

Economische betekenis van Nederlandse zeehavens 2005

Hoofdrapport: Havenmonitor 2005

STATUS Eindrapportage

IN OPDRACHT VAN Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer

AUTEUR(S) RebelGroup Advisory – Buck Consultants International

(K. Debisschop, H. Siemonsma, F. Luisman, E. Naaykens, R. de Kort en B. Van Bree)

DATUM 15 december 2006

Voorwoord

Sinds 1996 wordt het 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 Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer, namens het Directoraat-Generaal voor Transport en Luchtvaart (DGTL, voorheen Directoraat-Generaal Goederenvervoer): de Noordelijke zeehavens, het Noordzeekanaalgebied, het Rijn- en Maasmondegebied (met daarin Rotterdam-Rijnmond afzonderlijk) en het Scheldebekken.

Het onderzoek voor analysejaar 2005 is uitgevoerd door de adviescombinatie RebelGroup (meer bepaald haar dochterondernemingen MTBS en How-to) en Buck Consultants International. Daarbij is voortgebouwd op de verschillende inzichten en suggesties die zijn geopperd door de adviescombinatie tijdens de uitvoering van de Havenmonitor 2004. Zo is het gebruik van een specifieke vorm van ‘shift-share analyse’, toegepast op de toegevoegde waarde respectievelijk de werkgelegenheidsontwikkeling in de voorbije periode, gehandhaafd. Voorts is de indicator ‘bedrijvendynamiek en bedrijfsvestigingen’ definitief als indicator toegevoegd aan de klassieke set van indicatoren voor de Havenmonitor (toegevoegde waarde, werkgelegenheid en private investeringen). De eerste aanzet is daarmee gegeven voor de opbouw van een tijdreeks voor deze nieuwe indicator.

De basisberekeningen voor toegevoegde waarde en werkgelegenheid zijn gestoeld op dezelfde methodische principes als gehanteerd in de voorgaande jaren, die zich vertalen in de ‘top down’ benadering zoals destijds ontwikkeld door Ecorys. Mede daardoor blijven de uitkomsten van de Havenmonitor, in termen van economisch belang voor de Nederlandse economie, kwetsbaar voor de kwaliteit van de bij derden (zoals LISA, CBS en Handelregister VVK) aangekochte databestanden. Grondige kwaliteitscontroles uitgevoerd door de adviescombinatie hebben aangetoond dat er fouten kunnen sluipen in de aangeleverde bestanden en/of dat er rekening moet worden gehouden met belangrijke onzekerheidsmarges in de cijfers zelf (bijvoorbeeld wat betreft de private investeringen). Waar mogelijk is getracht te remediëren voor deze fouten dan wel is in de teksten hierna uitdrukkelijk vermeld wat de kwaliteitswaarde is van de cijfers.

Andermaal is bij de opstelling van de Havenmonitor de nodige aandacht besteed aan een ‘Verklarende analyse’ van de gegenereerde cijfers, dit vanuit de ambitie ‘meer met de cijfers te kunnen doen’. Naast verklaringen op basis van methodische redenen dan wel evidente economische redenen (zoals bijvoorbeeld de opvallend positieve ontwikkeling in de toegevoegde waarde van de ‘Aardoliesector’ door toedoen van aanbodschaarste in 2005 en de daarmee corresponderende stijging van de olieprijs), is ook getracht om de ontwikkelingen binnen 4 zorgvuldig geselecteerde clusters nader te onderzoeken in de vorm van cases. Hoewel deze cases wel degelijk enkele interessante inzichten hebben opgeleverd (bijvoorbeeld wat

betreft het verschil in gemiddelde toegevoegde waarde tussen de verschillende activiteiten binnen een cluster), is tegelijkertijd opnieuw aanbodst tegen een aantal grenzen en methodologische tekortkomingen van de Klassieke Havenmonitor: beperkingen in Eurostatcijfers, in de gehanteerde SBI-afbakening, onjuistheden in bronbestanden zoals LISA en het Handelsregister VVK. Deze aantoonbare beperkingen hebben ertoe geleid de uitkomsten van deze cases niet te publiceren in de Havenmonitor; zij zijn andermaal een uitnodiging om de ‘top-down’ benadering van de Klassieke Havenmonitor structureel in vraag te stellen. Hierin ligt ook een belangrijke uitdaging voor het komende jaar voor de Commissie Statistiek van de Nationale Havenraad: detailanalyse toont immers duidelijk aan dat bepaalde gemeenten nog maar een heel beperkte binding blijken te hebben met het zeehavengebied, gezien hun aandeel in de knooppuntfunctie (in vergelijking met de vestigingsplaatsfunctie). Voorbeelden zijn Maassluis, Zaanstad, etc. De nadrukkelijke vraag dringt zich dus op in welke mate deze gemeenten nog kunnen toebedeeld worden aan de overeenkomstige havengebieden, gezien het (sterk) afkalvend belang.

Net als de voorgaande jaren is de nauwe samenwerking met de Begeleidingscommissie en met de Commissie Statistiek van de Nationale Havenraad zeer belangrijk geweest. Dit belang is overigens nog verder toegenomen, gezien de bijzondere aandacht die dit jaar, op verzoek van de Begeleidingscommissie, is gegeven aan de ophijsting en vergelijking van de technieken die de havenvertegenwoordigers in de Commissie hanteren om de basiscijfers inzake werkgelegenheid, afkomstig van LISA, te evalueren, te corrigeren en aan te vullen. De ambitie is hier om deze toetsing door de havenvertegenwoordigers te stroomlijnen en te uniformeren, of om op zijn minst de nodige richtlijnen aan te leveren om deze toetsing uit te voeren.

De adviescombinatie RebelGroup Advisory – Buck Consultants International houdt 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. Du Mez (Havenbedrijf Rotterdam NV)
- De heer H.J. Fonteijn (Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam)
- De heer. W. Herrebrugh (Gemeente Harlingen)
- De heer H. Kneepkens (Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam)
- De heer A.M.J. Langeveld (Nationale Havenraad; secretaris)
- De heer T. Lips (Projectbureau Masterplan Noordzeekanaalgebied)
- De heer L.B. Monnikhof (Havenbedrijf Rotterdam NV)
- De heer J. Noot (Gemeente Den Helder)
- Mevrouw M.E.P. Odekerken-Smeets (CBS); voorzitter
- Mevrouw C.E. Rothuizen (Gemeente Den Haag)
- Mevrouw R. Sondervan (Ministerie van V&W; DGTL)
- De heer J.M. Troost (Havenbedrijf Rotterdam NV)

- De heer S. Vaes (Havenschap Moerdijk)
- Mevrouw C. Van der Sluijs (Ministerie van V&W, AVV)
- De heer F.W. Winterwerp (Gemeente Dordrecht)
- Mevrouw P.M. Wortelboer-van Donselaar (Ministerie V&W, AVV); projectleider
- Mevrouw M. Zwerver (Groningen Seaports)

Namens het onderzoeksteam,

RebelGroup Advisory – Buck Consultants International

Inhoudsopgave

Voorwoord	iii
Inhoudsopgave	vii
Samenvatting en conclusies	xi
Executive summary	xix
Deel I: Introductie en methodiek	1
1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding en probleemstelling	3
1.2 Leeswijzer	5
2 Gehanteerde definities en onderzoeksmethode	7
2.1 Inleiding	7
2.2 Definiëring	7
2.2.1 Functionele afbakening	7
2.2.2 Sectorale afbakening	8
2.2.3 Geografische afbakening	12
2.3 Werkgelegenheid en toegevoegde waarde	16
2.3.1 Locatiegebonden activiteiten	17
2.3.2 Niet-locatiegebonden activiteiten	20
2.3.3 Correcties voor bedrijfsgrootte en regionale verschillen	23
2.3.4 Bepaling indirecte samenhang	23
2.4 Private investeringen in de Nederlandse zeehavens	25
2.4.1 Inleiding	25
2.4.2 Investerings door private ondernemingen	26
2.4.3 Opmerkingen en aanpassingen in methodiek	26
2.5 Bedrijvendynamiek en bedrijfsvestigingen in de Nederlandse zeehavens	30
2.5.1 Inleiding	30
2.5.2 Bedrijfsvestigingen en bedrijvendynamiek	31
Deel II: Economische betekenis Nederlandse zeehavens	37
3 Macro-economische betekenis Nederlandse zeehavens	39
3.1 Inleiding	39

3.2	Arbeidsproductiviteit	40
3.3	Overzicht ontwikkelingen in Nederlandse zeehavengebieden	41
4	Zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde	45
4.1	Totaal Nederlandse zeehavens	46
4.1.1	Algemeen	46
4.1.2	Per zeehavengebied	48
4.1.3	Per sector	56
4.1.4	Per zeehavengebied en sector	60
4.1.5	Opvallende ontwikkelingen per sector	61
4.1.6	Indirecte economische betekenis Nederlandse zeehavens	69
4.2	Noordelijke zeehavens	73
4.2.1	Algemeen	73
4.2.2	Per zeehavengemeente en sector	74
4.2.3	Analyse opvallende ontwikkelingen per sector	80
4.3	Noordzeekanaalgebied	85
4.3.1	Algemeen	85
4.3.2	Per zeehavengemeente en sector	86
4.3.3	Analyse opvallende ontwikkelingen per sector	91
4.4	Rijn- en Maasmond	96
4.4.1	Algemeen	96
4.4.2	Per zeehavengemeente en sector	97
4.4.3	Analyse opvallende ontwikkelingen per sector	102
4.5	Rotterdam-Rijnmond	106
4.5.1	Algemeen	106
4.5.2	Per zeehavengemeente en sector	107
4.5.3	Analyse opvallende ontwikkelingen per sector	112
4.6	Scheldebekken	116
4.6.1	Algemeen	116
4.6.2	Per zeehavengemeente en sector	117
4.6.3	Analyse opvallende ontwikkelingen per sector	122
5	Private Investerings in Nederlandse zeehavens	127
5.1	Private Investerings in Nederlandse zeehavens in 2004	127
5.2	Ontwikkeling Private Investerings in Nederlandse zeehavens	131
6	Bedrijfsvestigingen en dynamiek in Nederlandse zeehavens	135
6.1	Inleiding	135
6.2	Analyse bedrijfsvestigingen Nederlandse zeehavens in 2005	137
6.2.1	Algemeen	137

6.2.2	Zeehavengebieden nader bekeken	145
6.2.3	Locatiecoëfficiënten	149
6.3	Analyse bedrijvendynamiek en ontwikkelingen in Nederlandse zeehavens	152
6.3.1	Algemeen	152
6.3.2	Zeehavengebieden nader bekeken	157
6.4	Analyse bedrijfsverplaatsingen in Nederlandse zeehavens	161
Deel III: Methodische conclusies en aanbevelingen		169
7	Methodische conclusies en aanbevelingen	171
7.1	Werkgelegenheid en toegevoegde waarde	171
7.2	Private investeringen	174
7.3	Bedrijfsvestigingen	175
Bijlage 1 Overzicht zeehavengerelateerde activiteiten		179
Bijlage 2 Overzicht van de zeehavengebieden		183
Bijlage 3 Standdata per zeehavengebied		185
Bijlage 4 Bedrijvendynamiek per zeehavengebied		201
Bijlage 5 Bedrijfsverplaatsingen per zeehavengebied		205

Samenvatting en conclusies

1. De Havenmonitor 2005 is naar jaarlijkse gewoonte uitgevoerd in opdracht van het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat, ook deze keer door de adviescombinatie RebelGroup Advisory en Buck Consultants International. Qua methodiek en gebruikt bronnenmateriaal is opnieuw (grotendeels) aangesloten op de 'top-down' benadering, initieel ontwikkeld door Ecorys, waardoor dit onderzoek de dimensie blijft hebben van een 'omgevingsindicator'. Ook dit jaar heeft de adviescombinatie enkele belangrijke beperkingen aan deze methodiek blootgelegd (bijvoorbeeld inzake maritieme quota, regiocorrecties etc). Desalniettemin is voor de Havenmonitor 2005 opnieuw een consistente tijdreeks (2002-2005) ¹ opgebouwd die duiding geeft aan de economische betekenis van de Nederlandse zeehavenconomie ², in termen van toegevoegde waarde, werkgelegenheid, private investeringen én bedrijvendynamiek. Deze laatste indicator is, na een grondige verkennende studie in het kader van de Havenmonitor 2004, toegevoegd aan de 'Klassieke Havenmonitor', weliswaar de belangrijke brongerelateerde beperkingen indachtig.

Er zijn bovendien twee aparte rapporten opgesteld, die de status aannemen van 'Verkenningen'. Een eerste Verkenning heeft betrekking op de problematiek van voorwaartse effecten, die al dan niet in de Havenmonitorberekeningen zouden moeten worden opgenomen (nu wordt enkel gerekend met achterwaartse effecten). Een tweede Verkenning ziet op de eventuele mogelijkheden tot de internationale vergelijking van de klassieke indicatoren van de Havenmonitor, al dan niet vanuit een concurrentieel perspectief.

2. Net als in 2004 presteerden de Nederlandse zeehavengebieden in 2005 duidelijk beter dan de Nederlandse economie als geheel: het combineert een hoger groeiritme qua toegevoegde waarde (TW) (+5,9% versus +1,5% in 2005), met een licht positieve toename van het aantal werkzame personen (WP) (exclusief ingeleend personeel) (+0,2% versus status quo), wat zich vertaalt in een meer dan gemiddelde groei van de arbeidsproductiviteit in de Nederlandse zeehavenconomie.

¹ Door geconstateerde methodologische problemen en beperkingen wijken de cijferreeksen van bijvoorbeeld de indicator 'bedrijfsvestigingen' af van de cijfers gepubliceerd in de Havenmonitor 2004.

² Bestaande uit: de Noordelijke zeehavens, het Noordzeekanaalgebied, het Rijn- en Maasmondgebied (waarbinnen het Rotterdam-Rijnmondgebied) en het Scheldebekken.

3. Wanneer geraamd op basis van de bekende 'top-down' methode, vertegenwoordigt de Nederlandse zeehaven economie, uitgedrukt in prijzen van 2002, 4,2% van het BBP in 2005, of 20,3 miljard euro aan directe toegevoegde waarde ³ (waarvan 19 miljard euro locatiegebonden). De zeehavengerelateerde activiteiten genereren werkgelegenheid voor 142.200 personen (1,7% van het Nederlandse totaal), waarvan 22.500 in het niet-locatiegebonden achterlandvervoer. Voegt men, weliswaar met de nodige omzichtigheid en randvoorwaarden, ook de indirecte effecten van intermediaire aankopen van goederen en diensten bij Nederlandse toeleveranciers toe, dan klimt de economische betekenis tot respectievelijk 30,1 miljard euro aan toegevoegde waarde (6,3% van het BBP dankzij een multiplier van 1,5; in prijzen van 2002) en 241.000 personen (2,9% van het Nederlandse totaal van 8,21 miljoen, dankzij een multiplier van 1,7). De indirecte toegevoegde waarde neemt slechts 3,3% toe in vergelijking met 2004 (versus bijna 6% in de directe toegevoegde waarde). Opvallend is dat de indirecte toegevoegde waarde in de Noordelijke zeehavens en het Scheldebekken een hoger groeiritme kennen in vergelijking met de directe cijfers.

Tabel 1: Macro-economische betekenis Nederlandse zeehavengebieden in 2005

	Toegevoegde waarde (mln euro, lopende prijzen)		Werkgelegenheid (werkzame personen)		Investerings (mln euro)
	Direct	Indirect	Direct	Indirect	
Noordelijke zeehavens	978	599	8.268	7.300	94
Noordzeekanaalgebied	3.546	1.772	31.864	21.451	272
Rijn- en Maasmond	13.297	5.761	88.065	58.087	1.720
waarvan Rotterdam-Rijnmond	11.454	4.717	71.293	46.727	1.441
Scheldebekken	3.549	2.174	13.982	12.200	200
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	21.370	10.306	142.180	99.038	2.285

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

4. Op geaggregeerd niveau komt in de geanalyseerde periode 2002-2005 een aantal boeiende ontwikkelingen naar voren:
- het aantal werkzame personen in de sector 'Zeevaart' neemt toe (tot 7.200 werkzame personen), vooral in het Noordelijke Zeehavengebied op het vlak van 'vracht- en tankvaart'
 - de positieve toegevoegde waarde ontwikkeling van de 'Knooppunt functie' van de Nederlandse zeehavens is voornamelijk toe te schrijven aan 'Dienstverlening tbv het vervoer' en 'Op- en overslag', en vertaalt zich bovendien in een (sterk) stijgende arbeidsproductiviteit: respectievelijk 199.000 euro toegevoegde waarde per werkzame persoon (versus 167.000 euro/wp in 2002⁴) en 204.000 euro tw/wp (versus 174.000 euro tw/wp in 2002).

³ 21,4 miljard euro in prijzen van 2005.

⁴ In prijzen van 2002.

- onder impuls van de sterke verbetering van de arbeidsproductiviteit van de 'Aardolie-industrie' (in de eerste plaats in Rotterdam-Rijnmond) en de 'Basismetaleen en metaalproductenindustrie' (vooral in het Noordzeekanaalgebied en de Noordelijke havens), een ontwikkeling die zich overigens ook manifesteert op het niveau van de Nederlandse economie als geheel, groeit de industrie gerelateerde toegevoegde waarde in de Nederlandse zeehavengebieden tot een recordhoogte in 2005 van 10,6 miljard euro (in prijzen van 2002). Sterk stijgende olie- en staalprijzen, en daarmee groeiende exploitatie-overschotten, gelden hier als belangrijkste verklaringen voor deze ontwikkeling.
- de chemische industrie gaat echter qua werkgelegenheidsontwikkeling in alle zeehavengebieden, achteruit, en bevindt zich in 2005 nog slechts op 90% van het aantal werkzame personen aldaar in 2002 (14.000 versus 16.000). De corresponderende toegevoegde waarde is wel stabiel gebleven
- de moeilijk hanteerbare sector 'Groothandel' ⁵ is zowat de enige sector die sterk groeit (>5%) in termen van toegevoegde waarde en werkgelegenheid: van 0,9 naar 1 miljard euro en van 12.000 naar 13.000 werkzame personen.

Tabel 2: Absolute en relatieve directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid in 2005 (werkzame personen)

Hoofdsector en Subsector	Nederlandse zeehavens		Noordelijke zeehavens		Noordzeekanaal-gebied		Rijn- en Maasmond				Scheldebekken	
	Totaal		Totaal		Totaal		Totaal		waarvan Rotterdam-Rijnmond		Totaal	
	WP	%	WP	%	WP	%	WP	%	WP	%	WP	%
Knooppunt	57.855	100,0%	3.774	6,5%	8.511	14,7%	41.825	72,3%	38.485	66,5%	3.744	6,5%
Vervoer	30.336	100,0%	3.101	10,2%	4.201	13,8%	21.488	70,8%	19.646	64,8%	1.545	5,1%
Zeevaart	7.148	100,0%	2.172	30,4%	992	13,9%	3.929	55,0%	3.755	52,5%	55	0,8%
Binnenvaart	6.400	100,0%	331	5,2%	1.249	19,5%	4.350	68,0%	4.082	63,8%	469	7,3%
Wegvervoer	15.568	100,0%	581	3,7%	1.830	11,8%	12.186	78,3%	10.800	69,4%	971	6,2%
Spoorvervoer	1.150	100,0%	17	1,4%	130	11,3%	953	82,9%	940	81,7%	51	4,4%
Pijpleiding	70	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	70	100,0%	70	100,0%	0	0,0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	14.052	100,0%	353	2,5%	1.564	11,1%	10.940	77,9%	9.867	70,2%	1.195	8,5%
Overslagopslag	13.467	100,0%	320	2,4%	2.746	20,4%	9.397	69,8%	8.972	66,6%	1.004	7,5%
Vestigingsplaats	84.325	100,0%	4.494	5,3%	23.353	27,7%	46.240	54,8%	32.808	38,9%	10.238	12,1%
Industrie	59.732	100,0%	3.228	5,4%	17.710	29,6%	29.756	49,8%	20.099	33,6%	9.038	15,1%
Voedingsmiddelenindustrie	6.704	100,0%	345	5,1%	2.378	35,5%	3.426	51,1%	2.639	39,4%	555	8,3%
Aardolie industrie	3.799	100,0%	28	0,7%	53	1,4%	3.343	88,0%	3.115	82,0%	375	9,9%
Chemische industrie	14.267	100,0%	780	5,5%	2.101	14,7%	7.269	50,9%	4.770	33,4%	4.117	28,9%
Basismetaleen- en metaalproductenindustrie	18.892	100,0%	918	4,9%	10.466	55,4%	6.087	32,2%	3.077	16,3%	1.421	7,5%
Transportmiddelenindustrie	6.271	100,0%	515	8,2%	636	10,1%	3.526	56,2%	1.628	26,0%	1.594	25,4%
Elektriciteitsproductie	3.389	100,0%	153	4,5%	405	12,0%	2.081	61,4%	2.009	59,3%	750	22,1%
Overig (incl. dvl. T.b.v. delfstofw. En natte waterbouw)	6.410	100,0%	489	7,6%	1.671	26,1%	4.024	62,8%	2.861	44,6%	226	3,5%
Groothandel	13.059	100,0%	553	4,2%	2.877	22,0%	8.951	68,5%	6.942	53,2%	678	5,2%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	11.534	100,0%	713	6,2%	2.766	24,0%	7.533	65,3%	5.767	50,0%	522	4,5%
Totaal	142.180	100,0%	8.268	5,8%	31.864	22,4%	88.065	61,9%	71.293	50,1%	13.982	9,8%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

- Beschouwd naar zeehavengebied is het Rijn- en Maasmondgebied de belangrijkste generator van toegevoegde waarde en werkgelegenheid: 62% van het totaal (direct 13,3 miljard euro en 88.000 personen, waarvan ruim 80% in het Rotterdam-Rijnmondgebied). Terwijl het Noordzeekanaalgebied en het Scheldebekken inzake toegevoegde waarde creatie nog steeds gelijkwaardig zijn (3,5 miljard euro in 2005), is er een duidelijk verschil in

⁵ Wegens de moeilijkheid om de mate van 'zeehavengerelateerd zijn' te achterhalen.

het aantal werkzame personen: 32.000 versus 14.000. Het verschil ligt in de regionale sectorstructuur en de mate van kapitaalintensiteit van bepaalde industriële activiteiten, zoals de petrochemische industrie.

Tabel 3: Absolute en relatieve zeehavengerelateerde directe toegevoegde waarde in 2005 (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	8.280	100,0%	490	5,9%	1.035	12,5%	6.161	74,4%	5.833	70,4%	594	7,2%
Vervoer	2.453	100,0%	371	15,1%	306	12,5%	1.682	68,6%	1.567	63,9%	94	3,8%
Zeevaart	1.059	100,0%	319	30,1%	127	12,0%	603	56,9%	581	54,9%	10	1,0%
Binnenvaart	356	100,0%	18	5,2%	70	19,5%	242	68,0%	227	63,8%	26	7,3%
Wegvervoer	875	100,0%	33	3,7%	103	11,8%	685	78,3%	607	69,4%	55	6,2%
Spoorvervoer	65	100,0%	1	1,4%	7	11,3%	54	82,9%	53	81,7%	3	4,4%
Pijpleiding	99	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	99	100,0%	99	100,0%	0	0,0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	2.942	100,0%	70	2,4%	266	9,0%	2.326	79,1%	2.165	73,6%	281	9,5%
Overslag/opslag	2.885	100,0%	49	1,7%	463	16,1%	2.153	74,6%	2.101	72,8%	220	7,6%
Vestigingsplaats	13.090	100,0%	488	3,7%	2.511	19,2%	7.136	54,5%	5.621	42,9%	2.955	22,6%
Industrie	11.102	100,0%	392	3,5%	2.105	19,0%	5.738	51,7%	4.537	40,9%	2.867	25,8%
Voedingsmiddelenindustrie	683	100,0%	18	2,7%	250	36,7%	366	53,6%	286	41,9%	48	7,0%
Aardolie industrie	2.580	100,0%	16	0,6%	30	1,2%	2.342	90,8%	2.207	85,5%	192	7,5%
Chemische industrie	4.444	100,0%	103	2,3%	282	6,3%	1.766	39,7%	1.226	27,6%	2.293	51,6%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	1.867	100,0%	107	5,7%	1.225	65,6%	441	23,6%	176	9,4%	94	5,0%
Transportmiddelenindustrie	261	100,0%	23	8,7%	17	6,6%	145	55,5%	66	25,2%	76	29,2%
Elektriciteitsproductie	744	100,0%	57	7,7%	132	17,8%	409	55,0%	391	52,6%	145	19,5%
Overig (incl. dvl. T.b.v. delfstofw. En natte waterbouw)	524	100,0%	68	13,0%	168	32,1%	269	51,4%	185	35,4%	19	3,6%
Groothandel	1.058	100,0%	36	3,4%	211	19,9%	765	72,3%	598	56,5%	47	4,4%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	929	100,0%	60	6,5%	195	20,9%	633	68,1%	486	52,3%	41	4,5%
Totaal	21.370	100,0%	978	4,6%	3.546	16,6%	13.297	62,2%	11.454	53,6%	3.549	16,6%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

- De vestigingsplaatsfunctie blijft dominant in de directe toegevoegde waarde creatie van 2005 (61%), dankzij de zeehavengerelateerde industriële activiteiten. Voornaamste bijdragers blijven de 'Chemische industrie' (21%), de 'Aardolie-industrie' (12%) en de 'Basismetaal- en metaalproductenindustrie'.

Binnen de activiteiten verbonden aan de knooppuntfunctie is de 'Dienstverlening tbv het vervoer' belangrijker in termen van toegevoegde waarde dan de vervoerssector als geheel en de subsector 'Overslag/opslag'. De sector 'Zeevaart' is samen met het 'Wegvervoer' de belangrijkste contribuant.

- Inzake werkgelegenheid is het procentuele aandeel van 'Groothandel' en 'Zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening' significant groter dan voor de toegevoegde waarde. De 'Basismetaal- en metaalproductenindustrie' is de belangrijkste generator van werkgelegenheid in 2005, circa 19.000 werkzame personen. Activiteiten van vergelijkbare omvang (> 14.000 werkzame personen) zijn deze van de 'Chemische industrie' en het 'Wegvervoer'. De sector 'Pijpleidingenvervoer' genereert nauwelijks werkgelegenheid, maar is iets belangrijker in termen van toegevoegde waarde.

8. In de Nederlandse zeehavengebieden is, volgens de CBS-investeringsstatistieken, voor 2,3 miljard euro geïnvesteerd in 2004 (het meest recente jaar waarvoor gegevens beschikbaar zijn), waarvan 3/4 in het Rijn- en Maasmondgebied en ruim 60% in het Rotterdam-Rijnmond gebied. Aan industriële activiteiten gekoppelde investeringen blijken wel nog steeds zowat dubbel zo belangrijk (1,3 miljard euro) als deze in 'Transport en Distributie'.

Aan de investeringscijfers zijn door het CBS voor het eerst betrouwbaarheidsmarges toegekend geweest; enkel cijfers met een onbetrouwbaarheidsmarge kleiner dan 15% zijn gebruikt in deze rapportage. Belangrijke 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 kan behouden blijven.

9. Net als in de voorgaande Havenmonitor is aanvullend op de klassieke voorstelling van de resultaten inzake toegevoegde waarde en werkgelegenheid, de analyse verder uitgebreid door toepassing van shift-share technieken. De analyse leert dat voornamelijk op basis van toegevoegde waarde creatie, het Rijn- en Maasmondgebied, en in veel mindere mate de Noordelijke zeehavens, aan marktaandeel winnen ten koste van het Noordzeekanaalgebied en het Scheldebekken. Deze ontwikkeling is toe te schrijven aan een sectorale structuur die an sich al aantrekkelijke groeicijfers laat optekenen en waarvan de samenstellende subsectoren bovendien sterker scoren vergeleken met dezelfde economische activiteiten in andere havengebieden in Nederland.

Naar werkgelegenheid gemeten is het beeld vrijwel analoog. Vooral het Rijn- en Maasmondgebied wint aan marktaandeel, samen met de Noordelijke zeehavens, ten koste van het Scheldebekken en het Noordzeekanaalgebied.

10. De analyse van de ontwikkelingen binnen de zeehavengebieden afzonderlijk geeft aanleiding tot een meer specifiek beeld. De belangrijkste bijdragers aan de positieve ontwikkeling van het marktaandeel (toegevoegde waarde) van het Rijn- en Maasmondgebied zijn de 'Aardolie-industrie' en de 'Dienstverlening tbv het vervoer'. Voor de Noordelijke zeehavens zijn dat de activiteiten van 'Groothandel', 'Zeevaart' en 'Basismetaal- en metaalproductenindustrie' met lokale specialisaties. De belangrijkste bijdragers aan de negatieve ontwikkeling voor het Noordzeekanaalgebied zijn de 'Voedingsmiddelenindustrie' en de 'Dienstverlening tbv het vervoer', waarin het duidelijk minder snel groeit in vergelijking met andere zeehavengebieden. Sterk positief voor het Noordzeekanaalgebied is echter de relatieve toegevoegde waarde ontwikkeling in 'Basismetaal- en metaalproductenindustrie'.

11. 'Bedrijfsvestigingen en bedrijvendynamiek' is toegevoegd als vierde indicator binnen de Klassieke Havenmonitor, hoewel een integratie met de drie andere indicatoren niet mogelijk is door het gebruik van andere databronnen (Handelsregister VVK). De analyse van de bedrijvendynamiek vindt bovendien bij voorkeur plaats op basis van de mutatiecomponenten (natuurlijke aanwas + migratiesaldo), omdat deze gebaseerd is op de records van het dynamische Handelsregister en daardoor een beter beeld opleveren dan wanneer zou vertrokken worden van standdata (verschil aantal vestigingen op 1 januari 2005 versus 1 januari 2004). In deze Havenmonitor leidt de analyse van de bedrijvendynamiek in de Nederlandse zeehavengebieden tot de volgende conclusies:

- in alle zeehavengebieden is het aantal oprichtingen (starters en overige oprichtingen) hoger dan het aantal opheffingen. Alle zeehavengebieden laten dus een positieve natuurlijke aanwas zien (totaal van 105)
- in 2005 is er een aanzienlijke stijging te zien van het aantal immigraties ten opzichte van 2004 en een behoorlijke daling van het aantal emigraties, maar het saldo blijft negatief (88). Het migratiesaldo (immigratie versus emigratie) voor de grote zeehavengebieden is trouwens negatief, terwijl dit saldo voor het Scheldebekken en de Noordelijke zeehavens positief is. Binnen het Rijn- en Maasmondgebied laat het Rotterdam Rijnmondgebied een grotere dynamiek zien. Het Rotterdam Rijnmond gebied heeft bijvoorbeeld een relatief hoog percentage emigraties en immigraties ten opzichte van het gehele Rijn- en Maasmondgebied
- alleen het groeisaldo (som van natuurlijke aanwas en migratiesaldo) van Rijn- en Maasmond is licht negatief. De overige zeehavengebieden laten een groei zien in het aantal vestigingen
- de geografische analyse van de bedrijfsverplaatsingen, naar herkomst en bestemming van emigratie respectievelijk immigratie, bevestigt de perceptie dat migraties voornamelijk binnen het zeehavengebied zelf plaatsvinden of in nabij gelegen gemeenten.

12. Bij de uitvoering van de Havenmonitor 2005 is duidelijk geworden dat de grenzen, zowel qua gebruikte data als qua methodologische aanpak, voor de Havenmonitor zijn bereikt ten gevolge van:

- beperkingen in Eurostat- en CBS-cijfers
- onjuistheden in bronbestanden zoals LISA en het Handelsregister VVK
- niet voor alle indicatoren gelijke geografische afbakeningen
- voorlopig bij de havenbeheerders ontbrekende stroomlijning in de controle van de werkgelegenheidscijfers
- blijvende discussie over de relevantie van bepaalde SBI-codes en/of van de opname van bepaalde gemeenten waarvan men de zeehavengerelateerdheid sterk vraag kan beginnen stellen gezien de vrijwel volledig weggevalen knooppuntfunctie

- verouderde maritieme quota om de niet-locatiegebonden vervoersprestaties te berekenen
- verouderde correctiefactoren om te corrigeren voor regionale verschillen in arbeidsproductiviteit

Gezien het spanningsveld dat is ontstaan tussen enerzijds de behoefte aan detailinformatie en – analyse bij de havenbeheerders (bijvoorbeeld wat betreft de samenstelling van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid) en anderzijds de wens om op een onderbouwde manier inzichten te verschaffen in de algemene ontwikkeling van de Nederlandse zeehaven economie, kan dit andermaal gezien worden als een uitnodiging om de ‘top-down’ benadering van de Klassieke Havenmonitor structureel in vraag te stellen.

Executive summary

1. As in previous years, the Port Monitor 2005 has been drawn up by the authority of the Dutch Ministry of Transport and Public Works, by the study consortium consisting of Rebelgroup Advisory and Buck Consultants International. With regard to the current Port Monitor methodology and the use of data, one has once more opted for the 'top-down' approach, which was initially developed by Ecorys. Consequently, this study maintains the characteristics of an 'environmental indicator'. The study consortium has, similar to the previous years, exposed some significant flaws to this methodology, more specifically on the subject of maritime quota, region adjustments, etc. Nevertheless one has once more succeed in constructing a consistent time series (2002-2005)⁶ that indicates the economic significance of the Dutch seaport sector⁷, in terms of added value, employment, private investments and enterprise dynamics. The last indicator has, after profound exploratory research during the compilation of the Port Monitor 2004, been added to the 'Classic Port Monitor', although one should be aware of significant data constraints.

Moreover, two studies have been drawn up, who adopt the status of 'Explorations'. The first exploration concerns the issue of forward economic effects, whether or not taken up in the calculations of the Port Monitor, because nowadays only the backward effects are calculated. The possibilities of an international comparison of the classical indicators of the Port Monitor, whether or not from a competitive perspective, are examined in the second exploration.

2. Just as in 2004, the Dutch sea port areas have performed remarkably better than the Dutch economy as a whole: they combined a higher growth rate of added value (+ 5,9% versus +1,5 % in 2005), with a slightly positive increase in the employment (excluding temporary staff) (+0,2% versus status quo), which results into an above average growth of the labour productivity within the Dutch seaport sector.
3. The Dutch seaport sector represents, according to estimations founded on the 'top-down' methodology and based in prices of 2002, 4,2% of the Dutch GDP of 2005. To put it differently, the Dutch seaport sector creates a total value of € 20,3 billion of direct added

⁶ Data series such as the indicator 'Enterprise establishments' deviate, on the basis of identified methodological problems and constraints, from the published data of the Port Monitor 2004.

⁷ Composing of: the Northern seaports, the Noordzeekanaalgebied, the Rijn- en Maasmondgebied (within the Rotterdam-Rijnmondgebied and the Scheldebekken.

value⁸ (of which 19,2 billion are on site). Seaport related activities generate employment for 142.200 people (this represents 1,7% of total Dutch employment), of which 22.500 in off-site hinterland transportation. If one includes the indirect effects of intermediary purchases of goods and services from suppliers, taking the usual caveats into account, then the economic significance uses a total of € 30,1 billion (6,3 % of the GDP thanks to a multiplier of 1,5 (in prices of 2002) and 241.000 employees (2,9% of total Dutch employment rate, thanks to a multiplier of 1,7). In comparison with 2004, the indirect added value increases by only 3,3% (versus an increase of direct added value by 6%). Remarkably, the indirect added value of the Northern seaports and the Scheldebekken, seem to experience a more significant growth in comparison with the direct figures.

Table 1: Macro-economic performance of Dutch seaport areas in 2005

	Added Value (mln euro, current prices)		Employment (working people)		Investments (mln euro)
	Direct	Indirect	Direct	Indirect	
Noordelijke zeehavens	978	599	8.268	7.300	94
Noordzeekanaalgebied	3.546	1.772	31.864	21.451	272
Rijn- en Maasmond	13.297	5.761	88.065	58.087	1.720
of which Rotterdam-Rijnmond	11.454	4.717	71.293	46.727	1.441
Scheldebekken	3.549	2.174	13.982	12.200	200
Total Dutch seaports	21.370	10.306	142.180	99.038	2.285

Source: RebelGroup based on LISA and CBS data

4. On an aggregated level, the studied period (2002-2005), shows some interesting developments::

- Employment in the 'Sea transport' sector increases (to 7.200 people at work), especially in the Northern Seaport area with respect to 'freight- and tanker traffic'
- The favourable development of the added value of the 'transport node function' of the Dutch seaports is principally attributable to both the 'supporting transport activities' and the 'storage and cargo handling'. The latter shows furthermore a(n) (significant) increase in labour productivity: respectively € 199.000 added value per worker (versus € 167.000 per worker in 2002⁹) and 204.000 euro added value per worker (versus € 174.000 added value per worker in 2002).
- Stimulated by the strong improvement of labour productivity in the 'crude oil industry' (more particularly in the region 'Rotterdam-Rijnmond') and in the 'basic metals and fabricated metal products industries' (specifically in the 'Noordzeekanaalgebied' and the Northern ports), the industrial related added value within the Dutch seaports reaches in 2005 a new record level of € 10,6 billion (in prices of 2002). One should note that the Dutch economy as a whole showed a similar evolution. The most important explanations for this development are strongly increasing oil – and steel prices and the by those growing exploitation surpluses.

⁸ 21,4 billion euros in prices of 2005.

⁹ In prices of 2002.

- Employment development in the chemical industry declines in all seaport areas, and has in 2005 merely fallen to 90% of the number of workers in 2002 (14.000 versus 16.000). On the other hand, the added value remained stable.
- The difficult ' wholesale'¹⁰, sector is about the only one that significantly grows (>5%) in terms of added value and employment: from 0,9 to 1 billion euros and from 12.000 to 13.000 workers.

Table 2: Absolute en relative direct seaport related employment in 2005 (working people)

Sector	Rijn- en Maasmond											
	Dutch seaports		Noordelijke zeehavens		Noordzeekanaal-gebied		Total		of which Rotterdam-Rijnmond		Scheldebekken	
	WP	%	WP	%	WP	%	WP	%	WP	%	WP	%
Transport node	57.855	100,0%	3.774	6,5%	8.511	14,7%	41.825	72,3%	38.485	66,5%	3.744	6,5%
Transport	30.336	100,0%	3.101	10,2%	4.201	13,8%	21.488	70,8%	19.646	64,8%	1.545	5,1%
Navigation	7.148	100,0%	2.172	30,4%	992	13,9%	3.929	55,0%	3.755	52,5%	55	0,8%
Inland navigation	6.400	100,0%	331	5,2%	1.249	19,5%	4.350	68,0%	4.082	63,8%	469	7,3%
Road transport	15.568	100,0%	581	3,7%	1.830	11,8%	12.186	78,3%	10.800	69,4%	971	6,2%
Rail transport	1.150	100,0%	17	1,4%	130	11,3%	953	82,9%	940	81,7%	51	4,4%
Pipeline transport	70	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	70	100,0%	70	100,0%	0	0,0%
Services for transport	14.052	100,0%	353	2,5%	1.564	11,1%	10.940	77,9%	9.867	70,2%	1.195	8,5%
Handling and storage	13.467	100,0%	320	2,4%	2.746	20,4%	9.397	69,8%	8.972	66,6%	1.004	7,5%
Business location	84.325	100,0%	4.494	5,3%	23.353	27,7%	46.240	54,8%	32.808	38,9%	10.238	12,1%
Industry	59.732	100,0%	3.228	5,4%	17.710	29,6%	29.756	49,8%	20.099	33,6%	9.038	15,1%
Foodstuff	6.704	100,0%	345	5,1%	2.378	35,5%	3.426	51,1%	2.639	39,4%	555	8,3%
Petroleum	3.799	100,0%	28	0,7%	53	1,4%	3.343	88,0%	3.115	82,0%	375	9,9%
Chemicals	14.267	100,0%	780	5,5%	2.101	14,7%	7.269	50,9%	4.770	33,4%	4.117	28,9%
Metals	18.892	100,0%	918	4,9%	10.466	55,4%	6.087	32,2%	3.077	16,3%	1.421	7,5%
Vehicles	6.271	100,0%	515	8,2%	636	10,1%	3.526	56,2%	1.628	26,0%	1.594	25,4%
Production of electricity	3.389	100,0%	153	4,5%	405	12,0%	2.081	61,4%	2.009	59,3%	750	22,1%
Other	6.410	100,0%	489	7,6%	1.671	26,1%	4.024	62,8%	2.861	44,6%	226	3,5%
Wholesale	13.059	100,0%	553	4,2%	2.877	22,0%	8.951	68,5%	6.942	53,2%	678	5,2%
Public and private services	11.534	100,0%	713	6,2%	2.766	24,0%	7.533	65,3%	5.767	50,0%	522	4,5%
Total	142.180	100,0%	8.268	5,8%	31.864	22,4%	88.065	61,9%	71.293	50,1%	13.982	9,8%

Source: RebelGroup based on LISA and CBS data

- The 'Rijn- and Maasmondgebied' is, the most important seaport area in terms of direct added value and employment: 62% of the total sum (€ 13,3 billion and 88.000 employees, of which largely 80% in the 'Rotterdam-Rijnmondgebied'). Whereas the Noordzeekanaalgebied and the Scheldebekken are, with regard to added value creation, still equivalent, there is a major difference in employment: 32.000 versus 14.000. The regional sector structure and the extent of capital intensity of particular industrial activities, such as the petrochemical industry, explain the remarkable difference.

