel	7.142	8,3%	639	5,2%	299	21,12%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	5.283	6,1%	458	3,7%	78	5,51%
Totaal	86.529	100,0%	12.325	100,0%	1416	100,00%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.40: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2002-2006 in Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en Subsector	Werkzame personen					Jaarlijkse mutatie			
	2002	2003	2004	2005	2006	'02-03	'03-04	'04-05	'05-06
Knooppunt	52.633	52.357	50.794	52.604	53.772	-0,5%	-3,0%	3,6%	2,2%
Vervoer	31.994	33.225	31.368	33.157	33.880	3,8%	-5,6%	5,7%	2,2%
Zeevaart	3.977	4.332	4.150	4.168	4.155	8,9%	-4,2%	0,4%	-0,3%
Binnenvaart	6.177	6.036	5.904	5.945	5.746	-2,3%	-2,2%	0,7%	-3,4%
Wegvervoer	20.724	21.863	20.258	22.093	23.112	5,5%	-7,3%	9,1%	4,6%
Spoorvervoer	1.043	925	989	889	806	-11,3%	6,9%	-10,1%	-9,3%
Pijpleiding	73	71	68	63	62	-2,9%	-4,5%	-6,8%	-2,2%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	11.359	10.237	10.749	10.349	10.809	-9,9%	5,0%	-3,7%	4,4%
Overslag/opslag	9.280	8.895	8.677	9.098	9.083	-4,1%	-2,5%	4,9%	-0,2%
Vestigingsplaats	34.542	33.505	33.273	32.482	32.757	-3,0%	-0,7%	-2,4%	0,8%
Industrie	23.003	22.157	21.761	20.577	20.332	-3,7%	-1,8%	-5,4%	-1,2%
Voedingsmiddelenindustrie	2.569	2.544	2.500	2.977	2.847	-1,0%	-1,7%	19,1%	-4,4%
Aardolie industrie	3.134	3.128	3.145	3.141	3.041	-0,2%	0,5%	-0,1%	-3,2%
Chemische industrie	5.398	5.116	5.142	4.932	5.031	-5,2%	0,5%	-4,1%	2,0%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	3.377	3.109	2.858	2.596	2.818	-7,9%	-8,1%	-9,2%	8,6%
Transportmiddelenindustrie	3.032	2.811	2.087	1.462	1.415	-7,3%	-25,8%	-29,9%	-3,2%
Elektriciteitsproductie	2.044	1.865	2.453	2.032	1.956	-8,8%	31,5%	-17,2%	-3,7%
Overig	3.449	3.584	3.576	3.437	3.224	3,9%	-0,2%	-3,9%	-6,2%
Groothandel	6.587	6.275	6.522	6.853	7.142	-4,7%	3,9%	5,1%	4,2%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	4.952	5.073	4.990	5.052	5.283	2,4%	-1,6%	1,2%	4,6%
Totaal	87.175	85.862	84.067	85.086	86.529	-1,5%	-2,1%	1,2%	1,7%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.41: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2002-2006 in Rotterdam-Rijnmond, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid (index 2002=100)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Knooppunt	100	99	97	100	102
Vervoer	100	104	98	104	106
Zeevaart	100	109	104	105	104
Binnenvaart	100	98	96	96	93
Wegvervoer	100	105	98	107	112
Spoorvervoer	100	89	95	85	77
Pijpleiding	100	97	93	86	85
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	90	95	91	95
Overslag/opslag	100	96	94	98	98
Vestigingsplaats	100	97	96	94	95
Industrie	100	96	95	89	88
Voedingsmiddelenindustrie	100	99	97	116	111
Aardolie industrie	100	100	100	100	97
Chemische industrie	100	95	95	91	93
Basismetale- en metaalproductenindustrie	100	92	85	77	83
Transportmiddelenindustrie	100	93	69	48	47
Elektriciteitsproductie	100	91	120	99	96
Overig	100	104	104	100	93
Groothandel	100	95	99	104	108
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	102	101	102	107
Totaal	100	98	96	98	99

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.42: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2002-2006 in Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en Subsector	Toegevoegde Waarde (in mln euro, in 2002 prijzen)					Jaarlijkse mutatie			
	2002	2003	2004	2005	2006	'02-03	'03-04	'04-05	'04-05
Knooppunt	5.990	5.683	5.871	6.090	6.577	-5,1%	3,3%	3,7%	8,0%
Vervoer	2.216	2.298	2.300	2.360	2.505	3,7%	0,1%	2,6%	6,1%
Zeevaart	594	673	788	782	802	13,4%	17,0%	-0,8%	2,6%
Binnenvaart	320	343	318	295	301	7,2%	-7,4%	-7,3%	2,1%
Wegvervoer	1.090	1.134	1.041	1.140	1.261	4,1%	-8,2%	9,6%	10,6%
Spoorvervoer	55	48	51	46	44	-12,5%	5,9%	-9,7%	-4,1%
Pijpleiding	158	99	103	98	97	-37,1%	3,2%	-4,9%	-0,6%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	2.008	1.751	1.917	1.924	2.148	-12,8%	9,4%	0,4%	11,6%
Overslag/opslag	1.766	1.634	1.654	1.805	1.925	-7,5%	1,2%	9,1%	6,6%
Vestigingsplaats	4.256	4.418	4.938	5.420	5.024	3,8%	11,8%	9,8%	-7,3%
Industrie	3.378	3.570	4.044	4.460	3.992	5,7%	13,3%	10,3%	-10,5%
Voedingsmiddelenindustrie	244	241	246	290	263	-1,5%	2,3%	17,8%	-9,2%
Aardolie industrie	1.010	1.254	1.545	2.184	1.609	24,2%	23,1%	41,4%	-26,3%
Chemische industrie	1.280	1.246	1.379	1.193	1.244	-2,7%	10,6%	-13,5%	4,3%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	185	170	157	149	164	-8,1%	-7,4%	-5,2%	10,2%
Transportmiddelenindustrie	109	113	80	58	61	3,3%	-28,8%	-27,3%	4,0%
Elektriciteitsproductie	369	359	449	405	470	-2,6%	25,0%	-9,7%	15,9%
Overig	180	187	188	181	181	3,9%	0,2%	-3,8%	0,1%
Groothandel	492	457	496	551	601	-7,2%	8,6%	11,2%	9,0%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	386	391	399	409	431	1,3%	2,1%	2,5%	5,4%
Totaal	10.246	10.101	10.809	11.510	11.601	-1,4%	7,0%	6,5%	0,8%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.43: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2002-2006 in Rotterdam-Rijnmond, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Toegevoegde Waarde (index 2002=100)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Knooppunt	100	95	98	102	110
Vervoer	100	104	104	107	113
Zeevaart	100	113	133	132	135
Binnenvaart	100	107	99	92	94
Wegvervoer	100	104	96	105	116
Spoorvervoer	100	88	93	84	80
Pijpleiding	100	63	65	62	61
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	87	95	96	107
Overslag/opslag	100	92	94	102	109
Vestigingsplaats	100	104	116	127	118
Industrie	100	106	120	132	118
Voedingsmiddelenindustrie	100	99	101	119	108
Aardolie industrie	100	124	153	216	159
Chemische industrie	100	97	108	93	97
Basismetale- en metaalproductenindustrie	100	92	85	81	89
Transportmiddelenindustrie	100	103	73	53	56
Elektriciteitsproductie	100	97	122	110	127
Overig	100	104	104	100	100
Groothandel	100	93	101	112	122
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	101	103	106	112
Totaal	100	99	106	112	113

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.44: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde aantal bedrijfsvestigingen per sector in 2002-2006 in Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en Subsector	Aantal bedrijfsvestigingen					Jaarlijkse mutatie			
	2002	2003	2004	2005	2006	02-'03	03-'04	04-'05	05-'06
Knooppunt	782	765	768	755	760	-2,2%	0,4%	-1,7%	0,7%
Vervoer	69	69	70	71	75	0,0%	1,4%	1,4%	5,6%
Zeevaart	69	69	70	71	75	0,0%	1,4%	1,4%	5,6%
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	581	568	572	561	571	-2,2%	0,7%	-1,9%	1,8%
Overslag/opslag	132	128	126	123	114	-3,0%	-1,6%	-2,4%	-7,3%
Vestigingsplaats	681	660	655	643	656	-3,1%	-0,8%	-1,8%	2,0%
Industrie	284	271	272	268	279	-4,6%	0,4%	-1,5%	4,1%
Voedingsmiddelenindustrie	12	12	11	12	13	0,0%	-8,3%	9,1%	8,3%
Aardolie industrie	9	9	9	9	8	0,0%	0,0%	0,0%	-11,1%
Chemische industrie	39	38	40	40	43	-2,6%	5,3%	0,0%	7,5%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	96	92	89	87	90	-4,2%	-3,3%	-2,2%	3,4%
Transportmiddelenindustrie	73	70	64	58	64	-4,1%	-8,6%	-9,4%	10,3%
Elektriciteitsproductie	5	4	8	14	14	-20,0%	100,0%	75,0%	0,0%
Overig	50	46	51	48	47	-8,0%	10,9%	-5,9%	-2,1%
Groothandel	318	306	302	299	299	-3,8%	-1,3%	-1,0%	0,0%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	79	83	81	76	78	5,1%	-2,4%	-6,2%	2,6%
Totaal	1463	1425	1423	1398	1416	-2,6%	-0,1%	-1,8%	1,3%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.45: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde aantal bedrijfsvestigingen per sector in 2002-2006 in Rotterdam-Rijnmond, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Aantal bedrijfsvestigingen (index 2002 = 100)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Knooppunt	100	98	98	97	97
Vervoer	100	100	101	103	109
Zeevaart	100	100	101	103	109
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	98	98	97	98
Overslag/opslag	100	97	95	93	86
Vestigingsplaats	100	97	96	94	96
Industrie	100	95	96	94	98
Voedingsmiddelenindustrie	100	100	92	100	108
Aardolie industrie	100	100	100	100	89
Chemische industrie	100	97	103	103	110
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	100	96	93	91	94
Transportmiddelenindustrie	100	96	88	79	88
Elektriciteitsproductie	100	80	160	280	280
Overig	100	92	102	96	94
Groothandel	100	96	95	94	94
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	105	103	96	99
Totaal	100	97	97	96	97