¹⁰ Due to the difficulty of separating the 'seaport related activities'.

Table 3: Absolute en relative seaport related direct added value in 2005 (in mln euro)

Sector	Rijn- en Maasmond											
	Dutch seaports		Noordelijke zeehavens		Noordzeekanaal-gebied		Total		of which Rotterdam-Rijnmond		Scheldebekken	
	TW	%	TW	%	TW	%	TW	%	TW	%	TW	%
Transport node	8.280	100,0%	490	5,9%	1.035	12,5%	6.161	74,4%	5.833	70,4%	594	7,2%
Transport	2.453	100,0%	371	15,1%	306	12,5%	1.682	68,6%	1.567	63,9%	94	3,8%
Navigation	1.059	100,0%	319	30,1%	127	12,0%	603	56,9%	581	54,9%	10	1,0%
Inland navigation	356	100,0%	18	5,2%	70	19,5%	242	68,0%	227	63,8%	26	7,3%
Road transport	875	100,0%	33	3,7%	103	11,8%	685	78,3%	607	69,4%	55	6,2%
Rail transport	65	100,0%	1	1,4%	7	11,3%	54	82,9%	53	81,7%	3	4,4%
Pipeline transport	99	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	99	100,0%	99	100,0%	0	0,0%
Services for transport	2.942	100,0%	70	2,4%	266	9,0%	2.326	79,1%	2.165	73,6%	281	9,5%
Handling and storage	2.885	100,0%	49	1,7%	463	16,1%	2.153	74,6%	2.101	72,8%	220	7,6%
	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Business location	13.090	100,0%	488	3,7%	2.511	19,2%	7.136	54,5%	5.621	42,9%	2.955	22,6%
Industry	11.102	100,0%	392	3,5%	2.105	19,0%	5.738	51,7%	4.537	40,9%	2.867	25,8%
Foodstuff	683	100,0%	18	2,7%	250	36,7%	366	53,6%	286	41,9%	48	7,0%
Petroleum	2.580	100,0%	16	0,6%	30	1,2%	2.342	90,8%	2.207	85,5%	192	7,5%
Chemicals	4.444	100,0%	103	2,3%	282	6,3%	1.766	39,7%	1.226	27,6%	2.293	51,6%
Metals	1.867	100,0%	107	5,7%	1.225	65,6%	441	23,6%	176	9,4%	94	5,0%
Vehicles	261	100,0%	23	8,7%	17	6,6%	145	55,5%	66	25,2%	76	29,2%
Production of electricity	744	100,0%	57	7,7%	132	17,8%	409	55,0%	391	52,6%	145	19,5%
Other	524	100,0%	68	13,0%	168	32,1%	269	51,4%	185	35,4%	19	3,6%
	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Wholesale	1.058	100,0%	36	3,4%	211	19,9%	765	72,3%	598	56,5%	47	4,4%
Public and private services	929	100,0%	60	6,5%	195	20,9%	633	68,1%	486	52,3%	41	4,5%
Total	21.370	100,0%	978	4,6%	3.546	16,6%	13.297	62,2%	11.454	53,6%	3.549	16,6%

Source: RebelGroup based on LISA and CBS data

- The production location function remains dominant, representing 61% of direct added value in 2005, thanks to the port related industrial activities. The major contributors remain the 'Chemical industry' (21%), the 'Crude oil-industry' (12%) and finally the 'Basic metals – and fabricated metal products industry'.

The 'supporting transport activities', among the activities related to the transport node function, appear to be more important than the transport sector itself and the subsector 'cargo handling and storage'. The sector 'Sea transport' together with 'road haulage' remains the major contributor.

- With regard to employment, the distribution seems to be different, and the share of 'wholesale' and 'commercial and non-commercial services' is in terms of percentage significantly higher in comparison with added value. The 'Basic metals – and fabricated metal products industry' is the most important employment generator in 2005, approximately 19.000 workers. Activities with similar dimensions (> 14.000 workers) are 'Chemical industry' and 'Road haulage'. The sector 'pipeline transportation' barely creates employment, but is more significant in terms of added value.
- According to CBS investment statistics of 2004 (this is the most recent year for which data are available), € 2,3 billion was invested into the Dutch seaport areas, of which 75% in the Rijn- en Maasmondgebied and over 60% in the Rotterdam-Rijnmond area. Given the above,

investments that are linked to industrial activities, appear to be twice as important (€1,3 billion) as those in 'Transport and distribution'.

The CBS has for the first time attributed confidence margins to these investment data; only data with an uncertainty margin of less than 15% are used in this study. As a consequence, and also because of the confidentiality rules of CBS and a number of remaining methodological issues, the number of observations has become small and the indicator difficult to interpret.

9. As in the previous Port Monitor, the usual presentation of the results on added value and employment, has been extended by the application of the shift-share techniques. From the analysis one can conclude that, the Rijn- en Maasmondgebied, and, to a less smaller degree, the Northern seaports, who gain market share, in terms of added value, at the expense of the Noordzeekanaalgebied and the Scheldebekken. This development is a consequence of a sectoral structure, that already by itself, notes attractive growth figures and, moreover, from which the composing subsectors yield a higher score in comparison with similar economic activities in other Dutch port areas.

With respect to employment, the picture is actually quite similar. In particular, the Rijn- en Maasmondgebied and the Northern seaports gain market share at the cost of the Scheldebekken and the Noordzeekanaalgebied.

10. The analysis of the developments within the individual seaport areas shows a more specific evolution. The major contributors to the positive development of the market share (added value) of the Rijn- en Maasmondgebied are the 'Crude oil industry' and the 'Suppling transport services'. With regard to the Northern seaports, these concerning activities are 'Wholesale', 'Sea transport' and 'Basic metals – and fabricated metal products industry' with local specifications. With regard to the Noordzeekanaalgebied, the major contributors to the negative development are the 'Food industry' and the 'Suppling transport services', which show a markedly slower growth than in other seaport areas. The relative development of added value within 'Basic metals – and fabricated metal products industry' is undeniable a positive factor for the Noordzeekanaalgebied.

11. 'Enterprise establishment and dynamics' is added as a fourth indicator to the Classic Port Monitor. However, an integration with the three other indicators is not possible due to the use of different data sources (trade register VVK). Moreover, the analysis of enterprise dynamics is preferably carried out on the basis of mutation components (natural growth + migration balance), precisely because these data are obtained from the records of the dynamic Trade register and therefore yield a more accurate picture than static data (difference between the number of locations on 1 January 2005 and 1 January 2004). The analysis of enterprise dynamics in the present Monitor produces the following conclusions:

- The number of establishments (start-ups and others) is higher in all seaport areas than the number of closures. In other words, all the seaports show a positive natural growth (total amount of 105).
- One can observe a considerable increase of the number of immigrations in comparison with 2004, and a substantial decline of the number of emigrations, however, the balance remains negative (88). The migration balance (immigration versus emigration) in the major seaport areas is as a matter of fact negative, while it is positive in the Scheldebekken and in Northern seaports. Within the Rijn- en Maasmondgebied, the Rotterdam Rijnmondgebied is the most dynamic. It has, for example, a relatively high percentage emigrations and immigrations in comparison with the entire Rijn- en Maasmondgebied.
- Only the growth balance (sum of the natural growth and the migration balance) of the Rijn-en Maasmond is slightly negative. The remaining seaport areas show an increase in the number of establishments.
- The geographical analysis of the production relocations, with regard to origin and destination of emigration respectively immigration, confirms the perception that migration principally take place within the seaport area itself or neighbouring municipalities.

12. It has become apparent that, due to the result of the execution of the Port monitor 2005, and regarding the methodological approach and sources, the current Port Monitor has reached its limits precisely because:

- Constraints in Eurostat – and CBS data;
- Inaccuracies in data such as LISA and Trade register VVK;
- Different geographical definitions for all indicators;
- For the time being, no mutual coordinated control by port authorities with respect to employment data;
- Ever lasting discussion about the relevance of particular SBI-codes and/or about the inclusion of certain municipalities from which the seaport relatedness is doubtful given the almost entirely omitted 'transport node function';
- Obsolete maritime quota for the calculation of off-site transportation performance
- Obsolete adjustment factors for regional differences in labour productivity

The need for detailed information and – analysis by the port authorities, such as the composition of added value and employment, combined with the wish for well-founded insights in the general development of the Dutch seaport sector, resulted in a conflict, which can be interpreted as a structural questioning of the 'top-down' approach of the classis Port Monitor.

DEEL I: INTRODUCTIE EN METHODIEK

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 Maasmondegebied (met daarin Rotterdam-Rijnmond telkens specifiek afgezonderd) en het Scheldebekken.

Inmiddels geven vier indicatoren duiding aan het begrip economische betekenis: toegevoegde waarde, werkgelegenheid, private investeringen en bedrijvendynamiek/bedrijfsvestigingen. Elk van de indicatoren, met inbegrip van de vorig jaar geïntroduceerde indicator 'bedrijvendynamiek/bedrijfsvestigingen', kent door de tijd heen bepaalde ontwikkelingen, waarvan verdere detaillering en analyse het voorwerp uitmaakt van deze Havenmonitor.

Voorliggende document synthetiseert de resultaten voor 2005. Belangrijke nuances zijn hier echter meteen op hun plaats. De 'top-down' berekeningsmethodiek voor de Havenmonitor 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. Waar mogelijk zijn ook dit jaar opnieuw verfijningen en/of verbeteringen aangebracht geweest aan de basisberekeningsmethode. Daarnaast is nog een aantal bijkomende hiaten aan het licht gekomen bij de uitvoering van deze Havenmonitor (bijvoorbeeld voor wat betreft de private investeringen waarbij is gebleken dat steeds een discrepantie heeft bestaan inzake de geografische afbakening van de zeehavengebieden gebruikt voor de werkgelegenheidscijfers en deze voor de private investeringen, cfr. supra). Tenslotte bleek, mede naar aanleiding van de vorige jaar doorgevoerde CBS revisie, het jaar 2001 qua cijfers problematisch te blijven, waardoor in overleg met de Begeleidingscommissie is besloten de tijdreeks te laten starten van 2002 in plaats van 2001.

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'.

Naast de traditionele berekeningen binnen de Havenmonitor, beschreven en geanalyseerd in voorliggend Hoofdrapport, zijn er twee aparte rapporten opgesteld, die de status aannemen van ‘Verkenningen’. Een eerste Verkenning heeft betrekking op de problematiek van voorwaartse effecten, die al dan niet in de Havenmonitorberekeningen zouden moeten worden opgenomen (nu wordt enkel gerekend met achterwaartse effecten). Een tweede Verkenning ziet op de eventuele mogelijkheden tot de internationale vergelijking van de klassieke indicatoren van de Havenmonitor, al dan niet vanuit een concurrentieel perspectief. Voor de conclusies van beide Verkenningen wordt verwezen naar de rapportages zelf.

De structuur van voorliggende rapportage voor de Havenmonitor 2005 verschilt enigszins van deze voor de voorgaande jaren, echter zonder verlies aan informatie maar met winst van leesbaarheid en vermijden van herhaling van al bekende data. Deze structuurwijziging drong zich eveneens op door de toevoeging van de indicator ‘bedrijvendynamiek/bedrijfsvestigingen’.

Het doel van onderhavig onderzoek blijft echter: *“bepaal de directe en indirecte economische betekenis van de zeehavengerelateerde activiteiten in zeehavengebieden in de Nederlandse economie in 2005, en de ontwikkeling ervan in de periode 2002-2005”*.

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 alle betrokken zeehavens, het CBS en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. 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 ‘top-down’ methode.

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van dit inleidende Deel I van de Havenmonitor, beschrijft in verder detail definiëring en de toe te passen ‘top-down’ methode, en verduidelijkt de implicaties van bepaalde methodische problemen die dit jaar opdoken, samen met de uitgewerkte oplossingen.

Hoofdstuk 3 (ondergebracht in het Deel II van de Havenmonitor – ‘Economische betekenis Nederlandse zeehavens’) synthetiseert de berekeningsresultaten voor de economische betekenis van de Nederlandse zeehavengebieden voor 2005, in termen van toegevoegde waarde, werkgelegenheid, private investeringen in materiële vaste activa en bedrijvendynamiek. Genoemde resultaten zijn daarbij tevens afgezet ten opzichte van de nationale economie.

Hoofdstuk 4 plaatst de resultaten voor toegevoegde waarde en werkgelegenheid in een tijdsperspectief, namelijk voor de periode 2002-2005, de meest volledige periode die mogelijk is. Daarbij vinden niet enkel de klassieke vergelijkingen en indexwaardeberekeningen plaats, maar is een nuttige additionele 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 5 toont de (ontwikkeling van de) private investeringen, terwijl **Hoofdstuk 6** de basis legt voor de opbouw van een consistente tijdsreeks met betrekking tot de dynamiek van de bedrijfsvesteringen in de betreffende zeehavengebieden.

Deel III bevat een set van overkoepelende (methodische) conclusies en aanbevelingen.

Hiernaast wordt verwezen naar de volgende twee verkenningen die zijn uitgevoerd in het kader van deze Havenmonitor:

- *‘Verkenning voorwaartse effecten’*, waarin een eventuele onderschatting is 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, en

- *‘Verkenning internationaal perspectief’*, waarin een inventarisatie naar de beschikbaarheid en vergelijkbaarheid is gemaakt van de vier economische indicatoren werkgelegenheid, toegevoegde waarde, private investeringen en aantal bedrijfsvestigingen voor een aantal belangrijke buitenlandse zeehavens in de HLH-range. Ook is op basis van overslagstatistieken van het CBS en Eurostat inzichtelijk gemaakt hoe de concurrentiepositie van de zeehavens in de HLH-range geduid kan worden naar marktaandeel – en de ontwikkeling hierin.

Naast het inzicht dat verkregen kan worden met de concurrentievergelijking op basis van de economische indicatoren en overslagstatistieken, gaat deze verkenning in op de methodiek hoe zeehavens (in theorie) internationaal vergeleken kunnen worden, waarbij de resultaten van beschikbare vergelijkingen/methoden/indicatoren in een helder methodisch kader worden geplaatst.

2 Gehanteerde definities en onderzoeksmethode

2.1 Inleiding

2.2 Definiëring

De afbakening is volstrekt analoog aan de voorgaande Havenmonitor 2004 en vertrekt vanuit drie dimensies: een functionele, een sectorale en een geografische. Onderstaande toelichting is dan ook grotendeels ontleend aan de versie van vorig jaar.

2.2.1 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.

2.2.2 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.

Zeehavengebonden activiteiten zijn activiteiten waarvoor de directe nabijheid van een zeehaven benodigd is, maar die niet in ieder geval kadegebonden zijn. Activiteiten die op het Distripark Albrandswaard plaatsvinden zijn voorbeelden hiervan.

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.

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 activiteiten ¹¹. 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).

¹¹ 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.

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.

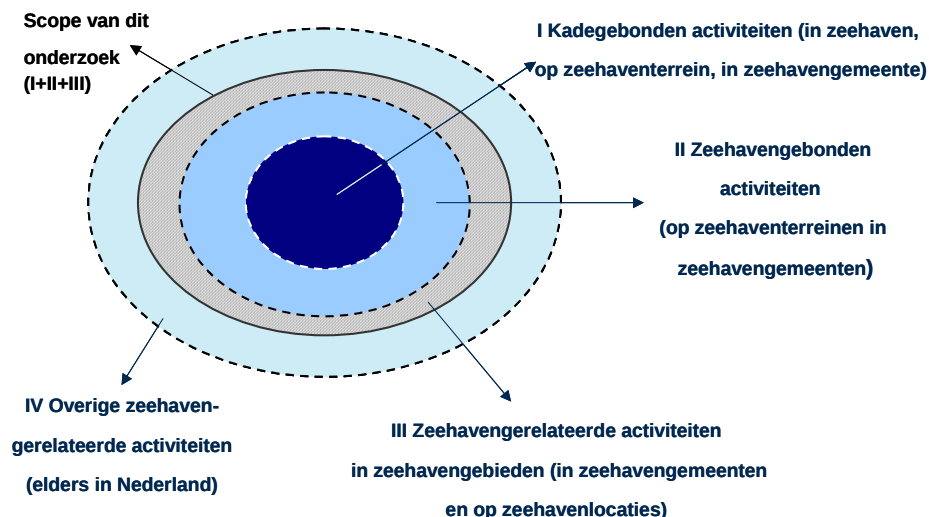
Maritieme activiteiten zijn activiteiten die een band hebben met activiteiten in sectoren die gebruik maken van schepen en vaartuigen voor commerciële doeleinden of diensten verlenen aan deze sectoren. Dit is in overeenstemming met de definitie zoals door de Stichting Nederland Maritiem Land gebruikt. 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, ofwel in het zeehavengebied, en 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.

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.

Figuur 2.1: Scope van het Havenmonitoronderzoek



Bron: Ecorys, Havenmonitor 2003

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 delfstofwinning. 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.

Aanpassing en SBI-codelijst ten opzichte van voorgaande edities van de Havenmonitor

In Bijlage 1 zijn alle SBI-codes opgenomen die als zeehavengerelateerde activiteiten worden meegerekend in de Havenmonitor. Tijdens het huidige onderzoek zijn er opvallendheden geconstateerd ten aanzien van de selectie SBI-codes. Deze worden hieronder beschreven.

In eerdere Havenmonitoren werd de volledige SBI-code '4000 Productie en distributie van electriciteit' meegerekend terwijl slechts de productie van elektriciteit als zeehavengerelateerd wordt beschouwd. De productie bestaat uit de volgende drie SBI-klassen en uitsluitend deze zijn meegerekend in de huidige Havenmonitor:

- Productie van elektriciteit en warm water door thermische, kern- en warmtekracht
- Productie van elektriciteit door windenergie
- Productie van elektriciteit en warm water door zonnecellen, warmtepompen

Er is nauwelijks invloed van deze aanpassing voor de tijdreeks gepresenteerd voor de indicatoren werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Er is zo veel mogelijk met terugwerkende kracht gecorrigeerd voor de zeehavengebieden.

Voor de indicatoren private investeringen en bedrijvendynamiek was de invloed groter. Deze worden respectievelijk in de paragrafen 2.4 en 2.5 beschreven.

Tevens bleek er bij het voor de eerste maal opstellen van de bedrijfsvestigingenindicator in 2004 de gehele SBI-klassen '5010 Handel in en reparatie van auto's' te zijn meegerekend. Binnen de Havenmonitor worden hiervan echter slechts één SBI-klassen als zeehavengerelateerd beschouwd, dit is de volgende:

- 5010.5 Handel in aanhangwagens, opleggers

Voor deze wijziging is gecorrigeerd.

2.2.3 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.

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 bevaarbaarheidklasse van vaarwegen (dit is gebruikt voor de binnenlandse vaarwegen). De bevaarbaarheidklasse is een aanduiding voor de (maximale) capaciteitsafmetingen van een vaarweg, uitgedrukt in tonnen laadvermogen. De bevaarbaarheidklassen 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 bevaarbaarheidklasse VI (a,b en c, zie Kaart 2.1, de blauwe tinten)¹². 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 bevaarbaarheidklasse 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 Figuur 2.2). Den Helder is via open zee bereikbaar.

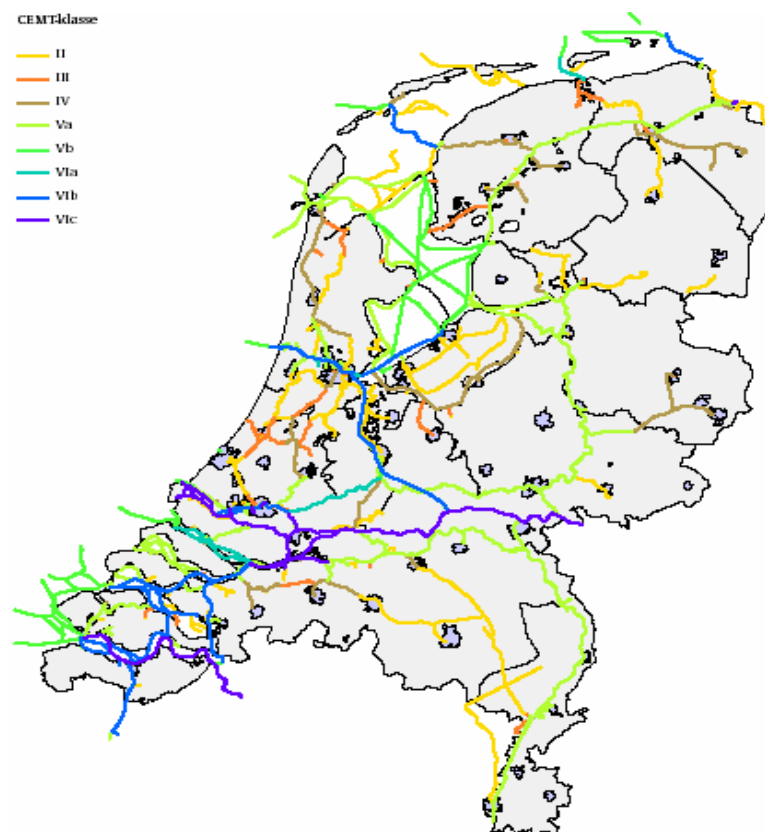
Bij de havens is onderscheid te maken naar zeeterminals en inlandterminals¹³. Zeeterminals zijn terminals die in relatie staan tot de zeevaart en inlandterminals zijn terminals waar bovenal de binnenvaart aanmeert. Een aantal inlandterminals is echter ook met zeeschepen bereikbaar. Alleen als inlandterminals gelegen zijn in zeehavengebieden (zie hierna) worden deze in het

¹² Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Goederenvervoer, Adviesdienst Verkeer en Vervoer en CBS, 'Nederland en de scheepvaart op de binnenwateren', 2003

¹³ Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 'Inventarisatie terminals en regionale overslagcentra in Nederland', 2003

vervolg verder in beschouwing genomen. Omdat aan het Amsterdam-Rijnkanaal en aan de Waal zich geen zeehaventerreinen of zeehavenlocaties bevinden, vallen deze terminals buiten beschouwing.

Figuur 2.2: 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 Sealand 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.

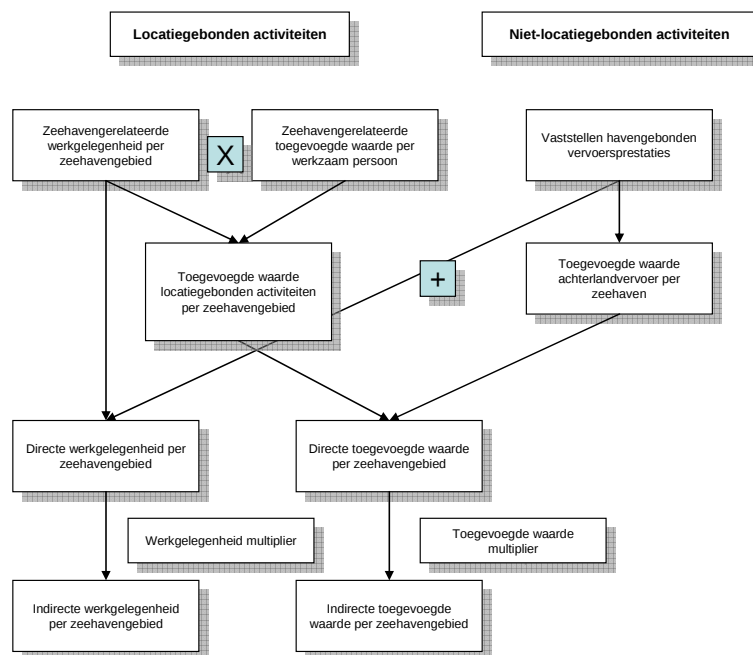
De geografische afbakening in combinatie met de sectorale afbakening zorgt ervoor dat de in Figuur 2.1 benoemde activiteit III zeehavengerelateerde activiteiten in zeehavengebieden (III is inclusief I en II) het uitgangspunt van de Havenmonitor vormt. Op basis van de benoemde definities worden de zeehavengebieden afgebakend. De zeehavengebieden worden gevormd door de zeehavengemeentes en zeehavenlocaties. In Tabel 2.1 wordt weergegeven welke zeehavengemeentes en zeehavenlocaties gerekend worden tot de zeehavengebieden. De gebieden zijn in Bijlage 2 tevens in kaart gebracht.

2.3 Werkgelegenheid en toegevoegde waarde

De onderzoeksmethode, in deze paragraaf kort uiteengezet, is volledig analoog aan de voorgaande Havenmonitor 2004. Er is namelijk bewust voor gekozen om geen (grote) methodologische aanpassingen te doen. Enkele kleine 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.

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: Ecorys, Havenmonitor 2003

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.

2.3.1 Locatiegebonden activiteiten

Vaststellen werkgelegenheidscijfers

Conform de voorgaande Havenmonitoren is de werkgelegenheid 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 2005 zijn verzameld. De LISA-gegevens zijn niet uitsluitend als input gebruikt voor de berekeningen, conform bovenstaande methodiek. Voor een aantal havengebieden zijn onderbouwde correcties gemaakt op basis van informatie die door de havenbeheerders verstrekt, waarna manuele aanpassingen in de LISA-bestanden zijn doorgevoerd.

Dit jaar is uitgebreid aandacht besteed aan de gehanteerde methoden van de havenvertegenwoordigers bij de validatie van de LISA cijfers. Uit gesprekken met de havenvertegenwoordigers is gebleken dat er grofweg twee verschillende controlemethodieken worden gehanteerd:

- A. Controle en correctie met behulp van hulpbestanden die werkgelegenheidsgegevens op bedrijfsniveau bevatten (vooral de grotere havengebieden);
- B. Controle en correctie zonder behulp van hulpbestanden maar op basis van persoonlijke navraag bij bedrijven en overige instanties (vooral de kleinere havengebieden).

Het hanteren van twee controlemethodieken wordt niet als grote belemmering gezien bij de controle van de werkgelegenheidscijfers. Voor grotere zeehavengebieden is het essentieel om over bedrijvenregisters op 'recordniveau' te beschikken om een goede controle van de werkgelegenheidscijfers uit te voeren. Voor kleinere havengebieden, waar de vertegenwoordiger relatief dicht bij de havenbedrijven zit, kan worden volstaan met de kennis en contacten van de

vertegenwoordiger. Dit neemt overigens niet weg dat het hanteren van bedrijvenregisters in kleinere havens tot een grotere zekerheid van de cijfers kan leiden.

Er bleken wel inconsistenties te zitten in de wijze waarop bij bepaalde SBI-codes het zeehavengerelateerde aandeel wordt bepaald. Vooral voor de volgende publieke diensten kwamen problemen aan het licht:

- 7511 Algemeen overheidsbestuur,
- 7524 Politie,
- 7525 Brandweer.

Bij bovengenoemde activiteiten was de moeilijkheid van het controleren van de cijfers het duidelijkst. Zo wordt door LISA bij ‘Algemeen overheidsbestuur’ het volledige ambtenarenapparaat opgegeven terwijl in de praktijk slechts een kleine fractie daarvan zeehavengerelateerd werk uitvoert. Voor de ‘Politie’ en ‘Brandweer’ geldt ongeveer hetzelfde. Echter, dezelfde problematiek kan zich voordoen (of doet het al) bij andere SBI-codes, zoals ‘Groothandel’. Dit zijn activiteiten die op veel plaatsen te vinden zijn in een gemeente en zeker niet altijd zeehavengerelateerd zijn.

In de controle van de werkgelegenheidscijfers blijken een aantal correcties structureel van aard te zijn. Dit zijn niet diegene waarbij blijkt dat een bedrijf in een bepaald jaar verkeerd is opgegeven maar bijvoorbeeld een correctie voor de werknemers die in Nederland zijn geregistreerd bij een baggermaatschappij maar in het buitenland werkzaam zijn. In dat geval wordt slechts het kantoorpersoneel meegerekend. Zulk soort jaarlijkse standaardcorrecties zijn momenteel niet helder gedocumenteerd waardoor deze vergeten kunnen worden tijdens het vaststellen van werkgelegenheidscijfers.

Er wordt voorgesteld een registratiesysteem op te zetten waarbij voor iedere SBI-code, indien nodig, een algemene richtlijn komt en ruimte om ervaringen en tips van havenvertegenwoordigers te documenteren. Dit document wordt jaarlijks bijgewerkt door de uitvoerende consultant in samenspraak met de havenvertegenwoordigers en beheerd door de secretaris van de Commissie Statistiek van de Nationale Havenraad.

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 bijgestuurd 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 van in eerste instantie 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 cijfers 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'¹⁵, de passagiersvaart en veerdiensten (op binnenwateren)¹⁶ en 'Dienstverlening ten behoeve van het vervoer'). De toegevoegde waarde van deze activiteiten wordt bepaald als onder 'locatiegebonden activiteiten'.

¹⁵ 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.

¹⁶ 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.

2.3.2 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)).

De vervoersprestatie is gedefinieerd als de combinatie van het vervoerde gewicht vermenigvuldigd met de vervoersafstand van de goederen, uitgedrukt in ladingtonkilometers. CBS-statistieken van het goederenvervoer per spoor, weg, binnenvaart en pijpleiding fungeren daarbij als belangrijkste databron. De vervoersprestatie is, indien mogelijk, berekend voor het Nederlands beroepsgoederenvervoer (in binnen- en buitenland). Het gaat hier wel degelijk 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.

Ook voor de bepaling van het zeehavengebonden aandeel van de vervoersprestaties is grotendeels aangesloten bij de methodiek van de voorgaande Havenmonitoren. Door het wegvallen van de Europese binnengrenzen zijn de statistieken van de aan-, af- en doorvoer evenwel minder betrouwbaar geworden. Dit is ondervangen door de zeehavengerelateerde quota van 1995 te berekenen aan de hand van de Statistiek van de Aan-, Af- en Doorvoer van 1995. Per NSTR-goederenhoofdstuk is het zeehavengerelateerde aandeel gedefinieerd als zijnde de verhouding van de doorvoer in de totale aan- en afvoer (CBS, Statistiek van de Aan-, Af- en Doorvoer). Het bekomen ‘zeehavengerelateerde’ aandeel is in feite een onderschatting omdat ook van de in- en uitvoer deels havengebonden zijn. Daarom zijn de zeehavengerelateerde quota voor de gehele zeevaart en de NSTR-Goederenhoofdstukken ‘aardolie(producten)’, ‘meststoffen’, ‘chemische industrie’, ‘minerale brandstoffen’, ‘ertsen en metaalresiduen’ en ‘metalen’ (halfabrikaten) op 1 gesteld.

Analoog aan voorgaande jaren is daarnaast een aandeel van 1 genomen voor het hoofdstuk ‘ruwe mineralen en bouwmaterialen’ ten behoeve van een individueel bedrijf in de Noordelijke zeehavens.

Ten opzichte van eerdere edities van de Havenmonitor is een aanpassing in de berekening van de zeehavengerelateerde vervoersprestaties aangebracht. Het betreft hier een correctie voor dubbeltelling van goederenvervoer tussen twee in Nederland gelegen zeehavengebieden. Voorheen werd deze stroom zowel geteld als ‘doorvoor uit’ bij de haven van vertrek van het transport en als ‘doorvoer in’ bij de ontvangende zeehaven. In deze rapportage is hiervoor gecorrigeerd door aan zowel de haven van vertrek als de haven van aankomst 50% van de vervoersprestatie van dit transport tussen beide toe te kennen.

In voorgaande jaren is vervolgens de zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per modaliteit bepaald door het aandeel van de zeehavengerelateerde vervoersprestaties per zeehavengebied per modaliteit ten opzichte van de Nederlandse vervoersprestatie in de betreffende modaliteit te vermenigvuldigen met de totale Nederlandse toegevoegde waarde per modaliteit. De bijbehorende werkgelegenheid werd afgeleid middels de toegevoegde waarde per werkzame persoon, namelijk door de toegevoegde waarde per modaliteit te delen door de respectievelijke toegevoegde waarde per werkzame persoon.

In formulevorm ziet deze berekening er als volgt uit:

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

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

Waarbij

$TW_{i,j}$	= toegevoegde waarde per modaliteit i in zeehavengebied j
$TW_{i,NL}$	= toegevoegde waarde per modaliteit i totaal in Nederland
$VP_{i,j}$	= vervoersprestatie per modaliteit i in zeehavengebied j
$VP_{i,NL}$	= vervoersprestatie per modaliteit i totaal in Nederland
$WP_{i,j}$	= werkzame personen per modaliteit i in zeehavengebied j
$TW_WP_{i,NL}$	= toegevoegde waarde per werkzaam persoon voor modaliteit i in Nederland

Bovenstaande berekening bleek echter niet zodanig uit te voeren voor alle vier de modaliteiten omdat de totale toegevoegde waarde per modaliteit in Nederland niet beschikbaar was voor het wegvervoer en spoorvervoer.

Voor het wegvervoer zijn echter wel de totale Nederlandse vervoersprestaties en nationale werkgelegenheidscijfers beschikbaar. Op basis hiervan kan een nationaal gemiddelde aantal werkzame personen per ladingtonkilometer berekend worden welke na vermenigvuldiging met de vervoersprestatie per zeehavengebied 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 is, is vervolgens het aantal werkzame personen per ladingtonkilometer vastgesteld.

Voor het vervoer per pijpleidingen zijn direct cijfers beschikbaar door 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.

2.3.3 Correcties voor bedrijfsgrootte en regionale verschillen

Zoals vermeld is de grootte van de verschillende bedrijven alsmede de 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 in 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 te berekenen per regio waarmee het landelijke aantal is te vermenigvuldigen om tot regionale cijfers te komen.

Ondanks de consequente toepassing van de onderzoeksmethodiek conform beschreven in de voorgaande edities van de Havenmonitor, stelden zich echter twee problemen. Ten eerste waren de arbeidscijfers die in voorgaande jaren zijn gebruikt niet opgedeeld naar bedrijfsgrootte. Daardoor was het niet mogelijk om voor alle jaren de correctie toe te passen. Ten tweede 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 2003 één enkele, exacte correctie factor 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.

2.3.4 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 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 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 moeten gelezen 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 deze Havenmonitor, 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 stramen 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.

2.4 Private investeringen in de Nederlandse zeehavens

2.4.1 Inleiding

De indicator ‘Investeringsniveau 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.

Investeringsniveau 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 efficiency verbeteringen. 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.

2.4.2 Investerings door private ondernemingen

Voor de Havenmonitor 2005 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 2004 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 gerepresenteerd 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.

2.4.3 Opmerkingen en aanpassingen in methodiek

Ten aanzien van voorgaande edities van de private investeringen indicator in de Havenmonitor is een aantal opmerkingen te plaatsen en aanpassingen doorgevoerd; deze worden hieronder beschreven.

Geografische afbakening Rijn- en Maasmond kleiner dan overige indicatoren

Voor de overige indicatoren in de Havenmonitor worden in het Rijn- en Maasmondgebied (delen van) gemeenten meegenomen die niet primair tot Rijn- en Maasmond behoren (zie Tabel 2.2) onder de volgende gebiedsaanduidingen:

- Overig Rijnmondgebied
- Drechtse steden

De gemeenten binnen deze gebieden worden niet in zijn totaal meegenomen; op basis van een selectie postcodes worden alleen de belangrijkste zeehaventerreinen meegenomen. Het CBS beschikt niet over de private investeringscijfers op dit postcode niveau waardoor het niet mogelijk is om de private investeringen in deze gemeenten in kaart te brengen voor de vereiste selectie van postcodegebieden. Vanwege dit probleem zijn deze gemeenten helemaal niet opgenomen in de indicator private investeringen en daardoor kan er zich een onderschatting

voordoen van de eigenlijke investeringen in de zeehavengerelateerde activiteiten in het Rijn- en Maasmondgebied.

Overschatting investeringen in ‘Elektriciteitsproductie’ in voorgaande jaren

In voorgaande jaren is voor de elektriciteitsproductie de gehele SBI-klasse 4000 meegenomen in de private investeringen. De volgende subcodes zijn te onderscheiden voor deze SBI-klasse:

- 4000.1 Productie van elektriciteit en warm water door thermische, kern- en warmtekracht
- 4000.2 Productie van elektriciteit en warm water door windenergie
- 4000.3 Productie van elektriciteit en warm water door zonnecellen, warmtepompen
- 4000.4 Exploitatie van transportnetten voor elektriciteit, aardgas en warm water
- 4000.5 Handel in en distributie van elektriciteit, aardgas en warm

De subcodes 4000.4 en 4000.5 worden binnen de methodiek van de Havenmonitor echter als niet-zeehavengerelateerd beschouwd, maar zijn in de cijfers van 2000 tot en met 2003 wel meegerekend. De invloed hiervan is onderzocht voor de investeringscijfers van 2004. Met name in het Noordzeekanaalgebied had deze aanpassing grote invloed. De investeringen in de gehele industriesector is daar meer dan gehalveerd in 2004 door het niet meerekenen van de subcodes 4000.4 en 4000.5. De invloed van deze aanpassing op de andere zeehavengebieden was gering, echter op het totaal van de Nederlandse zeehavengebieden wel aanzienlijk (door het grote verschil in het Noordzeekanaalgebied) met ongeveer 20%. Vanwege vertrouwelijkheid van de cijfers kunnen de precieze verschillen evenwel niet gepubliceerd worden.

Toename investeringen in ‘Zakelijke diensten en openbaar bestuur’ door meerekenen extra SBI-klassen

Toen de indicator private investeringen voor de eerste maal werd opgesteld was voor een aantal SBI-klassen geen investeringscijfer beschikbaar. In de jaren daaropvolgend zijn deze klassen steeds niet meegenomen met de reden de cijferreeks zo vergelijkbaar mogelijk te houden. Dit jaar is er echter gekeken of voor deze klassen inmiddels wel investeringscijfers zijn op te stellen en wat de invloed daarvan is. Voor de volgende SBI-klassen bleken deze cijfers inderdaad beschikbaar voor 2004:

- 7460 Beveiliging en opsporing
- 7470.2 Reiniging van transportmiddelen en overige reinigingen n.e.g.

Door toevoeging van bovengenoemde SBI-klassen zijn de investeringscijfers voor 2004 toegenomen.

Toename investeringen in ‘Transport en distributie’ door meerekenen extra SBI-klassen

Net als bij ‘zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening’ zijn in ‘transport en distributie’ een aantal SBI-klassen nooit meegenomen omdat er bij de eerste maal dat deze indicator werd opgesteld geen cijfers daarvoor beschikbaar waren. Inmiddels zijn voor de volgende SBI-klassen wel cijfers beschikbaar voor de genoemde subsectoren:

Transport over land en via pijpleiding

- 6010 Vervoer per spoor
- 6024.2 Goederenvervoer over de weg (geen verhuisvervoer)
- 6030 Vervoer via pijpleidingen

Binnenvaart

- 6120.1 Vrachtvaart
- 6120.2 Tankvaart
- 6120.3 Sleep- en duwvaart

De subsector ‘Transport over land en via pijpleiding’ is dit jaar aangemaakt om de bovenstaande SBI-klassen een plaats te geven binnen ‘Transport en distributie’. De overige klassen behoren tot ‘Binnenvaart’.

Door het meerekenen van deze cijfers zijn de investeringen in ‘transport en distributie’ in 2004 aanzienlijk hoger. Er dient hier echter wel rekening gehouden te worden met het feit dat de investeringen in bovengenoemde SBI-klassen gelden voor de volledige zeehavengebieden. Dit hoeft niet per se in zijn geheel zeehavengerelateerd te zijn. Daardoor kunnen deze cijfers een overschatting geven en dienen ze voorzichtig geïnterpreteerd te worden.

Nog steeds geen cijfers mogelijk voor aantal SBI-klassen

Ook in de ‘nieuwe’ uitvoering van de private investeringen bleken er voor een aantal SBI-klassen, die wel in overige Havenmonitor indicatoren worden meegenomen, geen cijfers beschikbaar. Dit zijn de volgende:

Voedingsmiddelenindustrie

- 0501.1 Zee- en kustvisserij
- 0501.2 Binnenvisserij
- 0502 Kweken van vis en schaaldieren

Zakelijke dienstverlening

- 7511 Algemeen overheidsbestuur
- 7524 Politie
- 9002.2 Afvalbehandeling
- 911 Bedrijfs-, werkgevers-, en beroepsorganisaties
- 912 Werknemersorganisaties

Betrouwbaarheid gegevens getoetst

Dit jaar is nieuw dat het publicatieniveau van de investeringsgegevens op basis van betrouwbaarheidsmarges nader beoordeeld zijn. Dit betekent dat de betrouwbaarheidsmarges door CBS zijn berekend bij de te publiceren investeringscijfers. Wanneer de data op basis hiervan onvoldoende betrouwbaar beoordeeld (meer dan 15% onbetrouwbaarheidsmarge), zijn deze niet in de publicaties worden opgenomen.

2.5 Bedrijvendynamiek en bedrijfsvestigingen in de Nederlandse zeehavens

2.5.1 Inleiding

De analyse naar de indicator bedrijfsvestigingen en de bedrijvendynamiek wordt uitgevoerd op het niveau van zeehavengebieden respectievelijk hoofd- en subsectoren. Een meer verfijnde analyse op het niveau van zeehavengemeenten en –locaties respectievelijk SBI-code is binnen de doorlooptijd van dit project niet haalbaar. De benodigde data voor analyse worden opgevraagd uit het Handelsregister van de Kamer van Koophandel.

Op basis van de bronverkenning die vorig jaar in het kader van de Havenmonitor 2004 is uitgevoerd is vastgesteld dat het Handelsregister van de VVK op dit moment de enige bron is die systematisch voor heel Nederland de bedrijvendynamiek in kaart brengt. Gegevens uit andere bronnen zoals LISA en dataverzameling door het CBS bleken niet geschikt te zijn voor een analyse op het niveau dat in het kader van de Havenmonitor wordt voorgestaan, of ontbreken simpelweg. Vooralsnog is het daarom zinvol om het Handelsregister van de VVK te blijven benutten voor de indicator bedrijfsvestigingen en de bedrijvendynamiek ten behoeve van de Havenmonitor. Voor een uitgebreide toelichting op deze keuze wordt verwezen naar paragraaf 2.2 van het ‘Bijrapport II: Verkenning naar de nieuwe indicator bedrijfsvestigingen en bedrijvendynamiek’ dat in 2005 is opgesteld.

De ontwikkeling van het Nieuwe Handelsregister (voorheen Basisbedrijvenregister, BBR) wordt gevolgd, maar dit biedt op dit moment nog geen alternatief. Het wetsvoorstel Ondernemingen en rechtspersonen is in het eerste kwartaal van 2006 naar de Tweede Kamer gestuurd, maar is nog in behandeling. Inmiddels is wel het programma van eisen voor het Nieuwe Handelsregister vastgesteld, waarin beschreven staat aan welke eisen het nieuwe register moet voldoen en welke data uiteindelijk dienen te worden opgenomen. Eind 2006 hoopt het ministerie van Economische Zaken de definitiestudie Nieuw Handelsregister vastgesteld te hebben, daarna en na besluitvorming in de Tweede Kamer kan begonnen worden met het operationeel maken van het Nieuwe Handelsregister.

2.5.2 Bedrijfsvestigingen en bedrijvendynamiek

Definitie bedrijfsvestiging

De Kamers van Koophandel bestempelen een bedrijfsvestiging als iedere in het Handelsregister ingeschreven onderneming¹⁷ en rechtspersoon in Nederland. Onder de rechtspersonen vallen BV's, NV's coöperaties, onderlinge waarborgmaatschappijen, formele verenigingen en stichtingen, en Europese Economische Samenwerkingsverbanden (EESV's). Verschillende van deze rechtspersonen zijn niet relevant voor de analyse naar de indicator bedrijfsvestigingen ten behoeve van de Havenmonitor. Door middel van een selectie op basis van SBI-code worden irrelevante rechtspersonen echter uitgesloten.

Dit onderzoek heeft betrekking op bedrijfsvestigingen en richt zich dus op ondernemingen. Er zijn echter ook publieke organisaties in zeehavens die economische activiteiten verrichten zoals douane, loodsen en havenbedrijven. Publieke organisaties behoren tot de zogenaamde niet-inschrijfplichtigen. Hieronder vallen onder meer onderwijs- en zorginstellingen, overheden en de vrije beroepen. Wanneer een publieke organisatie geen maatschap of BV is mag deze zich zelfs niet inschrijven. De publieke organisaties zijn daarom niet of nauwelijks vertegenwoordigd in het Handelsregister VVK. Dit betekent dat deze instanties in de sector 'Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur' zoals door de Havenmonitor gehanteerd dan ook niet zijn opgenomen. Overigens zijn bepaalde publieke organisaties wel van belang voor de werkgelegenheid maar niet zozeer voor de ontwikkeling in bedrijfsvestigingen. Het zijn immers instanties die onlosmakelijk verbonden zijn met de haven en per definitie in de haven gevestigd zijn. Deze instanties worden niet beïnvloed door het vestigingsklimaat en kennen een beperkte dynamiek die dus niet wordt bepaald door het vestigingsklimaat maar bijvoorbeeld door nieuwe regelgeving die resulteert in extra taken en vestigingen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een verhoogd belang van veiligheid in zeehavens in verband met terrorismebestrijding die tot uitbreiding van de douanetaken leidt.

¹⁷ De definitie van een onderneming wordt volgens de Kamer van Koophandel afgebakend aan de hand van zes criteria die zijn opgesteld voor inschrijving van een onderneming:

- De ondernemer verricht een 'regelmatige maatschappelijke werkzaamheid'
- De werkzaamheden worden tegen betaling verricht
- De ondernemer treedt zelfstandig op, voor eigen rekening en risico
- De ondernemer treedt openlijk op, in concurrentie met anderen
- De ondernemer neemt deel aan het economisch verkeer in een georganiseerd verband, dat wil zeggen een op samenwerking gericht verband van mensen, kapitaal en/ of goederen
- Er wordt winst of kostenbesparing beoogd

Bron: Het LISA, VVK Handelsregister en CBS Bedrijvenregister met elkaar vergeleken, Leo van Wissen, R.U.G., 2003

Dataverzameling

Naast de inventarisatie naar aantal vestigingen biedt het Handelsregister van de VVK zoals gezegd, tevens inzicht in de dynamiek die de ontwikkeling van het aantal bedrijfsvestigingen verklaart. Aan de hand van zogenaamde mutatiebalansen worden de wijzigingen in bedrijfsvestigingen bijgehouden, dat wil zeggen oprichtingen, starters, opheffingen, immigratie en emigratie van vestigingen¹⁸.

Natuurlijke aanwas:	oprichtingen en starters minus opheffingen
Migratiesaldo:	immigratie minus emigratie
Groeisaldo:	optelsom van natuurlijke aanwas en migratiesaldo

Voor de Havenmonitor zijn drie datagroepen uit het Handelsregister relevant. De onderstaande datasetselectie is opgevraagd en geanalyseerd.

Datasetselectie voor Havenmonitor
Aantal bedrijfsvestigingen
• standdata per 1-1-2005 • indeling naar zeehavengemeente/-locatie • indeling naar SBI-code van zeehavengerelateerde activiteiten • klassenindeling naar aantal werkzame personen: 1, 2-4, 5-9, 10-49, 50-99 en $\geq 100^*$
Bedrijvendynamiek
• indeling volgens aantal bedrijfsvestigingen • mutaties met onderscheid naar oprichtingen (starters en nieuwe vestigingen), opheffingen, immigratie en emigratie. • klassenindeling naar aantal werkzame personen: 1, 2-4, 5-9, 10-49, 50-99 en ≥ 100
Bedrijfsverplaatsingen
• indeling volgens aantal bedrijfsvestigingen • onderscheid naar immigratie en emigratie • data op individueel bedrijfsniveau (geanonimiseerd) om de herkomst of bestemming te kunnen achterhalen, uitgedrukt in gemeente- en postcode • met vermelding hoofd- of nevenvestiging • klassenindeling naar aantal werkzame personen: 1, 2-4, 5-9, 10-49, 50-99 en ≥ 100

¹⁸ Definities:

- Oprichtingen: nieuw gestichte bedrijven en/of (neven-)vestigingen
- Starters: aanvang van een nieuwe economische activiteit door persoon die nog geen onderneming heeft
- Overige oprichtingen: aanvang van een nieuwe economische activiteit door een bestaande onderneming (voornamelijk nevenvestigingen en dochterondernemingen)
- Opheffingen: opheffen bedrijven of (neven-)vestigingen als gevolg van faillissement, reorganisatie, vertrek naar buitenland etc.
- Immigratie: de naar de betreffende regio gekomen (neven-)vestigingen
- Emigratie: de uit de betreffende regio vertrokken (neven-)vestigingen

Alleen bedrijven die economisch actief zijn worden in de analyse meegenomen:

- Door vestigingen met minimaal één medewerker (o.b.v. aantal fulltime medewerkers gedefinieerd als medewerkers die minimaal 15 uur werkzaam zijn) te selecteren;
- Doordat lege BV's en overige vestigingen uit de categorie zakelijk beheer¹⁹, alsmede rechtspersonen zoals verenigingen en stichtingen waar geen economische activiteit verricht wordt, door middel van de selectie naar SBI-codes zijn uitgesloten;

Voor een zuiver inzicht in de bedrijvendynamiek zijn administratieve wijzigingen van vestigingen zoals naamsverandering of verandering van juridische entiteit niet meegenomen bij de dataselectie voor de Havenmonitor.

Jaarlijks vindt er een uitvoerige check plaats van de mutatielijsten door alle KvK's waardoor veranderingen die niet resulteren in een oprichting, starter, opheffing, immigratie danwel emigratiecijfers uit de mutatiebalansen gefilterd worden. Door middel van verbeterde inventarisatieformulieren naar bedrijven probeert de Kamer van Koophandel sinds enkele jaren het bestand verder te zuiveren. Een deel van de administratieve misinterpretaties door bedrijven is hierdoor voorkomen. Mede in verband met de huidige ontwikkeling van het Nieuwe Handelsregister, dat mede gebaseerd is op het Handelsregister, heeft het VVK steeds meer aandacht voor zuivering van het Handelsregister en de mutatiebalansen. Daarbij moet opgemerkt worden dat de VVK tot op zekere hoogte moet uitgaan van de betrouwbaarheid van aangeleverde informatie. Het per case uitzoeken van de juistheid van aangeleverde informatie is een praktisch onmogelijke opgave.

Voor berekening van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de niet-locatiegebonden activiteiten wordt niet uitgegaan van de binnen het betreffende zeehavengebied aanwezige werkgelegenheid maar van het zeehavengerelateerde deel van de 'aan de zeehavengemeente' geleverde vervoersprestaties door transportondernemingen. Deze zijn:

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

Bij de analyse naar bedrijfsvestigingen wordt voor deze niet-locatie gebonden activiteiten wel de geografische afbakening gehanteerd hetgeen in eerste instantie niet logisch lijkt aangezien de economische prestaties deels door vestigingen buiten het zeehavengebied worden gerealiseerd.

¹⁹ De categorie zakelijk beheer omvat onder meer beleggingsinstellingen, (financiële holdings), pensioen-bv's, stamrecht-bv's, administratiekantoren voor aandelen en obligaties, beheer van onroerend goed.

Bedrijfsvestigingen zijn echter locatiegebonden waardoor een andere afbakening niet mogelijk is. Bovendien is inzicht in de dynamiek binnen een zeehavengebied ook van deze vestigingen interessant. Men dient zich echter te realiseren dat de geselecteerde vestigingen niet representatief zijn voor de totale economische prestaties in het betreffende zeehavengebied en tegelijkertijd dat deze vestigingen ook economische prestaties buiten het zeehavengebied vertegenwoordigen.

Nadere afbakening SBI-codes

Zoals eerder beschreven in paragraaf 2.2.2 is dit jaar is een nadere afbakening van SBI-codes tot stand gekomen met betrekking tot de SBI-codes 4000 'Productie van elektriciteit, aardgas, stoom en warm water' (voor alle vier indicatoren) en 5010 'Handel in en reparatie van auto's' (voor de bedrijfsvestigingen indicator):

- Door de commissie statistiek van de Nationale Havenraad is besloten dat binnen de categorie 'Handel in en reparatie van auto's' (SBI-code 5010) alleen de subcategorie 50105 'Handel in aanhangers en opleggers' moet worden meegenomen in de selectie van activiteiten voor de Havenmonitor. Reden daarvoor is dat alleen de activiteiten binnen deze subcategorie worden beschouwd als zeehavengerelateerd. Dit besluit heeft grote gevolgen voor het databestand. In de vorige Havenmonitor werd namelijk al geconstateerd dat in de sector Groothandel het aandeel - in aantal vestigingen - van de categorie 'Handel in en reparatie van auto's' (SBI-code 5010) erg hoog was. Dit aandeel bedroeg voor alle zeehavengebieden meer dan 50%. Omdat het grootste deel van deze activiteiten binnen de SBI-codes 50101 t/m 50104 vallen wordt het aandeel van de sector Groothandel aanzienlijk kleiner. Dit geldt ook voor de Havenmonitor 2004.
- De SBI code 4000 bestaat uit 5 subcodes. Twee van deze codes (4000.4 en 4000.5) hebben betrekking op de exploitatie van transportnetten en de handel en distributie van elektriciteit, aardgas, stoom en warm water. Deze activiteiten worden niet als havengerelateerd beschouwd en zijn daarom buiten beschouwing gelaten.
- Bij de SBI-code 61101 vracht en tankvaart wordt de scheepvaart in CV-vorm (SBI-code 61101C niet meer meegenomen aangezien CV's betrekking hebben op de schepen zelf en niet als (locatiegebonden) vestiging kunnen worden beschouwd.

Bovenstaande afbakening heeft er toe geleid dat de data over 2004 is aangepast omwille van de bruikbaarheid van de cijfers (vergelijkbaarheid 2004 vs 2005, cumulatieve cijfers 2004 en 2005).

Beperking databestand

Dit jaar is geconstateerd dat er een verschil bestaat tussen het resultaat van de berekening van het groeisaldo van bedrijfsvestigingen in één jaar op basis van de standdata (verschil aantal vestigingen op 1 januari en op 31 januari) en op basis van de mutatiecomponenten (natuurlijke aanwas + migratiesaldo). Door de VVK is aangegeven dat er twee verklaringen zijn aan te dragen voor dit verschil, namelijk;

1. door administratieve wijzigingen gedurende het jaar en dynamiek van het Handelsregister en
2. door de toegepaste selectiecriteria in de Havenmonitor.

[Ad 1] Administratieve wijzigingen/dynamiek van KvK bestanden

Vooral veroorzaakt door mutaties die niet (tijdig) worden meegenomen in het Handelsregister zoals rectificaties, na-in- en uitschrijvingen en overname/overdracht. En soms verschijnen en verdwijnen er vestigingen in de jaarstanden zonder dat er mutaties tegenover staan. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren als een transportbedrijf haar vrachtwagens heeft ondergebracht in één of meer andere entiteiten, maar na overname besluit of een deel van het wagenpark te verkopen of het hele park onder te brengen onder één entiteit. De entiteiten die in dit geval wegvallen worden niet als opheffing geregistreerd.

Er zit een verschil in de tijdstippen waarop de standdata aan het begin en het eind van het jaar op worden gemaakt en het tijdstip waarop de mutatiecomponenten geregistreerd worden. Hierbij is van belang dat de bestanden die voor analyse van de Havenmonitor gebruikt worden dynamisch zijn. Dat wil zeggen dat het updaten van het bronbestand (het Handelsregister) een continu proces is door het jaar heen. Het kan dan ook zijn dat bij het opstellen van de databestanden voor gebruik in de Havenmonitor, bepaalde wijzigingen nog niet zijn doorgevoerd.

[Ad 2] Selectiecriteria die worden toegepast in de Havenmonitor

Een tweede belangrijke verklarende factor is de selectie van een specifieke groep SBI-codes en het weglaten van de klasse met 0 aantal werknemers.

- Door overnames en administratieve wijzigingen kan het voorkomen dat een inschrijving van een vestiging verandert van SBI-code. Een vestiging kan bijvoorbeeld als zelfstandig bedrijf vallen onder één van de SBI-codes die voor de Havenmonitor zijn geselecteerd, maar na overname tot een bedrijf behoren dat niet binnen deze SBI-codes valt.
- Het komt in de praktijk vaak voor dat een bedrijf dat op 1 januari van een bepaald jaar ingeschreven staat als bedrijf met 0 werkzame personen aan het eind van het jaar wel één of meer werkzame personen kent. Het omgekeerde is ook het geval. Doordat de selectie van de

Havenmonitor de bedrijven met 0 werkzame personen uitsluit ontstaat er een verschil in tellingen van mutatiecomponenten en standdata.

Ervaringen met analyse naar bedrijfsvestigingen en dynamiek

In opdracht van het projectbureau Noordzeekanaalgebied wordt sinds een aantal jaren de monitor werkgelegenheid opgesteld door de gemeente Amsterdam. Hierin wordt ook aandacht beteed aan bedrijfsvestigingen. In het kader van de Havenmonitor 2005 heeft met de betrokken partijen, Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, Projectbureau Noordzeekanaalgebied en de gemeente Amsterdam een overleg plaatsgevonden over de mogelijkheden om de data die aan de analyse bedrijfsvestigingen en dynamiek ten grondslag ligt te zuiveren zodat een zo betrouwbaar mogelijke analyse verkregen wordt.

Voor het Noordzeekanaalgebied worden op basis van het Handelsregister van de Kamer van Koophandel en data van de afdeling Onderzoek en Statistiek van de Gemeente Amsterdam, die door eigen dataverzameling (door middel van enquêtes) tot stand komt, het aantal bedrijfsvestigingen in het gebied in kaart gebracht en de bedrijvendynamiek. Vanuit het geaggregeerde bestand worden de meest opvallende mutaties (bijvoorbeeld vertrek van grote vestigingen) in kaart gebracht. De betrokken havenbedrijven in het gebied wordt gevraagd om deze mutaties te toetsen aan hun eigen beschikbare kennis over de bedrijven die in het havengebied gevestigd zijn. Hierdoor wordt de kans dat grote onjuistheden voorkomen in de data over bedrijfsvestigingen kleiner.

De extra check op de data die in het Noordzeekanaalgebied wordt uitgevoerd is voor dit zeehavengebied een bruikbare manier om de gegevens over bedrijfsvestigingen die voor de Havenmonitor uit het Handelsregister worden opgevraagd te controleren en waar nodig te corrigeren. Deze check heeft niet plaatsgevonden in het kader van de uitvoering van de Havenmonitor 2005. Het is aan te bevelen om voor de Havenmonitor 2006 te bekijken of een dergelijke controle voor alle zeehavengebieden op uniforme wijze mogelijk is.

DEEL II: ECONOMISCHE BETEKENIS NEDERLANDSE ZEEHAVENS

3 Macro-economische betekenis Nederlandse zeehavens

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een totaaloverzicht geboden van de vier indicatoren die in deze Havenmonitor zijn verwerkt, voor de totale Nederlandse zeehavengerelateerde activiteiten, per zeehavengebied en per sector. In onderstaande paragrafen wordt voor iedere sector een beschrijving gegeven van de evolutie daarin. Tabel 3.3 geeft schematisch de ontwikkelingen weer.

Voor de indicatoren werkgelegenheid (WP) en toegevoegde waarde (TW) is een '+' toegekend indien over de periode 2002 tot en met 2005 de toename in de indicator minimaal 5% is geweest en een '-' bij een afname van 5% of meer. Om alleen de ontwikkelingen weer te geven die een belangrijke rol spelen ervoor gekozen alleen de ontwikkelingen weer te geven voor sectoren die een minimale omvang hebben van 5% van de totale werkgelegenheid of toegevoegde waarde in het zeehavengebied. Bij de toegevoegde waarde zijn de prijzen vergelijkbaar gemaakt door te corrigeren voor de inflatie.

Voor private investeringen (PI) waren vanwege confidentialiteit van de cijfers niet veel details beschikbaar per subsector. Voor de hoofdsectoren, in de figuur met blauw weergegeven, is zoveel mogelijk een indicatie gegeven van de ontwikkeling in deze indicator. Ook bij de private investeringen zijn de prijzen vergelijkbaar gemaakt door te corrigeren voor de inflatie.

In het schema zijn de ontwikkelingen met betrekking tot de bedrijfsvestigingen (BV) niet opgenomen. Reden hiervoor is dat voor de twee jaren die tot nu toe geanalyseerd zijn geen trend is vast te stellen. Vergelijking met ontwikkelingen binnen de overige indicatoren zou dan ook misleidend kunnen zijn.

Voordat op de ontwikkelingen in de zeehavens wordt ingegaan volgt in de volgende paragraaf een korte beschrijving van de economische ontwikkeling in Nederland.

3.2 Arbeidsproductiviteit

Door de voortzettende opleving van de mondiale economie kwam in 2005 de groei van het Nederlandse BBP uit op ongeveer 3,2%. Tegelijkertijd is de arbeidsproductiviteit gestegen ten opzichte van het voorgaande jaar met 1,9%.

De ontwikkeling van de arbeidsproductiviteit laat op sectorniveau echter een gevarieerd beeld zien. Opvallend is bijvoorbeeld de groei in de sectoren ‘vervoer, opslag en communicatie’, ‘landbouw, bosbouw en visserij’ en ‘handel, horeca en reparatie’ (zie Tabel 3.1). Op subsector niveau zijn de mutaties in arbeidsproductiviteit nog opvallender (zie Tabel 3.2): ‘aardolie-industrie’ groeit zelfs met 35% maar ook de ‘chemische basisproductenindustrie’ en ‘basismetaalindustrie’ laten landelijk een sterke groei in arbeidsproductiviteit zien. De ‘transportmiddelenindustrie’ in Nederland vertoont een daling in arbeidsproductiviteit.

Tabel 3.1: Mutatie arbeidsproductiviteit in verschillende sectoren van de Nederlandse economie in de periode 2004-2005

Sector	Mutatie '04-'05
Landbouw, bosbouw en visserij	3,5%
Delfstoffenwinning	-7,7%
Industrie	2,6%
Energie- en waterleidingbedrijven	1,4%
Bouwnijverheid	2,5%
Handel, horeca en reparatie	3,5%
Vervoer, opslag en communicatie	3,7%
Financiële en zakelijke dienstverlening	1,7%
Overheid	1,4%
Zorg en overige dienstverlening	0,3%
Totaal	1,9%

Bron: CBS

Tabel 3.2: Mutatie arbeidsproductiviteit in opvallendste subsectoren van de Nederlandse economie in de periode 2004-2005

Subsector	Mutatie '04-'05
Aardolie-industrie	34,8%
Chemische basisproductenindustrie	15,6%
Basismetaalindustrie	11,7%
Transportmiddelenindustrie	-2,1%

Bron: RebelGroup obv CBS data

3.3 Overzicht ontwikkelingen in Nederlandse zeehavengebieden

In deze paragraaf is in Tabel 3.3 een schematisch overzicht geboden voor de belangrijkste ontwikkelingen die zich in de periode 2002-2005 hebben plaatsgevonden.

Tabel 3.3: Evolutie van de vier indicatoren per zeehavengebied per sector

Hoofdsector en Subsector	Nederlandse zeehavens			Noordelijke zeehavens			Noordzeekanaal-gebied			Rijn- en Maasmond gebied			waarvan Rotterdam-Rijnmond			Scheldebekken		
	WP	TW	PI	WP	TW	PI	WP	TW	PI	WP	TW	PI	WP	TW	PI	WP	TW	PI
Knooppunt		+		+	+		-				+			+		-	+	
Vervoer			~	+	+	~	-		~			~				-		~
Zeevaart	+			+	+													
Binnenvaart																		
Wegvervoer				-			-			+	+			+		+		
Spoorvervoer																		
Pijpleiding																		
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	-	+			+		-			+	+		+	+		+	+	
Overslag/opslag	-	+			+		-			-	+		-	+		-	+	
Vestigingsplaats		+			+		-	+			+		-	+			+	
Industrie	-	+	-	-		~	-	+	~	-	+	~	-	+			+	~
Voedingsmiddelenindustrie							-	-										
Aardolie industrie		+									+			+			+	
Chemische industrie	-			-	-		-	+		-	-		-	-		-	+	
Basismetale- en metaalproductenindustrie	-	+		-	+		-	+		-						-		
Transportmiddelenindustrie				-												+		
Elektriciteitsproductie																		
Overig (incl. dvl. delfstofw. en natte waterbouw)				-														
Groothandel	+	+	-	+		~	+	+	-	+	+	~						~
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	+		~	+			+	+	~	+		~						
Totaal		+	-	+	+		-	+			+			+			+	

- Sterke toename
- Sterke afname
- Schommelingen
- Geen opvallende veranderingen
- Geen of onvoldoende gegevens beschikbaar
- Sector met geringe omvang in zeehavengebied (<5% van totaal)

Toename werkgelegenheid 'Zeevaart'

Op het geaggregeerde niveau van 'vervoer' zijn voor de Nederlandse zeehavens samen geen opvallende ontwikkelingen waar te nemen: de werkgelegenheid en toegevoegde waarde vertonen weinig verandering en de private investeringen hebben een schommelend karakter door de jaren.

Binnen de vervoersector is een opvallende ontwikkeling waar te nemen binnen de 'zeevaart' waar de werkgelegenheid is gestegen. Het overzicht laat tevens zien dat de Noordelijke zeehavens hieraan hebben bijgedragen vanwege de sterke groei in werkgelegenheid (en toegevoegde waarde) aldaar.

Afname werkgelegenheid en toename toegevoegde waarde ‘Dienstverlening ten behoeve van het vervoer’ en ‘Opslag en overslag’

De ‘Dienstverlening ten behoeve van het vervoer’ en de ‘Opslag en overslag’ laten een dalende trend zien in aantal werkzame personen. Ondanks deze afname groeit de toegevoegde waarde gecreëerd in deze sectoren wel sterk, in alle zeehavengebieden behalve het Noordzeekanaalgebied.

De groei in toegevoegde waarde van de ‘Knooppunt’ functie van de Nederlandse zeehavens samen wordt bijna volledig door deze sectoren gerealiseerd. Deze ontwikkeling is in alle individuele zeehavengebieden te herkennen, op het Noordzeekanaalgebied na.

Afname werkgelegenheid en toename toegevoegde waarde ‘Industrie’

Ook binnen de ‘Industrie’ is er ondanks een afname in werkgelegenheid een groei in toegevoegde waarde. De private investeringen laten op zeehavengebied een schommelend beeld zien maar het totaal van de Nederlandse zeehavens kent een trendmatige daling hierin. In paragraaf 3.2 is reeds geconstateerd dat in de industrie een sterke verbetering van de arbeidsproductiviteit heeft plaatsgevonden; dat kan deze ontwikkeling deels verklaren.

De toename in toegevoegde waarde in de totale industrie wordt voor een groot deel veroorzaakt door de toename in toegevoegde waarde in de ‘Aardolie-industrie’ en ‘Basismetale- en metaalproductenindustrie’, ondanks een afname in werkgelegenheid in beide sectoren. Het zijn uitgerekend deze sectoren die een hoge verbetering van de arbeidsproductiviteit hebben gekend (zie Tabel 3.2).

Opvallend is dat de Noordelijke zeehavens en het Noordzeekanaalgebied groeien in de metaalsector. Het Noordzeekanaalgebied heeft het grootste marktaandeel met 66% van de totale toegevoegde waarde in deze sector in de Nederlandse zeehavens.

De overige zeehavengebieden laten juist groei zien in de ‘Aardolie-industrie’ (Rijn- en Maasmond, waaronder Rotterdam-Rijnmond, en het Scheldebekken). Het Rijn- en Maasmond gebied domineert deze sector met 91% marktaandeel.

De ‘chemische industrie’ zorgt voor een afname van de totale zeehavengerelateerde werkgelegenheid. Deze ontwikkeling is op het niveau van alle zeehavengebieden terug te zien. In de creatie van toegevoegde waarde resulteert op nationaal niveau een neutraal effect.

In Tabel 3.2 bleek dat ook de ‘Chemische industrie’ een sterke verbetering kende in de arbeidsproductiviteit. Dit kan verklaren waarom de daling in werkgelegenheid geen groot effect heeft gehad op de toegevoegde waarde.

Op regionaal niveau is een sterke toename in toegevoegde waarde waarneembaar in het Noordzeekanaalgebied en het Scheldebekken, ondanks een afnemende werkgelegenheid. In de Noordelijke zeehavens en Rijn- en Maasmondgebied neemt de toegevoegde waarde sterk af in de 'chemische industrie'.

Toename werkgelegenheid en toenemende toegevoegde waarde 'Groothandel'

Ondanks een afname in de private investeringen in de sector 'Groothandel' is er een sterke toename in werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Deze ontwikkeling is ook in de Noordelijke zeehavens, het Noordzeekanaalgebied en het Rijn- en Maasmond gebied terug te zien.

Toename werkgelegenheid 'Zakelijke en niet-zakelijk dienstverlening'

Ook de 'zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening' kent een toename in werkgelegenheid in de periode 2002-2005. Dit geldt voor alle gebieden behalve het Scheldebekken en Rotterdam-Rijnmond. De private investeringen laten ook hier een schommelende trend zien.

In de hoofdstukken 4, 5 en 6 worden de vier indicatoren in detail uitgewerkt en geanalyseerd.

4 Zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde

In dit hoofdstuk worden de indicatoren zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde parallel geanalyseerd, voor zowel locatiegebonden als niet-locatiegebonden activiteiten. De onderlinge samenhang tussen deze indicatoren is dermate groot (*toegevoegde waarde = werkzame personen x toegevoegde waarde per werkzaam persoon*) dat een gezamenlijke behandeling tot de meeste inzichten leidt. De analyse richt zich zowel op de economische betekenis van de zeehavengebieden in 2005 als op de ontwikkeling hierin vanaf het jaar 2002. Voor een correcte vergelijkingsbasis over de jaren heen zijn bovendien de toegevoegde waarde cijfers telkens herrekend naar constante prijzen van 2002.

Om bijkomende inzichten te bieden in de vastgestelde (sectorale) evoluties in termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde binnen de beschouwde zeehavengebieden en tussen de zeehavengebieden onderling, is, naast de klassieke evaluatie conform de Havenmonitor 2004, hier gebruik gemaakt van de bekende techniek van shift-share analyse. Genoemde 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 analysekader. Dergelijke functionele analyse komt grotendeels neer op een mathematische oefening, met gebruik van, weliswaar verantwoorde, rekenkundige technieken.

In paragraaf 4.1 wordt de economische betekenis van alle Nederlandse zeehavengebieden samen in kaart gebracht voor zowel het jaar 2005 als de ontwikkeling in de jaren 2002 tot en met 2005. In de paragrafen 4.2 tot en met 4.6 zijn de individuele zeehavengebieden nader in detail uitgewerkt.

4.1 Totaal Nederlandse zeehavens

4.1.1 Algemeen

Ontwikkeling zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde in vergelijking met nationale werkgelegenheid en BBP

In Tabel 4.1 en 4.2 en Figuur 4.1 en 4.2 is de macro-economische betekenis van de Nederlandse zeehavens voor de jaren 2002 tot en met 2005 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, echter wel in sterkere mate. De werkgelegenheid neemt weer licht 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 valt op dat het aandeel zeehavengerelateerde werkgelegenheid van alle werkzame personen in Nederland ongeveer constant is gebleven met 1,7% in de periode 2002-2005. De toegevoegde waarde van de Nederlandse zeehavens samen neemt echter wel een groter deel van het BBP voor zijn rekening tot 4,2% in 2005 ten opzichte van 4,1% in 2004.

Tabel 4.1: Ontwikkeling in macro-economische betekenis zeehavengerelateerde werkgelegenheid in 2002-2005

	Werkzame personen			
	2002	2003	2004	2005
Locatiegebonden zeehavengerelateerde activiteiten	125.320	121.781	119.397	119.623
Niet-locatiegebonden zeehavengerelateerde activiteiten	22.575	22.858	22.604	22.557
Directe economische betekenis zeehavengebieden	147.895	144.639	142.001	142.180
In % van totaal in Nederland	1,8%	1,7%	1,7%	1,7%
Indirecte economische betekenis	101.134	99.003	98.857	99.038
In % van totaal in Nederland	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%
Totale economische betekenis zeehavengerelateerde activiteiten	249.029	243.642	240.858	241.218
In % van totaal in Nederland	3,0%	2,9%	2,9%	2,9%
Werkzame personen in Nederland	8.324.000	8.283.000	8.206.000	8.208.000

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

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

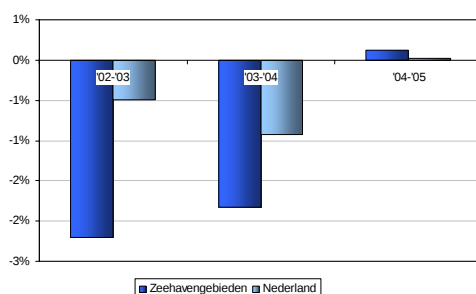
Tabel 4.2: Ontwikkeling in macro-economische betekenis zeehavengerelateerde toegevoegde waarde in 2002-2005

	Toegevoegde waarde (in mrd euro, prijzen 2002)			
	2002	2003	2004	2005
Locatiegebonden zeehavengerelateerde activiteiten	16,8	16,7	18,0	19,0
Niet-locatiegebonden zeehavengerelateerde activiteiten	1,3	1,3	1,3	1,3
Directe economische betekenis zeehavengebieden	18,1	18,0	19,3	20,3
In % van totaal in Nederland	3,9%	3,9%	4,1%	4,2%
Indirecte economische betekenis	9,0	9,1	9,5	9,8
In % van totaal in Nederland	1,9%	2,0%	2,0%	2,0%
Totale economische betekenis zeehavengerelateerde activiteiten	27,1	27,1	28,8	30,1
In % van totaal in Nederland	5,8%	5,8%	6,1%	6,3%
Bruto binnenlands product	465,2	467,1	474,1	481,2

	Jaarlijkse mutatie		
	'02-'03	'03-'04	'04-'05
Locatiegebonden zeehavengerelateerde activiteiten	-0,4%	7,8%	5,9%
Niet-locatiegebonden zeehavengerelateerde activiteiten	-2,0%	0,0%	-1,3%
Directe economische betekenis zeehavengebieden	-0,5%	7,2%	5,4%
Indirecte economische betekenis	1,3%	3,8%	3,4%
Totale economische betekenis zeehavengerelateerde activiteiten	0,1%	6,1%	4,7%
Bruto Binnenlands Product (BBP)	0,4%	1,5%	1,5%

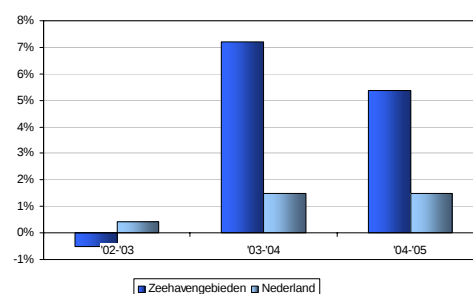
Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur 4.1 en 4.2: Ontwikkeling jaarlijkse mutatie in directe zeehavengerelateerde en totale Nederlandse werkgelegenheid, en toegevoegde waarde en BBP in de periode 2002-2005



Werkgelegenheid

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data



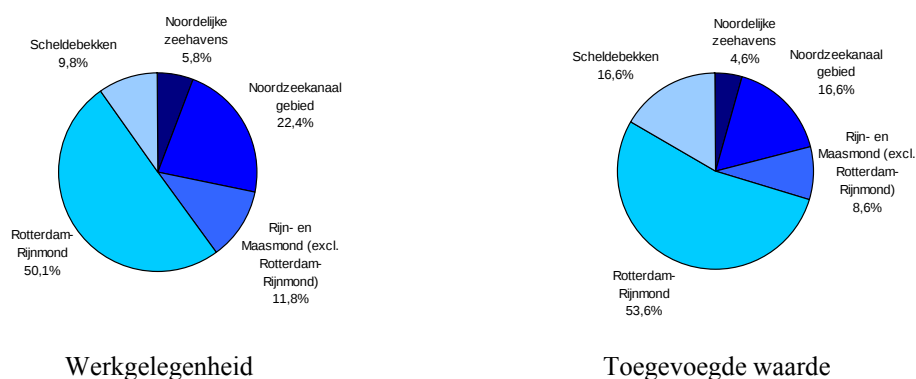
Toegevoegde waarde

4.1.2 Per zeehavengebied

Ontwikkeling zeehavengebieden in werkgelegenheid en toegevoegde waarde

Figuur 4.3 en 4.4 en Tabel 4.3 geven de aandelen in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per zeehavengebied weer. Opvallend is het relatief grotere belang van de zeehavengebieden Rotterdam-Rijnmond en Scheldebekken in termen van toegevoegde waarde dan werkgelegenheid. De verklaring hiervoor zit in de specialisatie van deze gebieden in activiteiten welke een relatief hoge toegevoegde waarde per werkzaam persoon kennen.

Figuur 4.3 en 4.4: Marktaandeel in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per zeehavengebied in 2005



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.4 en 4.6 tonen per zeehavengebied de ontwikkeling in directe werkzame personen en toegevoegde voor de periode 2002 tot en met 2005 in absolute cijfers en percentuele jaarlijkse mutaties. In Tabel 4.5 en 4.7 is dit uitgedrukt in indexcijfers waarbij het jaar 2002 als referentie dient voor de ontwikkelingen.

Opvallende ontwikkelingen in werkgelegenheid zijn te zien in de Noordelijke zeehavens waar een stijging in het aantal werkzame personen is gerealiseerd die aanzienlijk groter is dan de gemiddelde groei in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid. Het Noordzeekanaalgebied kent een sterke daling in werkgelegenheid.

In termen van toegevoegde waarde is het opvallend dat de Noordelijke zeehavens, net als in de werkgelegenheid, de sterkste groei hebben gerealiseerd in de periode 2002-2005 en dat het Noordzeekanaalgebied en Scheldebekken achter blijven bij de gemiddelde groei van alle Nederlandse zeehavens tezamen.