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

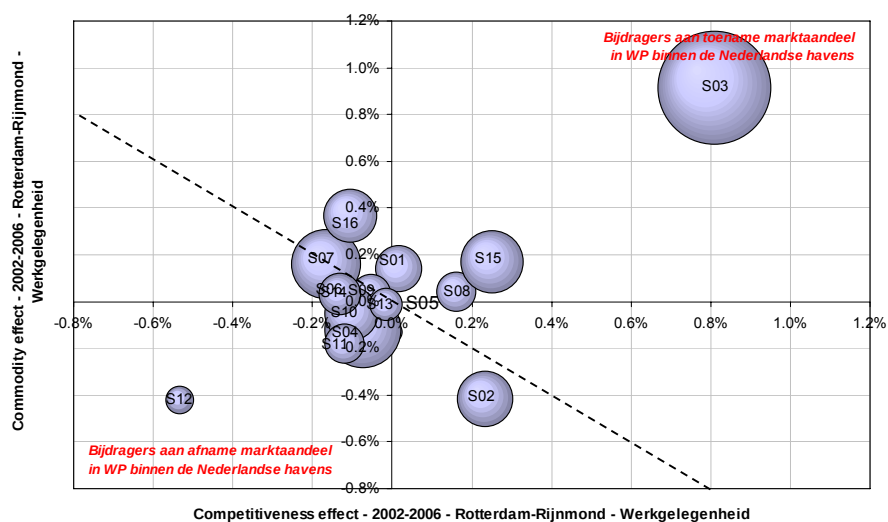
In Figuur B.35 en Figuur B.36 zijn de decompositiematrices van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde behorende bij de 'Shift-Share Analyse', zoals beschreven in paragraaf 3.4 van Rotterdam-Rijnmond weergegeven. In deze figuren kunnen de grootste bijdragende sectoren aan toe- of afname in het marktaandeel in werkgelegenheid en toegevoegde waarde

in het totaal van alle Nederlandse zeehavens geïdentificeerd worden. In Tabel B.46 is aangegeven welke codes zijn gehanteerd per sector in de figuren.

Tabel B.46: Codering sectoren tbv 'Shift-Share Analyse'

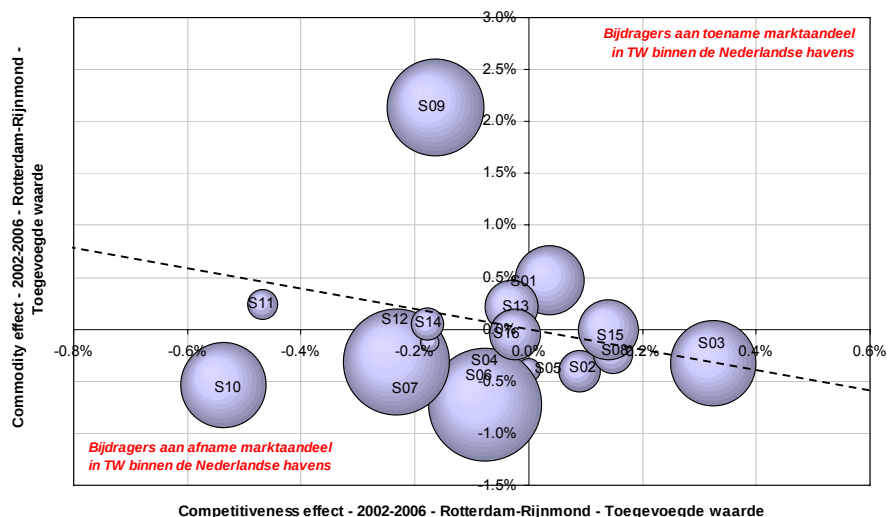
S01	Zeevaart
S02	Binnenvaart
S03	Wegvervoer
S04	Spoorvervoer
S05	Pijpleiding
S06	Dienstverlening t.b.v. het vervoer
S07	Overslag/opslag
S08	Voedingsmiddelenindustrie
S09	Aardolie industrie
S10	Chemische industrie
S11	Basismetaal- en metaalproductenindustrie
S12	Transportmiddelenindustrie
S13	Elektriciteitsproductie
S14	Overig
S15	Groothandel
S16	Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening

Figuur B.35: Decompositiematrix directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid in 2002-2006 in Rotterdam-Rijnmond



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur B.36: Decompositiematrix directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde in 2002-2006 in Rotterdam-Rijnmond



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

In onderstaand schema worden de belangrijkste bijdragers aan toe- en afname van werkgelegenheid en toegevoegde waarde samengevat:

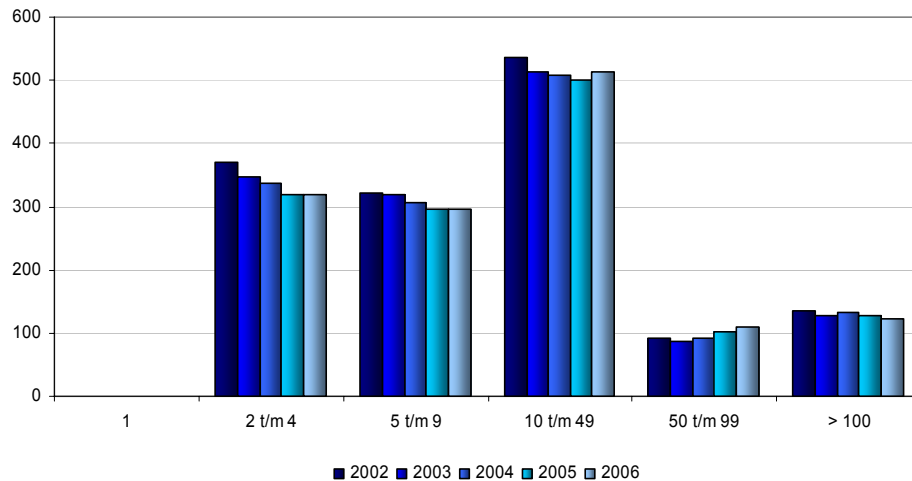
	Werkgelegenheid	Toegevoegde waarde
Toename	- Wegvervoer (S03) - Groothandel (S15) - Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening (S16)	- Aardolie industrie (S09) - Zeevaart (S01) - Elektriciteitsproductie (S13)
Afname	- Transportmiddelenindustrie (S12) - Basismetaal- en metaalproductenindustrie (S11) - Dienstverlening t.b.v. het vervoer (S06)	- Chemische industrie (S10) - Dienstverlening t.b.v. het vervoer (S06) - Overslag/opslag (S07)

Tabel B.47: Ontwikkeling in zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen in 2002-2006 in Rotterdam-Rijnmondgebied

	Totaal Rotterdam Rijnmond				
	2002	2003	2004	2005	2006
Totaal	1463	1425	1423	1398	1416

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur B.37: Ontwikkeling zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen voor Rotterdam-Rijnmond per categorie Werkzame Personen (periode 2002 – 2006)



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Omdat de cijfers aangaande de vestigingen met 1 werkzame persoon niet goed te controleren waren, zijn deze in de bovenstaande Figuur B.37 buiten beschouwing gelaten. Te zien is dat de vestigingen in de klassen met 2 t/m 4 werkzame personen en 5 t/m 9 werkzame personen een dalende trend tonen. Het aantal vestigingen in de klasse 50 t/m 99 personen laat juist een stijgende trend zien. Het aantal vestigingen met de meeste werkzame personen blijft relatief stabiel.

Onderstaande Tabel B.48 en Tabel B.49 tonen de dynamiek van bedrijfsvestigingen in het Rotterdam-Rijnmondgebied. Het aantal nieuw geregistreerde vestigingen in dit gebied verschilt nogal per jaar. Opvallend is het groot aantal nieuw geregistreerde vestigingen in 2006 ten opzichte van 2005. In Rotterdam-Rijnmond zijn de meeste mutaties geconstateerd in de vestigingen met meer dan 10 werkzame personen. Toch zijn ook in dit gebied het aantal immigraties en emigraties beperkt. Er is dan ook geen duidelijke trend aan te geven voor wat betreft de migraties.

Tabel B.48: Dynamiek Rotterdam-Rijnmond 2002-2006

	Dynamiek Rotterdam-Rijnmond			
	02-'03	03-'04	04-'05	05-'06
Aantal vestigingen niet meer geregistreerd	98	82	86	82
Aantal vestigingen nieuw geregistreerd	59	80	62	99
Saldo totaal	-39	-2	-24	17

Bron: BCI obv LISA

Tabel B.49: Mutatiecomponenten Rotterdam-Rijnmond 2002-2006 (bedrijfsvestigingen > 10 WP)

Mutatiecomponenten	Dynamiek Rotterdam-Rijnmond			
	02-'03	03-'04	04-'05	05-'06
aantal starters	23	26	26	34
aantal opheffingen	32	18	35	17
saldo natuurlijke aanwas	-9	8	-9	17
aantal immigraties	2	2	1	2
aantal emigraties	3	3	4	5
migratiesaldo	-1	-1	-3	-3
Saldo totaal (vestigingen >10 WP)	-10	7	-12	14

Bron: BCI obv LISA

4.4.3 Observaties van de ontwikkelingen per sector

Niet-locatiegebonden activiteiten

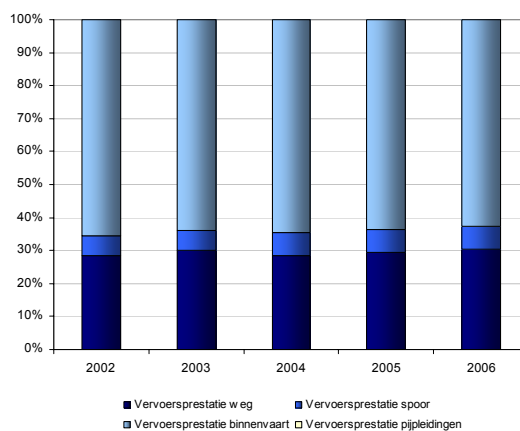
De ontwikkeling in zeehavengerelateerde vervoersprestaties per modaliteit wijken voor Rotterdam-Rijnmond nauwelijks af van het gehele Rijn- en Maasmondegebied, vanwege het grote belang van de Rotterdamse haven in beide zeehavengebieden.

In het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond is vervoer per binnenvaart goed voor ongeveer 65% van de totaal geleverde vervoersprestaties. Dit aandeel neemt in de periode 2002-2006 echter licht af ten gunste van het wegvervoer en spoorvervoer. In termen van werkgelegenheid is wegvervoer de grootste modaliteit met ongeveer 75% van de totale werkgelegenheid in niet-locatiegebonden activiteiten. In de toegevoegde waarde creatie valt het relatief grote aandeel van vervoer per pijpleidingen op ondanks de marginale bijdrage aan de totale vervoersprestaties en werkgelegenheid. Dit duidt op een hoge toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon.

In Rotterdam-Rijnmond hebben alle modaliteiten een groei in vervoersprestaties laten zien in de periode 2002-2006, behalve het vervoer per pijpleidingen, welke ongeveer constant is gebleven. Figuur B.38 tot en met Figuur B.40 laat deze ontwikkeling zien.

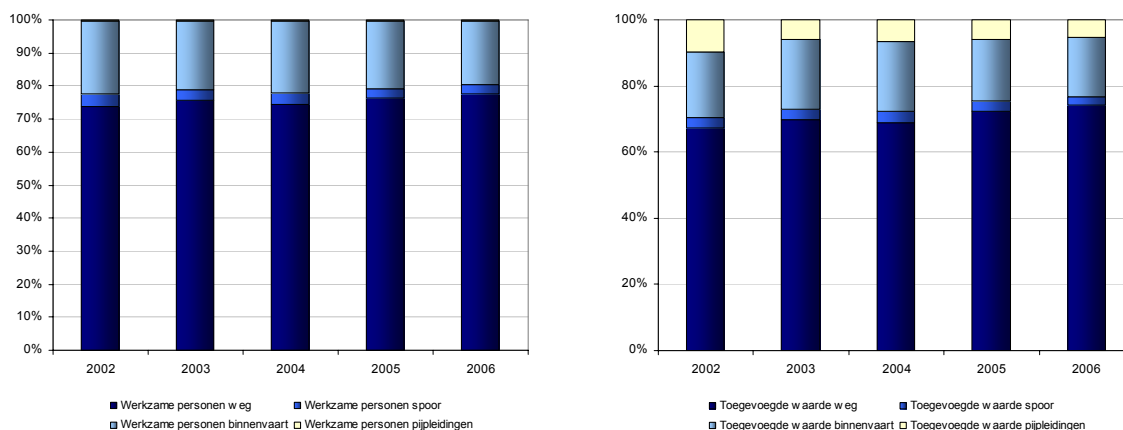
De afwijkende groei in werkgelegenheid en toegevoegde waarde ten opzichte van de vervoersprestaties wordt veroorzaakt door veranderingen in de toegevoegde waarde en aantal werkzame personen per tonkilometer per modaliteit. De landelijke ontwikkeling hierin, die in de methodiek van de Havenmonitor voor ieder zeehavengebied wordt toegepast, is beschreven in paragraaf 3.7.

Figuur B.38: Ontwikkeling in de modal split van vervoersprestaties in Rotterdam-Rijnmond in 2002-2006



Bron: RebelGroup obv CBS data

Figuur B.39: Ontwikkeling in de modal split van werkgelegenheid in Rotterdam-Rijnmond in 2002-2006

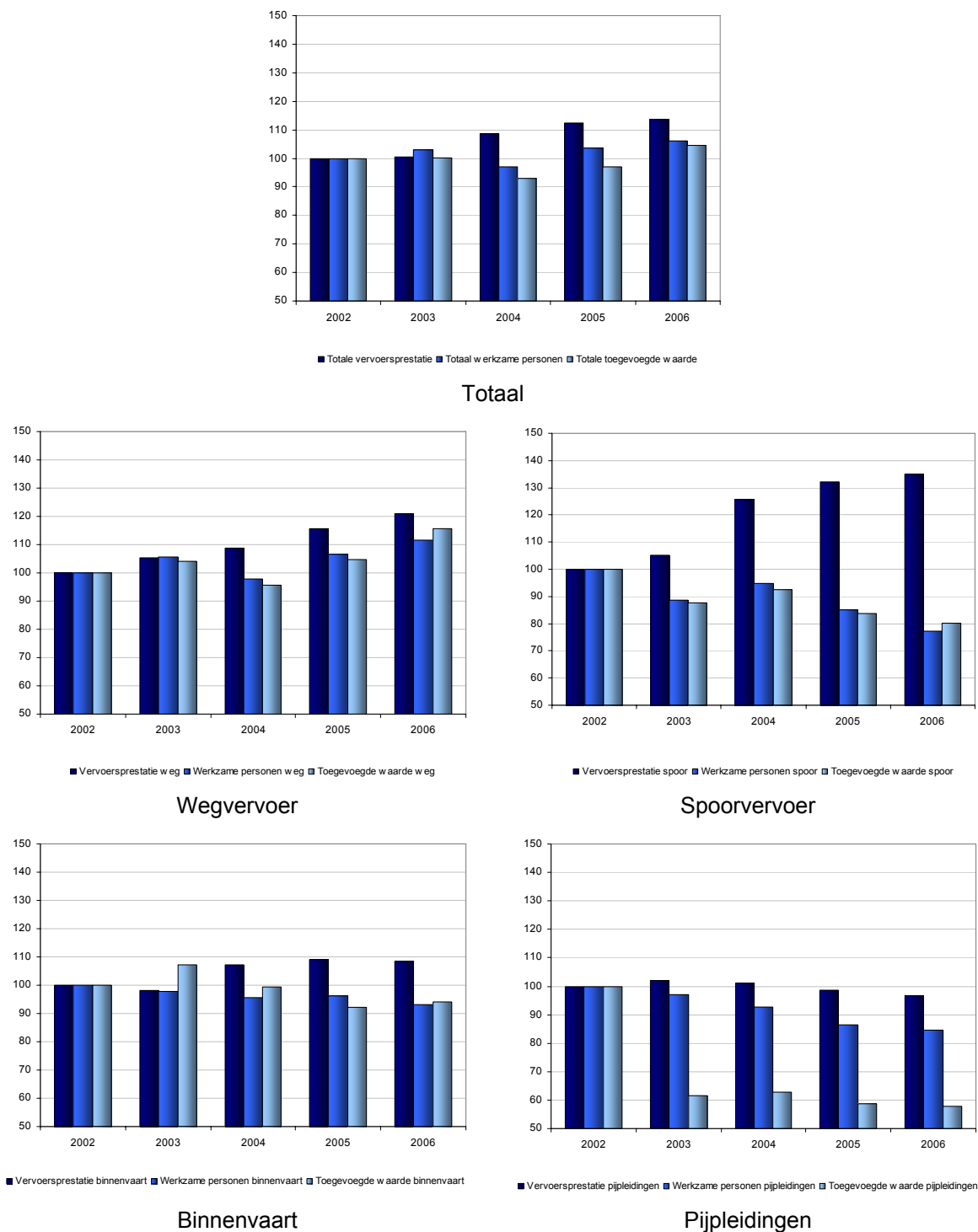


Werkgelegenheid

Toegevoegde waarde

Bron: RebelGroup obv CBS data

Figuur B.40: Ontwikkeling in totale vervoersprestaties en directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde in Rotterdam-Rijnmond in 2002-2006, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)



Bron: RebelGroup obv CBS data

Locatiegebonden activiteiten

In de volgende alinea's worde de opvallende ontwikkelingen voor de locatiegebonden activiteiten samengevat. Deze observaties zijn met name gebaseerd op bovenstaande tabellen uit paragraaf 4.4.2. Onderstaande ontwikkelingen zijn in Tabel 3.38 tot en met Tabel 3.49 samengevat en vergeleken met de ontwikkelingen op het niveau van het totaal van de Nederlandse zeehavens en andere zeehavengebieden.

Zeevaart

Na een stijging in 2003 is de werkgelegenheid in een dalende trend geraakt tot en met 2006. Het niveau van werkgelegenheid ligt echter in 2006 nog wel hoger dan in 2002. De toegevoegde waarde creatie is wel sterk gestegen in de periode 2002-2006. Deze stijgende trend heeft zowel met de toegenomen werkgelegenheid te maken als met de toegenomen toegevoegde waarde per werkzaam persoon. Het aantal vestigingen is gestegen over de gehele periode, met jaarlijks een toename.