Tabel 4.3: Directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per zeehavengebied en gemeente in 2005

Zeehavengebieden	Werkzame personen	%	Toegevoegde waarde (factorkosten, lopende prijzen, mrd Euro)	%
Noordelijke zeehavens	8.268	5,8%	978	4,6%
Delfzijl	4.523	3,2%	572	2,7%
Eemsmond	641	0,5%	94	0,4%
Harlingen	1.422	1,0%	105	0,5%
Den Helder	1.683	1,2%	206	1,0%
Noordzeekanaalgebied	31.864	22,4%	3.546	16,6%
Amsterdam	12.873	9,1%	1.410	6,6%
Beverwijk	966	0,7%	97	0,5%
Velsen/IJmuiden	12.766	9,0%	1.556	7,3%
Zaanstad	5.260	3,7%	483	2,3%
Rijn- en Maasmond	88.065	61,9%	13.297	62,2%
Rotterdam	59.561	41,9%	10.058	47,1%
Schiedam	3.132	2,2%	313	1,5%
Vlaardingen	2.011	1,4%	200	0,9%
Maasluis	476	0,3%	47	0,2%
Overig Rijnmond	6.113	4,3%	837	3,9%
Dordrecht	3.907	2,7%	421	2,0%
Drechtse steden	5.209	3,7%	481	2,3%
Moerdijk	6.355	4,5%	838	3,9%
Scheveningen	1.301	0,9%	103	0,5%
waarvan Rotterdam-Rijnmond	71.293	50,1%	11.454	53,6%
Scheldebekken	13.982	9,8%	3.549	16,6%
Vlissingen	4.536	3,2%	521	2,4%
Borsele	2.046	1,4%	433	2,0%
Ternzeuzen	7.400	5,2%	2.595	12,1%
Totaal	142.180	100%	21.370	100%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.4: Ontwikkeling directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per zeehavengebied in 2002-2005

	Werkzame personen			
	2002	2003	2004	2005
Noordelijke zeehavens	7.889	7.868	7.955	8.268
Noordzeekanaalgebied	35.223	34.217	32.900	31.864
Rijn- en Maasmond	90.092	88.213	87.136	88.065
waarvan <i>Rotterdam-Rijnmond</i>	73.978	72.527	70.677	71.293
Scheldebekken	14.691	14.341	14.011	13.982
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	147.895	144.639	142.001	142.180
	Jaarlijkse mutatie			
	'02-03	'03-04	'04-05	
Noordelijke zeehavens	-0,3%	1,1%	3,9%	
Noordzeekanaalgebied	-2,9%	-3,8%	-3,1%	
Rijn- en Maasmond	-2,1%	-1,2%	1,1%	
waarvan <i>Rotterdam-Rijnmond</i>	-2,0%	-2,6%	0,9%	
Scheldebekken	-2,4%	-2,3%	-0,2%	
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	-2,2%	-1,8%	0,1%	

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.5: Ontwikkeling directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per zeehavengebied in 2002-2005, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

	Werkzame personen (index 2002=100)			
	2002	2003	2004	2005
Noordelijke zeehavens	100	100	101	105
Noordzeekanaalgebied	100	97	93	90
Rijn- en Maasmond	100	98	97	98
waarvan <i>Rotterdam-Rijnmond</i>	100	98	96	96
Scheldebekken	100	98	95	95
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	100	98	96	96

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.6: Ontwikkeling directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per zeehavengebied in 2002-2005

	Toegevoegde Waarde (in mln euro, in 2002 prijzen)			
	2002	2003	2004	2005
Noordelijke zeehavens	793	819	858	930
Noordzeekanaalgebied	3.102	3.122	3.271	3.375
Rijn- en Maasmond	11.104	10.951	11.693	12.654
waarvan <i>Rotterdam-Rijnmond</i>	9.504	9.365	10.014	10.900
Scheldebekken	3.099	3.112	3.477	3.378
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	18.097	18.004	19.299	20.337
	Jaarlijkse mutatie			
	'02-03	'03-04	'04-05	
Noordelijke zeehavens	3,4%	4,7%	8,5%	
Noordzeekanaalgebied	0,6%	4,8%	3,2%	
Rijn- en Maasmond	-1,4%	6,8%	8,2%	
waarvan <i>Rotterdam-Rijnmond</i>	-1,5%	6,9%	8,9%	
Scheldebekken	0,4%	11,7%	-2,9%	
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	-0,5%	7,2%	5,4%	

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.7: Ontwikkeling directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per zeehavengebied in 2002-2005, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

	Toegevoegde Waarde (index 2002=100)			
	2002	2003	2004	2005
Noordelijke zeehavens	100	103	108	117
Noordzeekanaalgebied	100	101	105	109
Rijn- en Maasmond	100	99	105	114
waarvan <i>Rotterdam-Rijnmond</i>	100	99	105	115
Scheldebekken	100	100	112	109
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	100	99	107	112

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Zeehavengebieden in functioneel perspectief bezien

Het Nederlandse zeehavenbeleid onderscheidt twee belangrijke categorieën van economische activiteiten in een zeehaven(gebied), met name de knooppuntfunctie en de vestigingsplaatsfunctie. Deze paragraaf schetst de relatieve ontwikkeling van beide functies in toegevoegde waarde en werkgelegenheid voor de periode 2002-2005.

In functionele termen gesproken blijft zowel naar toegevoegde waarde en werkgelegenheid het relatieve aandeel van de knooppunt- en vestigingsplaatsfunctie eerder stabiel. Binnen de zeehavengebieden zelf tonen zich echter een aantal nuances: qua toegevoegde waarde neemt de vestigingsplaatsfunctie toe in het Noordzeekanaalgebied en in Rijn- en Maasmond, zonder dat zich een duidelijke gelijkaardige wijziging voordoet in termen van werkgelegenheid. Voor de Noordelijke zeehavens is dit wel het geval. Daarin neemt zowel het belang in toegevoegde waarde als in werkgelegenheid van de vestigingsplaatsfunctie af.

Tabel 4.8 en 4.9 tonen de evolutie in het belang van de vestigingsplaatsfunctie versus knooppuntfunctie voor de Nederlandse zeehavengebieden.

Tabel 4.8: Ontwikkeling procentueel aandeel knooppunt- en vestigingsplaatsfunctie, naar werkgelegenheid

	Aandeel knooppuntfunctie in werkgelegenheid			
	2002	2003	2004	2005
Noordelijke zeehavens	41%	41%	41%	46%
Noordzeekanaalgebied	28%	28%	27%	27%
Rijn- en Maasmond	47%	47%	47%	47%
waarvan <i>Rotterdam-Rijnmond</i>	53%	53%	53%	54%
Scheldebekken	28%	27%	28%	27%
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	40%	40%	40%	41%
	Aandeel vestigingsplaatsfunctie in werkgelegenheid			
	2002	2003	2004	2005
Noordelijke zeehavens	59%	59%	59%	54%
Noordzeekanaalgebied	72%	72%	73%	73%
Rijn- en Maasmond	53%	53%	53%	53%
waarvan <i>Rotterdam-Rijnmond</i>	47%	47%	47%	46%
Scheldebekken	72%	73%	72%	73%
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	60%	60%	60%	59%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.9: Ontwikkeling procentueel aandeel knooppunt- en vestigingsplaatsfunctie, naar toegevoegde waarde

	Aandeel knooppuntfunctie in toegevoegde waarde			
	2002	2003	2004	2005
Noordelijke zeehavens	46%	46%	46%	50%
Noordzeekanaalgebied	33%	31%	30%	29%
Rijn- en Maasmond	49%	47%	47%	46%
waarvan <i>Rotterdam-Rijnmond</i>	54%	52%	52%	51%
Scheldebekken	16%	15%	16%	17%
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	40%	39%	39%	39%
	Aandeel vestigingsplaatsfunctie in toegevoegde waarde			
	2002	2003	2004	2005
Noordelijke zeehavens	54%	54%	54%	50%
Noordzeekanaalgebied	67%	69%	70%	71%
Rijn- en Maasmond	51%	53%	53%	54%
waarvan <i>Rotterdam-Rijnmond</i>	46%	48%	48%	49%
Scheldebekken	84%	85%	84%	83%
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	60%	61%	61%	61%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

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 bekomen in de onderlinge ‘concurrentiële’ ontwikkeling van de betrokken zeehavengebieden.

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 dan de ontwikkeling voor de alle sectoren in alle zeehavengebieden samen.

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 door het totaal van de beschouwde zeehavengebieden.

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 doorheen 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, zal blijken in de analyses in de paragrafen 4.2 tot en met 4.6 waarin de individuele zeehavengebieden nader geanalyseerd zijn.

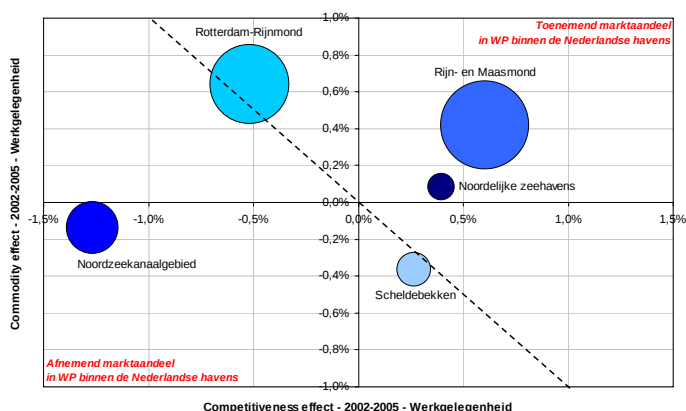
Resultaten 'Shift-Share Analyse'

Figuur 4.5 en 4.6 combineren de berekende 'commodity' en 'competitiveness' effecten voor de vier zeehavengebieden en Rotterdam-Rijnmond in de zogenaamde 'contributie-matrix'.

Uit Figuur 4.5 komt naar voren dat de Noordelijke zeehavens, het Rijn- en Maasmondgebied en daarbinnen ook de regio Rotterdam-Rijnmond een toename hebben gekend in marktaandeel in de totale directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid van de vier zeehavengebieden. Dit is gerealiseerd door zowel een positief 'commodity' als 'competitiveness' effect voor de eerste twee, Rotterdam-Rijnmond heeft een negatief 'competitiveness' effect maar een positief 'commodity' effect. Deze gebieden zijn 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 hebben de Noordelijke zeehavens en Rijn- en Maasmondgebied gemiddeld per sector een sterkere toename (of minder sterke afname) in werkgelegenheid vertoond in de periode 2002-2005 dan de andere vier 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 vooral vanwege het 'competitiveness' effect en Scheldebekken heeft het

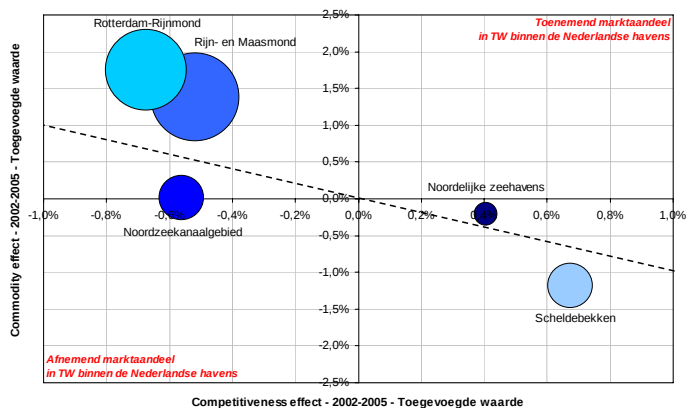
verlies in marktaandeel te wijten aan het ‘commodity’ effect, ondanks een positief ‘competitiveness’ effect.

Figuur 4.5: Contributiematrix directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid in 2002-2005



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur 4.6: Contributiematrix directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde in 2002-2005 (prijzen 2002)



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

In termen van toegevoegde waarde, zie Figuur 4.6, valt te constateren dat de Noordelijke zeehavens vooral marktaandeel winnen door een positief ‘competitiveness’ effect en Rijn- en Maasmond vooral door een positief ‘commodity’ effect, ondanks een negatief ‘competitiveness’ effect. Tevens valt op dat Rotterdam-Rijnmond ook hier een stijgend marktaandeel heeft ondanks een vrij sterk negatief ‘competitiveness’ effect. Het Noordzeekanaalgebied verliest

marktaandeel in toegevoegde waarde vanwege een negatief ‘competitiveness’ effect en Scheldebekken verliest terrein ondanks een positief ‘competitiveness’ effect.

4.1.3 Per sector

Conform de ‘top-down’ onderzoeksmethode dient een verband gelegd te worden tussen de SBI-codes die het CBS hanteert en de functionele uitsplitsing naar zeehavengerelateerde activiteiten. Onderstaande Tabel 4.10 verduidelijkt dit verband.

Tabel 4.10: Overzicht SBI-sectorindeling en codering

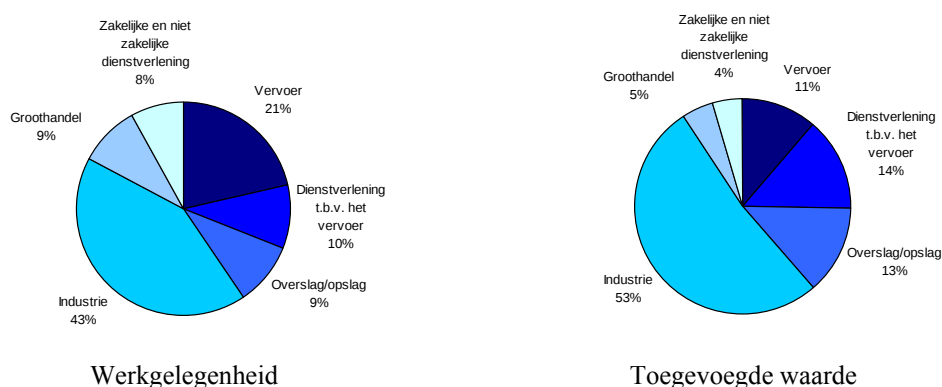
Sector	Code
Knooppunt	
Vervoer	60 t/m 63
Zeevaart	6110
Binnenvaart	6120
Wegvervoer	6024.2
Spoorvervoer	6010
Pijpleiding	6030
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	6322, 6340
Overslag/opslag	6311, 6312
Vestigingsplaats	
Industrie	05 t/m 45
Voedingsmiddelenindustrie	05 en 15
Aardolie-industrie	23
Chemische 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

Het belang van de verschillende sectoren in de totale zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde is weergegeven in Figuur 4.7 en 4.8 en Tabel 4.11. Deze cijfers bevestigen het dominante belang van de vestigingsplaatsfunctie van de Nederlandse zeehavengebieden: rond de 60% van de directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid, waarvan het merendeel gerelateerd is aan de industriële (voornamelijk chemische) activiteiten.

De sector ‘Vervoer’ neemt een groter gewicht in het totaal aantal werkzame personen (21%) dan in de directe toegevoegde waarde creatie (11%), dit verschil is voornamelijk toe te schrijven aan de subsector ‘Wegvervoer’ en ‘Binnenvaart’. Het omgekeerde doet zich dan weer 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.

Figuur 4.7 en 4.8: Marktaandeel in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per sector in 2005



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.11: Directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per sector in 2005

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid		Toegevoegde Waarde	
	WP	%	Mln euro	%
Knooppunt	57.855	40,7%	8.280	38,7%
Vervoer	30.336	21,3%	2.453	11,5%
Zeevaart	7.148	5,0%	1.059	5,0%
Binnenvaart	6.400	4,5%	356	1,7%
Wegvervoer	15.568	10,9%	875	4,1%
Spoorvervoer	1.150	0,8%	65	0,3%
Pijpleiding	70	0,0%	99	0,5%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	14.052	9,9%	2.942	13,8%
Overslag/opslag	13.467	9,5%	2.885	13,5%
Vestigingsplaats	84.325	59,3%	13.090	61,3%
Industrie	59.732	42,0%	11.102	52,0%
Voedingsmiddelenindustrie	6.704	4,7%	683	3,2%
Aardolie industrie	3.799	2,7%	2.580	12,1%
Chemische industrie	14.267	10,0%	4.444	20,8%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	18.892	13,3%	1.867	8,7%
Transportmiddelenindustrie	6.271	4,4%	261	1,2%
Elektriciteitsproductie	3.389	2,4%	744	3,5%
Overig (incl. dvl. T.b.v. delfstofw. En natte waterbouw)	6.410	4,5%	524	2,5%
Groothandel	13.059	9,2%	1.058	5,0%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	11.534	8,1%	929	4,3%
Totaal	142.180	100,0%	21.370	100,0%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.12 en 4.14 geeft naast de ontwikkeling in werkgelegenheid en toegevoegde waarde per sector ook de jaarlijkse percentuele mutatie weer. In Tabel 4.13 en 4.15 staat de geïndexeerde ontwikkeling vanaf 2002.

Tabel 4.12: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2002-2005

Hoofdsector en Subsector	Werkzame personen				Jaarlijkse mutatie		
	2002	2003	2004	2005	'02-03	'03-04	'04-05
Knooppunt	59.494	58.409	56.806	57.855	-1,8%	-2,7%	1,8%
Vervoer	30.151	31.135	30.257	30.336	3,3%	-2,8%	0,3%
Zeevaart	6.672	7.350	7.097	7.148	10,2%	-3,4%	0,7%
Binnenvaart	6.896	6.684	6.407	6.400	-3,1%	-4,1%	-0,1%
Wegvervoer	15.231	15.700	15.424	15.568	3,1%	-1,8%	0,9%
Spoorvervoer	1.280	1.330	1.259	1.150	3,9%	-5,3%	-8,7%
Pijpleiding	73	71	70	70	-2,9%	-1,6%	0,0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	14.753	13.376	13.682	14.052	-9,3%	2,3%	2,7%
Overslag/opslag	14.590	13.898	12.867	13.467	-4,7%	-7,4%	4,7%
Vestigingsplaats	88.401	86.230	85.195	84.325	-2,5%	-1,2%	-1,0%
Industrie	65.364	62.927	61.212	59.732	-3,7%	-2,7%	-2,4%
Voedingsmiddelenindustrie	6.746	6.690	6.245	6.704	-0,8%	-6,7%	7,3%
Aardolie industrie	3.999	3.954	3.780	3.799	-1,1%	-4,4%	0,5%
Chemische industrie	15.951	15.132	15.070	14.267	-5,1%	-0,4%	-5,3%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	21.161	19.791	18.869	18.892	-6,5%	-4,7%	0,1%
Transportmiddelenindustrie	8.268	8.335	7.000	6.271	0,8%	-16,0%	-10,4%
Elektriciteitsproductie	3.246	3.079	3.624	3.389	-5,1%	17,7%	-6,5%
Overig	5.993	5.946	6.623	6.410	-0,8%	11,4%	-3,2%
Groothandel	12.057	11.968	12.726	13.059	-0,7%	6,3%	2,6%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	10.980	11.335	11.258	11.534	3,2%	-0,7%	2,5%
Totaal	147.895	144.639	142.001	142.180	-2,2%	-1,8%	0,1%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.13: Ontwikkeling directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2002-2005, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid (index 2002=100)			
	2002	2003	2004	2005
Knooppunt	100	98	95	97
Vervoer	100	103	100	101
Zeevaart	100	110	106	107
Binnenvaart	100	97	93	93
Wegvervoer	100	103	101	102
Spoorvervoer	100	104	98	90
Pijpleiding	100	97	96	96
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	91	93	95
Overslag/opslag	100	95	88	92
Vestigingsplaats	100	98	96	95
Industrie	100	96	94	91
Voedingsmiddelenindustrie	100	99	93	99
Aardolie industrie	100	99	95	95
Chemische industrie	100	95	94	89
Basismetale- en metaalproductenindustrie	100	94	89	89
Transportmiddelenindustrie	100	101	85	76
Elektriciteitsproductie	100	95	112	104
Overig	100	99	111	107
Groothandel	100	99	106	108
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	103	103	105
Totaal	100	98	96	96

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.14: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2002-2005

Hoofdsector en Subsector	Toegevoegde Waarde (in mln euro, in 2002 prijzen)				Jaarlijkse mutatie		
	2002	2003	2004	2005	'02-03	'03-04	'04-05
Knooppunt	7.328	6.942	7.446	7.880	-5,3%	7,3%	5,8%
Vervoer	2.320	2.443	2.385	2.335	5,3%	-2,4%	-2,1%
Zeevaart	937	1.080	1.043	1.008	15,3%	-3,4%	-3,4%
Binnenvaart	357	380	358	339	6,4%	-5,8%	-5,4%
Wegvervoer	801	814	819	832	1,7%	0,5%	1,7%
Spoorvervoer	67	69	67	61	2,5%	-3,1%	-8,0%
Pijpleiding	158	99	98	94	-37,1%	-1,2%	-4,1%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	2.468	2.158	2.571	2.800	-12,6%	19,1%	8,9%
Overslag/opslag	2.540	2.341	2.490	2.745	-7,8%	6,4%	10,2%
Vestigingsplaats	10.769	11.061	11.853	12.457	2,7%	7,2%	5,1%
Industrie	9.059	9.346	10.044	10.565	3,2%	7,5%	5,2%
Voedingsmiddelenindustrie	685	661	616	650	-3,5%	-6,9%	5,5%
Aardolie industrie	1.227	1.513	1.688	2.456	23,3%	11,6%	45,4%
Chemische industrie	4.256	4.201	4.596	4.229	-1,3%	9,4%	-8,0%
Basismetiaal- en metaalproductenindustrie	1.426	1.466	1.611	1.776	2,8%	9,9%	10,3%
Transportmiddelenindustrie	299	335	269	249	11,9%	-19,7%	-7,5%
Elektriciteitsproductie	662	675	739	708	2,0%	9,4%	-4,2%
Overig	504	495	526	498	-1,7%	6,2%	-5,2%
Groothandel	895	863	964	1.007	-3,6%	11,7%	4,5%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	815	852	845	884	4,6%	-0,8%	4,6%
Totaal	18.097	18.004	19.299	20.337	-0,5%	7,2%	5,4%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.15: Ontwikkeling directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2002-2005, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Toegevoegde Waarde (index 2002=100)			
	2002	2003	2004	2005
Knooppunt	100	95	102	108
Vervoer	100	105	103	101
Zeevaart	100	115	111	108
Binnenvaart	100	106	100	95
Wegvervoer	100	102	102	104
Spoorvervoer	100	103	99	91
Pijpleiding	100	63	62	60
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	87	104	113
Overslag/opslag	100	92	98	108
Vestigingsplaats	100	103	110	116
Industrie	100	103	111	117
Voedingsmiddelenindustrie	100	96	90	95
Aardolie industrie	100	123	138	200
Chemische industrie	100	99	108	99
Basismetiaal- en metaalproductenindustrie	100	103	113	125
Transportmiddelenindustrie	100	112	90	83
Elektriciteitsproductie	100	102	112	107
Overig	100	98	104	99
Groothandel	100	96	108	113
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	105	104	109
Totaal	100	99	107	112

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

4.1.4 Per zeehavengebied en sector

In Tabel 4.16 en 4.17 zijn de werkgelegenheid en toegevoegde waarde per zeehavengebied en sector weergegeven voor 2005.

Tabel 4.16: Directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per zeehavengebied en sector in 2005 (in aantal werkzame personen)

Hoofdsector en Subsector	Nederlandse zeehavens		Noordelijke zeehavens		Noordzeekanaal-gebied		Rijn- en Maasmond				Scheldebekken	
							Totaal		waarvan Rotterdam-Rijnmond			
	WP	%	WP	%	WP	%	WP	%	WP	%	WP	%
Knooppunt	57.855	100,0%	3.774	6,5%	8.511	14,7%	41.825	72,3%	38.485	66,5%	3.744	6,5%
Vervoer	30.336	100,0%	3.101	10,2%	4.201	13,8%	21.488	70,8%	19.646	64,8%	1.545	5,1%
Zeevaart	7.148	100,0%	2.172	30,4%	992	13,9%	3.929	55,0%	3.755	52,5%	55	0,8%
Binnenvaart	6.400	100,0%	331	5,2%	1.249	19,5%	4.350	68,0%	4.082	63,8%	469	7,3%
Wegvervoer	15.568	100,0%	581	3,7%	1.830	11,8%	12.186	78,3%	10.800	69,4%	971	6,2%
Spoorvervoer	1.150	100,0%	17	1,4%	130	11,3%	953	82,9%	940	81,7%	51	4,4%
Pijpleiding	70	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	70	100,0%	70	100,0%	0	0,0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	14.052	100,0%	353	2,5%	1.564	11,1%	10.940	77,9%	9.867	70,2%	1.195	8,5%
Overslag/opslag	13.467	100,0%	320	2,4%	2.746	20,4%	9.397	69,8%	8.972	66,6%	1.004	7,5%
Vestigingsplaats	84.325	100,0%	4.494	5,3%	23.353	27,7%	46.240	54,8%	32.808	38,9%	10.238	12,1%
Industrie	59.732	100,0%	3.228	5,4%	17.710	29,6%	29.756	49,8%	20.099	33,6%	9.038	15,1%
Voedingsmiddelenindustrie	6.704	100,0%	345	5,1%	2.378	35,5%	3.426	51,1%	2.639	39,4%	555	8,3%
Aardolie industrie	3.799	100,0%	28	0,7%	53	1,4%	3.343	88,0%	3.115	82,0%	375	9,9%
Chemische industrie	14.267	100,0%	780	5,5%	2.101	14,7%	7.269	50,9%	4.770	33,4%	4.117	28,9%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	18.892	100,0%	918	4,9%	10.466	55,4%	6.087	32,2%	3.077	16,3%	1.421	7,5%
Transportmiddelenindustrie	6.271	100,0%	515	8,2%	636	10,1%	3.526	56,2%	1.628	26,0%	1.594	25,4%
Elektriciteitsproductie	3.389	100,0%	153	4,5%	405	12,0%	2.081	61,4%	2.009	59,3%	750	22,1%
Overig (incl. dvl. T.b.v. delfstofw. En natte waterbouw)	6.410	100,0%	489	7,6%	1.671	26,1%	4.024	62,8%	2.861	44,6%	226	3,5%
Groothandel	13.059	100,0%	553	4,2%	2.877	22,0%	8.951	68,5%	6.942	53,2%	678	5,2%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	11.534	100,0%	713	6,2%	2.766	24,0%	7.533	65,3%	5.767	50,0%	522	4,5%
Totaal	142.180	100,0%	8.268	5,8%	31.864	22,4%	88.065	61,9%	71.293	50,1%	13.982	9,8%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.17: Directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per zeehavengebied en sector in 2005(in mln Euro)

Hoofdsector en Subsector	Nederlandse zeehavens		Noordelijke zeehavens		Noordzeekanaal-gebied		Rijn- en Maasmond				Scheldebekken	
							Totaal		waarvan Rotterdam-Rijnmond			
	TW	%	TW	%	TW	%	TW	%	TW	%	TW	%
Knooppunt	8.280	100,0%	490	5,9%	1.035	12,5%	6.161	74,4%	5.833	70,4%	594	7,2%
Vervoer	2.453	100,0%	371	15,1%	306	12,5%	1.682	68,6%	1.567	63,9%	94	3,8%
Zeevaart	1.059	100,0%	319	30,1%	127	12,0%	603	56,9%	581	54,9%	10	1,0%
Binnenvaart	356	100,0%	18	5,2%	70	19,5%	242	68,0%	227	63,8%	26	7,3%
Wegvervoer	875	100,0%	33	3,7%	103	11,8%	685	78,3%	607	69,4%	55	6,2%
Spoorvervoer	65	100,0%	1	1,4%	7	11,3%	54	82,9%	53	81,7%	3	4,4%
Pijpleiding	99	100,0%	0	0,0%	0	0,0%	99	100,0%	99	100,0%	0	0,0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	2.942	100,0%	70	2,4%	266	9,0%	2.326	79,1%	2.165	73,6%	281	9,5%
Overslag/opslag	2.885	100,0%	49	1,7%	463	16,1%	2.153	74,6%	2.101	72,8%	220	7,6%
Vestigingsplaats	13.090	100,0%	488	3,7%	2.511	19,2%	7.136	54,5%	5.621	42,9%	2.955	22,6%
Industrie	11.102	100,0%	392	3,5%	2.105	19,0%	5.738	51,7%	4.537	40,9%	2.867	25,8%
Voedingsmiddelenindustrie	683	100,0%	18	2,7%	250	36,7%	366	53,6%	286	41,9%	48	7,0%
Aardolie industrie	2.580	100,0%	16	0,6%	30	1,2%	2.342	90,8%	2.207	85,5%	192	7,5%
Chemische industrie	4.444	100,0%	103	2,3%	282	6,3%	1.766	39,7%	1.226	27,6%	2.293	51,6%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	1.867	100,0%	107	5,7%	1.225	65,6%	441	23,6%	176	9,4%	94	5,0%
Transportmiddelenindustrie	261	100,0%	23	8,7%	17	6,6%	145	55,5%	66	25,2%	76	29,2%
Elektriciteitsproductie	744	100,0%	57	7,7%	132	17,8%	409	55,0%	391	52,6%	145	19,5%
Overig (incl. dvl. T.b.v. delfstofw. En natte waterbouw)	524	100,0%	68	13,0%	168	32,1%	269	51,4%	185	35,4%	19	3,6%
Groothandel	1.058	100,0%	36	3,4%	211	19,9%	765	72,3%	598	56,5%	47	4,4%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	929	100,0%	60	6,5%	195	20,9%	633	68,1%	486	52,3%	41	4,5%
Totaal	21.370	100,0%	978	4,6%	3.546	16,6%	13.297	62,2%	11.454	53,6%	3.549	16,6%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

4.1.5 Opvallende ontwikkelingen per sector

In bovenstaande paragrafen zijn de ontwikkelingen in werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor het totaal van de Nederlandse zeehavens weergegeven voor de periode 2002-2005. In deze cijfers is een aantal opvallende ontwikkelingen te zien. In deze paragraaf wordt een aantal van deze opvallende ontwikkelingen in verschillende sectoren nader geanalyseerd. Hiertoe wordt de samenstelling van de werkgelegenheidscijfers en de berekening van de toegevoegde waarde nagelopen om zo de factoren te identificeren die bijdragen aan de opvallende ontwikkelingen op geaggregeerd niveau.

De Nederlandse werkgelegenheidscijfers in de gehanteerde sectorindeling zijn opgebouwd uit verschillende SBI-codes en zeehavengemeenten. Een opvallende ontwikkeling in de werkgelegenheid op nationaal niveau zou bijvoorbeeld plaatsgevonden kunnen hebben in een specifieke SBI-code in een specifieke zeehavengemeente; of bijvoorbeeld een algemene ontwikkeling in alle SBI-codes in alle zeehavengebieden.

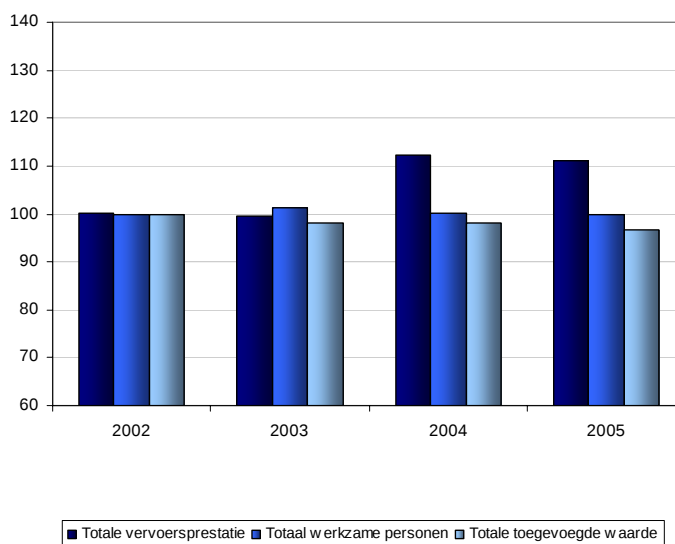
De toegevoegde waarde wordt bepaald door de vermenigvuldiging van de werkgelegenheidscijfers met de toegevoegde waarde per werkzaam persoon, welke weer kan variëren per SBI-code. Een ontwikkeling in toegevoegde waarde kan derhalve veroorzaakt worden door verandering in één van deze twee componenten, of zelfs in beide.

Aan de hand van een dergelijke analyse wordt getracht de geconstateerde dynamiek in de indicatoren binnen de toegepaste berekeningsmethodiek toe te kennen aan een meer specifieke ontwikkeling op SBI-code of zeehavengemeente niveau.

Afname niet-locatiegebonden werkgelegenheid en toegevoegde waarde

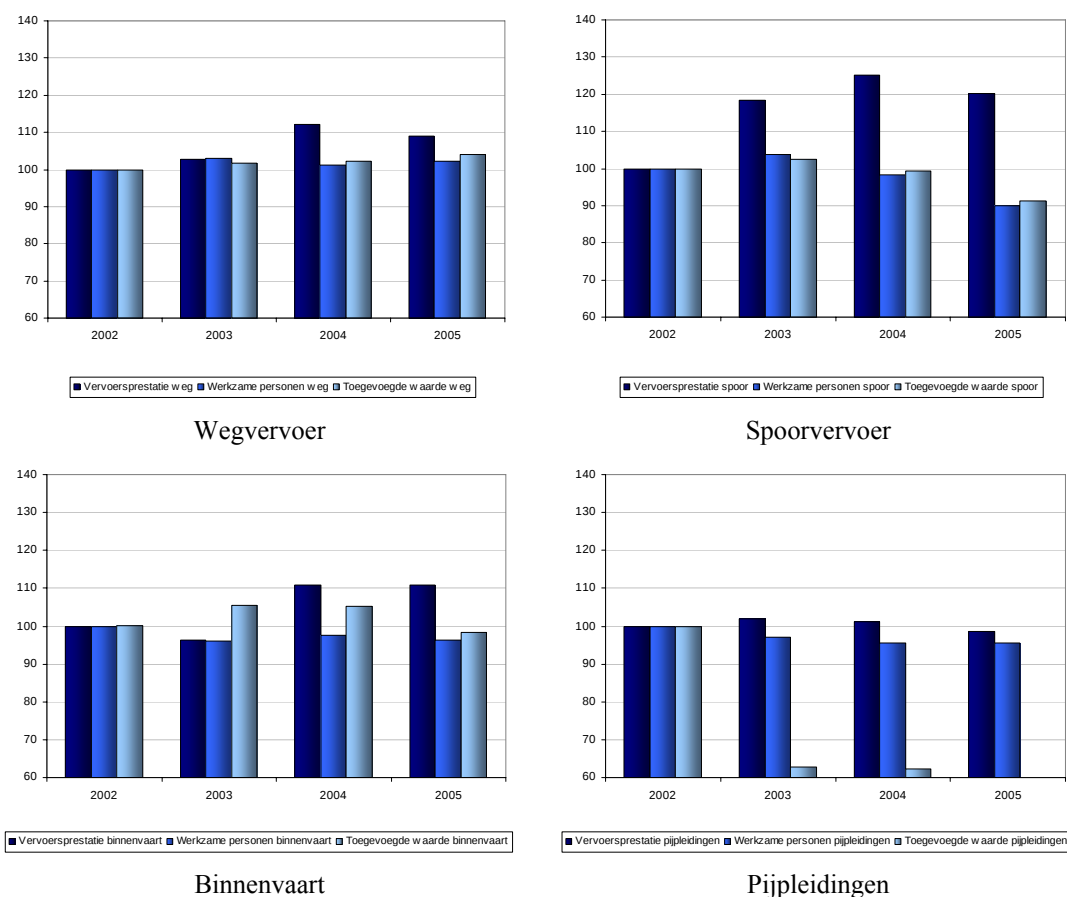
In de hoofdsector ‘knooppunt’ zijn opvallende ontwikkelingen te zien in de werkgelegenheid en toegevoegde waarde creatie in de sector ‘vervoer’. Op ‘wegvervoer’ na is er een dalende trend waar te nemen voor de modaliteiten ‘binnenvaart’, ‘spoorvervoer’ en ‘pijpleiding’. Figuur 4.9 tot en met 4.13 geeft de ontwikkeling van de zeehavengerelateerde vervoersprestaties, werkgelegenheid en toegevoegde waarde per modaliteit weer.

Figuur 4.9: Ontwikkeling in totale vervoersprestaties en directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor de Nederlandse zeehavens in 2002-2005, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)



Bron: RebelGroup obv CBS data

Figuur 4.10 t/m 4.13: Ontwikkeling in vervoersprestaties en directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor de Nederlandse zeehavens per modaliteit in 2002-2005, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)



Bron: RebelGroup obv CBS data

Bovenstaande figuren geven weer dat de directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de periode 2002-2005 alleen is gegroeid voor het wegvervoer. Het vervoer per pijpleidingen vertoont een lichte daling in vervoersprestatie en werkgelegenheid en een sterke daling in toegevoegde waarde. In het spoorvervoer en de binnenvaart is de werkgelegenheid en toegevoegde waarde gedaald ondanks een groei in vervoersprestatie. In de toegepaste methodiek komen deze ontwikkelingen voort uit een nationale verandering in creatie van werkgelegenheid en toegevoegde waarde per tonkilometer vervoersprestatie.

Tabel 4.18 en Figuur 4.14 en 4.15 schetsten de Nederlandse ontwikkeling in werkzame personen en toegevoegde waarde per tonkilometer vervoersprestatie. In alle modaliteiten is een krimp te zien in werkzame personen per tonkilometers, hetgeen kan duiden op een efficiëntere

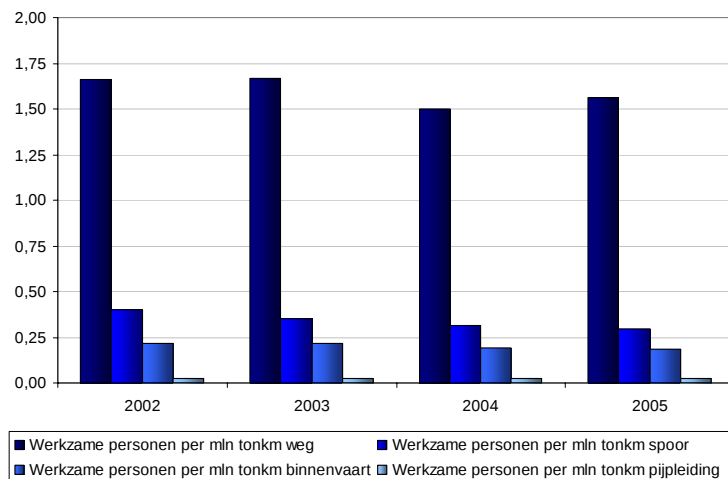
bedrijfsvoering. Er is ook een afname van toegevoegde waarde per tonkilometer bij alle modaliteiten zichtbaar.

Tabel 4.18: Ontwikkeling aantal werkzame personen en toegevoegde waarde per tonkilometer per modaliteit (TW in 2002 prijzen)

	2002	2003	2004	2005
Werkzame personen per mln tonkm weg	1,662	1,667	1,500	1,560
Werkzame personen per mln tonkm spoor	0,399	0,350	0,313	0,298
Werkzame personen per mln tonkm binnenvaart	0,216	0,215	0,190	0,188
Werkzame personen per mln tonkm pijpleidingen	0,024	0,023	0,023	0,023
Toegevoegde waarde per tonkm weg	€ 0,087	€ 0,087	€ 0,080	€ 0,083
Toegevoegde waarde per tonkm spoor	€ 0,021	€ 0,018	€ 0,017	€ 0,016
Toegevoegde waarde per tonkm binnenvaart	€ 0,011	€ 0,012	€ 0,011	€ 0,010
Toegevoegde waarde per tonkm pijpleidingen	€ 0,046	€ 0,029	€ 0,026	€ 0,026

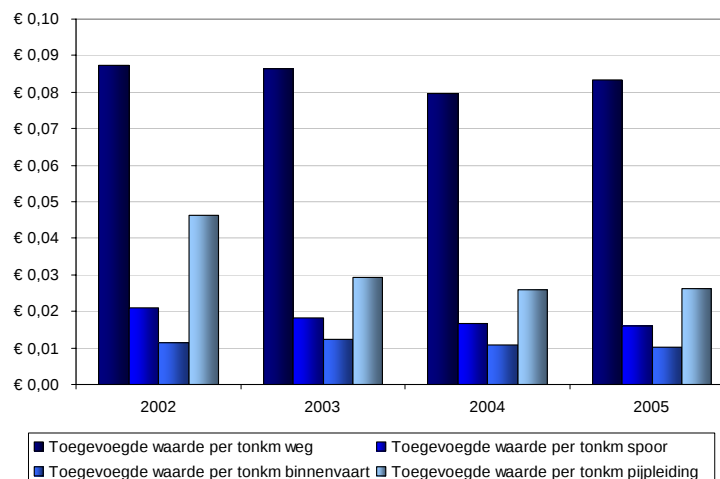
Bron: RebelGroup obv CBS data

Figuur 4.14: Ontwikkeling aantal werkzame personen per tonkilometer per modaliteit



Bron: RebelGroup obv CBS data

Figuur 4.15: Ontwikkeling toegevoegde waarde per tonkilometer per modaliteit (in 2002 prijzen)



Bron: RebelGroup obv CBS data

Toename werkgelegenheid en toegevoegde waarde ‘zeevaart’

In de sector ‘zeevaart’ is de Nederlandse zeehavens een sterke stijging te zien in werkgelegenheid in de periode 2002-2005. De ‘zeevaart’ wordt opgebouwd uit twee SBI-klassen:

- 6110.1 Vracht- en tankvaart (zeevaart) (75%)
- 6110.2 Sleepvaart en veerdiensten (zeevaart) (25%)

De SBI-klasse ‘vracht- en tankvaart’ is in termen van werkgelegenheid de grootste van beide (75%) maar de groei in ‘zeevaart’ heeft zich in beide klassen voorgedaan. De toegevoegde waarde is met deze toename in werkgelegenheid meegegroeid omdat de toegevoegde waarde per werkzaam persoon ongeveer constant is gebleven.