Dienstverlening t.b.v. het vervoer

De werkgelegenheid en toegevoegde waarde kenden een afname in 2003 waarna beide indicatoren weer een stijgende trend hebben vertoond. De toegevoegde waarde steeg wat sterker door een toename in werkgelegenheid per werkzaam persoon. De bedrijfsvestigingenindicator laat in de periode 2002-2006 afwisselend stijgingen en dalingen zien.

Overslag/opslag

De werkgelegenheid in deze sector is ongeveer gelijk gebleven in de periode 2002-2006, terwijl het aantal vestigingen elk jaar is afgenomen in die periode. De toegevoegde waarde is echter wel toegenomen door een stijging in toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon.

Voedingsmiddelenindustrie

De voedingsmiddelenindustrie vertoont een schommeling in werkgelegenheid in toegevoegde waarde niveaus in de periode 2002-2006. Het niveau van de werkgelegenheid ligt in 2006 aanzienlijk hoger dan in 2002, terwijl het aantal vestigingen absoluut gezien niet veel is gestegen als die twee jaren worden vergeleken. Er is wel sprake van een lichte afname in toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon.

Aardolie industrie

Het aantal werkzame personen in deze sector is vrijwel constant gebleven in de periode 2002-2006, met een lichte afname in 2006; de toegevoegde waarde creatie is echter spectaculair gestegen door een sterke toename in toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon. Deze subsector heeft een klein aantal vestigingen dat constant is gebleven.

Chemische industrie

De werkgelegenheid kende een dalende trend in de periode 2002-2006. De toegevoegde waarde creatie vertoont geen duidelijk patroon en bevindt zich in 2006 ongeveer op het niveau

van 2002. het aantal vestigingen in deze sector laat daarentegen weer een stijgende trend zien over de hele periode.

Basismetaal- en metaalproductenindustrie

De werkgelegenheid in deze sector is sterk afgenomen in de periode 2002-2006, ondanks een herstel in 2006. Deze dalende trend is ook terug te vinden in de ontwikkeling van het aantal bedrijfsvestigingen. Door een toenemende toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon is de totaal gecreëerde toegevoegde waarde minder sterk gedaald dan de werkgelegenheid.

Transportmiddelenindustrie

Zowel het aantal werkzame personen als de toegevoegde waarde zijn sterk afgenomen in de periode 2002-2006. Het aantal bedrijfsvestigingen is gedaald tot 2005. In 2006 is er weer een toename geconstateerd in dit aantal. De toegevoegde waarde is minder snel gedaald dan de werkgelegenheid door een toename in toegevoegde waarde creatie.

Elektriciteitsproductie

De werkgelegenheid in de elektriciteitsproductie vertoont sterke schommelingen in de periode 2002-2006. Door een stijgende toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon vertoont de totale toegevoegde waarde creatie een stijgende trend. Ook het aantal bedrijfsvestigingen in deze sector is sterk toegenomen.

Overige industrie

Het aantal werkzame personen is licht gedaald in de periode 2002-2006. De toegevoegde waarde creatie volgde de trend in werkgelegenheid nauw voor de periode 2002-2005, echter door een toename in de gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon in 2006 is de toegevoegde waarde in dit jaar toegenomen. Het aantal vestigingen schommelt in de periode 2002-2006.

Groothandel

De werkgelegenheid in de groothandel sector is toegenomen in de periode 2002-2006. Terwijl bedrijfsvestigingen een dalende trend laten zien, met procentueel gezien een kleine daling per jaar. De toegevoegde waarde creatie is nog sterker toegenomen door een stijging in toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon.

Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening

In deze sector is een stijgende trend waar te nemen in zowel de werkgelegenheid en toegevoegde waarde. De toegevoegde steeg iets sneller door een stijgende trend in de gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon.

4.5 Scheldebekken

Deze paragraaf begint met een algemeen overzicht van de economische betekenis van het Scheldebekken in paragraaf 4.5.1. In paragraaf 4.5.2 zijn de economische indicatoren verder uitgesplitst naar zeehavengemeenten en sectoren. Ten slotte zijn de ontwikkelingen van de economische indicatoren per sector ten opzichte van het gemiddelde voor de Nederlandse zeehavens ondergebracht in paragraaf 4.5.3.

4.5.1 Algemeen

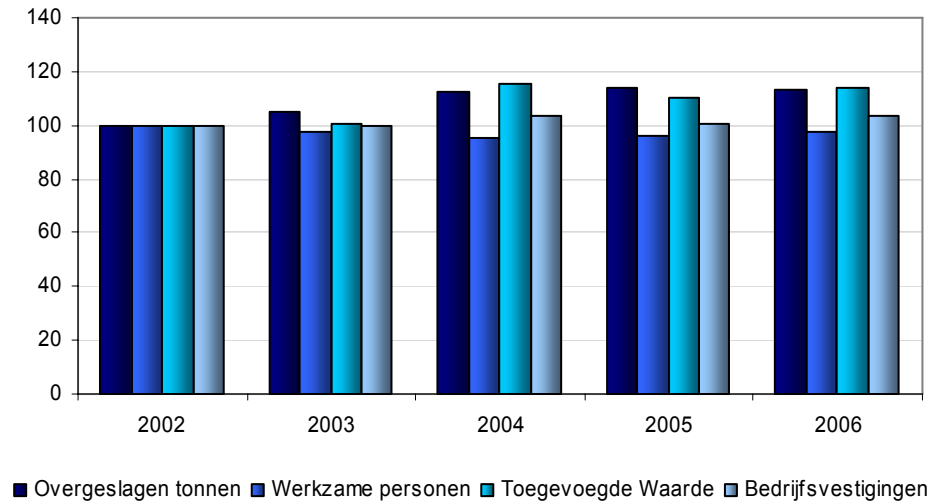
Het gebied van het 'Scheldebekken' bestaat uit het geheel van de zeehavengemeenten Vlissingen, Borsele en Terneuzen. Sas van Gent is per 1 januari 2003 opgegaan in Terneuzen. De economische betekenis in 2006 is samengevat in Tabel B.50.

Tabel B.50: Samenvatting van de economische betekenis van het Scheldebekken in 2006

	Scheldebekken	Totaal Nederlandse zeehavens
directe toegevoegde waarde:	3,8 miljard Euro	23,6 miljard Euro
directe werkgelegenheid:	15.377 werkzame personen	162.866
aantal vestigingen:	162	3.108
aandeel vestigingsplaatsfunctie:	• 62% (WP) • 82% (TW) • 56% (BV)	• 53% (WP) • 59% (TW) • 58% (BV)
belangrijkste subsector:	• 'Wegvervoer' (23% (WP) en 5% (TW)) • 'Chemische industrie' (27% (WP) en 64% (TW))	• 'Wegvervoer' ((20% WP) en (8% TW)) • 'Chemische industrie' (9% (WP) en 20% (TW))
belangrijkste industrieën:	• 'Chemische industrie' (27% (WP) en 64% (TW))	• 'Chemische industrie' (9% (WP) en 20% (TW)) • 'Basismetale- en metaalproducten industrie' (11% (WP) en 9% (TW))
multipliers:	• 1,87 (WP) • 1,65 (TW)	• 1,68 (WP) • 1,50 (TW)
Belangrijkste zeehavengemeente:	Terneuzen • 47% (WP) • 71% (TW) • 44% (BV)	Rotterdam • 46% • 46% • 29%

In onderstaande Figuur B.41 is de relatieve ontwikkeling van de overgeslagen tonnen, werkgelegenheid, toegevoegde waarde creatie en aantal bedrijfsvestigingen over de periode 2002-2006 samengevat. Uit de cijfers blijkt een groei in de hoeveelheid overgeslagen tonnen goederen, gecreëerde toegevoegde waarde en aantal bedrijfsvestigingen bij een ongeveer constant aantal werkzame personen.

Figuur B.41: Ontwikkeling overgeslagen tonnen, werkgelegenheid, toegevoegde waarde en aantal bedrijfsvestigingen in het Scheldebekken in de periode 2002-2006, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)



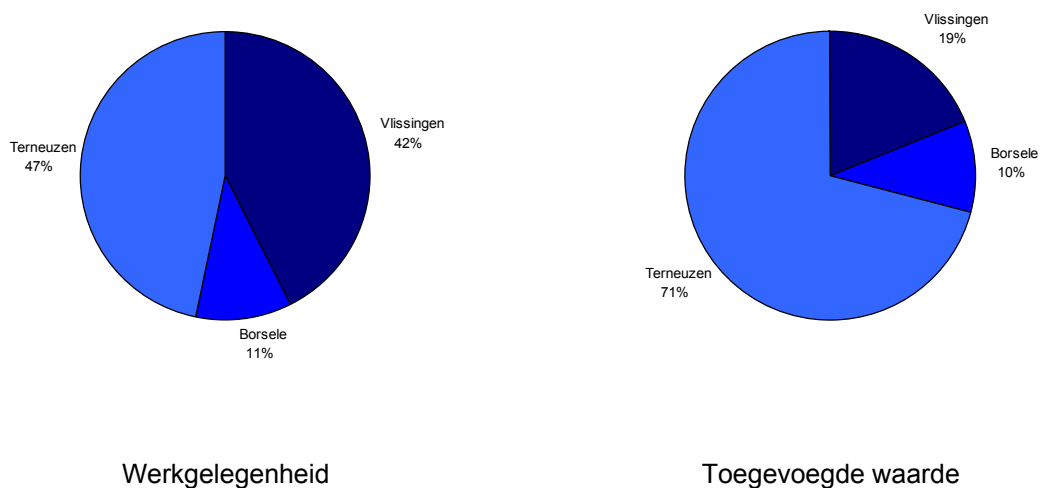
Bron: RebelGroup/BCI obv LISA

4.5.2 Per zeehavengemeente en sector

In deze paragraaf worden de werkgelegenheid en toegevoegde waarde die zijn gecreëerd in het Scheldebekken nader uitgesplitst naar zeehavengemeente en sectoren.

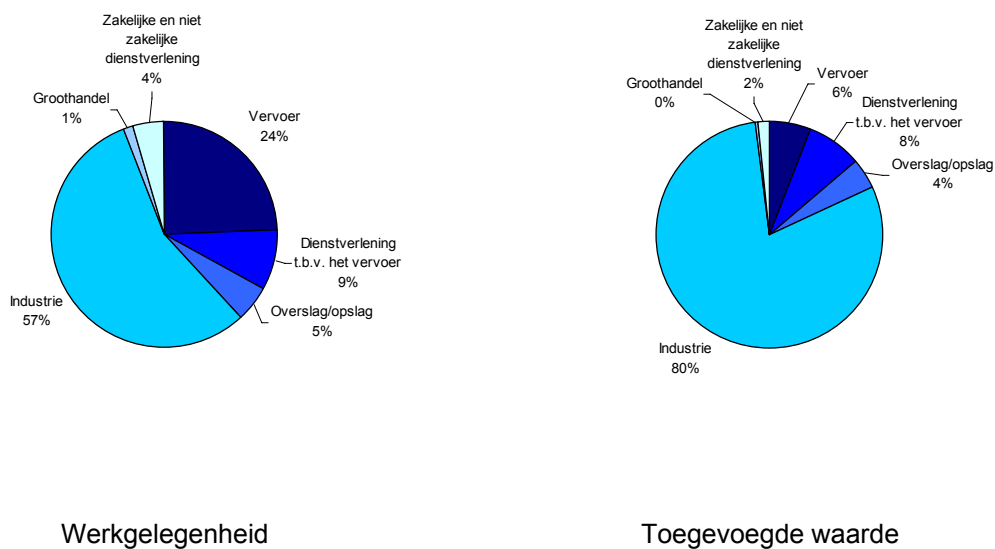
Figuur B.42, Figuur B.43 en Tabel B.51 tot en met Tabel B.57 tonen de verdeling en ontwikkeling van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde per gemeente en sector.

Figuur B.42: Marktaandeel in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per gemeente in 2006 in het Scheldebekken



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur B.43: Marktaandeel in directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2006 in het Scheldebekken



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.51: Directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid, toegevoegde waarde en aantal bedrijfsvestigingen per sector in 2006 in het Scheldebekken

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid		Toegevoegde Waarde		Bedrijfsvestigingen	
	WP	%	mln Euro	%	aantal	%
Knooppunt	5.862	38,1%	687	18,2%	69	42,59%
Vervoer	3.742	24,3%	224	5,9%	6	3,70%
Zeevaart	37	0,2%	9	0,2%	6	3,70%
Binnenvaart	231	1,5%	13	0,3%	nvt	nvt
Wegvervoer	3.460	22,5%	201	5,3%	nvt	nvt
Spoorvervoer	14	0,1%	1	0,0%	nvt	nvt
Pijpleiding	0	0,0%	0	0,0%	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	1.327	8,6%	301	7,9%	42	25,93%
Overslag/opslag	793	5,2%	163	4,3%	21	12,96%
Vestigingsplaats	9.515	61,9%	3.093	81,8%	93	57,41%
Industrie	8.618	56,0%	3.016	79,8%	59	36,42%
Voedingsmiddelenindustrie	498	3,2%	41	1,1%	4	2,47%
Aardolie industrie	408	2,7%	166	4,4%	1	0,62%
Chemische industrie	4.149	27,0%	2.417	63,9%	10	6,17%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	1.223	8,0%	153	4,0%	15	9,26%
Transportmiddelenindustrie	1.447	9,4%	77	2,0%	15	9,26%
Elektriciteitsproductie	564	3,7%	136	3,6%	3	1,85%
Overig	329	2,1%	27	0,7%	11	6,79%
Groothandel	223	1,5%	18	0,5%	14	8,64%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	674	4,4%	59	1,6%	20	12,35%
Totaal	15.377	100,0%	3.780	100,0%	162	100,00%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.52: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2002-2006 in het Scheldebekken

Hoofdsector en Subsector	Werkzame personen					Jaarlijkse mutatie			
	2002	2003	2004	2005	2006	'02-03	'03-04	'04-05	'05-'06
Knooppunt	5.746	5.967	5.598	5.754	5.862	3,8%	-6,2%	2,8%	1,9%
Vervoer	3.698	4.072	3.604	3.722	3.742	10,1%	-11,5%	3,3%	0,6%
Zeevaart	41	39	34	31	37	-4,9%	-12,8%	-8,8%	19,4%
Binnenvaart	335	300	241	262	231	-10,3%	-19,8%	8,9%	-11,7%
Wegvervoer	3.312	3.720	3.318	3.417	3.460	12,3%	-10,8%	3,0%	1,3%
Spoorvervoer	10	13	12	11	14	20,5%	-4,2%	-7,7%	22,4%
Pijpleiding	0	0	0	0	0				
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	1.307	1.240	1.232	1.241	1.327	-5,1%	-0,6%	0,7%	6,9%
Overslag/opslag	741	655	762	791	793	-11,6%	16,3%	3,8%	0,3%
Vestigingsplaats	9.988	9.419	9.395	9.312	9.515	-5,7%	-0,3%	-0,9%	2,2%
Industrie	9.194	8.554	8.512	8.462	8.618	-7,0%	-0,5%	-0,6%	1,8%
Voedingsmiddelenindustrie	516	497	525	525	498	-3,7%	5,6%	0,0%	-5,1%
Aardolie industrie	355	330	365	375	408	-7,0%	10,6%	2,7%	8,8%
Chemische industrie	4.337	4.153	4.159	4.088	4.149	-4,2%	0,1%	-1,7%	1,5%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	1.235	1.198	1.175	1.222	1.223	-3,0%	-1,9%	4,0%	0,1%
Transportmiddelenindustrie	1.498	1.494	1.390	1.398	1.447	-0,3%	-7,0%	0,6%	3,5%
Elektriciteitsproductie	623	614	580	547	564	-1,4%	-5,5%	-5,7%	3,1%
Overig	630	268	318	307	329	-57,5%	18,7%	-3,5%	7,2%
Groothandel	241	231	225	219	223	-4,1%	-2,6%	-2,7%	1,8%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	553	634	658	631	674	14,6%	3,8%	-4,1%	6,8%
Totaal	15.734	15.386	14.993	15.066	15.377	-2,2%	-2,5%	0,5%	2,1%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.53: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2002-2006 in het Scheldebekken, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid (index 2002=100)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Knooppunt	100	98	92	94	96
Vervoer	100	101	89	92	92
Zeevaart	100	98	83	76	93
Binnenvaart	100	45	36	39	35
Wegvervoer	100	112	100	103	104
Spoorvervoer	100	121	116	107	131
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	95	95	95	102
Overslag/opslag	100	89	103	107	107
Vestigingsplaats	100	98	98	97	99
Industrie	100	97	96	96	98
Voedingsmiddelenindustrie	100	96	102	102	97
Aardolie industrie	100	93	103	106	115
Chemische industrie	100	96	96	94	96
Basismetale- en metaalproductenindustrie	100	97	95	99	99
Transportmiddelenindustrie	100	100	93	94	97
Elektriciteitsproductie	100	99	94	88	91
Overig	100	96	114	112	119
Groothandel	100	96	93	91	93
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	115	119	114	122
Totaal	100	98	95	96	98

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.54: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2002-2006 in het Scheldebekken

Hoofdsector en Subsector	Toegevoegde Waarde (in mln euro, in 2002 prijzen)					Jaarlijkse mutatie			
	2002	2003	2004	2005	2006	'02-03	'03-04	'04-05	'04-05
Knooppunt	578	559	563	590	647	-3,3%	0,7%	4,7%	9,8%
Vervoer	198	217	192	198	210	9,5%	-11,6%	2,9%	6,5%
Zeevaart	6	7	8	8	9	3,6%	20,5%	-5,2%	14,9%
Binnenvaart	17	17	13	13	12	-1,6%	-24,0%	0,3%	-6,7%
Wegvervoer	174	193	170	176	189	10,8%	-11,7%	3,5%	7,0%
Spoorvervoer	1	1	1	1	1	19,0%	-5,1%	-7,3%	29,4%
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	248	227	235	248	283	-8,3%	3,6%	5,1%	14,3%
Overslag/opslag	132	114	135	144	154	-13,3%	18,6%	6,6%	6,5%
Vestigingsplaats	2.551	2.591	3.039	2.857	2.911	1,6%	17,3%	-6,0%	1,9%
Industrie	2.493	2.528	2.972	2.790	2.839	1,4%	17,5%	-6,1%	1,8%
Voedingsmiddelenindustrie	46	44	46	44	39	-4,3%	4,1%	-4,8%	-11,3%
Aardolie industrie	83	96	130	189	156	15,7%	35,5%	45,5%	-17,2%
Chemische industrie	2.069	2.091	2.492	2.225	2.275	1,1%	19,2%	-10,7%	2,2%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	89	98	122	144	144	9,7%	24,3%	17,9%	0,1%
Transportmiddelenindustrie	61	69	60	64	72	13,0%	-12,5%	6,5%	12,5%
Elektriciteitsproductie	106	111	100	103	128	5,3%	-10,1%	3,0%	24,2%
Overig	39	19	23	22	25	-50,5%	16,5%	-3,2%	14,9%
Groothandel	16	15	15	15	17	-5,9%	1,7%	2,2%	8,0%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	42	48	52	51	56	14,4%	8,1%	-1,5%	8,1%
Totaal	3.129	3.150	3.602	3.446	3.558	0,7%	14,3%	-4,3%	3,2%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.55: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2002-2006 in het Scheldebekken, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Toegevoegde Waarde (index 2002=100)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Knooppunt	100	97	97	102	112
Vervoer	100	110	97	100	106
Zeevaart	100	104	125	118	136
Binnenvaart	100	98	75	75	70
Wegvervoer	100	111	98	101	108
Spoorvervoer	100	119	113	105	135
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	92	95	100	114
Overslag/opslag	100	87	103	110	117
Vestigingsplaats	100	102	119	112	114
Industrie	100	101	119	112	114
Voedingsmiddelenindustrie	100	96	100	95	84
Aardolie industrie	100	116	157	228	189
Chemische industrie	100	101	120	108	110
Basismetale- en metaalproductenindustrie	100	110	136	161	161
Transportmiddelenindustrie	100	113	99	105	119
Elektriciteitsproductie	100	105	95	97	121
Overig	100	50	58	56	64
Groothandel	100	94	96	98	106
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	114	124	122	132
Totaal	100	101	115	110	114