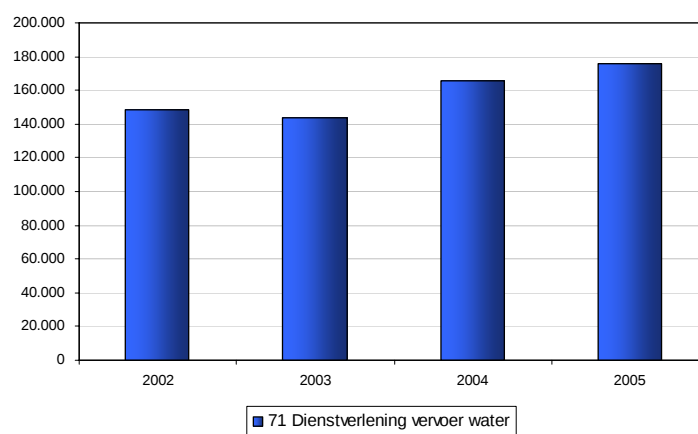
Toename toegevoegde waarde ‘Dienstverlening tbv vervoer’ en ‘Overslag/opslag’

Ondanks een lichte daling in werkgelegenheid in de ‘dienstverlening tbv het vervoer’ en ‘overslag/opslag’ hebben deze sectoren een sterke stijging in toegevoegde waarde laten zien. De verklaring hiervoor zit in de evolutie van de toegevoegde waarde per werkzaam persoon in de input-output tabel klasse ‘71 Dienstverlening vervoer water’. Deze nationale waarde voor toegevoegde waarde per werkzaam persoon wordt toegepast voor alle SBI-codes welke binnen de sectoren de ‘dienstverlening tbv het vervoer’ en ‘overslag/opslag’ vallen. Figuur 4.16 laat de ontwikkeling hiervan zien.

Toename toegevoegde waarde 'Aardolie-industrie'

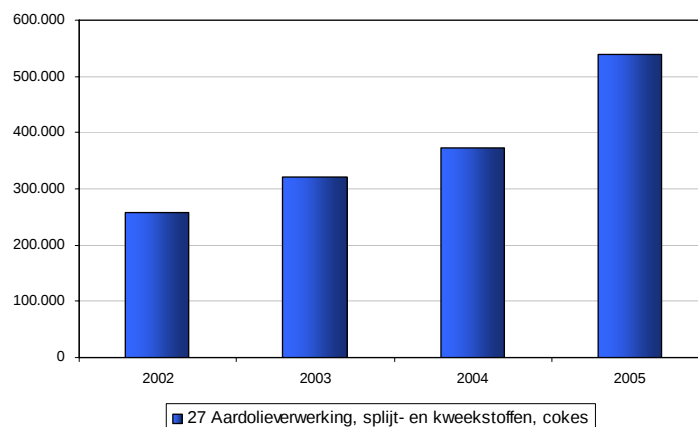
Conform de ontwikkeling in bovengenoemde sectoren laat de 'aardolie-industrie' een zeer sterke groei zien in toegevoegde waarde terwijl de werkgelegenheid licht is gedaald in de periode 2002-2005. Ook hier ligt de oorzaak in de stijging van de toegevoegde waarde per werkzaam persoon. De klasse uit de input-output tabel die gekoppeld is aan de 'aardolie-industrie' is '27 Aardolieverwerking, splijt- en kweekstoffen, cokes'. Figuur 4.17 laat de ontwikkeling hiervan zien.

Figuur 4.16: Ontwikkeling toegevoegde waarde per werkzaam persoon 'dienstverlening vervoer water' in 2002-2005 (in 2002 prijzen)



Bron: RebelGroup obv CBS data

Figuur 4.17: Ontwikkeling toegevoegde waarde per werkzaam persoon 'Aardolieverwerking, splijt- en kweekstoffen, cokes' in 2002-2005 (in 2002 prijzen)

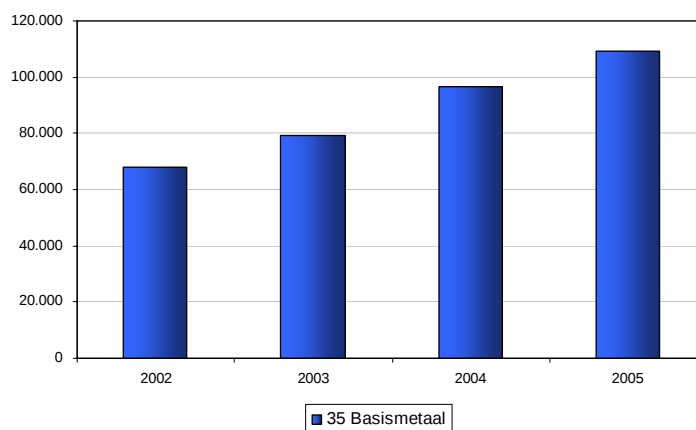


Bron: RebelGroup obv CBS data

Toename toegevoegde waarde 'Basismetaal- en metaalproductenindustrie'

Ook de 'basismetaal- en metaalproductenindustrie' heeft een sterke groei gekend in toegevoegde waarde terwijl de werkgelegenheid licht is gedaald in de periode 2002-2005. Ook hier ligt de oorzaak in de stijging van de toegevoegde waarde per werkzaam persoon. De 'basismetaal- en metaalproductenindustrie' bestaat grofweg uit twee subclusters: de basismetaalindustrie en metaalproductenindustrie. De eerste is wat betreft aantal werkzame personen en toegevoegde waarde per werkzaam persoon dominant over de laatste en is derhalve voor het grootste deel verantwoordelijk voor de evolutie van het gehele cluster. De klasse uit de input-output tabel die gekoppeld is aan de basismetaalindustrie is '35 Basismetaal'. Figuur 4.18 laat de ontwikkeling in toegevoegde waarde per werkzaam persoon van deze klasse zien.

Figuur 4.18: Ontwikkeling toegevoegde waarde per werkzaam persoon 'basismetaal' in 2002-2005 (in 2002 prijzen)



Bron: RebelGroup obv CBS data

Afname in werkgelegenheid en toegevoegde waarde ‘transportmiddelenindustrie’

De ‘transportmiddelindustrie’ wordt gevormd door vier SBI-klassen. In Tabel 4.19 is aangegeven welke klassen dit zijn en welke evolutie in termen van werkgelegenheid deze hebben doorgemaakt.

Tabel 4.19: Ontwikkeling aantal werkzame personen per SBI-klasse voor de ‘transportmiddelenindustrie’

SBI-code	Omschrijving	2002	2003	2004	2005
3420.1	Carrosseriebouw	419	479	490	507
3420.2	Verv. van aanhangwagens en opleggers	179	212	200	142
3511	Nieuwbouw en rep. van schepen (excl. sport- en recreatie.)	7275	7264	5947	5275
3512	Nieuwbouw en reparatie van sport- en recreatievaartuigen	395	380	363	347

Bron: RebelGroup obv CBS data

Uit de tabel komt naar voren dat de ‘transportmiddelenindustrie’ wordt gedomineerd door de ‘nieuwbouw en reparatie van schepen (excl. sport- en recreatievaartuigen)’. Juist in deze SBI-klasse heeft zich een sterke daling in werkzame personen voorgedaan, waardoor de gehele ‘transportmiddelenindustrie’ mee is gedaald. Als bijgevolg van de daling in werkzame personen is ook de toegevoegde waarde afgenomen; de toegevoegde waarde per werkzaam persoon is namelijk niet zo sterk gestegen (+12%) in de ‘transportmiddelindustrie’ om de daling in werkzame personen te compenseren.

In de volgende drie regio’s²⁰ is de daling het sterkst geweest in de ‘nieuwbouw en reparatie van schepen (excl. sport- en recreatievaartuigen)’:

- Overig Rijnmond (-905 werkzame personen);
- Rotterdam (-533 werkzame personen);
- Drechtse steden (-337 werkzame personen).

²⁰ Zie Tabel 2.1 voor de gemeenten die vallen onder de verzamelingen van op postcodegebieden samengestelde gemeenten in de gebieden ‘Overig Rijnmond’ en ‘Drechtse steden’

4.1.6 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 2005) is te berekenen welke indirecte effecten bij toeleveranciers zouden 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 dus 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 opgeteld²¹. Daarom is uiterste voorzichtigheid geboden bij het samentellen van de directe en indirecte effecten.

²¹ 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.

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 2005 is 1,48; per 1 euro directe toegevoegde waarde creëren de zeehavengerelateerde activiteiten via hun aankopen van intermediaire goederen en diensten bij Nederlandse toeleveranciers nog eens 0,48 euro extra. In absolute termen uitgedrukt: in 2005 is voor 10,3 miljard euro aan toegevoegde waarde gecreëerd in de rest van de Nederlandse economie voor 21,4 miljard euro in de Nederlandse zeehavengebieden zelf.

De werkgelegenheidsmultiplier is hoger (1,69) waardoor de indirecte werkgelegenheid door de aanwezigheid van de Nederlandse haven economie te ramen is op nog eens 99.345 werkzame personen bovenop de 142.969 personen directe werkgelegenheid.

In Tabellen 4.20 en 4.21 is de ontwikkeling van de toegevoegde waarde en werkgelegenheidsmultipliers weergegeven voor de onderscheiden zeehavengebieden. Beide multipliers blijven relatief stabiel binnen de periode 2002-2005, hetgeen, gelet op de relatief korte tijdsperiode, eerder normaal is.

Tabel 4.20: Ontwikkeling werkgelegenheid multipliers 2002-2005

	Werkzame personen			
	2002	2003	2004	2005
Noordelijke zeehavens	1,79	1,85	1,85	1,88
Noordzeekanaalgebied	1,64	1,64	1,65	1,67
Rijn- en Maasmond	1,67	1,66	1,67	1,66
waarvan Rotterdam-Rijnmond	1,65	1,65	1,67	1,66
Scheldebekken	1,85	1,84	1,86	1,87
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	1,68	1,68	1,70	1,69

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.21: Ontwikkeling toegevoegde waarde multipliers 2002-2005

	Toegevoegde waarde			
	2002	2003	2004	2005
Noordelijke zeehavens	1,55	1,59	1,58	1,61
Noordzeekanaalgebied	1,52	1,52	1,49	1,50
Rijn- en Maasmond	1,47	1,48	1,46	1,43
waarvan Rotterdam-Rijnmond	1,45	1,46	1,45	1,41
Scheldebekken	1,57	1,58	1,55	1,61
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	1,50	1,51	1,49	1,48

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Onderstaande tabellen 4.22 en 4.23 reflecteren de ontwikkeling van de absolute indirecte toegevoegde waarde en de percentuele mutatie hierin voor de periode 2002-2005 (in prijzen van 2002), samen met deze op het vlak van indirecte werkgelegenheid.

Tabel 4.22: Ontwikkeling indirecte werkgelegenheid 2002-2005

	Werkzame personen			
	2002	2003	2004	2005
Noordelijke zeehavens	6.212	6.661	6.722	7.300
Noordzeekanaalgebied	22.438	21.895	21.380	21.451
Rijn- en Maasmond	59.968	58.458	58.973	58.395
waarvan Rotterdam-Rijnmond	48.304	47.227	47.020	46.727
Scheldebekken	12.516	11.989	12.071	12.200
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	101.134	99.003	99.147	99.345
	Werkzame personen			
		'02-03	'03-04	'04-05
Noordelijke zeehavens		7,2%	0,9%	8,6%
Noordzeekanaalgebied		-2,4%	-2,3%	0,3%
Rijn- en Maasmond		-2,5%	0,9%	-1,0%
waarvan Rotterdam-Rijnmond		-2,2%	-0,4%	-0,6%
Scheldebekken		-4,2%	0,7%	1,1%
Totaal Nederlandse zeehavengebieden		-2,1%	0,1%	0,2%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.23: Ontwikkeling indirecte toegevoegde waarde 2002-2005 (prijzen van 2002)

	Toegevoegde Waarde (in mln euro, in 2002 prijzen)			
	2002	2003	2004	2005
Noordelijke zeehavens	440	485	500	570
Noordzeekanaalgebied	1.603	1.610	1.619	1.686
Rijn- en Maasmond	5.213	5.236	5.490	5.503
waarvan Rotterdam-Rijnmond	4.275	4.292	4.484	4.489
Scheldebekken	1.763	1.807	1.901	2.069
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	9.019	9.138	9.510	9.828
	Jaarlijkse mutatie			
		'02-03	'03-04	'04-05
Noordelijke zeehavens		10,4%	3,1%	13,9%
Noordzeekanaalgebied		0,4%	0,6%	4,1%
Rijn- en Maasmond		0,4%	4,9%	0,2%
waarvan Rotterdam-Rijnmond		0,4%	4,5%	0,1%
Scheldebekken		2,5%	5,2%	8,8%
Totaal Nederlandse zeehavengebieden		1,3%	4,1%	3,3%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

4.2 Noordelijke zeehavens

4.2.1 Algemeen

Het zeehavengebied van de ‘Noordelijke zeehavens’ bestaat uit het geheel van de zeehavengemeenten Delfzijl, Eemshaven (samen met Delfzijl het Havenschap Groningen Seaports), Harlingen en Den Helder.

Qua economische betekenis in 2005 is het volgende vast te stellen:

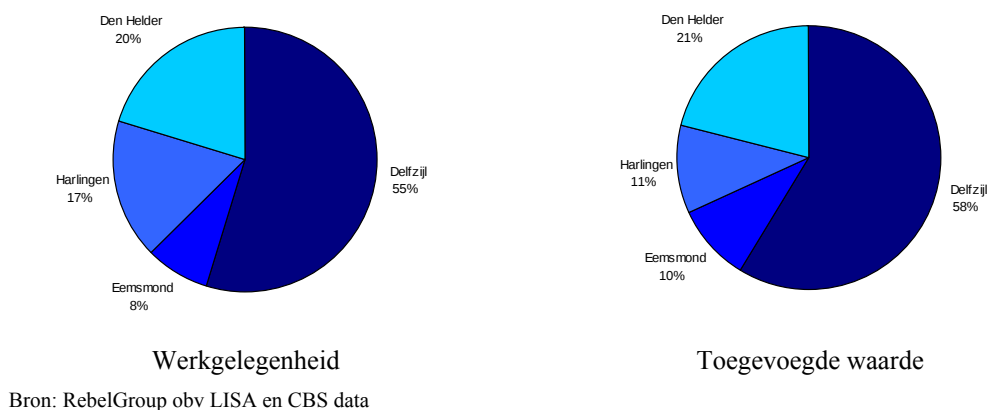
- directe toegevoegde waarde: 978 miljoen euro
- werkgelegenheid: 8.268 werkzame personen
- aandeel vestigingsplaatsfunctie: 54% (WP) en (50% TW), waarvan ‘Industrie’ respectievelijk 39% en 40%
- belangrijkste subsector: ‘Zeevaart’ (26% (WP) en 33% (TW))
- belangrijkste industrieën: ‘Basismetale- en metaalproductenindustrie’ (11% (WP) en 11% (TW)), ‘Chemische industrie’ (9% (WP) en 11% (TW)), en ‘Overig’ (6% (WP) en 7% (TW))
- multipliers: 1,88 (WP) en 1,61 (TW)
- belangrijkste zeehavengemeente: Delfzijl (55% (WP) en 58% (TW))

4.2.2 Per zeehavengemeente en sector

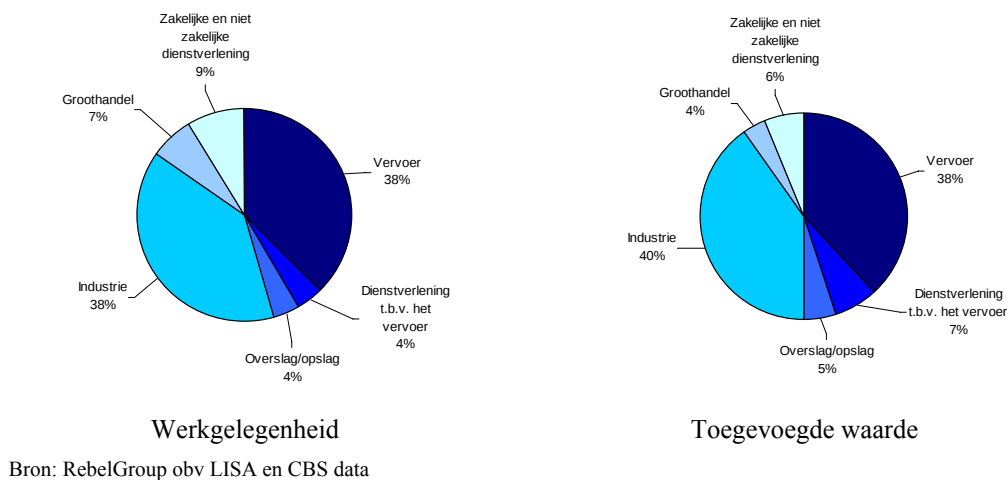
In deze paragraaf worden de werkgelegenheid en toegevoegde waarde die zijn gecreëerd in de Noordelijke zeehavens nader uitgesplitst naar zeehavengemeente en sectoren.

Figuur 4.19 tot en met 4.22 en Tabel 4.24 tot en met 4.28 tonen de verdeling en ontwikkeling van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde per gemeente en sector.

Figuur 4.19 en 4.20: Marktaandeel in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per gemeente in 2005 in de Noordelijke zeehavens



Figuur 4.21 en 4.22: Marktaandeel in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per sector in 2005 in de Noordelijke zeehavens



Tabel 4.24: Directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2005 in de Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid		Toegevoegde Waarde	
	WP	%	Mln euro	%
Knooppunt	3.774	45,6%	490	50,1%
Vervoer	3.101	37,5%	371	38,0%
Zeevaart	2.172	26,3%	319	32,7%
Binnenvaart	331	4,0%	18	1,9%
Wegvervoer	581	7,0%	33	3,3%
Spoorvervoer	17	0,2%	1	0,1%
Pijpleiding	0	0,0%	0	0,0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	353	4,3%	70	7,1%
Overslag/opslag	320	3,9%	49	5,0%
Vestigingsplaats	4.494	54,4%	488	49,9%
Industrie	3.228	39,0%	392	40,1%
Voedingsmiddelenindustrie	345	4,2%	18	1,9%
Aardolie industrie	28	0,3%	16	1,6%
Chemische industrie	780	9,4%	103	10,6%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	918	11,1%	107	10,9%
Transportmiddelenindustrie	515	6,2%	23	2,3%
Elektriciteitsproductie	153	1,9%	57	5,8%
Overig (incl. dvl. T.b.v. delfstofw. En natte waterbouw	489	5,9%	68	7,0%
Groothandel	553	6,7%	36	3,7%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	713	8,6%	60	6,1%
Totaal	8.268	100,0%	978	100,0%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.25: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2002-2005 in de Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en Subsector	Werkzame personen				Jaarlijkse mutatie		
	2002	2003	2004	2005	'02-03	'03-04	'04-05
Knooppunt	3.242	3.250	3.268	3.774	0,2%	0,6%	15,5%
Vervoer	2.614	2.694	2.699	3.101	3,1%	0,2%	14,9%
Zeevaart	1.573	1.757	1.780	2.172	11,7%	1,3%	22,0%
Binnenvaart	298	319	310	331	7,0%	-2,8%	6,9%
Wegvervoer	720	596	592	581	-17,1%	-0,8%	-1,8%
Spoorvervoer	23	22	17	17	-6,8%	-20,7%	-2,4%
Pijpleiding	0	0	0	0			
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	353	271	269	353	-23,2%	-0,7%	31,2%
Overslag/opslag	275	285	300	320	3,6%	5,3%	6,7%
Vestigingsplaats	4.647	4.618	4.687	4.494	-0,6%	1,5%	-4,1%
Industrie	3.695	3.599	3.544	3.228	-2,6%	-1,5%	-8,9%
Voedingsmiddelenindustrie	402	419	354	345	4,2%	-15,5%	-2,5%
Aardolie industrie	24	24	23	28	0,0%	-4,2%	21,7%
Chemische industrie	839	808	795	780	-3,7%	-1,6%	-1,9%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	976	918	846	918	-5,9%	-7,8%	8,5%
Transportmiddelenindustrie	667	619	726	515	-7,2%	17,3%	-29,1%
Elektriciteitsproductie	160	161	164	153	0,6%	1,9%	-6,7%
Overig	627	650	636	489	3,7%	-2,2%	-23,1%
Groothandel	275	363	509	553	32,0%	40,2%	8,6%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	677	656	634	713	-3,1%	-3,4%	12,5%
Totaal	7.889	7.868	7.955	8.268	-0,3%	1,1%	3,9%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.26: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2002-2005 in de Noordelijke zeehavens in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid (index 2002=100)			
	2002	2003	2004	2005
Knooppunt	100	100	101	116
Vervoer	100	103	103	119
Zeevaart	100	112	113	138
Binnenvaart	100	107	104	111
Wegvervoer	100	83	82	81
Spoorvervoer	100	93	74	72
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	77	76	100
Overslag/opslag	100	104	109	116
Vestigingsplaats	100	99	101	97
Industrie	100	97	96	87
Voedingsmiddelenindustrie	100	104	88	86
Aardolie industrie	100	100	96	117
Chemische industrie	100	96	95	93
Basismetale- en metaalproductenindustrie	100	94	87	94
Transportmiddelenindustrie	100	93	109	77
Elektriciteitsproductie	100	101	103	96
Overig	100	104	101	78
Groothandel	100	132	185	201
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	97	94	105
Totaal	100	100	101	105

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.27: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2002-2005 in de Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en Subsector	Toegevoegde Waarde (in mln euro, in 2002 prijzen)				Jaarlijkse mutatie		
	2002	2003	2004	2005	'02-03	'03-04	'04-05
Knooppunt	363	379	396	466	4,2%	4,6%	17,7%
Vervoer	271	302	306	353	11,6%	1,3%	15,5%
Zeevaart	216	252	256	304	16,5%	1,8%	18,5%
Binnenvaart	15	18	17	18	17,4%	-4,4%	1,3%
Wegvervoer	38	31	31	31	-18,2%	1,5%	-1,1%
Spoorvervoer	1	1	1	1	-8,1%	-18,9%	-1,7%
Pijpleiding	0	0	0	0			
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	60	44	50	66	-26,7%	14,0%	32,6%
Overslag/opslag	33	33	40	46	-0,2%	22,1%	16,1%
Vestigingsplaats	429	441	462	464	2,7%	4,8%	0,5%
Industrie	361	369	380	373	2,2%	2,9%	-1,7%
Voedingsmiddelenindustrie	26	26	19	17	2,0%	-26,1%	-9,4%
Aardolie industrie	6	8	9	15	24,4%	11,2%	76,4%
Chemische industrie	108	101	104	98	-5,8%	2,9%	-5,6%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	73	77	88	101	6,0%	13,2%	15,7%
Transportmiddelenindustrie	25	26	28	22	2,4%	8,6%	-23,6%
Elektriciteitsproductie	56	60	57	54	7,4%	-3,8%	-5,4%
Overig	68	71	74	65	4,7%	4,9%	-12,6%
Groothandel	16	21	31	34	29,0%	47,3%	11,2%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	52	51	52	57	-2,6%	1,0%	10,6%
Totaal	793	819	858	930	3,4%	4,7%	8,5%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.28: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2002-2005 in de Noordelijke zeehavens in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Toegevoegde Waarde (index 2002=100)			
	2002	2003	2004	2005
Knooppunt	100	104	109	128
Vervoer	100	112	113	131
Zeevaart	100	116	119	141
Binnenvaart	100	117	112	114
Wegvervoer	100	82	83	82
Spoorvervoer	100	92	75	73
Pijpleiding				
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	73	84	111
Overslag/opslag	100	100	122	141
Vestigingsplaats	100	103	108	108
Industrie	100	102	105	103
Voedingsmiddelenindustrie	100	102	75	68
Aardolie industrie	100	124	138	244
Chemische industrie	100	94	97	91
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	100	106	120	139
Transportmiddelenindustrie	100	102	111	85
Elektriciteitsproductie	100	107	103	98
Overig	100	105	110	96
Groothandel	100	129	190	211
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	97	98	109
Totaal	100	103	108	117

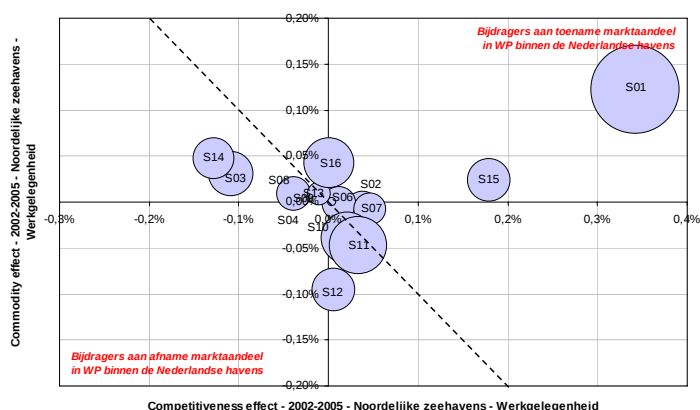
Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

In Figuur 4.23 en 4.24 zijn de decompositiematrices van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde behorende bij de ‘Shift-Share Analyse’, zoals beschreven in paragraaf 4.1.2, 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 4.29 is aangegeven welke codes zijn gehanteerd per sector in de figuren.

Tabel 4.29: Codering sectoren tbv ‘Shift-Share Analyse’

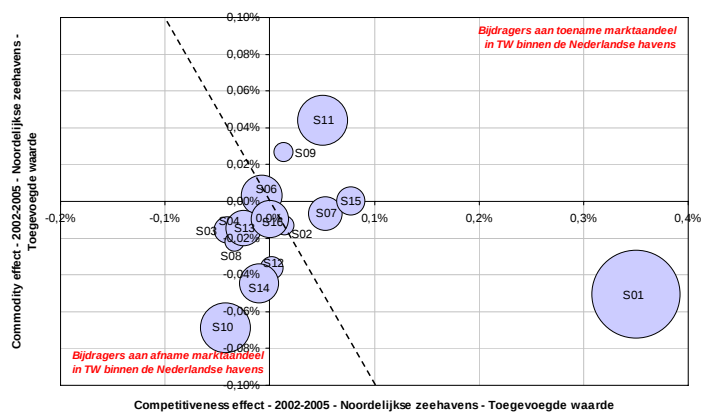
Gebruikte codes in de decompositiematrices	
S01	Zeevaart
S02	Binnenvaart
S03	Wegvervoer
S04	Spoorvervoer
S05	Pijpleiding
S06	Dienstverlening tbv vervoer
S07	Overslag/opslag
S08	Voedingsmiddelenindustrie
S09	Aardolie-industrie
S10	Chemische industrie
S11	Basismetaal- en metaalproductenindustrie
S12	Transportmiddelenindustrie
S13	Elektriciteitsproductie
S14	Overig (incl. dvl. tbv delfstoffenwinning en natte waterbouw)
S15	Groothandel
S16	Zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening

Figuur 4.23: Decompositiematrix directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid in 2002-2005 in de Noordelijke zeehavens



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur 4.24: Decompositiematrix directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde in 2002-2005 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>	• Zeevaart (S01) • Groothandel (S15)	• Zeevaart (S01) • Basismetaal- en metaalproductenindustrie (S11) • Groothandel (S15)
<i>Afname</i>	• Transportmiddelenindustrie (S12) • Overig (S14) • Wegvervoer (S03)	• Chemische industrie (S10) • Wegvervoer (S03)

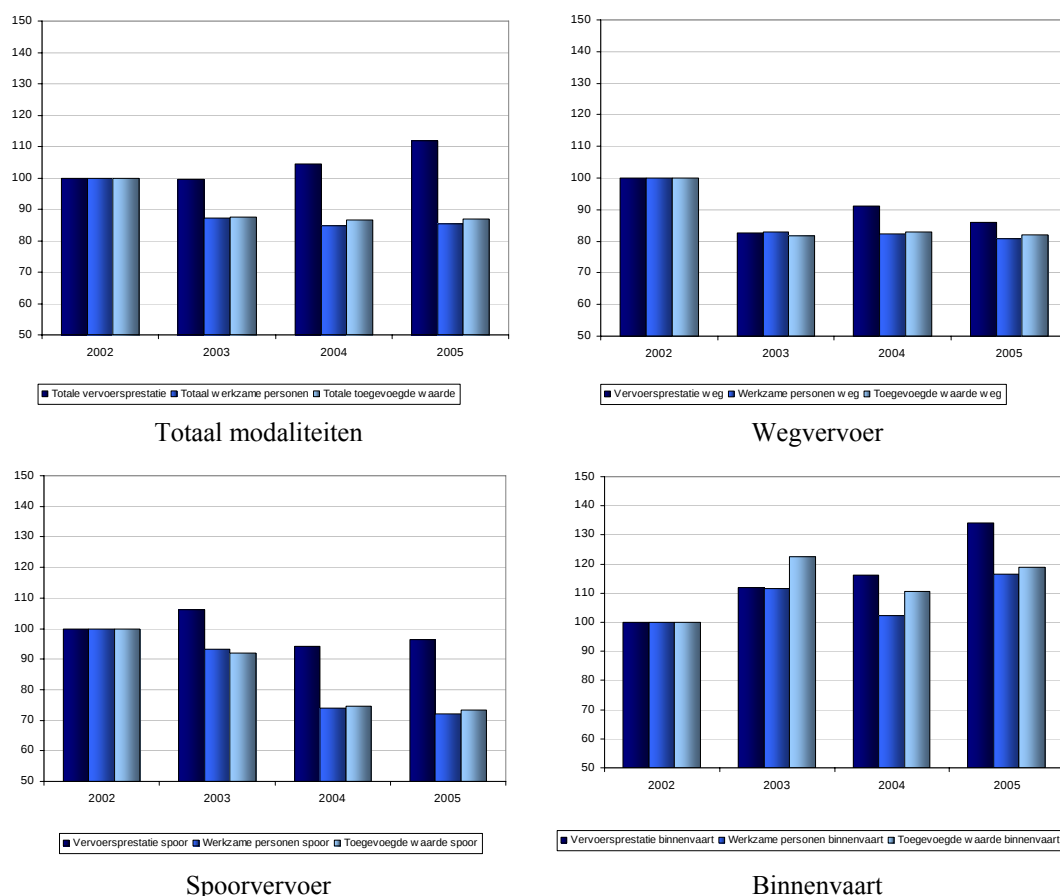
4.2.3 Analyse opvallende ontwikkelingen per sector

Niet-locatiegebonden activiteiten

In de Noordelijke zeehavens is het totale aantal tonkilometers vervoerd met de modaliteiten wegvervoer, spoorvervoer en binnenvaart gestegen in de jaren 2002-2005. Er is echter wel een verschuiving van vervoersprestaties waar te nemen tussen de modaliteiten. Figuur 4.25 tot en met 4.28 schetsen een verschuiving van wegvervoer naar binnenvaart; de vervoersprestaties per spoor blijven bij benadering constant en profiteren dus niet mee van de stijging in de totale vervoersprestaties van de Noordelijke zeehavens.

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 toegepaste methodiek van de Havenmonitor voor ieder zeehavengebied wordt toegepast, is beschreven in paragraaf 4.1.5. De daling in het wegvervoer heeft voor de Noordelijke zeehavens geleid tot een afname in de marktaandelen werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de totale Nederlandse zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde.

Figuur 4.25 t/m 4.28: Ontwikkeling in vervoersprestaties en directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de Noordelijke zeehavens per modaliteit in 2002-2005, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)



Bron: RebelGroup obv CBS data

Toename werkgelegenheid en toegevoegde waarde 'zeevaart'

Zowel in Delfzijl als Den Helder heeft binnen de SBI-klasse '6110.1 Vracht- en tankvaart (zeevaart)' een stijging in werkgelegenheid, en daarmee tevens in toegevoegde waarde, plaatsgevonden bij een nagenoeg constante toegevoegde waarde per werkzaam persoon. Deze stijging heeft ertoe geleid dat het marktaandeel in zowel werkgelegenheid als toegevoegde waarde is gestegen ten opzichte van de overige zeehavengebieden.

Afname werkgelegenheid en toegevoegde waarde ‘voedingsmiddelenindustrie’

De afname in de werkgelegenheid in de ‘voedingsmiddelenindustrie’ in de Noordelijke zeehavens heeft tevens geleid tot een afname in toegevoegde waarde. De toegevoegde waarde per werkzaam persoon is daarnaast ook licht afgenomen in de periode 2002-2005. Deze sector is echter dermate klein van omvang dat deze verandering weinig invloed heeft op de totale werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de Noordelijke zeehavens.

Toename werkgelegenheid en toegevoegde waarde ‘aardolie industrie’

Voor de toename in de werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de ‘aardolie-industrie’ in de Noordelijke zeehavens geldt hetzelfde als voor de ‘voedingsmiddelenindustrie’: deze sector is dermate klein van omvang dat deze verandering weinig invloed heeft op de totale werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de Noordelijke zeehavens.

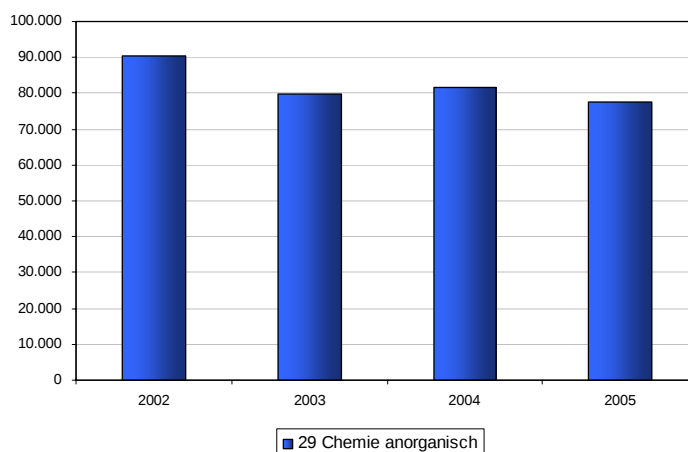
Afname in toegevoegde waarde ‘chemische industrie’

De ‘chemische industrie’ is een belangrijke sector voor de Noordelijke zeehavens met een aandeel in werkgelegenheid en toegevoegde waarde van rond de 10%. Bijna de gehele sector bevindt zich in Delfzijl en is verdeeld over de volgende SBI-klassen:.

- 2413 Vervaardiging van overige anorganische basischemicaliën (54%)
- 2466 Vervaardiging van overige chemische producten n.e.g. (24%)
- 2414.1 Vervaardiging van petrochemische producten (16%)
- 2416 Vervaardiging van kunststof in primaire vorm (5%)

De afname in werkgelegenheid heeft zich bijna volledig voorgedaan in de subsector ‘2413 Vervaardiging van overige anorganische basischemicaliën’. Omdat de toegevoegde waarde per werkzaam persoon behorende bij deze SBI-klasse ook is gedaald in de periode 2002-2005, zie Figuur 4.29, is de toegevoegde waarde nog sterker afgenomen dan de werkgelegenheid. Deze daling heeft bijgedragen aan een afname in marktaandeel in toegevoegde waarde van de totale toegevoegde waarde gecreëerd in de Nederlandse zeehavens.

Figuur 4.29: Ontwikkeling toegevoegde waarde per werkzaam persoon 'Chemie anorganisch' in 2002-2005 (in 2002 prijzen)



Bron: RebelGroup obv CBS data

Toename werkgelegenheid en toegevoegde waarde 'basismetaleen en metaalproductenindustrie'

Binnen deze sector is de volledige subsector basismetaleenindustrie in Delfzijl gelegen, en vormt veruit het grootste deel van de volledige sector (73% van totale werkgelegenheid en 89% van totale toegevoegde waarde). De subsector metaalproductenindustrie is verspreid over alle vier gemeenten in het zeehavengebied.

Ondanks een lichte daling in werkzame personen in de sector is de toegevoegde waarde sterk gestegen. Dit is te verklaren door de sterke stijging in toegevoegde waarde per werkzaam persoon in de basismetaleenindustrie (zie paragraaf 4.1.4).

Deze stijging in toegevoegde waarde is een belangrijke bijdrager in het marktaandeel van de Nederlandse zeehavengerelateerde toegevoegde waarde.

Afname werkgelegenheid 'transportmiddelenindustrie'

De ontwikkeling in Nederlandse zeehavengerelateerde werkgelegenheid in de 'transportmiddelenindustrie', zoals beschreven in paragraaf 4.1.4, is ook van toepassing op de Noordelijke zeehavens. De SBI-klasse '3511 Nieuwbouw en rep. van schepen (excl. sport- en recreatie.)' is dominant en juist in deze groep is een daling in werkgelegenheid geweest. Deze afname heeft bijgedragen aan een daling in marktaandeel in werkgelegenheid van de Noordelijke zeehavens in de totale Nederlandse zeehavengerelateerde werkgelegenheid.

Afname werkgelegenheid ‘overig’

In de sector ‘overig’ in de Noordelijke zeehavens heeft de afname in werkgelegenheid vooral plaatsgevonden in de ‘1120 Dienstverlening t.b.v. aardolie- en aardgaswinning’ in Den Helder en ‘2661.1 Vervaardiging van producten van beton voor de bouw’ in Delfzijl. Deze afname heeft bijgedragen aan een daling van marktaandeel in werkgelegenheid en van de Noordelijke zeehavens in de Nederlandse zeehavengerelateerde werkgelegenheid.

Toename werkgelegenheid en toegevoegde waarde ‘groothandel’

De groei in werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor ‘groothandel’ heeft in de Noordelijke zeehavens plaatsgevonden in alle vier de zeehavengemeenten. Opvallend is de spreiding van de groei in werkgelegenheid over een groot aantal subsectoren binnen de ‘groothandel’. De toegevoegde waarde per werkzaam persoon is licht gestegen in de periode 2002-2005. De groei in werkzame personen heeft bijgedragen aan een stijging in marktaandeel in werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de Noordelijke zeehavens.

4.3 Noordzeekanaalgebied

4.3.1 Algemeen

Het gebied van de ‘Noordzeekanaalgebied’ bestaat uit het geheel van de zeehavengemeenten Amsterdam, Velsen (inclusief IJmuiden), Zaanstad en Beverwijk.

Qua economische betekenis in 2005 is het volgende vast te stellen:

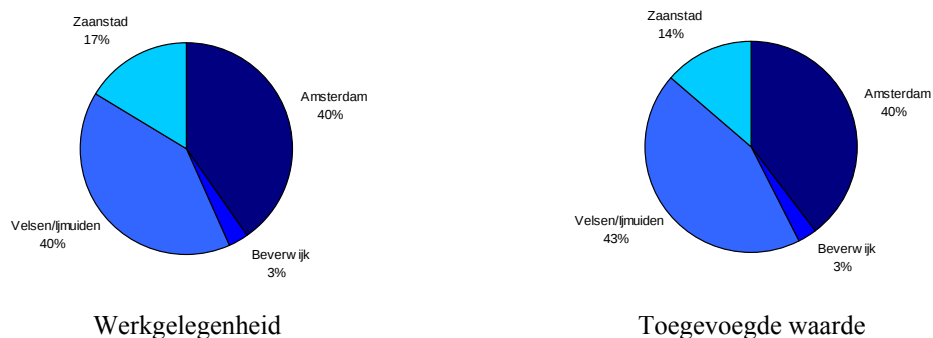
- directe toegevoegde waarde: 3,5 miljard euro
- werkgelegenheid: 31.864 werkzame personen
- aandeel vestigingsplaatsfunctie: 73% (WP) en (71% TW), waarvan ‘Industrie’ 56% (WP) en 59% (TW)
- belangrijkste subsector: ‘Basismetaal- en metaalproductenindustrie’ (33% (WP) en 35% (TW))
- belangrijkste industrieën: ‘Basismetaal- en metaalproductenindustrie’, ‘Voedingsmiddelenindustrie’ (8% (WP) en 7% (TW)) en ‘Chemische industrie’ (7% WP en 8% TW)
- multipliers: 1,67 (WP) en 1,50 (TW)
- belangrijkste zeehavengemeente: Amsterdam (40% (WP en TW))

4.3.2 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.

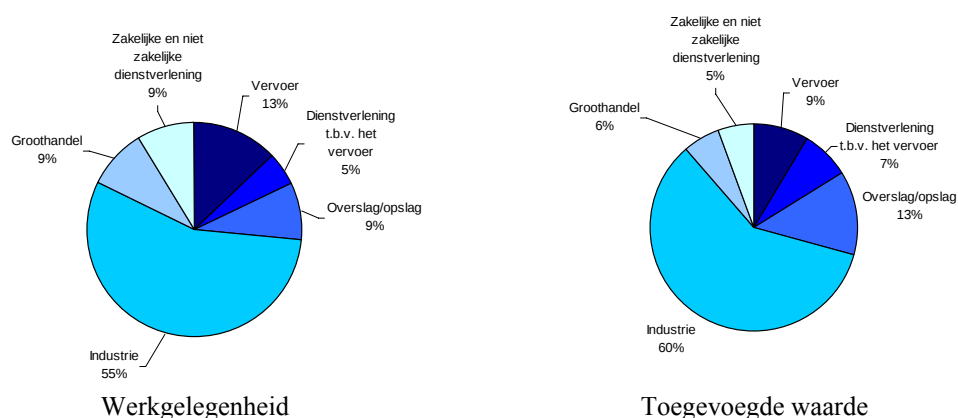
Figuur 4.30 tot en met 4.33 en Tabel 4.30 tot en met 4.36 tonen de verdeling en ontwikkeling van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde per gemeente en sector.