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.56: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde aantal bedrijfsvestigingen per sector in 2002-2006 in het Scheldebekken

Hoofdsector en Subsector	Aantal bedrijfsvestigingen					Jaarlijkse mutatie			
	2002	2003	2004	2005	2006	02-'03	03-'04	04-'05	05-'06
Knooppunt	62	65	70	69	69	4,8%	7,7%	-1,4%	0,0%
Vervoer	5	6	7	6	6	20,0%	16,7%	-14,3%	0,0%
Zeevaart	5	6	7	6	6	20,0%	16,7%	-14,3%	0,0%
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	40	41	43	42	42	2,5%	4,9%	-2,3%	0,0%
Overslag/opslag	17	18	20	21	21	5,9%	11,1%	5,0%	0,0%
Vestigingsplaats	94	91	91	88	93	-3,2%	0,0%	-3,3%	5,7%
Industrie	55	54	54	56	59	-1,8%	0,0%	3,7%	5,4%
Voedingsmiddelenindustrie	5	5	4	4	4	0,0%	-20,0%	0,0%	0,0%
Aardolie industrie	1	1	1	1	1	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Chemische industrie	9	9	9	9	10	0,0%	0,0%	0,0%	11,1%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	12	12	12	14	15	0,0%	0,0%	16,7%	7,1%
Transportmiddelenindustrie	16	16	15	15	15	0,0%	-6,3%	0,0%	0,0%
Elektriciteitsproductie	2	2	2	2	3	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%
Overig	10	9	11	11	11	-10,0%	22,2%	0,0%	0,0%
Groothandel	15	15	16	13	14	0,0%	6,7%	-18,8%	7,7%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	24	22	21	19	20	-8,3%	-4,5%	-9,5%	5,3%
Totaal	156	156	161	157	162	0,0%	3,2%	-2,5%	3,2%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel B.57: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde aantal bedrijfsvestigingen per sector in 2002-2006 in het Scheldebekken, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Aantal bedrijfsvestigingen (index 2002 = 100)				
	2002	2003	2004	2005	2006
Knooppunt	100	105	113	111	111
Vervoer	100	120	140	120	120
Zeevaart	100	120	140	120	120
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	103	108	105	105
Overslag/opslag	100	106	118	124	124
Vestigingsplaats	100	97	97	94	99
Industrie	100	98	98	102	107
Voedingsmiddelenindustrie	100	100	80	80	80
Aardolie industrie	100	100	100	100	100
Chemische industrie	100	100	100	100	111
Basismetale- en metaalproductenindustrie	100	100	100	117	125
Transportmiddelenindustrie	100	100	94	94	94
Elektriciteitsproductie	100	100	100	100	150
Overig	100	90	110	110	110
Groothandel	100	100	107	87	93
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	92	88	79	83
Totaal	100	100	103	101	104

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

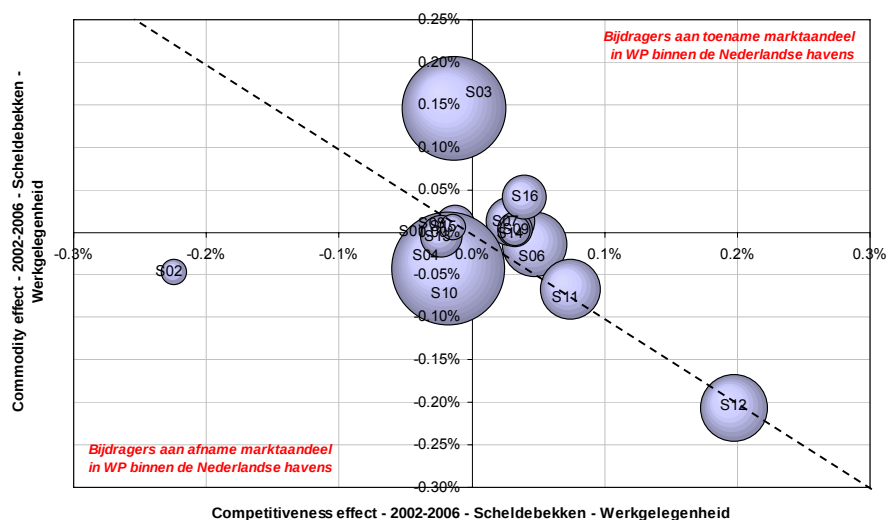
In Figuur B.44 en Figuur B.45 zijn de decompositiematrices van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde behorende bij de 'Shift-Share Analyse', zoals beschreven in paragraaf 3.4, van het Scheldebekken weergegeven. In deze figuren kunnen de grootste bijdragende sectoren aan toe- of afname in het marktaandeel in werkgelegenheid en toegevoegde waarde

in het totaal van alle Nederlandse zeehavens geïdentificeerd worden. In Tabel B.58 is aangegeven welke codes zijn gehanteerd per sector in de figuren.

Tabel B.58: Codering sectoren tbv 'Shift-Share Analyse'

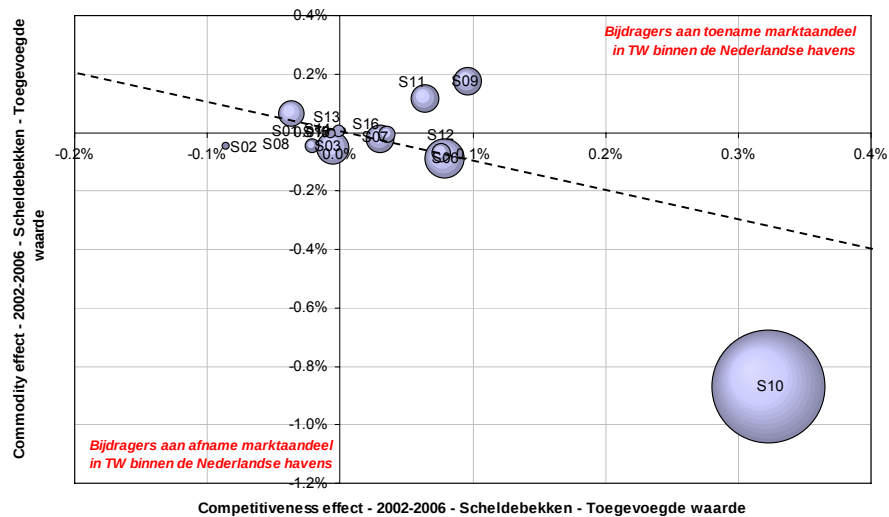
S01	Zeevaart
S02	Binnenvaart
S03	Wegvervoer
S04	Spoorvervoer
S05	Pijpleiding
S06	Dienstverlening t.b.v. het vervoer
S07	Overslag/opslag
S08	Voedingsmiddelenindustrie
S09	Aardolie industrie
S10	Chemische industrie
S11	Basismetaal- en metaalproductenindustrie
S12	Transportmiddelenindustrie
S13	Elektriciteitsproductie
S14	Overig
S15	Groothandel
S16	Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening

Figuur B.44: Decompositiematrix directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid in 2002-2006 in het Scheldebekken



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur B.45: Decompositiematrix directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde in 2002-2006 in het Scheldebekken



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

In onderstaand schema worden de belangrijkste bijdragers aan toe- en afname van werkgelegenheid en toegevoegde waarde samengevat:

	<i>Werkgelegenheid</i>	<i>Toegevoegde waarde</i>
<i>Toename</i>	• Wegvervoer (S03) • Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening (S16) • Overslag/opslag (S07)	• Aardolie industrie (S09) • Basismetaleen- en metaalproductenindustrie (S11) • Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening (S16)
<i>Afname</i>	• Binnenvaart (S02) • Chemische industrie (S10) • Elektrische productie (S13)	• Chemische industrie (S10) • Binnenvaart (S02) • Voedingmiddelenindustrie (S08)

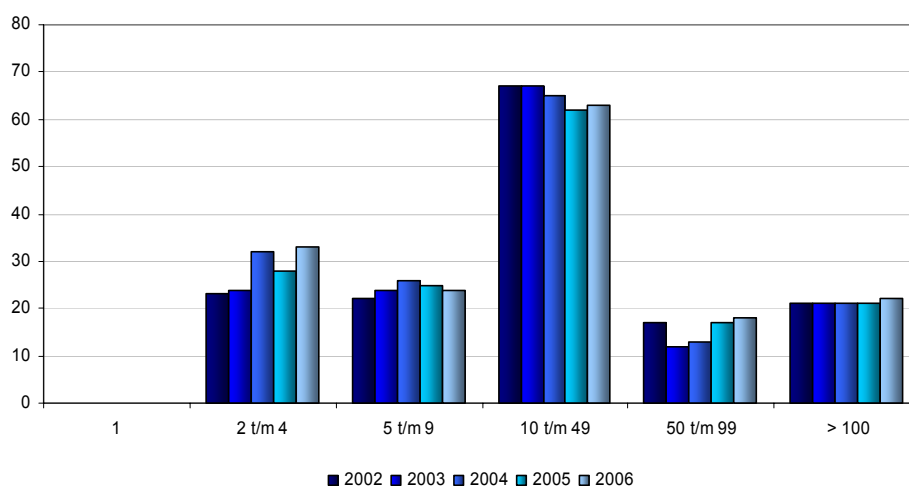
Tabel B.59 laat de ontwikkeling van het aantal vestigingen in het havengebied zien over de periode 2002-2006. Figuur B.46 laat zien dat het aantal kleine vestigingen (tot 5 werkzame personen) sterker is toegenomen dan het aantal grotere vestigingen. Het aantal vestigingen met meer dan 100 werkzame personen blijft stabiel.

Tabel B.59: Ontwikkeling in zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen in 2002-2006 in het Scheldebekken

	Totaal Scheldebekken				
	2002	2003	2004	2005	2006
Totaal	156	156	161	157	162

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur B.46: Ontwikkeling zeehavengerelateerde bedrijfsvestigingen voor het Scheldebekken per categorie Werkzame Personen (periode 2002 – 2006)



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Onderstaande Tabel B.60 en Tabel B.61 tonen de dynamiek in de havens in het Scheldebekken in meer detail. In de periode 2002 tot 2006 laat de vestigingsdynamiek een positief saldo zien met uitzondering van 2005 ten opzichte van 2004. Voor de grotere vestigingen met meer dan 10 werkzame personen is een beperkte dynamiek geconstateerd. Omdat het om een beperkt aantal gaat zijn hier moeilijk conclusies aan te verbinden, maar wat in ieder geval opvalt is dat in deze klasse vestigingen zich over de periode 2002-2006 meer emigraties dan immigraties voordoen. Van de geconstateerde migraties van deze vestigingen valt verder op dat op één vestiging na er sprake is van migratie binnen de provincie Zeeland.

Tabel B.60: Dynamiek Scheldebekken 2002-2006

	Dynamiek Scheldebekken			
	02-'03	03-'04	04-'05	05-'06
Aantal vestigingen niet meer geregistreerd	8	10	10	2
Aantal vestigingen nieuw geregistreerd	8	15	6	7
Saldo totaal	0	5	-4	5

Bron: BCI obv LISA

Tabel B.61: Mutatiecomponenten Scheldebekken 2002-2006 (bedrijfsvestigingen > 10 WP)

Mutatiecomponenten	Dynamiek Scheldebekken			
	02-'03	03-'04	04-'05	05-'06
aantal starters	2	3	4	3
aantal opheffingen	4	2	5	0
saldo natuurlijke aanwas	-2	1	-1	3
aantal immigraties	1	2	0	0
aantal emigraties	2	2	2	0
migratiesaldo	-1	0	-2	0
Saldo totaal (vestigingen >10 WP)	-3	1	-3	3

Bron: BCI obv LISA

4.5.3 Observaties van de ontwikkelingen per sector

Niet-locatiegebonden activiteiten

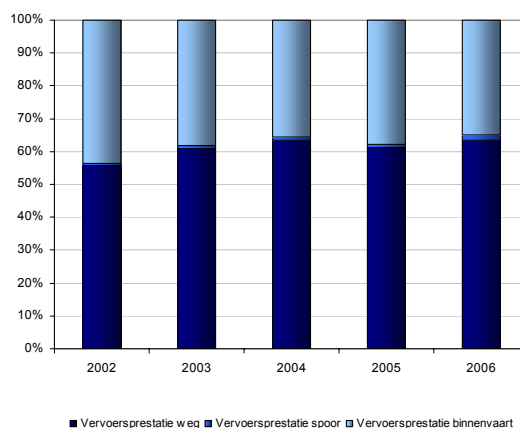
Het wegvervoer is de grootste modaliteit van achterlandtransport in het Scheldebekken met meer dan 50% aandeel in de vervoersprestaties en meer dan 90% in termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde. In de periode 2002-2006 is een verschuiving waar te nemen van vervoer per binnenvaart naar wegvervoer.

De totale zeehavengerelateerde vervoersprestatie in de periode 2002-2006 zijn ongeveer gelijk gebleven, ondanks een groei in wegvervoer en meer dan een verdubbeling van het vervoer per spoor. In de binnenvaart is een daling waar te nemen in de vervoersprestaties.

Figuur B.47 tot en met Figuur B.49 laat deze ontwikkeling zien.

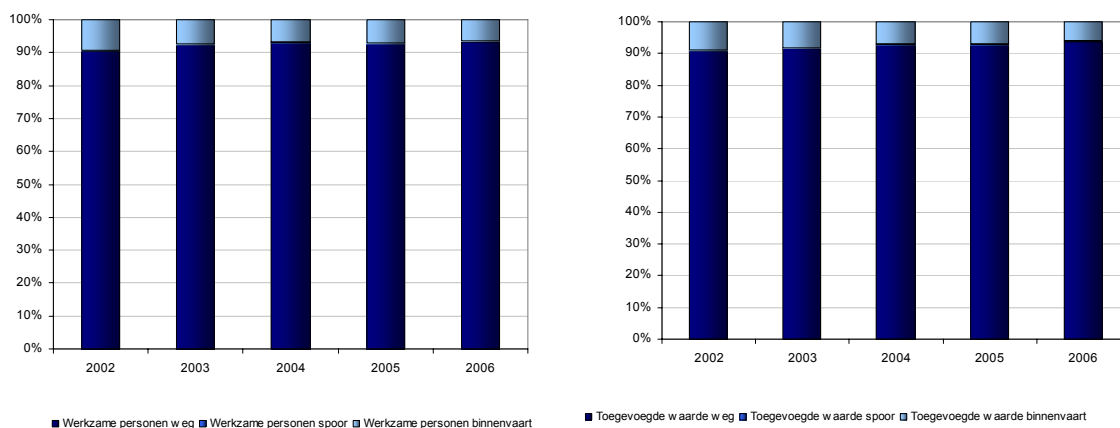
De afwijkende groei in werkgelegenheid en toegevoegde waarde ten opzichte van de vervoersprestaties wordt veroorzaakt door veranderingen in de toegevoegde waarde en aantal werkzame personen per tonkilometer per modaliteit. De landelijke ontwikkeling hierin, die in de methodiek van de Havenmonitor voor ieder zeehavengebied wordt toegepast, is beschreven in paragraaf 3.7.

Figuur B.47: Ontwikkeling in de modal split van vervoersprestaties in het Scheldebekken in 2002-2006



Bron: RebelGroup obv CBS data

Figuur B.48: Ontwikkeling in de modal split van werkgelegenheid en toegevoegde waarde in het Scheldebekken in 2002-2006

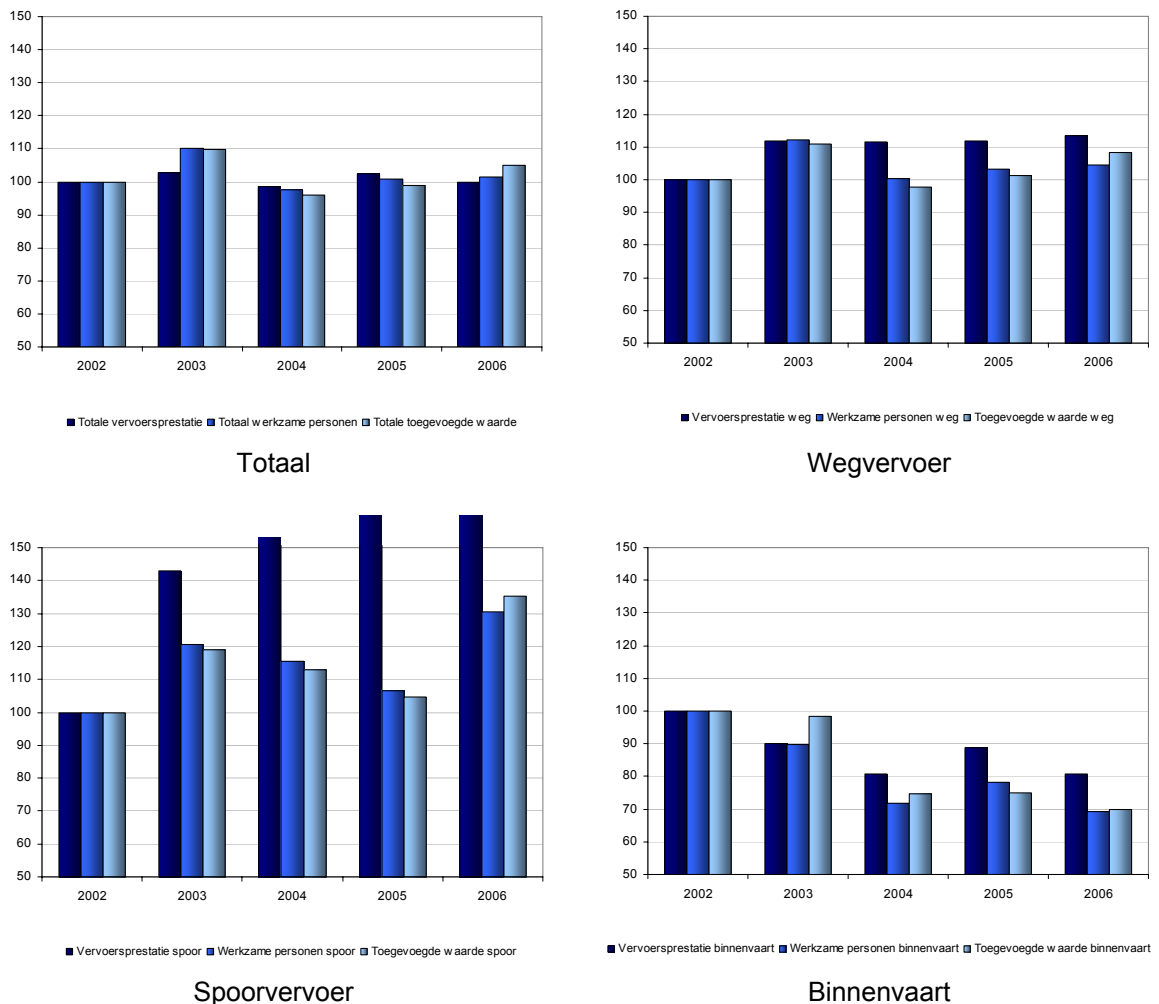


Werkgelegenheid

Toegevoegde waarde

Bron: RebelGroup obv CBS data

Figuur B.49: Ontwikkeling in totale vervoersprestaties en directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde in het Scheldebekken in 2002-2006, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)