Figuur 4.30 en 4.31: Marktaandeel in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per gemeente in 2005 in het Noordzeekanaalgebied



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur 4.32 en 4.33: Marktaandeel in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per sector in 2005 in het Noordzeekanaalgebied



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.30: Directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per sector in 2005 in het Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid		Toegevoegde Waarde	
	WP	%	Mln euro	%
Knooppunt	8.511	26,7%	1.035	29,2%
Vervoer	4.201	13,2%	306	8,6%
Zeevaart	992	3,1%	127	3,6%
Binnenvaart	1.249	3,9%	70	2,0%
Wegvervoer	1.830	5,7%	103	2,9%
Spoorvervoer	130	0,4%	7	0,2%
Pijpleiding	0	0,0%	0	0,0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	1.564	4,9%	266	7,5%
Overslag/opslag	2.746	8,6%	463	13,1%
Vestigingsplaats	23.353	73,3%	2.511	70,8%
Industrie	17.710	55,6%	2.105	59,4%
Voedingsmiddelenindustrie	2.378	7,5%	250	7,1%
Aardolie industrie	53	0,2%	30	0,8%
Chemische industrie	2.101	6,6%	282	8,0%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	10.466	32,8%	1.225	34,6%
Transportmiddelenindustrie	636	2,0%	17	0,5%
Elektriciteitsproductie	405	1,3%	132	3,7%
Overig (incl. dvl. T.b.v. delfstofw. En natte waterbouw	1.671	5,2%	168	4,7%
Groothandel	2.877	9,0%	211	5,9%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	2.766	8,7%	195	5,5%
Totaal	31.864	100,0%	3.546	100,0%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.31: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2002-2005 in het Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en Subsector	Werkzame personen				Jaarlijkse mutatie		
	2002	2003	2004	2005	'02-03	'03-04	'04-05
Knooppunt	9.939	9.511	8.807	8.511	-4,3%	-7,4%	-3,4%
Vervoer	4.547	4.427	4.328	4.201	-2,7%	-2,2%	-2,9%
Zeevaart	938	847	868	992	-9,7%	2,5%	14,3%
Binnenvaart	1.386	1.188	1.153	1.249	-14,2%	-2,9%	8,3%
Wegvervoer	2.072	2.253	2.156	1.830	8,7%	-4,3%	-15,1%
Spoorvervoer	152	138	151	130	-9,0%	9,0%	-13,8%
Pijpleiding	0	0	0	0			
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	2.185	2.164	1.862	1.564	-1,0%	-14,0%	-16,0%
Overslag/opslag	3.207	2.920	2.617	2.746	-8,9%	-10,4%	4,9%
Vestigingsplaats	25.284	24.706	24.093	23.353	-2,3%	-2,5%	-3,1%
Industrie	20.204	19.360	18.111	17.710	-4,2%	-6,5%	-2,2%
Voedingsmiddelenindustrie	2.876	2.606	2.389	2.378	-9,4%	-8,3%	-0,5%
Aardolie industrie	292	267	49	53	-8,6%	-81,6%	8,2%
Chemische industrie	2.257	2.164	2.287	2.101	-4,1%	5,7%	-8,1%
Basismetiaal- en metaalproductenindustrie	11.751	11.192	10.847	10.466	-4,8%	-3,1%	-3,5%
Transportmiddelenindustrie	698	679	545	636	-2,7%	-19,7%	16,7%
Elektriciteitsproductie	352	353	353	405	0,3%	0,0%	14,7%
Overig	1.978	2.099	1.641	1.671	6,1%	-21,8%	1,8%
Groothandel	2.662	2.887	3.441	2.877	8,5%	19,2%	-16,4%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	2.418	2.459	2.541	2.766	1,7%	3,3%	8,9%
Totaal	35.223	34.217	32.900	31.864	-2,9%	-3,8%	-3,1%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.32: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2002-2005 in het Noordzeekanaalgebied, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid (index 2002=100)			
	2002	2003	2004	2005
Knooppunt	100	96	89	86
Vervoer	100	97	95	92
Zeevaart	100	90	93	106
Binnenvaart	100	86	83	90
Wegvervoer	100	109	104	88
Spoorvervoer	100	91	99	85
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	99	85	72
Overslag/opslag	100	91	82	86
Vestigingsplaats	100	98	95	92
Industrie	100	96	90	88
Voedingsmiddelenindustrie	100	91	83	83
Aardolie industrie	100	91	17	18
Chemische industrie	100	96	101	93
Basismetiaal- en metaalproductenindustrie	100	95	92	89
Transportmiddelenindustrie	100	97	78	91
Elektriciteitsproductie	100	100	100	115
Overig	100	106	83	84
Groothandel	100	108	129	108
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	102	105	114
Totaal	100	97	93	90

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.33: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2002-2005 in het Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en Subsector	Toegevoegde Waarde (in mln euro, in 2002 prijzen)				Jaarlijkse mutatie		
	2002	2003	2004	2005	'02-03	'03-04	'04-05
Knooppunt	1.031	968	974	985	-6,1%	0,6%	1,1%
Vervoer	304	300	298	292	-1,3%	-0,7%	-2,2%
Zeevaart	115	109	111	121	-5,9%	2,6%	8,3%
Binnenvaart	72	68	64	66	-5,9%	-4,6%	-2,6%
Wegvervoer	109	117	114	98	7,3%	-2,1%	-14,5%
Spoorvervoer	8	7	8	7	-10,2%	11,5%	-13,2%
Pijpleiding	0	0	0	0			
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	297	284	282	253	-4,1%	-0,9%	-10,3%
Overslag/opslag	431	384	394	441	-10,9%	2,7%	11,9%
Vestigingsplaats	2.070	2.153	2.297	2.389	4,0%	6,7%	4,0%
Industrie	1.728	1.790	1.892	2.004	3,6%	5,7%	5,9%
Voedingsmiddelenindustrie	298	262	245	238	-11,9%	-6,5%	-2,8%
Aardolie industrie	75	86	18	29	13,8%	-78,7%	56,7%
Chemische industrie	172	178	285	268	3,5%	60,2%	-5,8%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	840	915	1.062	1.166	8,9%	16,1%	9,8%
Transportmiddelenindustrie	19	19	15	16	-2,2%	-21,0%	11,2%
Elektriciteitsproductie	113	121	114	126	6,9%	-5,4%	10,2%
Overig	212	210	154	160	-0,8%	-26,9%	4,1%
Groothandel	182	190	242	201	4,4%	27,3%	-17,0%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	160	174	163	185	8,7%	-6,1%	13,5%
Totaal	3.102	3.122	3.271	3.375	0,6%	4,8%	3,2%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

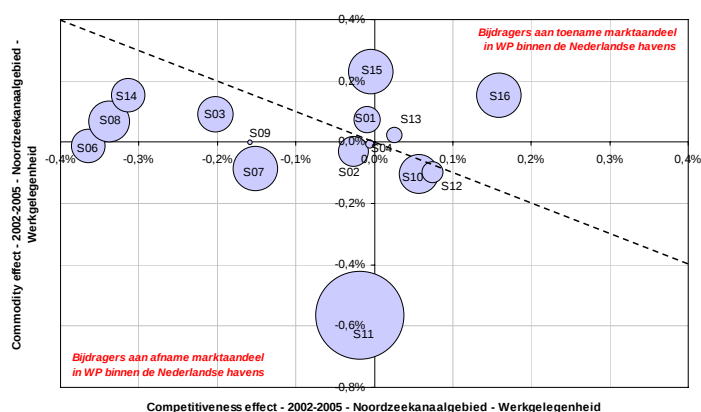
Tabel 4.34: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2002-2005 in het Noordzeekanaalgebied, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Toegevoegde Waarde (index 2002=100)			
	2002	2003	2004	2005
Knooppunt	100	94	94	96
Vervoer	100	99	98	96
Zeevaart	100	94	96	105
Binnenvaart	100	94	90	92
Wegvervoer	100	107	105	90
Spoorvervoer	100	90	100	87
Pijpleiding				
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	96	95	85
Overslag/opslag	100	89	91	102
Vestigingsplaats	100	104	111	115
Industrie	100	104	110	116
Voedingsmiddelenindustrie	100	88	82	80
Aardolie industrie	100	114	24	38
Chemische industrie	100	104	166	156
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	100	109	126	139
Transportmiddelenindustrie	100	98	77	86
Elektriciteitsproductie	100	107	101	112
Overig	100	99	72	75
Groothandel	100	104	133	110
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	109	102	116
Totaal	100	101	105	109

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

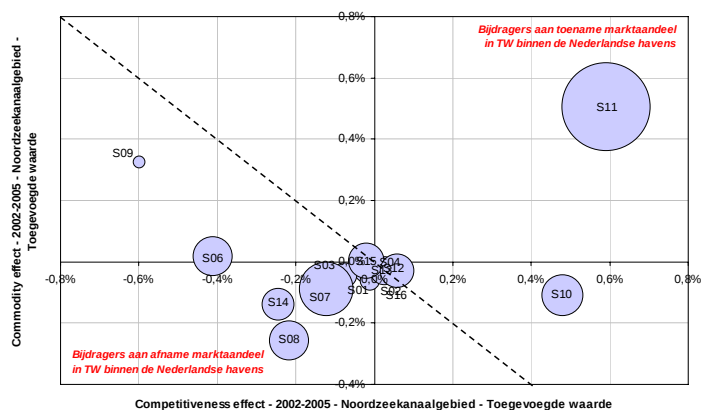
In Figuur 4.34 en 4.35 zijn de decompositiematrices van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde behorende bij de ‘Shift-Share Analyse’, zoals beschreven in paragraaf 4.1.2, van het Noordzeekanaalgebied weergegeven. In deze figuren kunnen de grootste bijdragende sectoren aan toe- of afname in het marktaandeel in werkgelegenheid en toegevoegde waarde in het totaal van alle Nederlandse zeehavens geïdentificeerd worden.

Figuur 4.34: Decompositiematrix directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid in 2002-2005 in het Noordzeekanaalgebied



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur 4.35: Decompositiematrix directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde in 2002-2005 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:

	<i>Werkgelegenheid</i>	<i>Toegevoegde waarde</i>
<i>Toename</i>	• Zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening (S16) • Groothandel (S15)	• Basismetaal- en metaalproductenindustrie (S11) • Chemische industrie (S10)
<i>Afname</i>	• Basismetaal- en metaalproductenindustrie (S11) • Dienstverlening tbv het vervoer (S06)	• Voedingsmiddelenindustrie (S08) • Dienstverlening tbv het vervoer (S06)

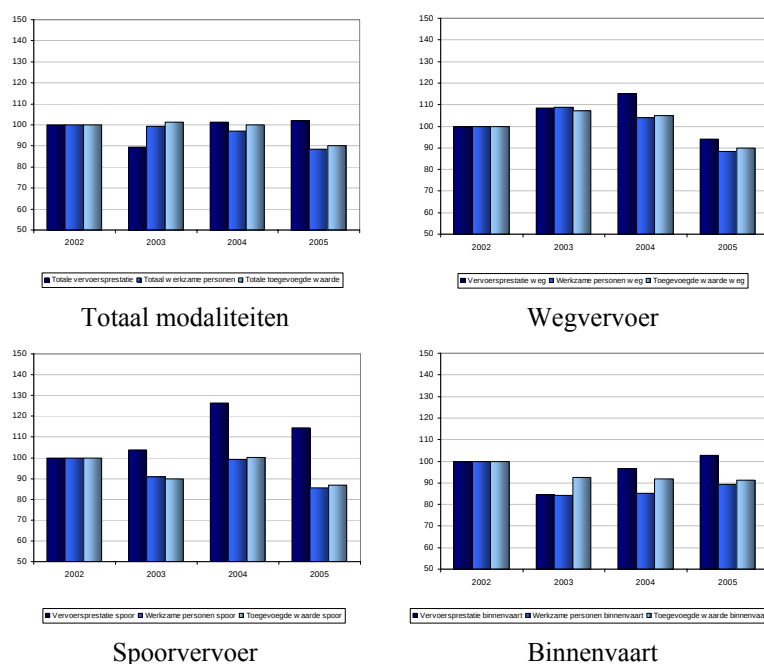
4.3.3 Analyse opvallende ontwikkelingen per sector

Niet-locatiegebonden activiteiten

In het Noordzeekanaalgebied zijn de vervoersprestaties over de periode 2002-2005, op een dip na in 2003, ongeveer constant gebleven. Het weg- en spoorvervoer hebben in 2003 en 2004 een opleving gekend die ten koste is gegaan van de binnenvaart maar in 2005 kruipt de modal split terug naar de situatie van 2002. Deze ontwikkeling is te volgen in Figuur 4.36 tot en met 4.39.

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 toegepaste methodiek van de Havenmonitor voor ieder zeehavengebied wordt toegepast, is beschreven in paragraaf 4.1.4.

Figuur 4.36 t/m 4.39: Ontwikkeling in vervoersprestaties en directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde in het Noordzeekanaalgebied per modaliteit in 2002-2005, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)



Bron: RebelGroup obv CBS data

Toename werkgelegenheid en toegevoegde waarde ‘dienstverlening tbv het vervoer’

De ‘dienstverlening tbv het vervoer’ bestaat uit de volgende drie SBI-klassen:

- 6322 Overige dienstverlening t.b.v. het vervoer over water
- 6340.1 Expediteurs, cargadoors, bevrachters en andere tussenpers.
- 6340.2 Weging en meting

De SBI-klasse ‘Expediteurs, cargadoors, bevrachters en andere tussenpersonen’ vormt hierin de grootste bijdrager aan de werkgelegenheid, vooral in de gemeente Amsterdam (715 van de 1564 werkzame personen). De grootste daling in werkgelegenheid vond ook daar plaats (1064 in 2004 naar 715 in 2005). Deze grote daling is echter voortgekomen uit een correctie voor Schiphol georiënteerde expediteurs, cargadoors, bevrachters en andere tussenpersonen’. Ondanks deze correctie is er nog steeds een dalende trend waarneembaar.

De toegevoegde waarde in ‘dienstverlening tbv het vervoer’ is minder hard gedaald dan de werkgelegenheid. De reden hiervoor is de stijging in toegevoegde waarde per werkzaam op landelijk niveau, zoals beschreven in paragraaf 4.1.4.

Afname in werkgelegenheid en toegevoegde waarde ‘voedingsmiddelenindustrie’

De voedingsmiddelenindustrie in het Noordzeekanaalgebied bevindt zich voornamelijk in de gemeenten Amsterdam en Zaanstad. Ondanks een toename in de Amsterdamse voedingsmiddelenindustrie van 126 werkzame personen over de periode 2002-2005 is er toch een sterke daling in de totale werkgelegenheid in deze sector in het Noordzeekanaalgebied vanwege een afname van 328 werkzame personen in Zaanstad. De teruggang heeft vooral plaatsgevonden in de volgende twee SBI-klassen in Zaanstad:

- 1543 Vervaardiging van margarine (afname 204 werkzame personen)
- 1584.2 Vervaardiging van chocolade en suikerwerk (afname 126 werkzame personen)

De toegevoegde waarde is gedaald door deze afname in werkgelegenheid en een afname in de toegevoegde waarde per werkzaam persoon in de periode 2002-2005.

Afname in werkgelegenheid en toegevoegde waarde ‘aardolie-industrie’

De daling in werkzame personen tussen 2003 en 2004 voor de ‘aardolie-industrie’ in het Noordzeekanaalgebied is te verklaren door het verdwijnen in werkgelegenheid in deze sector in de gemeente Amsterdam.

De ‘aardolie-industrie’ wordt opgebouwd uit de volgende twee SBI-klassen:

- 2320.1 Aardolieraffinage
- 2320.2 Aardolieverwerking (excl. -raffinage)

De overgebleven werkgelegenheid in deze sector bevindt zich in de ‘aardolieverwerking’ in de gemeenten Beverwijk (29 werkzame personen) en Velsen (21 werkzame personen) en ‘aardolieraffinage’ in Velsen (3 werkzame personen).

De toegevoegde waarde in ‘aardolie-industrie’ is minder hard gedaald dan de werkgelegenheid. De reden hiervoor is de stijging in toegevoegde waarde per werkzaam op landelijk niveau, zoals beschreven in paragraaf 4.1.4.

Toename in toegevoegde waarde ‘chemische industrie’ en ‘basismetaleen- en metaalproductenindustrie’

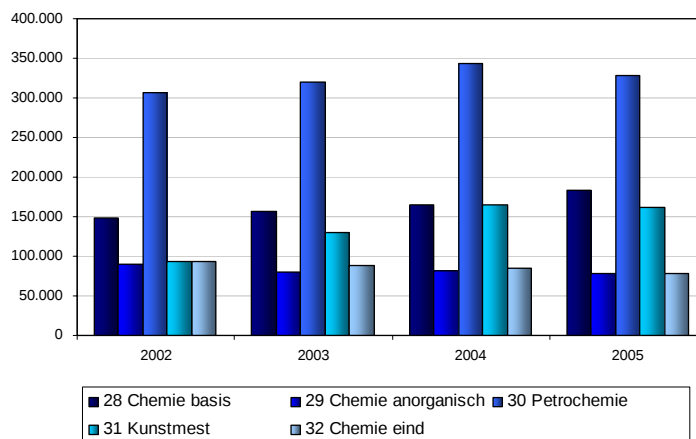
In deze beide sectoren heeft een sterke toename in toegevoegde waarde plaatsgevonden, ondanks een lichte daling in het aantal werkzame personen. De reden hiervoor is een sterke stijging in de toegevoegde waarde per werkzaam persoon in beide sectoren. In paragraaf 4.1.4 is de ontwikkeling in toegevoegde waarde per werkzaam persoon in de metaalindustrie reeds besproken, hieronder zal is een analyse voor de chemische industrie.

De chemische industrie bestaat uit een grote verzameling SBI-klassen die zijn te categoriseren naar de volgende klassen die in de input-output tabellen worden gehanteerd. Tevens is aangegeven hoeveel procent van de werkzame personen in de ‘chemische industrie’ in het Noordzeekanaalgebied werkzaam zijn per klasse.

- 28 Chemie basis (36%)
- 29 Chemie anorganisch (3%)
- 30 Petrochemie (24%)
- 31 Kunstmest (13%)
- 32 Chemie eind (24%)

Ieder van deze klassen laat een eigen ontwikkeling zien in toegevoegde waarde per werkzaam persoon, bovenop het significante verschil in absolute toegevoegde waarde per werkzaam persoon. Dit is weergegeven in Figuur 4.40. De groei in toegevoegde waarde in ‘chemische industrie’ komt door een gunstige verdeling van de werkgelegenheid over input-output klassen die de meeste groei hebben gekend en een grote absolute bijdrage in toegevoegde waarde per werkzaam persoon hebben.

Figuur 4.40: Ontwikkeling toegevoegde waarde per werkzaam persoon ‘chemische industrie’ in 2002-2005 (in 2002 prijzen)



Bron: RebelGroup obv CBS data

Toename in werkgelegenheid en toegevoegde waarde ‘zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening’

Deze sector wordt opgebouwd uit een groot aantal SBI-klassen, de volgende drie zorgen echter samen het grootste deel van de totale werkgelegenheid:

- 9002.2 Afvalbehandeling
- 7460 Beveiliging en opsporing
- 7511 Algemeen overheidsbestuur

De grootste toename in werkgelegenheid vond plaats in de ‘beveiliging en opsporing’ in Amsterdam. De toename in toegevoegde waarde komt vooral door de toename in werkgelegenheid naast een lichte stijging in toegevoegde waarde per werkzaam persoon.

4.4 Rijn- en Maasmond

4.4.1 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.

Qua economische betekenis in 2004 is het volgende vast te stellen:

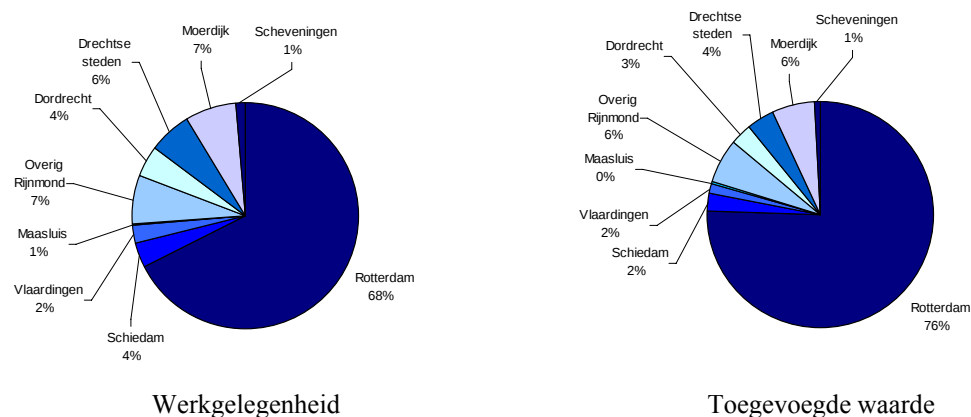
- directe toegevoegde waarde: 13,4 miljard euro
- werkgelegenheid: 88.854 werkzame personen
- aandeel vestigingsplaatsfunctie: 53% (WP) en (54% TW), waarvan 'Industrie' respectievelijk 34% en 43%
- belangrijkste subsector: 'Wegvervoer' (14% (WP) en 5% (TW)), 'Dienstverlening tbv vervoer' (12% (WP) en 18% (TW)) en 'Overslag/opslag' (11% (WP) en 16% (TW))
- belangrijkste industrieën: 'Aardolie-industrie' (4% (WP) en 18% (TW)) en 'Chemische industrie' (8% (WP) en 13% (TW))
- multipliers: 1,66 (WP) en 1,43 (TW)
- belangrijkste zeehavengemeente: Rotterdam (68% (WP) en 77%(TW))

4.4.2 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.

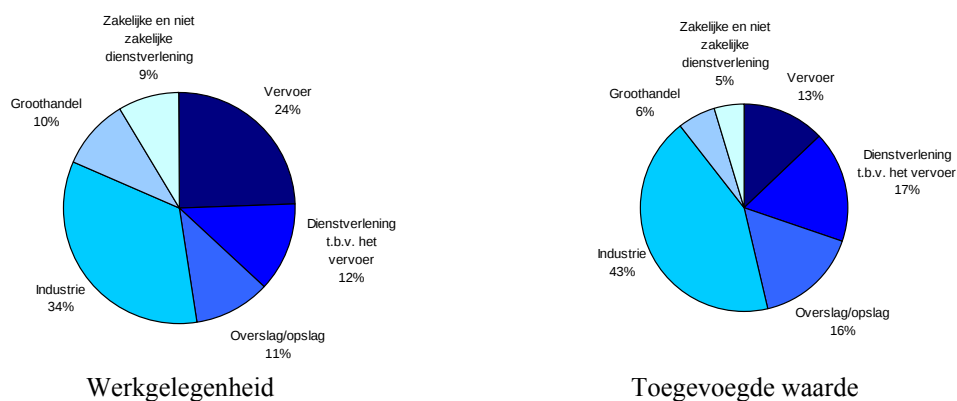
Figuur 4.41 tot en met 4.44 en Tabel 4.35 tot en met 4.39 tonen de verdeling en ontwikkeling van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde per gemeente en sector.

Figuur 4.41 en 4.42: Marktaandeel in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per gemeente in 2005 in Rijn- en Maasmond



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur 4.43 en 4.44: Marktaandeel in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per sector in 2005 in Rijn- en Maasmond



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.35: Directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2005 in Rijn- en Maasmond

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid		Toegevoegde Waarde	
	WP	%	Mln euro	%
Knooppunt	41.825	47,5%	6.161	46,3%
Vervoer	21.488	24,4%	1.682	12,7%
Zeevaart	3.929	4,5%	603	4,5%
Binnenvaart	4.350	4,9%	242	1,8%
Wegvervoer	12.186	13,8%	685	5,1%
Spoorvervoer	953	1,1%	54	0,4%
Pijpleiding	70	0,1%	99	0,7%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	10.940	12,4%	2.326	17,5%
Overslag/opslag	9.397	10,7%	2.153	16,2%
Vestigingsplaats	46.240	52,5%	7.136	53,7%
Industrie	29.756	33,8%	5.738	43,2%
Voedingsmiddelenindustrie	3.426	3,9%	366	2,8%
Aardolie industrie	3.343	3,8%	2.342	17,6%
Chemische industrie	7.269	8,3%	1.766	13,3%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	6.087	6,9%	441	3,3%
Transportmiddelenindustrie	3.526	4,0%	145	1,1%
Elektriciteitsproductie	2.081	2,4%	409	3,1%
Overig (incl. dvl. T.b.v. delfstofw. En natte waterbouw	4.024	4,6%	269	2,0%
Groothandel	8.951	10,2%	765	5,8%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	7.533	8,6%	633	4,8%
Totaal	88.065	100,0%	13.297	100,0%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.36: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2002-2005 in Rijn- en Maasmond

Hoofdsector en Subsector	Werkzame personen				Jaarlijkse mutatie		
	2002	2003	2004	2005	'02-03	'03-04	'04-05
Knooppunt	42.223	41.776	40.815	41.825	-1,1%	-2,3%	2,5%
Vervoer	20.988	22.189	21.629	21.488	5,7%	-2,5%	-0,6%
Zeevaart	4.115	4.701	4.391	3.929	14,2%	-6,6%	-10,5%
Binnenvaart	4.158	4.295	4.415	4.350	3,3%	2,8%	-1,5%
Wegvervoer	11.569	11.991	11.707	12.186	3,7%	-2,4%	4,1%
Spoorvervoer	1.074	1.131	1.047	953	5,4%	-7,5%	-8,9%
Pijpleiding	73	71	70	70	-2,9%	-1,6%	0,0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	11.187	10.001	10.255	10.940	-10,6%	2,5%	6,7%
Overslag/opslag	10.048	9.586	8.932	9.397	-4,6%	-6,8%	5,2%
Vestigingsplaats	47.869	46.437	46.321	46.240	-3,0%	-0,3%	-0,2%
Industrie	32.131	30.836	30.781	29.756	-4,0%	-0,2%	-3,3%
Voedingsmiddelenindustrie	2.926	3.139	2.947	3.426	7,3%	-6,1%	16,3%
Aardolie industrie	3.328	3.333	3.343	3.343	0,2%	0,3%	0,0%
Chemische industrie	8.491	8.020	7.760	7.269	-5,5%	-3,2%	-6,3%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	6.683	5.971	5.840	6.087	-10,7%	-2,2%	4,2%
Transportmiddelenindustrie	5.451	5.513	4.325	3.526	1,1%	-21,5%	-18,5%
Elektriciteitsproductie	2.044	1.865	2.404	2.081	-8,8%	28,9%	-13,4%
Overig	3.208	2.995	4.161	4.024	-6,6%	38,9%	-3,3%
Groothandel	8.728	8.191	8.093	8.951	-6,2%	-1,2%	10,6%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	7.010	7.410	7.447	7.533	5,7%	0,5%	1,2%
Totaal	90.092	88.213	87.136	88.065	-2,1%	-1,2%	1,1%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.37: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2002-2005 in Rijn- en Maasmond, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid (index 2002=100)			
	2002	2003	2004	2005
Knooppunt	100	99	97	99
Vervoer	100	106	103	102
Zeevaart	100	114	107	95
Binnenvaart	100	103	106	105
Wegvervoer	100	104	101	105
Spoorvervoer	100	105	97	89
Pijpleiding	100	97	96	96
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	89	92	98
Overslag/opslag	100	95	89	94
Vestigingsplaats	100	97	97	97
Industrie	100	96	96	93
Voedingsmiddelenindustrie	100	107	101	117
Aardolie industrie	100	100	100	100
Chemische industrie	100	94	91	86
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	100	89	87	91
Transportmiddelenindustrie	100	101	79	65
Elektriciteitsproductie	100	91	118	102
Overig	100	93	130	125
Groothandel	100	94	93	103
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	106	106	107
Totaal	100	98	97	98

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.38: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2002-2005 in Rijn- en Maasmond

Hoofdsector en Subsector	Toegevoegde Waarde				Jaarlijkse mutatie		
	2002	2003	2004	2005	'02-03	'03-04	'04-05
Knooppunt	5.437	5.125	5.506	5.863	-5,7%	7,4%	6,5%
Vervoer	1.636	1.736	1.687	1.601	6,1%	-2,8%	-5,1%
Zeevaart	598	712	665	574	19,1%	-6,5%	-13,7%
Binnenvaart	216	244	247	230	13,3%	1,0%	-6,6%
Wegvervoer	608	622	621	651	2,3%	-0,1%	4,9%
Spoorvervoer	56	59	56	51	4,0%	-5,4%	-8,2%
Pijpleiding	158	99	98	94	-37,1%	-1,2%	-4,1%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	1.921	1.662	1.967	2.213	-13,5%	18,4%	12,5%
Overslag/opslag	1.880	1.727	1.851	2.049	-8,1%	7,2%	10,7%
Vestigingsplaats	5.667	5.825	6.187	6.791	2,8%	6,2%	9,8%
Industrie	4.454	4.635	4.963	5.461	4,1%	7,1%	10,0%
Voedingsmiddelenindustrie	315	327	304	348	4,0%	-7,2%	14,7%
Aardolie industrie	1.063	1.324	1.539	2.229	24,6%	16,2%	44,9%
Chemische industrie	1.898	1.838	1.856	1.680	-3,2%	1,0%	-9,5%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	405	369	379	420	-8,7%	2,7%	10,7%
Transportmiddelenindustrie	196	220	165	138	12,4%	-25,1%	-16,3%
Elektriciteitsproductie	369	359	438	390			
Overig	210	198	283	256	-5,7%	42,9%	-9,4%
Groothandel	673	620	646	728	-7,8%	4,2%	12,6%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	540	570	578	603	5,6%	1,4%	4,3%
Totaal	11.104	10.951	11.693	12.654	-1,4%	6,8%	8,2%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

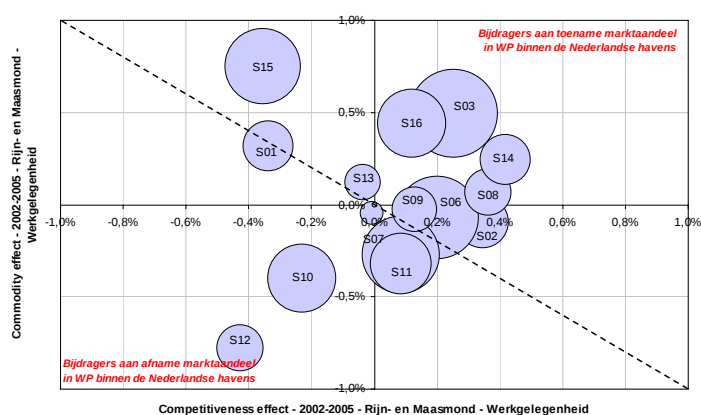
Tabel 4.39: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2002-2005 in Rijn- en Maasmond, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Toegevoegde Waarde (index 2002=100)			
	2002	2003	2004	2005
Knooppunt	100	94	101	108
Vervoer	100	106	103	98
Zeevaart	100	119	111	96
Binnenvaart	100	113	115	107
Wegvervoer	100	102	102	107
Spoorvervoer	100	104	98	90
Pijpleiding	100	63	62	60
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	86	102	115
Overslag/opslag	100	92	98	109
Vestigingsplaats	100	103	109	120
Industrie	100	104	111	123
Voedingsmiddelenindustrie	100	104	97	111
Aardolie industrie	100	125	145	210
Chemische industrie	100	97	98	89
Basismetale- en metaalproductenindustrie	100	91	94	104
Transportmiddelenindustrie	100	112	84	71
Elektriciteitsproductie	100	97	119	106
Overig	100	94	135	122
Groothandel	100	92	96	108
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	106	107	112
Totaal	100	99	105	114

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

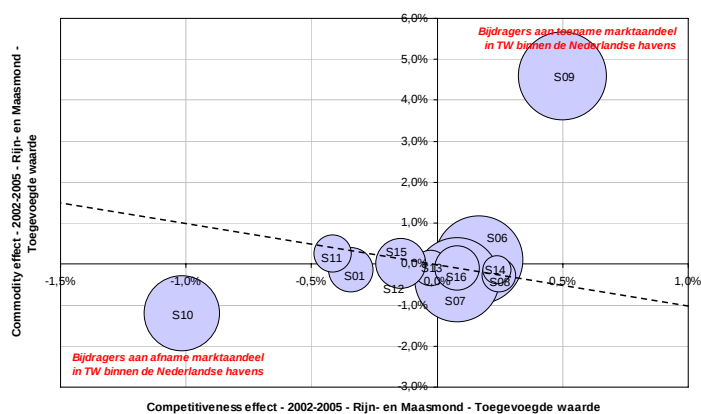
In Figuur 4.45 en 4.46 zijn de decompositiematrices van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde behorende bij de ‘Shift-Share Analyse’, zoals beschreven in paragraaf 4.1.2, van Rijn- en Maasmond weergegeven. In deze figuren kunnen de grootste bijdragende sectoren aan toe- of afname in het marktaandeel in werkgelegenheid en toegevoegde waarde in het totaal van alle Nederlandse zeehavens geïdentificeerd worden.

Figuur 4.45: Decompositiematrix directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid in 2002-2005 in Rijn- en Maasmond



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur 4.46: Decompositiematrix directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde in 2002-2005 in Rijn- en Maasmond



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) • Overig (S14)	• Aardolie-industrie (S09) • Dienstverlening tbv het vervoer (S06)
<i>Afname</i>	• Transportmiddelenindustrie (S12) • Chemische industrie (S10)	• Chemische industrie (S10) • Zeevaart (S01)

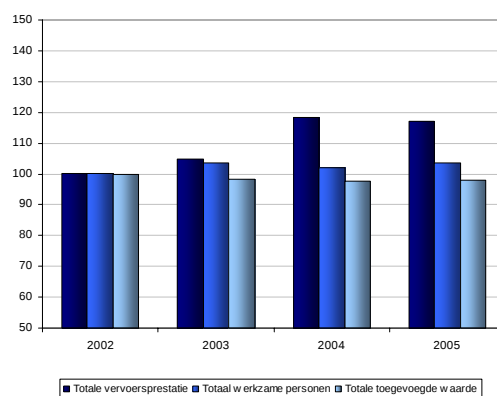
4.4.3 Analyse opvallende ontwikkelingen per sector

Niet-locatiegebonden activiteiten

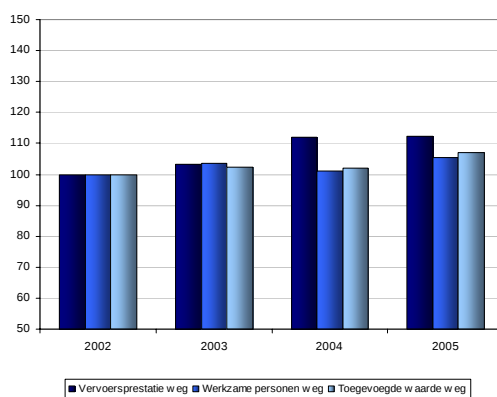
In het zeehavengebied Rijn- en Maasmond hebben alle modaliteiten een groei in vervoersprestaties laten zien in de periode 2002-2005, behalve het vervoer per pijpleidingen, welke ongeveer constant is gebleven. Figuur 4.47 tot en met 4.51 laat deze ontwikkeling zien.

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 toegepaste methodiek van de Havenmonitor voor ieder zeehavengebied wordt toegepast, is beschreven in paragraaf 4.1.4.

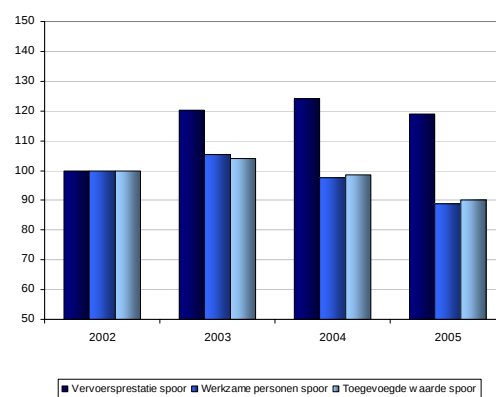
Figuur 4.47 t/m 4.51: Ontwikkeling in vervoersprestaties en directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde in Rijn- en Maasmond per modaliteit in 2002-2005, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)



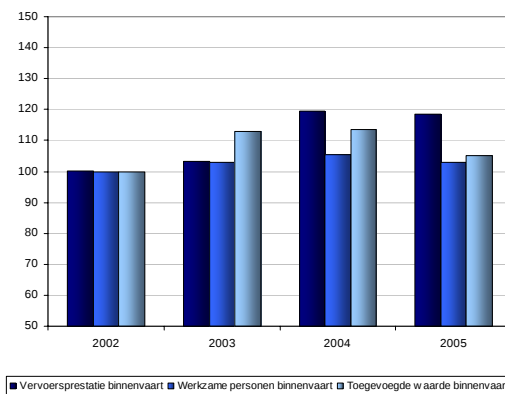
Totaal modaliteiten



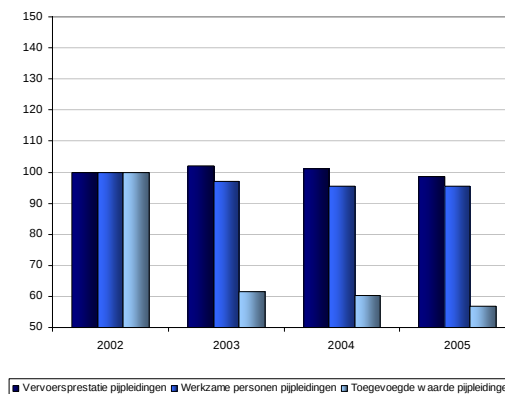
Wegvervoer



Spoorvervoer



Binnenvaart



Pijpleidingen

Bron: RebelGroup obv CBS data

Afname werkgelegenheid en toegevoegde waarde ‘zeevaart’

Rijn- en Maasmond heeft in de periode 2002-2005 niet kunnen profiteren van een nationale groei in de ‘zeevaart’ sector. Er is zelfs een lichte daling in werkzame personen en daarmee ook toegevoegde waarde bij een nagenoeg constante toegevoegde waarde per werkzaam persoon. Omdat andere zeehavengebieden hier wel zijn gestegen is de ‘zeevaart’ voor Rijn- en Maasmond een bijdrager aan afnemend marktaandeel.

Toename toegevoegde waarde ‘aardolie-industrie’ en ‘dienstverlening tbv het vervoer’

Zoals in paragraaf 4.1.4 reeds is uitgelegd, is de toegevoegde waarde per werkzaam persoon sterk toegenomen in de periode 2002-2005 voor de ‘aardolie-industrie’ en ‘dienstverlening tbv het vervoer’. In de werkgelegenheid in beide sectoren is weinig veranderd. Omdat de regio Rijn- en Maasmond sterk vertegenwoordigd in deze sectoren heeft dit een toename in het marktaandeel van de Nederlandse zeehavengerelateerde toegevoegde waarde van dit gebied tot gevolg.

Toename werkgelegenheid en toegevoegde waarde ‘voedingsmiddelenindustrie’

In Rijn- en Maasmond heeft een sterke toename in werkgelegenheid en, ondanks een afname in toegevoegde waarde per werkzaam persoon, ook in toegevoegde waarde in de volgende SBI-klasse in de gemeente Rotterdam geleid tot toename in beide indicatoren voor de gehele ‘voedingsmiddelenindustrie’ in het zeehavengebied:

- 1543 Vervaardiging van margarine

Afname werkgelegenheid en toegevoegde waarde ‘chemische industrie’

De ‘chemische industrie’ binnen de regio Rijn- en Maasmond is sterk geconcentreerd rond de volgende drie gemeenten:

- Rotterdam (64%)
- Moerdijk (16%)
- Dordrecht (14%)

In Rotterdam vond de daling in werkgelegenheid plaats in de volgende twee SBI-klassen (welke samen ongeveer 75% van de sector in Rotterdam vormen):

- 2413 Vervaardiging van overige anorganische basischemicaliën (afname 217 WP)
- 2414.2 Vervaardiging van overige organische basischemicaliën (afname 239 WP)

In Moerdijk is de werkgelegenheid ongeveer constant gebleven maar in Dordrecht is in de volgende SBI-klasse ook een sterke daling geweest:

- 2413 Vervaardiging van overige anorganische basischemicaliën (afname 445 WP)

De afname in toegevoegde waarde in de sector is te wijten aan de daling in werkgelegenheid. Daarnaast bevindt de meeste werkgelegenheid zich in de anorganische chemie, welke een dalende toegevoegde waarde per werkzaam persoon heeft doorgemaakt (zie paragraaf 4.3.3).

Afname werkgelegenheid en toegevoegde waarde ‘transportmiddelenindustrie’

De totale afname in werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de sector ‘transportmiddelenindustrie’ in Rijn- en Maasmond is, ondanks een stijging in toegevoegde waarde per persoon in de periode 2002-2005, voornamelijk toe te schrijven aan de afname in het aantal werkzame personen in de volgende drie gemeenten in de SBI-klasse ‘3511 nieuwbouw en reparatie van schepen (excl. sport- en recreatievaartuigen)’, zoals eerder beschreven in paragraaf 4.1.4:

- Overig Rijnmond (-905 werkzame personen);
- Rotterdam (-533 werkzame personen);
- Drechtse steden (-337 werkzame personen).

Toename werkgelegenheid en toegevoegde waarde ‘overig’

De toename aan werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de periode 2002-2005 in ‘overig’ heeft bijna volledig plaatsgevonden in Rotterdam in de volgende SBI-klasse:

- 4524 Natte waterbouw (toename 698 werkzame personen)

De toegevoegde waarde per werkzaam persoon is ongeveer gelijk gebleven in de periode 2002-2005.

4.5 Rotterdam-Rijnmond

4.5.1 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.

Qua economische betekenis in 2005 is het volgende vast te stellen:

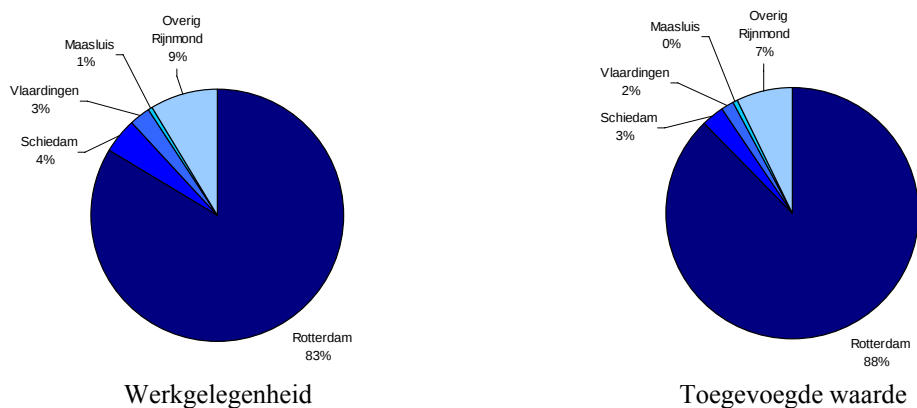
- directe toegevoegde waarde: 11,5 miljard euro
- werkgelegenheid: 71.293 werkzame personen,
- aandeel vestigingsplaatsfunctie: 46% (WP) en 49% (TW), waarvan ‘Industrie’ respectievelijk 28% en 40%
- belangrijkste subsector: ‘Wegvervoer’ (15% (WP) en 5% (TW)), ‘Dienstverlening tbv vervoer’ (14% (WP) en 19% (TW)) en ‘Overslag/opslag’ (13% (WP) en 18% (TW))
- belangrijkste industrieën: ‘Aardolie-industrie’ (4% (WP) en 19% (TW)) en ‘Chemische industrie’ (7% (WP) en 11% (TW))
- multipliers: 1,66 (WP) en 1,41 (TW)
- belangrijkste zeehavengemeente: Rotterdam (83% (WP) en 88% (TW))

4.5.2 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.

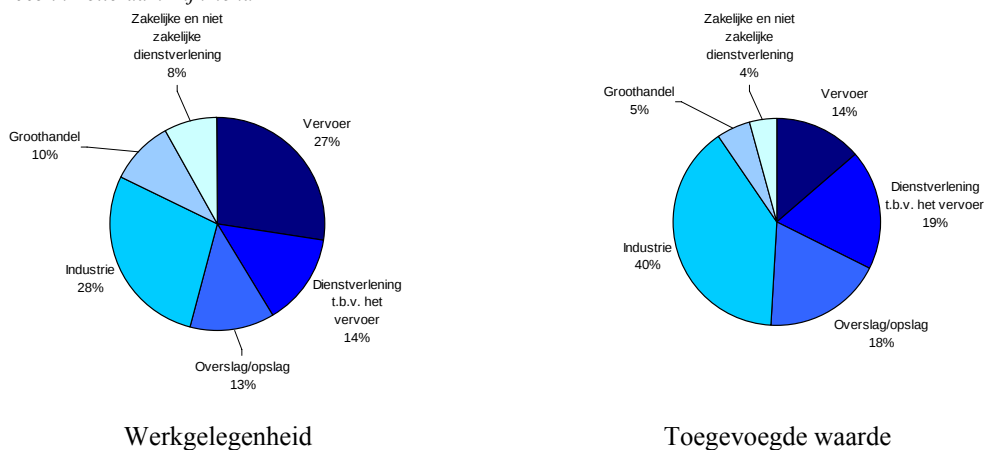
Figuur 4.52 tot en met 4.55 en Tabel 4.40 tot en met 4.44 tonen de verdeling en ontwikkeling van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde per gemeente en sector.

Figuur 4.52 en 4.53: Marktaandeel in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per gemeente in 2005 in Rotterdam-Rijnmond



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur 4.54 en 4.55: Marktaandeel in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per sector in 2005 in Rotterdam-Rijnmond



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.40: Directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per sector in 2005 in Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid		Toegevoegde Waarde	
	WP	%	Mln euro	%
Knooppunt	38.485	54,0%	5.833	50,9%
Vervoer	19.646	27,6%	1.567	13,7%
Zeevaart	3.755	5,3%	581	5,1%
Binnenvaart	4.082	5,7%	227	2,0%
Wegvervoer	10.800	15,1%	607	5,3%
Spoorvervoer	940	1,3%	53	0,5%
Pijpleiding	70	0,1%	99	0,9%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	9.867	13,8%	2.165	18,9%
Overslag/opslag	8.972	12,6%	2.101	18,3%
Vestigingsplaats	32.808	46,0%	5.621	49,1%
Industrie	20.099	28,2%	4.537	39,6%
Voedingsmiddelenindustrie	2.639	3,7%	286	2,5%
Aardolie industrie	3.115	4,4%	2.207	19,3%
Chemische industrie	4.770	6,7%	1.226	10,7%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	3.077	4,3%	176	1,5%
Transportmiddelenindustrie	1.628	2,3%	66	0,6%
Elektriciteitsproductie	2.009	2,8%	391	3,4%
Overig (incl. dvl. T.b.v. delfstofw. En natte waterbouw)	2.861	4,0%	185	1,6%
Groothandel	6.942	9,7%	598	5,2%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	5.767	8,1%	486	4,2%
Totaal	71.293	100,0%	11.454	100,0%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.41: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2002-2005 in Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en Subsector	Werkzame personen				Jaarlijkse mutatie		
	2002	2003	2004	2005	'02-03	'03-04	'04-05
Knooppunt	38.989	38.320	37.437	38.485	-1,7%	-2,3%	2,8%
Vervoer	19.157	20.075	19.458	19.646	4,8%	-3,1%	1,0%
Zeevaart	3.695	4.202	3.929	3.755	13,7%	-6,5%	-4,4%
Binnenvaart	3.932	4.085	4.192	4.082	3,9%	2,6%	-2,6%
Wegvervoer	10.398	10.600	10.233	10.800	1,9%	-3,5%	5,5%
Spoorvervoer	1.058	1.118	1.034	940	5,7%	-7,5%	-9,1%
Pijpleiding	73	71	70	70	-2,9%	-1,6%	0,0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	10.275	9.141	9.481	9.867	-11,0%	3,7%	4,1%
Overslag/opslag	9.557	9.104	8.498	8.972	-4,7%	-6,7%	5,6%
Vestigingsplaats	34.989	34.207	33.240	32.808	-2,2%	-2,8%	-1,3%
Industrie	21.963	21.334	20.790	20.099	-2,9%	-2,5%	-3,3%
Voedingsmiddelenindustrie	2.188	2.430	2.154	2.639	11,1%	-11,4%	22,5%
Aardolie industrie	3.135	3.127	3.119	3.115	-0,3%	-0,3%	-0,1%
Chemische industrie	5.429	5.077	4.970	4.770	-6,5%	-2,1%	-4,0%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	3.919	3.671	2.946	3.077	-6,3%	-19,7%	4,4%
Transportmiddelenindustrie	3.224	3.282	2.227	1.628	1,8%	-32,1%	-26,9%
Elektriciteitsproductie	2.044	1.865	2.403	2.009	-8,8%	28,8%	-16,4%
Overig	2.024	1.882	2.971	2.861	-7,0%	57,9%	-3,7%
Groothandel	7.053	6.526	6.137	6.942	-7,5%	-6,0%	13,1%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	5.973	6.347	6.313	5.767	6,3%	-0,5%	-8,6%
Totaal	73.978	72.527	70.677	71.293	-2,0%	-2,6%	0,9%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.42: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2002-2005 in Rotterdam-Rijnmond, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid (index 2002=100)			
	2002	2003	2004	2005
Knooppunt	100	98	96	99
Vervoer	100	105	102	103
Zeevaart	100	114	106	102
Binnenvaart	100	104	107	104
Wegvervoer	100	102	98	104
Spoorvervoer	100	106	98	89
Pijpleiding	100	97	96	96
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	89	92	96
Overslag/opslag	100	95	89	94
Vestigingsplaats	100	98	95	94
Industrie	100	97	95	92
Voedingsmiddelenindustrie	100	111	98	121
Aardolie industrie	100	100	99	99
Chemische industrie	100	94	92	88
Basismetale- en metaalproductenindustrie	100	94	75	79
Transportmiddelenindustrie	100	102	69	50
Elektriciteitsproductie	100	91	118	98
Overig	100	93	147	141
Groothandel	100	93	87	98
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	106	106	97
Totaal	100	98	96	96

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.43: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2002-2005 in Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en Subsector	Toegevoegde Waarde (in mln euro, in 2002 prijzen)				Jaarlijkse mutatie		
	2002	2003	2004	2005	'02-03	'03-04	'04-05
Knooppunt	5.153	4.827	5.201	5.551	-6,3%	7,8%	6,7%
Vervoer	1.516	1.593	1.542	1.491	5,1%	-3,2%	-3,3%
Zeevaart	552	653	611	553	18,4%	-6,4%	-9,5%
Binnenvaart	204	232	234	216	14,0%	0,9%	-7,7%
Wegvervoer	547	550	543	577	0,6%	-1,2%	6,3%
Spoorvervoer	56	58	55	50	4,3%	-5,4%	-8,4%
Pijpleiding	158	99	98	94	-37,1%	-1,2%	-4,1%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	1.809	1.556	1.858	2.061	-14,0%	19,4%	10,9%
Overslag/opslag	1.828	1.677	1.801	1.999	-8,2%	7,4%	11,0%
Vestigingsplaats	4.351	4.538	4.813	5.349	4,3%	6,0%	11,1%
Industrie	3.349	3.555	3.831	4.318	6,2%	7,8%	12,7%
Voedingsmiddelenindustrie	222	241	221	272	8,6%	-8,1%	22,9%
Aardolie industrie	1.010	1.254	1.451	2.100	24,1%	15,7%	44,7%
Chemische industrie	1.289	1.250	1.290	1.167	-3,0%	3,2%	-9,5%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	218	201	160	168	-7,8%	-20,3%	4,5%
Transportmiddelenindustrie	116	131	85	63	13,0%	-34,8%	-26,6%
Elektriciteitsproductie	369	359	438	372	-2,6%	21,9%	-15,0%
Overig	126	119	185	176	-4,9%	55,0%	-4,7%
Groothandel	546	496	496	569	-9,1%	-0,1%	14,8%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	456	487	486	462	6,6%	-0,2%	-4,9%
Totaal	9.504	9.365	10.014	10.900	-1,5%	6,9%	8,9%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

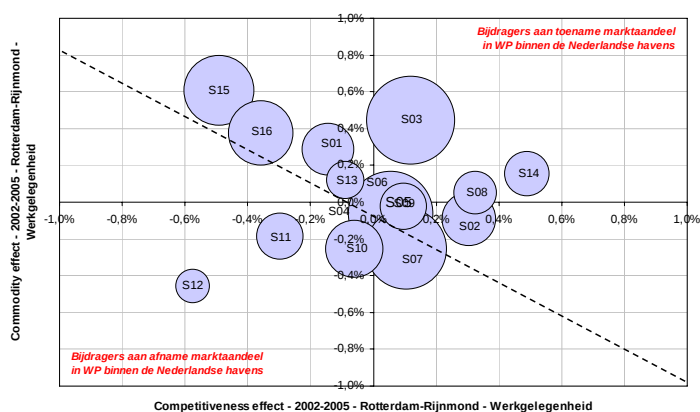
Tabel 4.44: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2002-2005 in Rotterdam-Rijnmond, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Toegevoegde Waarde (index 2002=100)			
	2002	2003	2004	2005
Knooppunt	100	94	101	108
Vervoer	100	105	102	98
Zeevaart	100	118	111	100
Binnenvaart	100	114	115	106
Wegvervoer	100	101	99	106
Spoorvervoer	100	104	99	90
Pijpleiding	100	63	62	60
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	86	103	114
Overslag/opslag	100	92	99	109
Vestigingsplaats	100	104	111	123
Industrie	100	106	114	129
Voedingsmiddelenindustrie	100	109	100	123
Aardolie industrie	100	124	144	208
Chemische industrie	100	97	100	91
Basismetale- en metaalproductenindustrie	100	92	73	77
Transportmiddelenindustrie	100	113	74	54
Elektriciteitsproductie	100	97	119	101
Overig	100	95	147	141
Groothandel	100	91	91	104
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	107	106	101
Totaal	100	99	105	115

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

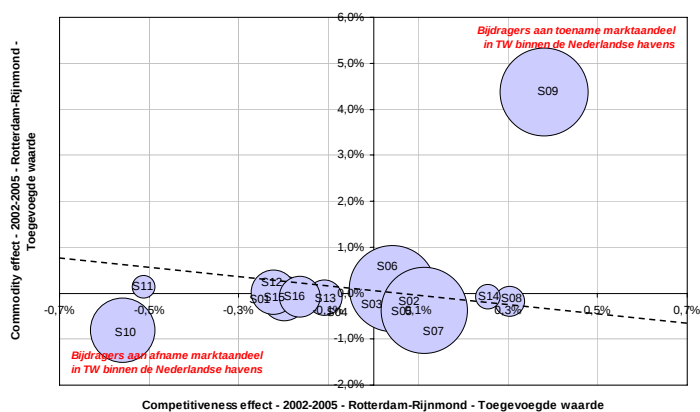
In Figuur 4.56 en 4.57 zijn de decompositiematrices van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde behorende bij de ‘Shift-Share Analyse’, zoals beschreven in paragraaf 4.1.2 van Rotterdam-Rijnmond weergegeven. In deze figuren kunnen de grootste bijdragende sectoren aan toe- of afname in het marktaandeel in werkgelegenheid en toegevoegde waarde in het totaal van alle Nederlandse zeehavens geïdentificeerd worden.

Figuur 4.56: Decompositiematrix directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid in 2002-2005 in Rotterdam-Rijnmond



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur 4.57: Decompositiematrix directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde in 2002-2005 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:

	<i>Werkgelegenheid</i>	<i>Toegevoegde waarde</i>
<i>Toename</i>	• Overig (S14) • Wegvervoer (S03)	• Aardolie-industrie (S09) • Overig (S14)
<i>Afname</i>	• Transportmiddelenindustrie (S12) • Basismetaal- en metaalproductenindustrie (S11)	• Chemische industrie (S10) • Vervoer per pijpleiding (S05) • Basismetaal- en metaalproductenindustrie (S11)

4.5.3 Analyse opvallende ontwikkelingen per sector

Niet-locatiegebonden activiteiten

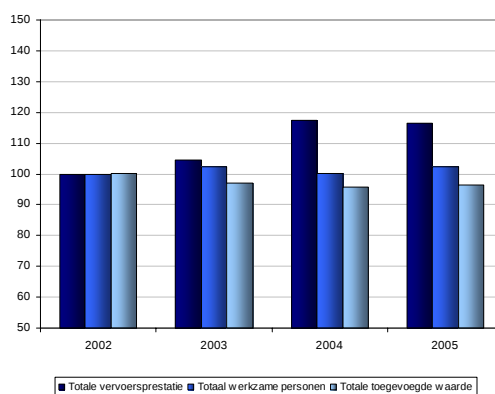
De ontwikkeling in zeehavengerelateerde vervoersprestaties per modaliteit wijken voor Rotterdam-Rijnmond nauwelijks af van het gehele Rijn- en Maasmondegebied, vanwege het grote belang van de Rotterdamse haven in beide zeehavengebieden.

In Rotterdam-Rijnmond hebben alle modaliteiten een groei in vervoersprestaties laten zien in de periode 2002-2005, behalve het vervoer per pijpleidingen, welke ongeveer constant is gebleven. Figuur 4.58 tot en met 4.62 laat deze ontwikkeling zien.

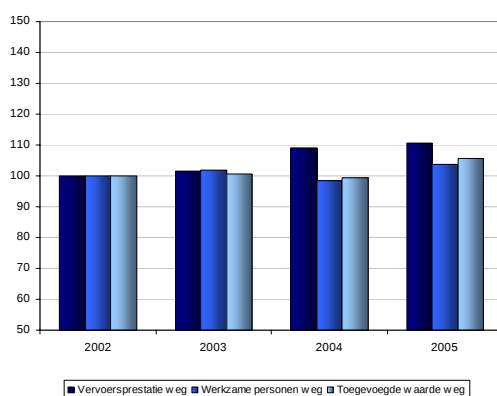
De afwijkende groei in werkgelegenheid en toegevoegde waarde ten opzichte van de vervoersprestaties wordt veroorzaakt door veranderingen in de toegevoegde waarde en aantal werkzame personen per tonkilometer per modaliteit. De landelijke ontwikkeling hierin, die in de toegepaste methodiek van de Havenmonitor voor ieder zeehavengebied wordt toegepast, is beschreven in paragraaf 4.1.4.

Het wegvervoer in Rotterdam-Rijnmond heeft zich dermate sterk ontwikkeld ten opzichte van de overige zeehavengebieden in Nederland dat deze een belangrijke bijdrager is aan toename aan marktaandeel van de nationale zeehavengerelateerde werkgelegenheid. Voor het vervoer per pijpleiding geldt echter het omgekeerde: de daling in toegevoegde waarde heeft geleid tot een afname van het marktaandeel in de Nederlandse zeehavengerelateerde toegevoegde waarde.

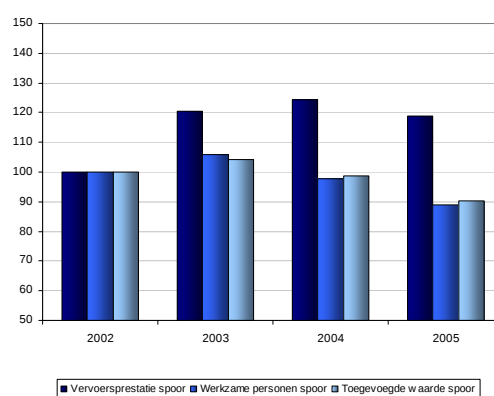
Figuur 4.58 t/m 4.62: Ontwikkeling in vervoersprestaties en directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde in het Rotterdam-Rijnmond per modaliteit in 2002-2005, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)



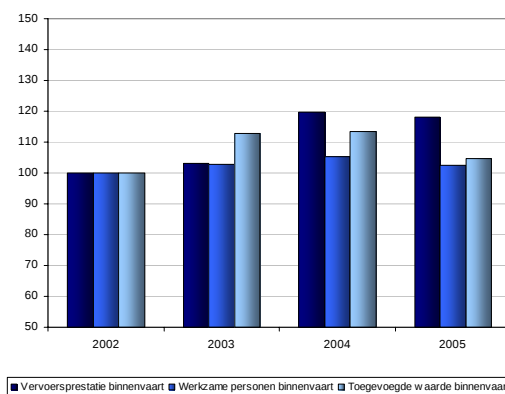
Totaal modaliteiten



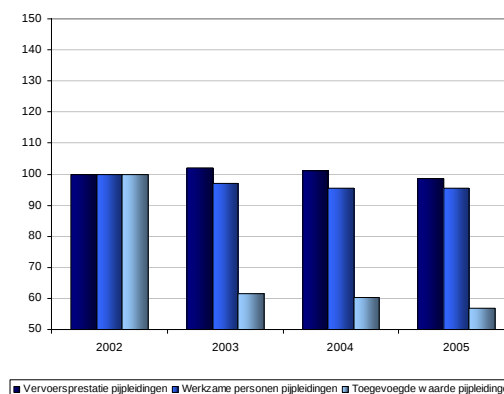
Wegvervoer



Spoorvervoer



Binnenvaart



Pijpleidingen

Bron: RebelGroup obv CBS data

Toename toegevoegde waarde ‘aardolie-industrie’ en ‘dienstverlening tbv het vervoer’

Zoals in paragraaf 4.1.4 reeds is uitgelegd, is de toegevoegde waarde per werkzaam persoon sterk toegenomen in de periode 2002-2005 voor de ‘aardolie-industrie’ en ‘dienstverlening tbv het vervoer’. In de werkgelegenheid in beide sectoren is weinig veranderd. Omdat de regio Rotterdam-Rijnmond sterk vertegenwoordigd in deze sectoren heeft dit een toename in het marktaandeel van de Nederlandse zeehavengerelateerde toegevoegde waarde van dit gebied tot gevolg.

Toename werkgelegenheid en toegevoegde waarde ‘voedingsmiddelenindustrie’

In Rotterdam-Rijnmond heeft een sterke toename in werkgelegenheid en, ondanks een afname in toegevoegde waarde per werkzaam persoon, daarmee ook in toegevoegde waarde in de volgende SBI-klasse in de gemeente Rotterdam geleid tot toename in de gehele ‘voedingsmiddelenindustrie’ in het zeehavengebied:

- 1543 Vervaardiging van margarine

Afname werkgelegenheid en toegevoegde waarde ‘chemische industrie’

In Rotterdam bevindt zich 98% van de totale ‘chemische industrie’ van het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond. In Rotterdam vond de daling plaats in de volgende twee SBI-klassen (welke samen ongeveer 75% van de sector in Rotterdam vormen):

- 2413 Vervaardiging van overige anorganische basischemicaliën (afname 217 WP)
- 2414.2 Vervaardiging van overige organische basischemicaliën (afname 239 WP)

De afname in toegevoegde waarde in de sector is te wijten aan de daling in werkgelegenheid. Daarnaast bevindt de meeste werkgelegenheid zich in de anorganische chemie, welke een dalende toegevoegde waarde per werkzaam persoon kent (zie paragraaf 4.3.3). Hierdoor verliest Rotterdam-Rijnmond marktaandeel in toegevoegde waarde ten opzichte van andere Nederlandse zeehavengebieden.

Afname werkgelegenheid ‘basismetaal- en metaalproductenindustrie’

Ondanks een licht herstel in 2005 ten opzichte van 2004 is in de periode 2002-2005 de werkgelegenheid in deze sector in Rotterdam-Rijnmond dermate afgenomen, dat hierdoor het marktaandeel in nationale zeehavengerelateerde werkgelegenheid is afgenomen. De toegevoegde waarde in deze sector is wel gestegen ondanks de afname in werkgelegenheid (zie analyse toegevoegde waarde per werkzaam persoon in paragraaf 4.1.4) maar minder sterk dan de rest van de Nederlandse zeehavens. Hierdoor nam het marktaandeel in toegevoegde waarde ook af.

De volgende twee SBI-codes droegen het meeste bij aan deze afname:

- 2811 Vervaardiging van metalen constructiewerken (afname 510 werkzame personen)
- 2851 Oppervlaktebehandeling (afname 170 werkzame personen)

Afname werkgelegenheid en toegevoegde waarde ‘transportmiddelenindustrie’

De afname in de werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de sector ‘transportmiddelenindustrie’ in Rotterdam-Rijnmond is voornamelijk toe te schrijven aan de afname in werkzame personen, ondanks een stijging in toegevoegde waarde per werkzaam persoon, in de volgende twee gemeenten in de SBI-klasse ‘3511 nieuwbouw en reparatie van schepen (excl. sport- en recreatievaartuigen)’, zoals eerder beschreven in paragraaf 4.1.4:

- Overig Rijnmond (-905 werkzame personen);
- Rotterdam (-533 werkzame personen).

Deze afname vormt tevens een belangrijke bijdrage aan afname van het marktaandeel van Rotterdam-Rijnmond in de Nederlandse zeehavengerelateerde werkgelegenheid.

Toename werkgelegenheid en toegevoegde waarde ‘overig’

De toename aan werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de periode 2002-2005 in ‘overig’ heeft bijna volledig plaatsgevonden in Rotterdam in de volgende SBI-klasse:

- 4524 Natte waterbouw (toename 698 werkzame personen)

De toegevoegde waarde per werkzaam persoon is ongeveer gelijk gebleven in de periode 2002-2005.

Met deze groei is dit een belangrijke bijdrage aan toename in marktaandeel van de Nederlandse zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde.

4.6 Scheldebekken

4.6.1 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.

Qua economische betekenis in 2005 is het volgende vast te stellen:

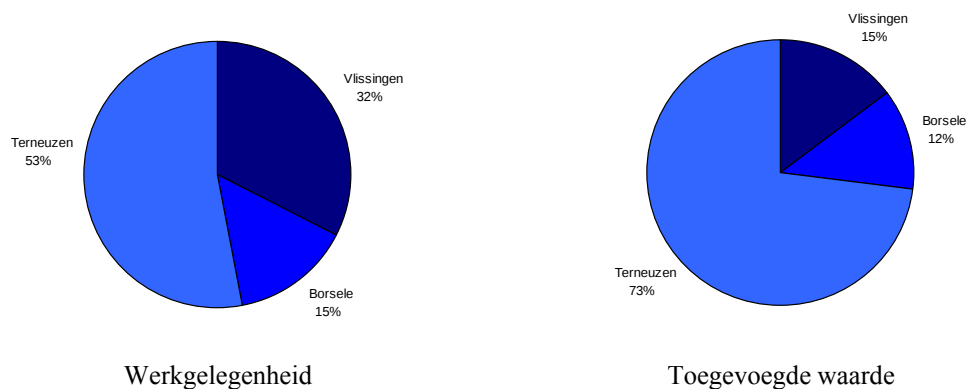
- directe toegevoegde waarde: 3,5 miljard euro
- werkgelegenheid: 13.982 werkzame personen
- aandeel vestigingsplaatsfunctie: 73% (WP) en (83% TW), waarvan 'Industrie' respectievelijk 65% en 81%
- belangrijkste subsector: 'Chemische industrie' (29% (WP) en 65% (TW))
- belangrijkste industrieën: 'Chemische industrie'
- multipliers: 1,87 (WP) en 1,61 (TW)
- belangrijkste zeehavengemeente: Terneuzen (53% (WP) en 73% (TW))

4.6.2 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.

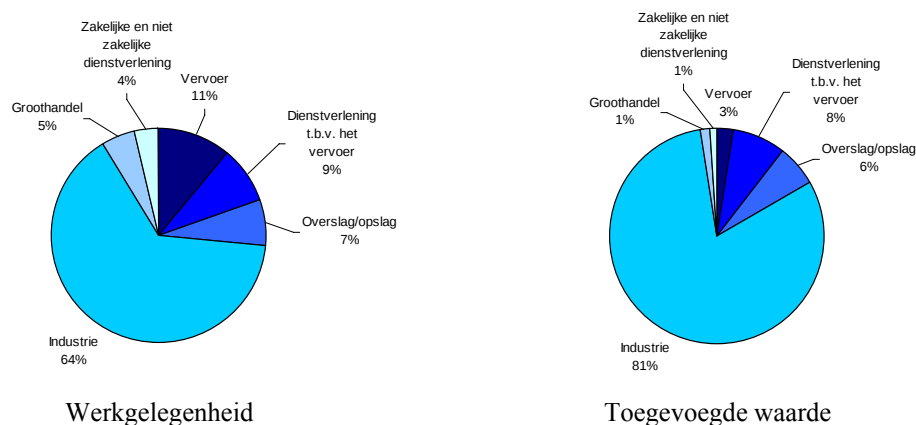
Figuur 4.63 tot en met 4.66 en Tabel 4.45 tot en met 4.49 tonen de verdeling en ontwikkeling van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde per gemeente en sector.

Figuur 4.63 en 4.64: Marktaandeel in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per gemeente in 2005 in het Scheldebekken



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur 4.65 en 4.66: Marktaandeel in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per sector in 2005 in het Scheldebekken



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.45: Directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde per sector in 2005 in het Scheldebekken

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid		Toegevoegde Waarde	
	WP	%	Mln euro	%
Knooppunt	3.744	26,8%	594	16,7%
Vervoer	1.545	11,1%	94	2,6%
Zeevaart	55	0,4%	10	0,3%
Binnenvaart	469	3,4%	26	0,7%
Wegvervoer	971	6,9%	55	1,5%
Spoorvervoer	51	0,4%	3	0,1%
Pijpleiding	0	0,0%	0	0,0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	1.195	8,5%	281	7,9%
Overslag/opslag	1.004	7,2%	220	6,2%
Vestigingsplaats	10.238	73,2%	2.955	83,3%
Industrie	9.038	64,6%	2.867	80,8%
Voedingsmiddelenindustrie	555	4,0%	48	1,3%
Aardolie industrie	375	2,7%	192	5,4%
Chemische industrie	4.117	29,4%	2.293	64,6%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	1.421	10,2%	94	2,6%
Transportmiddelenindustrie	1.594	11,4%	76	2,2%
Elektriciteitsproductie	750	5,4%	145	4,1%
Overig (incl. dvl. T.b.v. delfstofw. En natte waterbouw)	226	1,6%	19	0,5%
Groothandel	678	4,8%	47	1,3%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	522	3,7%	41	1,2%
Totaal	13.982	100,0%	3.549	100,0%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.46: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2002-2005 in het Scheldebekken

Hoofdsector en Subsector	Werkzame personen				Jaarlijkse mutatie		
	2002	2003	2004	2005	'02-03	'03-04	'04-05
Knooppunt	4.090	3.872	3.916	3.744	-5,3%	1,1%	-4,4%
Vervoer	2.002	1.825	1.602	1.545	-8,8%	-12,3%	-3,5%
Zeevaart	46	45	58	55	-2,2%	28,9%	-5,2%
Binnenvaart	1.054	882	529	469	-16,3%	-40,0%	-11,3%
Wegvervoer	871	859	970	971	-1,3%	12,9%	0,1%
Spoorvervoer	31	39	45	51	24,2%	15,7%	12,2%
Pijpleiding	0	0	0	0			
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	1.028	940	1.296	1.195	-8,6%	37,9%	-7,8%
Overslag/opslag	1.060	1.107	1.018	1.004	4,4%	-8,0%	-1,4%
Vestigingsplaats	10.601	10.469	10.095	10.238	-1,2%	-3,6%	1,4%
Industrie	9.334	9.132	8.776	9.038	-2,2%	-3,9%	3,0%
Voedingsmiddelenindustrie	542	526	555	555	-3,0%	5,5%	0,0%
Aardolie industrie	355	330	365	375	-7,0%	10,6%	2,7%
Chemische industrie	4.364	4.140	4.228	4.117	-5,1%	2,1%	-2,6%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	1.751	1.710	1.336	1.421	-2,3%	-21,9%	6,4%
Transportmiddelenindustrie	1.452	1.524	1.404	1.594	5,0%	-7,9%	13,5%
Elektriciteitsproductie	690	700	703	750	1,4%	0,4%	6,7%
Overig	180	202	185	226	12,2%	-8,4%	22,2%
Groothandel	392	527	683	678	34,4%	29,6%	-0,7%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	875	810	636	522	-7,4%	-21,5%	-17,9%
Totaal	14.691	14.341	14.011	13.982	-2,4%	-2,3%	-0,2%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.47: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid per sector in 2002-2005 in het Scheldebekken, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Werkgelegenheid (index 2002=100)			
	2002	2003	2004	2005
Knooppunt	100	95	96	92
Vervoer	100	91	80	77
Zeevaart	100	98	126	120
Binnenvaart	100	84	50	44
Wegvervoer	100	99	111	111
Spoorvervoer	100	124	144	161
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	91	126	116
Overslag/opslag	100	104	96	95
Vestigingsplaats	100	99	95	97
Industrie	100	98	94	97
Voedingsmiddelenindustrie	100	97	102	102
Aardolie industrie	100	93	103	106
Chemische industrie	100	95	97	94
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	100	98	76	81
Transportmiddelenindustrie	100	105	97	110
Elektriciteitsproductie	100	101	102	109
Overig	100	112	103	126
Groothandel	100	134	174	173
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	93	73	60
Totaal	100	98	95	95

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Tabel 4.48: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2002-2005 in het Scheldebekken

Hoofdsector en Subsector	Toegevoegde Waarde (in mln euro, in 2002 prijzen)				Jaarlijkse mutatie		
	2002	2003	2004	2005	'02-03	'03-04	'04-05
Knooppunt	496	470	571	566	-5,2%	21,3%	-0,9%
Vervoer	110	105	94	89	-4,4%	-10,3%	-5,2%
Zeevaart	8	8	11	10	6,7%	31,7%	-8,6%
Binnenvaart	55	50	30	25	-8,1%	-41,1%	-16,0%
Wegvervoer	46	45	51	52	-2,6%	15,5%	0,8%
Spoorvervoer	2	2	2	3	22,6%	18,3%	13,0%
Pijpleiding	0	0	0	0			
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	191	168	271	267	-11,9%	61,4%	-1,5%
Overslag/opslag	196	198	206	209	0,8%	4,1%	1,9%
Vestigingsplaats	2.602	2.642	2.907	2.812	1,5%	10,0%	-3,3%
Industrie	2.515	2.552	2.809	2.728	1,5%	10,1%	-2,9%
Voedingsmiddelenindustrie	48	46	47	46	-3,8%	3,9%	-4,0%
Aardolie industrie	83	96	123	183	15,7%	28,3%	48,9%
Chemische industrie	2.078	2.083	2.351	2.182	0,3%	12,8%	-7,2%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	109	105	83	89	-3,2%	-21,5%	7,8%
Transportmiddelenindustrie	59	70	61	73	18,8%	-13,1%	19,5%
Elektriciteitsproductie	125	136	129	138	8,8%	-4,9%	6,9%
Overig	15	17	16	18	13,0%	-6,2%	14,4%
Groothandel	24	32	45	45	32,2%	40,7%	-0,4%
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	63	57	53	39	-8,7%	-8,0%	-25,2%
Totaal	3.099	3.112	3.477	3.378	0,4%	11,7%	-2,9%

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

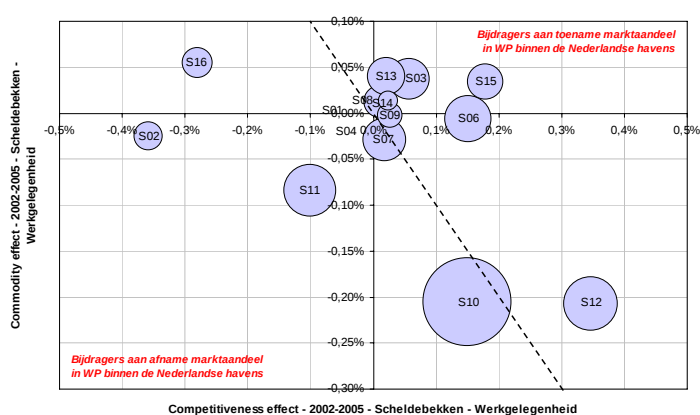
Tabel 4.49: Ontwikkeling in directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde per sector in 2002-2005 in het Scheldebekken, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)

Hoofdsector en Subsector	Toegevoegde Waarde (index 2002=100)			
	2002	2003	2004	2005
Knooppunt	100	95	115	114
Vervoer	100	96	86	81
Zeevaart	100	107	140	128
Binnenvaart	100	92	54	45
Wegvervoer	100	97	112	113
Spoorvervoer	100	123	145	164
Pijpleiding				
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	100	88	142	140
Overslag/opslag	100	101	105	107
Vestigingsplaats	100	102	112	108
Industrie	100	101	112	108
Voedingsmiddelenindustrie	100	96	100	96
Aardolie industrie	100	116	148	221
Chemische industrie	100	100	113	105
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	100	97	76	82
Transportmiddelenindustrie	100	119	103	123
Elektriciteitsproductie	100	109	103	111
Overig	100	113	106	121
Groothandel	100	132	186	185
Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening	100	91	84	63
Totaal	100	100	112	109

Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

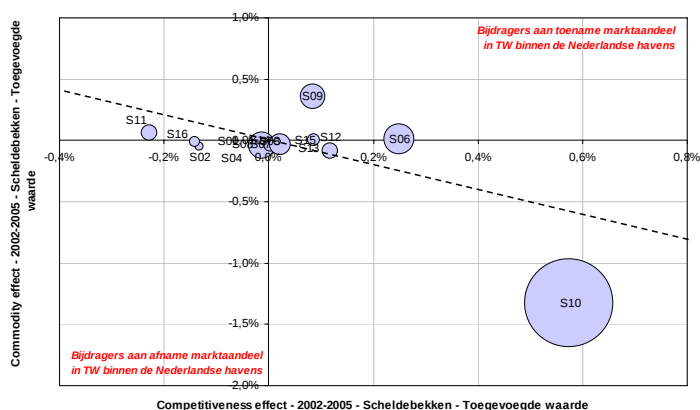
In Figuur 4.67 en 4.68 zijn de decompositiematrices van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde behorende bij de ‘Shift-Share Analyse’, zoals beschreven in paragraaf 4.1.2, van het Noordzeekanaalgebied weergegeven. In deze figuren kunnen de grootste bijdragende sectoren aan toe- of afname in het marktaandeel in werkgelegenheid en toegevoegde waarde in het totaal van alle Nederlandse zeehavens geïdentificeerd worden.

Figuur 4.67: Decompositiematrix directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid in 2002-2005 in het Scheldebekken



Bron: RebelGroup obv LISA en CBS data

Figuur 4.68: Decompositiematrix directe zeehavengerelateerde toegevoegde waarde in 2002-2005 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>	• Groothandel (S15) • Dienstverlening tbv het vervoer (S06)	• Aardolie-industrie (S09) • Dienstverlening tbv het vervoer (S06)
<i>Afname</i>	• Binnenvaart (S02) • Zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening (S16)	• Chemische industrie (S10) • Binnenvaart (S02)

4.6.3 Analyse opvallende ontwikkelingen per sector

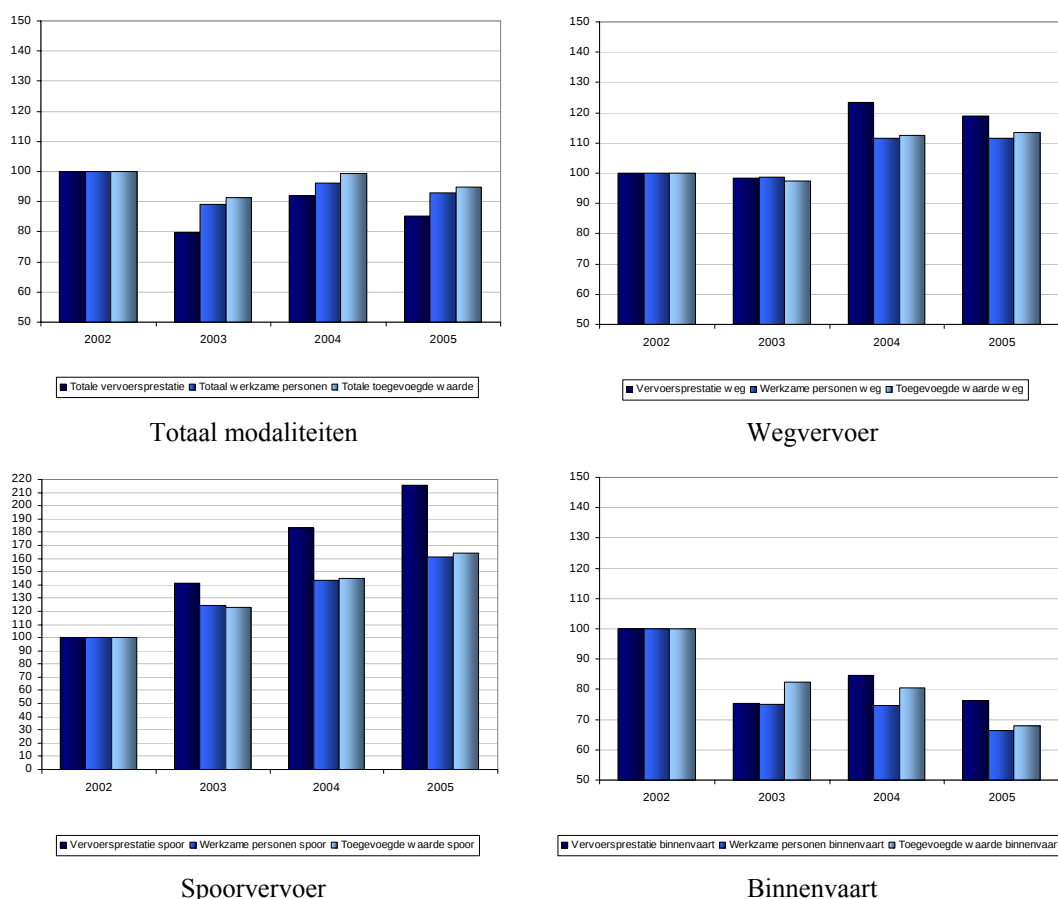
Niet-locatiegebonden activiteiten

In het Scheldebekken is de totale zeehavengerelateerde vervoersprestatie in de periode 2002-2005 licht afgenomen, 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 4.69 tot en met 4.72 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 toegepaste methodiek van de Havenmonitor voor ieder zeehavengebied wordt toegepast, is beschreven in paragraaf 4.1.4.