Bron: RebelGroup obv CBS data

Locatiegebonden activiteiten

In de volgende alinea's worde de opvallende ontwikkelingen voor de locatiegebonden activiteiten samengevat. Deze observaties zijn met name gebaseerd op bovenstaande tabellen uit paragraaf 4.5.2. Onderstaande ontwikkelingen zijn in Tabel 3.38 tot en met Tabel 3.49 samengevat en vergeleken met de ontwikkelingen op het niveau van het totaal van de Nederlandse zeehavens en andere zeehavengebieden.

Zeevaart

Na een dalende trend in het aantal werkzame personen treed er een herstel op in 2006. Het niveau ligt echter nog wel onder dat van 2002. Deze trend is geconstateerd bij een gelijk blijvend aantal vestigingen. De toegevoegde waarde is wel sterk gestegen door een toename in gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon.

Dienstverlening t.b.v. het vervoer

De werkgelegenheid in deze sector is ongeveer gelijk gebleven in de periode 2002-2006. Ook het aantal vestigingen blijft in de aangegeven periode gelijk. De toegevoegde waarde creatie toonde wel een stijgende trend door de toegenomen gemiddelde toegevoegde waarde per werkzaam persoon.

Overslag/opslag

Na een terugval in werkgelegenheid in 2003 vertoont deze sector groei in de periode 2004-2006. De toegevoegde waarde steeg sneller dan de werkgelegenheid door toename in gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon. Het aantal vestigingen groeit jaarlijks in de periode 2002-2006.

Voedingsmiddelenindustrie

Deze sector vertoont licht schommelingen in de werkgelegenheid en een daling in toegevoegde waarde door een dalende gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon. Gezien het kleine aantal vestigingen in deze subsector is er geen trend te constateren.

Aardolie industrie

De werkgelegenheid kende, ondanks een daling in 2003, een stijging tussen 2002-2006. De toegevoegde waarde creatie is aanzienlijk gestegen door een sterke toename in toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon.

Chemische industrie

De werkgelegenheid is licht gedaald in de periode 2002-2006. Desondanks is de toegevoegde waarde creatie gestegen door een toenemende gemiddelde toegevoegde waarde per werkzaam persoon. Het aantal vestigingen blijft in deze subsector over de gehele periode stabiel rond de 10 vestigingen.

Basismetaal- en metaalproductenindustrie

Het aantal werkzame personen is constant geweest over de periode 2002-2006. De toegevoegde waarde is wel flink gestegen door een toegenomen gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon. De relatieve groei van het aantal vestigingen in deze subsector is groot in 2005 en 2006, het gaat echter absoluut gezien om een klein aantal vestigingen.

Transportmiddelenindustrie

De werkgelegenheid kende een daling in de jaren 2004 en 2005 maar was in 2006 weer dicht bij het niveau van 2002. Daarbij blijft het aantal vestigingen in de gehele periode constant. De toegevoegde waarde is wel gestegen door de toename in gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon.

Elektriciteitsproductie

In deze sector is de werkgelegenheid gedaald in de periode 2002-2006. De toegevoegde waarde is daarentegen gestegen vanwege een stijging in toegevoegde waarde creatie per

werkzaam persoon. Van een trend in aantal bedrijfsvestigingen is geen sprake, omdat het slechts een klein aantal vestigingen betreft.

Overige industrie

De werkgelegenheid in de overige industrie sectoren is toegenomen in de periode 2002-2006, wat ook terug te zien is in de ontwikkeling van het aantal vestigingen. De toegevoegde waarde volgde deze ontwikkeling door een vrijwel constante gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon.

Groothandel

Het aantal werkzame personen is afgenomen in de periode 2002-2006 maar de toegevoegde waarde in 2006 was hoger dan in 2002. Dit is te verklaren door een toegenomen gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon. Het aantal vestigingen is in 2005 ten opzichte van 2004 relatief sterk afgenomen, waarna in 2006 weer enig herstel geconstateerd is. Ook in deze sector gaat het om een absoluut gezien klein aantal vestigingen.

Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening

Zowel de werkgelegenheid als de toegevoegde waarde zijn sterk toegenomen in de periode 2002-2006 in deze sector in het Scheldebekken. De toegevoegde waarde steeg zelfs nog sneller door de toegenomen gemiddelde toegevoegde waarde creatie per werkzaam persoon.

Bijlage 5 Bedrijfsvestigingmigraties

Migraties van vestigingen ≥ 10 WP over periode 2002-2006

Immigraties 2002-2006			Emigraties 2002-2006		
SBI-omschrijving	Herkomst	Bestemming	SBI-omschrijving	Herkomst	Bestemming
Groothandel in non-ferro-metalen en -halfabrikaten	?	Zaanstad	Algemeen overheidsbestuur	Den Helder	Heerhugowaard
Vervaardiging van kunststof in primaire vorm	?	Zaanstad	Vervaardiging van chocolade en suikerwerk	Zaanstad	Breda
Vervaardiging van chocolade en suikerwerk	Haarlem	Amsterdam	Groothandel in groenten en fruit	Zaanstad	?
Groothandel in bouwmaterialen	Edam	Amsterdam	Expeditieuren, cargadoors, bevrachters en andere tussenpers.	Velsen	Den Helder
Groothandel in bouwmaterialen	Purmerend	Amsterdam	Groothandel in ferrometalen en -halfabrikaten	Dordrecht	Sittard-Geleen
Groothandel in metaalertsen	Rotterdam	Moerdijk	Expeditieuren, cargadoors, bevrachters en andere tussenpersonen in het goederenvervoer	Dordrecht	Moerdijk
Expeditieuren, cargadoors, bevrachters en andere tussenpersonen in het goederenvervoer	Geertruidenberg	Dordrecht	Algemeen overheidsbestuur	Dordrecht	Lelystad
Verv. van overige niet-metaalhoudende minerale prod. n.e.g.	Hendrik-Ido-Ambacht	Moerdijk	Vervaardiging van produkten van beton voor de bouw	Zwijndrecht	Amsterdam
Expeditieuren/cargadoors e.d.	Moerdijk	ALBRANDSWAA RD		RIDDERKERK	Eindhoven
Prod v metalen constr.werken	Geldermalsen	RIDDERKERK	Expeditieuren/cargadoors e.d.	ALBRANDSWAARD	Buitenland
Grthdl in groenten en fruit	Breda	RIDDERKERK	Prod v metalen constr.werken	RIDDERKERK	?
Vracht-/tankvaart (zeevaart)	onbekend	ROTTERDAM	Grthdl in groenten en fruit	BLEISWIJK	?
Hdl in aanh.wag./opleggers e.d	Zundert	ROTTERDAM	Grthdl vloeibare/gasv brandst.	CAPELLE AAN DEN IJSSEL	Oosterhout
Expeditieuren/cargadoors e.d.	Moerdijk	ROTTERDAM	Expeditieuren/cargadoors e.d.	ALBRANDSWAARD	Buitenland
Laad-/los-/overslag zeeschepen	Scheveningen	ROTTERDAM	Bouw/rep. v ov schepen	ROTTERDAM	Buitenland
Groothandel in intern transportmaterieel	Ritthem	Borsele	Productie v meststoffen e.d.	VLAARDINGEN	Buitenland
Laad-, los- en overslagactiviteiten t.b.v. zeeschepen	Ritthem	Borsele	Prod hijs-/hefwerktuigen e.d.	ROTTERDAM	Buitenland
Overige dienstverlening t.b.v. het vervoer over water	Vlissingen	Terneuzen	Laad-/los-/overslag zeeschepen	ROTTERDAM	Haarlemmermeer
			Algemeen overheidsbestuur	ROTTERDAM	Rijswijk
			Opslag (geen tanks/koelh e.d.)	ROTTERDAM	Amsterdam
			Opslag in tanks	ROTTERDAM	Roosendaal
			Expeditieuren/cargadoors e.d.	ROTTERDAM	Oosterhout
			Productie van margarine	VLAARDINGEN	Heerenveen
			Laad-, los- en overslagactiviteiten t.b.v. zeeschepen	Vlissingen	Nieuwdorp
			Laad-, los- en overslagactiviteiten t.b.v. zeeschepen	Borsele	Ritthem
			Vervaardiging van aluminium	Borsele	Nieuw-Lekkerland
			Algemeen overheidsbestuur	Vlissingen	Terneuzen
			Expeditieuren, cargadoors, bevrachters en andere tussenpers.	Terneuzen	Vlissingen
			Overige dienstverlening t.b.v. het vervoer over water	Vlissingen	Terneuzen