De afname in werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de ‘binnenvaart’ heeft geleid tot een afname in het marktaandeel hierin ten gunste van de overige Nederlandse zeehavengebieden.

Figuur 4.69 t/m 4.72: Ontwikkeling in vervoersprestaties en directe zeehavengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde in het Scheldebekken per modaliteit in 2002-2005, uitgedrukt in indexcijfers (2002=100)



Bron: RebelGroup obv CBS data

Toename werkgelegenheid en toegevoegde waarde 'dienstverlening tbv het vervoer'

De werkgelegenheid in de 'dienstverlening tbv het vervoer' in het Scheldebekken wordt vooral gevormd door de volgende SBI-klassen:

- 6322 Overige dienstverlening t.b.v. het vervoer over water
- 6340.1 Expeditieus, cargadoors, bevrachters en andere tussenpers.

Waar de SBI-klasse '6322 Overige dienstverlening t.b.v. het vervoer over water' in zowel Vlissingen als Terneuzen een daling in werkgelegenheid vertoonden in de periode 2002-2005 werd dit ruim gecompenseerd door groei in '6340.1 Expeditieus, cargadoors, bevrachters en andere tussenpers'.

Deze groei in werkzame personen zorgde naast een groei in toegevoegde waarde (en toegevoegde waarde per werkzaampersoon zoals uitgelegd in paragraaf 4.1.4) er ook voor dat het marktaandeel van het Scheldebekken in termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde is gestegen ten opzichte van de overige Nederlandse zeehavengebieden.

Toename werkgelegenheid en toegevoegde waarde ‘aardolie-industrie’

Net als Rijn- en Maasmond heeft het Scheldebekken een groot aandeel in de ‘aardolie-industrie’. In deze sector is in de periode 2002-2005 een groeiend aantal werkzame personen geweest hetgeen, in combinatie met de sterke stijging in toegevoegde waarde per werkzaam persoon (zie paragraaf 4.1.4), heeft geleid tot een sterke toename van de toegevoegde waarde.

Het marktaandeel van het Scheldebekken in de totale Nederlandse zeehavengerelateerde toegevoegde waarde is hierdoor toegenomen.

Afname marktaandeel toegevoegde waarde ‘chemische industrie’

In het Scheldebekken is ondanks een kleine terugloop in werkgelegenheid in de periode 2002-2005 een groei gerealiseerd in toegevoegde waarde in de sector ‘chemische industrie’ vanwege een groei in toegevoegde waarde per werkzaam persoon (zie paragraaf 4.3.3). Ten opzichte van de totale ‘chemische industrie’ in de Nederlandse zeehavens presteerde het Scheldebekken bovengemiddeld in termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde (positief ‘competitiveness effect’). Echter, de ‘chemische industrie’ heeft zich minder sterk ontwikkeld dan andere sectoren waardoor er een sterk negatief ‘commodity effect’ voordeed. Hierdoor is de ‘chemische industrie’ een bijdrager aan afname in marktaandeel in de nationale zeehavengerelateerde toegevoegde waarde.

Toename werkgelegenheid en toegevoegde waarde ‘groothandel’

De groei in werkgelegenheid en toegevoegde waarde, mede vanwege lichte stijging in toegevoegde waarde per werkzaam persoon, heeft in het Scheldebekken vooral plaatsgevonden in Terneuzen. Opvallend is de spreiding van de groei over een groot aantal subsectoren binnen de ‘groothandel’. Deze groei heeft bijgedragen aan een stijging in marktaandeel in werkgelegenheid van het Scheldebekken.

Afname werkgelegenheid en toegevoegde waarde ‘zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening’

De afname in werkgelegenheid, en daarmee ook toegevoegde waarde vanwege een constante toegevoegde waarde per werkzaam persoon, gebeurde vooral in de volgende SBI-klassen:

- 7470.2 Reiniging van transportmiddelen en overige reiniging
- 9002.2 Afvalbehandeling
- 7511 Algemeen overheidsbestuur

Deze daling resulteerde tevens in een afname van het marktaandeel werkgelegenheid van het Scheldebekken.

5 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 2004 (de cijfers voor 2005 zijn nog niet beschikbaar) op een absolute en relatieve basis; de omvang is grotendeels 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 2003. Er zijn dit jaar echter wel enkele aanpassingen gedaan op de methodiek waardoor in een aantal sectoren de cijfers afwijken van voorgaande jaren. Deze aanpassingen zijn reeds beschreven in paragraaf 2.4.3, samen met hun impact op de uitkomsten.

5.1 Private Investerings in Nederlandse zeehavens in 2004

Zoals gemeld is er dit jaar een aantal aanpassingen doorgevoerd in de berekening van de investeringscijfers voor 2004. Hieronder wordt dit nog even kort samengevat:

- *‘Oude’ methode.* Precieze berekeningmethode conform alle voorgaande jaren waarin deze indicator is opgesteld.
- *‘Nieuwe’ methode.* De volgende wijzigingen zijn 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 het verleden 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 2,29 miljard euro geïnvesteerd in 2004 conform de ‘nieuwe’ methode; met de ‘oude’ berekening is dit 2,31 miljard euro, maar het detail hiervan mag om redenen van confidentialiteit evenwel niet worden vrijgegeven. Tabel 5.1 splitst voor de ‘nieuwe’ methode het totaal aan private investeringen op naar zeehavengerelateerde activiteiten, in de Nederlandse zeehavengebieden zelf respectievelijk in Nederlandse zeehavens als geheel. 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 5.1: Private investeringen in zeehavengerelateerde activiteiten in Nederland, en de Nederlandse zeehavengebieden in 2004 (x1000. euro, excl. BTW in marktprijzen)

Hoofdsector en Subsector	Nederlandse zeehavens	Noordelijke zeehavens	Noordzeekanaal-gebied	Rijn- en Maasmond		Scheldebekken
				Totaal	waarvan Rotterdam-Rijnmond	
Industrie	1.328.801	37.542	133.378	1.018.996	906.083	138.885
Voedingsmiddelenindustrie	x	x	x	12.444	11.864	x
Aardolie industrie	x	x	1.644	x	110.916	x
Chemische industrie	485.215	12.541	26.384	379.854	x	66.436
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	x	x	x	13.249	7.001	x
Transportmiddelenindustrie	6.950	1.007	1.105	3.635	3.093	1.203
Elektriciteitsproductie	x	x	x	x	x	x
Overig (incl. dvl. T.b.v. delfstofw. en natte waterb.	x	x	3.989	58.610	52.831	x
Groothandel	x	x	24.576	84.259	70.100	x
Transport en distributie	765.260	50.176	70.278	588.579	439.715	56.227
Zeevaart	B	B	B	B	B	B
Binnenvaart	B	B	B	B	B	B
Transport over land en via pijpleiding	B	B	B	B	B	B
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	B	B	B	341.030	314.196	35.838
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	x	x	44.033	27.862	25.313	x
Totaal	2.285.968	93.524	272.265	1.719.695	1.441.211	200.484

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

De tabel behandelt de in 2004 gerealiseerde investeringen in materiële vaste activa van ondernemingen actief in zeehavengerelateerde economische activiteiten. De data zijn ontleend aan de CBS-statistiek ‘Investeringen in vaste activa’.

De resultaten voor ‘Nederland totaal’ in Tabel 5.2 zijn verkregen op basis van de investeringen van bedrijven 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 van de investeringen in heel Nederland per sector.

Tabel 5.2: 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	3.057.272	1.328.801	43%
Voedingsmiddelenindustrie	x	x	x
Aardolie industrie	x	x	x
Chemische industrie	935.468	485.215	52%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	251.578	x	x
Transportmiddelenindustrie	50.351	6.950	14%
Elektriciteitsproductie	x	x	x
Overig (incl. dvl. T.b.v. delfstofw. en natte waterb)	951.579	x	x
Groothandel	400.317	x	x
Transport en distributie	2.575.816	765.260	30%
Zeevaart	B	B	B
Binnenvaart	B	B	B
Transport over land en via pijpleiding	B	B	B
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	641.066	B	B
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	x	x	x
Totaal	x	2.285.968	x

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

Het aandeel van de private investeringen in de Nederlandse zeehavengebieden is, ten opzichte van het Nederlandse totaal, in de sectoren ‘Chemische industrie’ en ‘Transport en Distributie’ belangrijk, met respectievelijk 52% en 30%.

Binnen de zeehavengebieden zelf bedragen de industriële investeringen 58% van het totaal, voor een groot deel toe te schrijven aan de klassieke kapitaalintensieve sectoren als ‘Chemische industrie’, ‘Aardolie-industrie’ en ‘Overig’ (inbegrepen de natte waterbouw).

Het relatieve aandeel van de private investeringen in zeehavengerelateerde activiteiten per zeehavengebied blijkt uit onderstaande Tabel 5.3. Opvallend daarin is dat voor de Noordelijke zeehavens ‘Transport en distributie’ 54% van de investeringen voor zijn rekening neemt en dat in het Noordzeekanaalgebied de ‘Zakelijke diensten en openbaar bestuur’ een aanzienlijk aandeel heeft.

Tabel 5.3: 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	58%	40%	49%	59%	63%	69%
Voedingsmiddelenindustrie	x	x	x	1%	1%	x
Aardolie industrie	x	x	1%	x	8%	x
Chemische industrie	21%	13%	10%	22%	x	33%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	x	x	x	1%	0%	x
Transportmiddelenindustrie	0%	1%	0%	0%	0%	1%
Elektriciteitsproductie	x	x	x	x	x	x
Overig (incl. dvl. T.b.v. delfstofw. en natte waterb.	x	x	1%	3%	4%	x
Groothandel	x	x	9%	5%	5%	x
Transport en distributie	33%	54%	26%	34%	31%	28%
Zeevaart	B	B	B	B	B	B
Binnenvaart	B	B	B	B	B	#VALUE!
Transport over land en via pijpleiding	B	B	B	B	B	B
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	B	B	B	20%	22%	18%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	x	x	16%	2%	2%	x
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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

5.2 Ontwikkeling Private Investerings in Nederlandse zeehavens

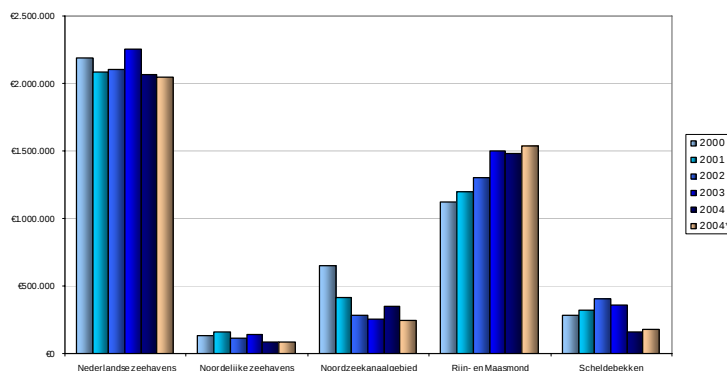
Zoals aan het begin van dit hoofdstuk en in paragraaf 2.4.3 is vermeld, is bij het opstellen van de private investeringscijfers voor 2004 een aantal methodologische aanpassingen gedaan ten opzichte van voorgaande jaren. Echter, om de invloed van de aanpassingen te onderzoeken zijn tevens de cijfers geproduceerd zoals dat altijd werd gedaan. Vanwege de vertrouwelijkheid van de cijfers is het niet mogelijk om de detailverschillen te tonen in de twee opgestelde tabellen, echter in de tijdsreeks zijn wel de private investeringen in 2004 in het totaal voor de Nederlandse zeehavengebieden weergegeven volgens de ‘oude’ en ‘nieuwe’ methode. In de uitsplitsing van de private investeringen in de vorige paragraaf naar sectorniveau zijn de ‘oude’ cijfers voor 2004 niet getoond. In de tijdsreeks zijn geen cijfers beschikbaar voor de regio Rotterdam-Rijnmond voor de jaren 2000 tot en met 2003, in voorgaande edities werd dit gebied niet afzonderlijk meegenomen.

Afname zeehavengerelateerde private investeringen in Nederlandse zeehavens

Conform de ‘oude’ berekeningsmethode is in vergelijking met de voorgaande jaren het investeringsniveau in de Nederlandse zeehavengebieden gedaald tot een totaal van 2,31 miljard euro (in lopende prijzen).

Indien de cijfers conform de ‘oude’ methode voor 2004 worden vergeleken met de voorgaande jaren (na correctie voor inflatie) dan valt op dat alle gebieden een afnemend investeringspeil kennen behalve het Noordzeekanaalgebied. Uit het verschil tussen het investeringsniveau bepaald conform de ‘nieuwe’ en de ‘oude’ methode voor 2004 is te zien dat in het Noordzeekanaalgebied sprake is van een overschatting van de 2004 cijfers conform de ‘oude’ methode. In de overige gebieden is het verschil gering. Figuur 5.1 illustreert dit grafisch.

Figuur 5.1: Ontwikkeling van de totale private investeringen in zeehavengerelateerde activiteiten in Nederland (x1.000 in 2000 prijzen)



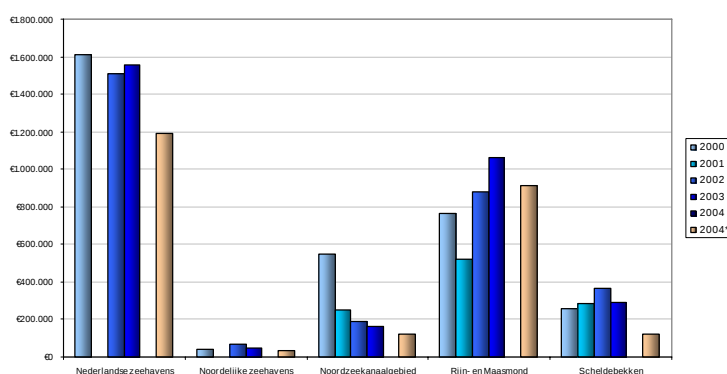
Bron: CBS

Afname private investeringen in 'Industrie'

Voor de Nederlandse zeehavengebieden samen, en alle afzonderlijke zeehavengebieden behalve het Rijn- en Maasmondgebied, zijn de investeringen in de sector 'Industrie' tussen 2000 en 2004 afgenomen. Figuur 5.2 toont de 'nieuwe' 2004 cijfers maar voor de 'oude' geldt dezelfde ontwikkeling, echter in minder sterke mate.

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

Figuur 5.2: Ontwikkeling van de private investeringen in de sector 'Industrie' in Nederlandse zeehavengebieden (x1.000 in 2000 prijzen)



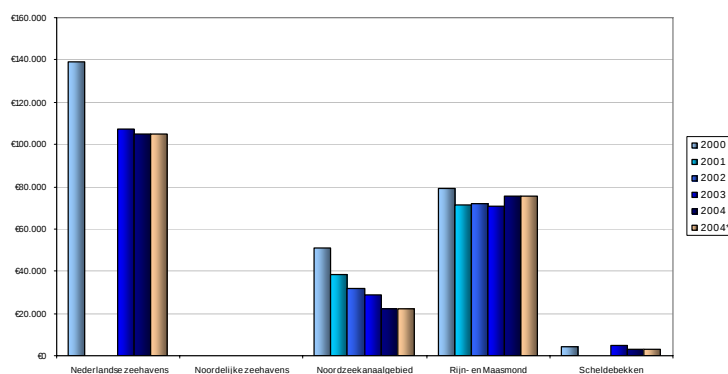
Bron: CBS

Afname private investeringen in 'Groothandel'

De investeringen in de 'Groothandel' zijn over de jaren heen afgenomen, zoals te zien in Figuur 5.3, vooral voor het Noordzeekanaalgebied. In Rijn- en Maasmond is het ongeveer constant gebleven. In deze sector is overigens geen verschil tussen de 'oude' en 'nieuwe' methode.

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

Figuur 5.3: Ontwikkeling van de private investeringen in de sector 'Groothandel' in Nederlandse zeehavengebieden (x1.000 in 2000 prijzen)



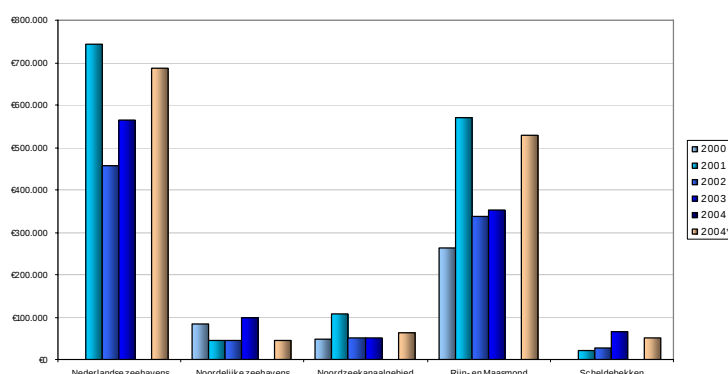
Bron: CBS

Schommelingen private investeringen in 'Transport en distributie'

De investeringen in de sector 'Transport en distributie' vertonen een schommelende trend. De 'nieuwe' cijfers voor 2004 liggen gemiddeld ruim 50% hoger dan de 'oude' cijfers voor 2004, dit komt door het meenemen van extra SBI-klassen, zoals uitgelegd in paragraaf 2.4.3.

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

Figuur 5.4: Ontwikkeling van de private investeringen in de sector 'Transport en distributie' in Nederlandse zeehavengebieden (x1.000 in 2000 prijzen)



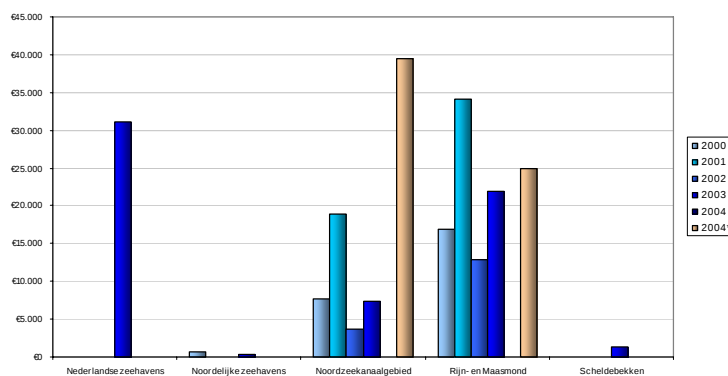
Bron: CBS

Schommelingen private investeringen in ‘Zakelijke diensten en openbaar bestuur’

De investeringen in de sector ‘Zakelijke diensten en openbaar bestuur’ vertonen ook een sterk schommelende trend. Omdat ook in deze sector een aantal SBI-klassen zijn toegevoegd, zoals uitgelegd in paragraaf 2.4.3, liggen de ‘nieuwe’ cijfers voor 2004 hoger (gemiddeld ongeveer 10%) dan de ‘oude’ cijfers voor 2004.

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

Figuur 5.5: Ontwikkeling van de private investeringen in de sector ‘Zakelijke diensten en openbaar bestuur’ in Nederlandse zeehavengebieden (x1.000 in 2000 prijzen)



Bron: CBS

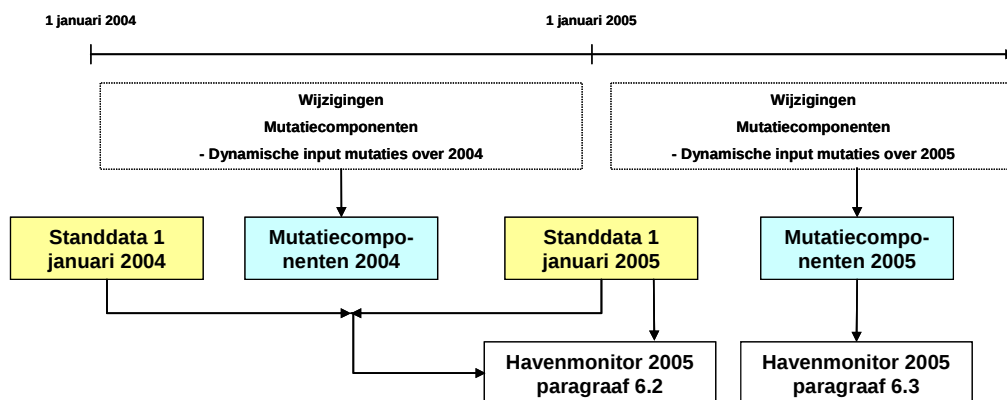
6 Bedrijfsvestigingen en dynamiek in Nederlandse zeehavens

6.1 Inleiding

Behalve werkgelegenheid, toegevoegde waarde en private investeringen wordt sinds vorig jaar (Havenmonitor 2004) de indicator ‘bedrijfsvestigingen’ als vierde economische indicator in kaart gebracht. In dit hoofdstuk is de analyse naar ontwikkelingen in de bedrijfsvestigingen weergegeven. Zoals in paragraaf 2.5.1 reeds is opgemerkt en toegelicht, is dit jaar (waarin voor het eerst standdata en mutatiecomponenten over twee jaren kon worden vergeleken) gebleken dat er beperkingen zijn in het gebruik van de databestanden uit het Handelsregister van de VVK. Er bestaat namelijk een verschil tussen het resultaat van de berekening van het groeisaldo van bedrijfsvestigingen in één jaar op basis van de standdata (verschil aantal vestigingen op 1 januari 2004 en op 1 januari 2005) en op basis van de mutatiecomponenten (natuurlijke aanwas + migratiesaldo). Uit de eerste berekening blijkt een daling van aantal vestigingen terwijl de berekening op basis van mutatiecomponenten juist een stijging van aantal vestigingen laat zien. De oorzaak van dit verschil wordt enerzijds verklaard door het dynamische karakter van het Handelsregister waarbij continue sprake is van mutaties zodat elke stand slechts een momentopname betreft en anderzijds door de toepassing van bepaalde selectiecriteria binnen de havenmonitor (zie verder paragraaf 2.5.1).

De VVK heeft aangegeven dat er op den duur een corrigerend effect optreedt in de standdata. Dit corrigerende effect is verder aan de hand van het volgende voorbeeld uit te leggen. Mutaties over 2004 die niet verwerkt zijn in het Handelsregister wanneer de standdata op 1 januari 2005 worden vastgesteld, zijn bij het vaststellen van de standdata op 1 januari 2006 wel verwerkt (lees: gecorrigeerd). De standdata op 1 januari 2005 worden achteraf echter niet bijgewerkt. Doordat het corrigerende effect optreedt, kan op langere termijn op basis van standdata wel een tijdreeks worden opgebouwd. Figuur 6.1 geeft het bovenstaande nog eens overzichtelijk weer.

Figuur 6.1: Verschil gebruik standdata gegevens en mutatiecomponenten



Omdat het op langere termijn wel mogelijk is een tijdreeks op te bouwen op basis van standdata, zijn in deze Havenmonitor de meest opvallende wijzigingen die volgen uit een vergelijking tussen de standdata op 1 januari 2004 en 1 januari 2005 opgenomen, hoewel de vergelijking tussen slechts twee jaren dus een gekunsteld beeld geeft.

Om de vergelijkbaarheid van de omvang van de indicator bedrijfsvestigingen op lange termijn te waarborgen is in de volgende paragraaf 6.2 wel een vergelijk gemaakt tussen de standdata 1 januari 2005 en de standdata op 1 januari 2004 om opvallende verschillen te duiden. De standdata op 1 januari 2004 zoals die vermeld staan in de Havenmonitor 2004 zijn dit jaar gewijzigd omdat er in het opgevraagde bestand uit het Handelsregister een dubbeltelling van de gegevens voor SBI code 4000 was opgenomen. Daarnaast heeft er dit jaar een nadere afbakening van SBI categorieën 4000 en 5010 plaatsgevonden (zie paragraaf 2.5.1).

De analyse van de bedrijvendynamiek (paragraaf 6.3) vindt plaats op basis van de mutatiecomponenten over 2005, en in een aantal gevallen over 2004. Deze mutatiecomponenten geven een actueler en dus realistischer beeld van de dynamiek dan het vergelijk van de standdata. De mutatiecomponenten worden namelijk opgebouwd uit de records van het dynamische Handelsregister. Dit betekent dat bij de opvraag van data in 2006 alle mutatiecomponenten over 2005 zijn opgenomen, terwijl deze dus nog niet allemaal in de standdata zijn vermeld.

6.2 Analyse bedrijfsvestigingen Nederlandse zeehavens in 2005

In dit deel worden de resultaten getoond van de analyse van standdata van het Handelsregister VVK ten behoeve van de indicator bedrijfsvestigingen. Voor de vier zeehavengebieden Noordelijke zeehavens, Noordzeekanaalgebied, Rijn- en Maasmond en Scheldebekken wordt het aantal vestigingen in kaart gebracht. Binnen het Rijn- en Maasmondgebied wordt apart aandacht besteed aan het Rotterdam Rijnmondgebied²². Ook wordt waar relevant een vergelijking gemaakt met de gegevens van bedrijfsvestigingen in 2004.

6.2.1 Algemeen

Aantal bedrijfsvestigingen

Onderstaande tabel toont het aantal vestigingen op 1 januari 2005 voor de vier zeehavengebieden. Dit betreft een optelsom van vestigingen zonder dat inzicht bestaat in de omvang van de vestigingen naar aantal personen, enkel de werkzame personenklasse van de vestigingen is bekend (zie paragraaf 2.5). Dit gebrek aan inzicht verzwakt de zeggingskracht van het aantal vestigingen. Een aantal opvallende zaken:

- De Nederlandse zeehavengebieden tellen 8.246 vestigingen van zeehavengerelateerde activiteiten waarin het Rijn- en Maasmond gebied met een aandeel van 58% (4751 vestigingen) een ruime meerderheid vertegenwoordigd.
- Binnen het Rijn- en Maasmondgebied is ruim 75% van de vestigingen in het Rotterdam Rijnmond gebied gelegen.

²² Rotterdam Rijnmondgebied is een deelgebied binnen het zeehavengebied Rijn- Maasmond en bestaat uit de gemeenten en delen van gemeenten zoals genoemd in paragraaf 2.2.3

Tabel 6.1: Totaal aantal vestigingen per zeehavengebied naar sectoren per 1 januari 2005

Hoofdsector en subsector	Noordelijke zeehavens	Noordzee-kanaalgebied	Rijn- en Maasmond	Waarvan Rotterdam Rijnmond	Schelde-bekken	Totaal
Knooppunt	290	913	2687	2107	377	4267
Vervoer	219	498	1305	940	272	2294
• Zeevaart	83	32	96	74	16	227
• Binnenvaart	72	203	617	439	150	1042
• Wegvervoer	63	262	585	420	106	1016
• Spoorvervoer	0	0	3	3	0	3
• Pijpleiding	1	1	4	4	0	6
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	40	239	1137	975	63	1479
Overslag/ Opslag	31	176	245	192	42	494
Vestigingsplaats	268	1402	2064	1521	245	3979
Industrie	159	481	711	476	111	1462
• Voedingsmiddelenindustrie	38	47	41	17	10	136
• Aardolie-industrie	1	4	11	6	1	17
• Chemische industrie	11	28	66	47	10	115
• Basismetaal- en metaalproductenindustrie	26	156	303	209	42	527
• Transportmiddelenindustrie	45	160	177	124	26	408
• Elektriciteitsproductie	3	6	7	4	3	19
• Overig	35	80	106	69	19	240
Groothandel	77	669	993	763	101	1840
Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	32	252	360	282	33	677
Totaal	558	2315	4751	3628	622	8246
%	7%	28%	58%	44%	8%	100%

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

- Wanneer de standdata 2005 met die van 2004 vergeleken worden, blijkt dat de grootste veranderingen in aantal vestigingen zich voordoen binnen de knooppuntfunctie.
- In het Rijn- en Maasmondgebied neemt het aantal vestigingen in de binnenvaart sterk af met 66. In andere zeehavengebieden is het verschil in deze subsector in 2005 ten opzichte van 2004 hooguit 4 vestigingen meer of minder.

- Binnen de knooppuntfunctie valt verder op dat in het Noordzeekanaalgebied in 2005 een relatief grote groei heeft plaatsgevonden in het aantal vestigingen in de subsector 'dienstverlening ten behoeve van vervoer', een stijging van 195 vestigingen naar 239 vestigingen (22% groei). De toename wordt vrijwel volledig verklaard door een groei van het aantal vestigingen met 1 werkzame persoon in de sector met SBI-code 6322 'Overige dienstverlening ten behoeve van vervoer over water' in 2004. Deze vestigingen met 1 werkzame persoon betreft met name starters (36 startende vestigingen).
- Binnen de vestigingsplaatsfunctie valt op dat in de industrie en alle onderliggende subsectoren in 2005 weinig verandering in standen ten opzichte van 2004 is geconstateerd. Het enige dat in het oog springt is een daling van 3% van het aantal vestigingen in de groothandel in de twee grote zeehavengebieden (Rijn- en Maasmond en Noordzeekanaalgebied).

Knooppuntfunctie versus vestigingsplaatsfunctie

Onderstaande tabel toont het relatieve belang van de knooppuntfunctie, vestigingsplaatsfunctie en de onderliggende sectoren voor de zeehavengebieden, in termen van aantal vestigingen.

Tabel 6.2: Belang knooppuntfunctie vs. vestigingsplaatsfunctie per zeehavengebied

Hoofdsector en subsector	Noordelijke zeehavens	Noordzee- kanaalgebied	Rijn- en Maasmond		Schelde- bekken	Totaal
				<i>Waarvan Rotterdam Rijnmond</i>		
<i>Knooppunt</i>	52%	39%	57%	58%	61%	52%
- Vervoer	76%	55%	49%	46%	72%	54%
- Dienstverlening t.b.v. het vervoer	13%	26%	42%	45%	17%	35%
- Overslag/ Opslag	11%	19%	9%	9%	11%	11%
<i>Vestigingsplaats</i>	48%	61%	43%	42%	39%	48%
- Industrie	59%	34%	34%	31%	45%	37%
- Groothandel	29%	48%	48%	50%	42%	46%
- Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	12%	18%	18%	19%	13%	17%
<i>Totaal</i>	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

De vertegenwoordiging van sectoren die het belang van de knooppuntfunctie en de vestigingsplaatsfunctie bepalen in aantal vestigingen, verschilt nogal tussen de zeehavengebieden:

- Het relatieve belang van de knooppuntfunctie ten opzichte van de vestigingsplaatsfunctie is voor het totaal van Nederlandse zeehavengebieden redelijk gelijk. Er bestaan echter behoorlijke verschillen tussen de zeehavengebieden.
- Voor alle zeehavengebieden, behalve het Noordzeekanaalgebied, is de knooppuntfunctie relatief belangrijker dan de vestigingsplaatsfunctie.
- Binnen de vestigingsplaatsfunctie vertonen de zeehavengebieden een min of meer vergelijkbare verdeling tussen industrie en groothandel met een aandeel van de industrie van 31%-59%, terwijl de groothandel is vertegenwoordigd met een aandeel van 29%-50%. De Noordelijke zeehavens vormen hierop echter een uitzondering met een aandeel van industrie van 59% terwijl de groothandel een aandeel heeft van 29%.
- Het relatieve belang van knooppuntfunctie ten opzichte van vestigingsplaatsfunctie in de verschillende Nederlandse zeehavengebieden is in 2005 zoals te verwachten valt nauwelijks gewijzigd ten opzichte van 2004 (op basis van standdata 1 januari 2004 en 1 januari 2005), in het totale Nederlandse zeehavengebied is de verdeling exact gelijk (52% knooppuntfunctie en 48% vestigingsplaatsfunctie)
- De wijzigingen in het relatieve belang van de onderliggende sectoren binnen de zeehavengebieden ten opzichte van 2004, beperken zich in de meeste gevallen tot 1 á 2%.
- De enige opmerkelijke wijziging in het relatieve belang van sectoren heeft zich voorgedaan in het Noordzeekanaalgebied. Daar is binnen de knooppuntfunctie het relatieve belang van vervoer sterk afgenomen van 58% in 2004 naar 55% in 2005. Mogelijkerwijs heeft deze afname plaatsgevonden ten gunste van de categorie 'dienstverlening ten behoeve van vervoer' (van 22% belang in 2004 naar 26% belang in 2005).

Werkzame personen per zeehavengebied

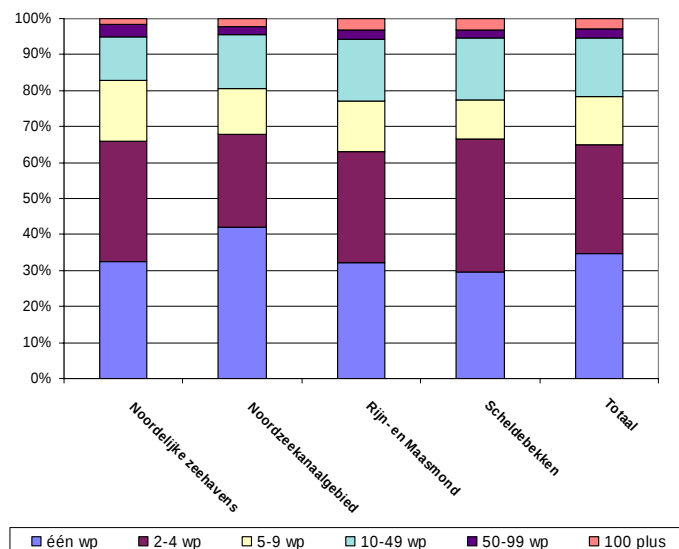
Het aantal vestigingen voor een sector in een zeehavengebied zegt nog niets over het belang van de sector voor het gebied. De omvang van deze vestigingen in termen van werkgelegenheid en/of toegevoegde waarde is niet bekend. Onderstaande tabel en figuur tonen voor ieder zeehavengebied echter wel de verdeling naar werkzame personen klasse (WP-klasse).

Tabel 6.3: Verdeling vestigingen naar Werkzame Personen klasse per havengebied per 1 januari 2005

Zeehavengebied	Indeling naar WP-klasse (werkzame personen)						Totaal
	<i>1</i>	<i>2-4</i>	<i>5-9</i>	<i>10-49</i>	<i>50-99</i>	<i>≥ 100</i>	
Noordelijke zeehavens	181	187	94	67	20	9	558
%	32%	34%	17%	12%	4%	2%	100%
Noordzeekanaalgebied	973	600	290	346	55	51	2315
%	42%	26%	13%	15%	2%	2%	100%
Rijn- en Maasmond	1525	1469	665	815	127	150	4751
%	32%	31%	14%	17%	3%	3%	100%
<i>Waarvan Rotterdam</i>	<i>1215</i>	<i>1101</i>	<i>504</i>	<i>606</i>	<i>91</i>	<i>111</i>	<i>3628</i>
<i>Rijnmond</i>							
%	33%	30%	14%	17%	3%	3%	100%
Scheldebekken	184	230	68	106	15	19	622
%	30%	37%	11%	17%	2%	3%	100%
Totaal	2863	2486	1117	1334	217	229	8246
%	35%	30%	14%	16%	3%	3%	100%

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Figuur 6.2: Relatieve verdeling vestigingen over Werkzame Personen klasse per havengebied op 1 januari 2005



Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Uit bovenstaande data blijkt het grote aandeel vestigingen met een geringe omvang voor alle zeehavengebieden:

- Ongeveer eenderde van het totaal aantal vestigingen in de zeehavengebieden heeft 1 werkzame persoon in dienst. Het Noordzeekanaalgebied heeft ten opzichte van de overige zeehavengebieden een relatief groot aandeel vestigingen in WP-klasse 1. Hierbij moet worden opgemerkt dat uit een gesprek met vertegenwoordigers van de havenbeheerders in het gebied gebleken is dat vervuiling van het Handelsregister bestaat doordat bedrijven onder valse motieven (bijvoorbeeld omwille van fiscale redenen en verkrijgen van parkeervergunningen) een inschrijving hebben in het Handelsregister. Dit zal vanzelfsprekend niet alleen gelden voor vestigingen in het Noordzeekanaalgebied, maar ook voor vestigingen in andere zeehavengebieden.
- Voor alle zeehavengebieden geldt dat circa 80% van de bedrijfsvestigingen minder dan 10 werkzame personen in dienst heeft.
- Slechts 5% van het totaal aantal vestigingen heeft meer dan 50 werkzame personen in dienst.
- De relatieve verdeling van vestigingen over de WP-klassen op 1 januari 2005 is nagenoeg gelijk aan de verdeling op 1 januari 2004 (op basis van vergelijking van standdata 1 januari 2004 en 1 januari 2005) in de Nederlandse zeehavengebieden.
- Naast het hoge aandeel kleine vestigingen laat ook de verdeling over de WP-klassen geen grote afwijkingen zien voor de verschillende zeehavengebieden ten opzichte van 2004.

Werkzame Personen per sector

De verdeling van het aantal vestigingen naar WP-klasse verschilt per sector zoals onderstaande tabel laat zien.

Tabel 6.4: Relatieve verdeling vestigingen over Werkzame Personen klasse per sector per 1 januari 2005

Hoofdsector en subsector	Indeling naar WP-klasse (werkzame personen)					
	<i>1</i>	<i>2-4</i>	<i>5-9</i>	<i>10-49</i>	<i>50-99</i>	<i>≥ 100</i>
<i>Knooppunt</i>	34%	34%	13%	15%	2%	2%
Vervoer	30%	43%	12%	13%	2%	1%
• Zeevaart	32%	29%	22%	12%	2%	3%
• Binnenvaart	24%	64%	7%	4%	0%	0%
• Wegvervoer	35%	24%	14%	21%	3%	2%
• Spoorvervoer	0%	0%	0%	100%	0%	0%
• Pijpleiding	0%	17%	17%	67%	0%	0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	43%	24%	14%	15%	2%	1%
Overslag/ Opslag	25%	26%	19%	21%	4%	5%
 <i>Vestigingsplaats</i>	 36%	 26%	 14%	 18%	 3%	 4%
Industrie	31%	21%	13%	24%	5%	7%
• Voedingsmiddelenindustrie	31%	23%	9%	20%	8%	10%
• Aardolie-industrie	6%	12%	0%	35%	12%	35%
• Chemische industrie	7%	9%	7%	22%	21%	35%
• Basismetaal- en metaalproductenindustrie	24%	23%	16%	29%	4%	4%
• Transportmiddelenindustrie	48%	23%	9%	16%	2%	2%
• Elektriciteitsproductie	26%	21%	11%	11%	11%	21%
• Overig	28%	18%	16%	29%	4%	6%
Groothandel	34%	31%	17%	15%	1%	1%
Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	51%	21%	8%	13%	3%	4%
Totaal	35%	30%	14%	16%	3%	3%

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Opmerking verdeling vestigingen over Werkzame Personen klasse in industrie

De diverse subsectoren binnen de sector industrie worden veelal gekenmerkt door omvangrijke, kapitaalintensieve bedrijvigheid, denk aan de chemie, elektriciteitsproductie etc. Daarom lijkt het hoge aandeel van kleine vestigingen (minder dan 10 Werkzame Personen) opvallend. De subsectoren binnen de industrie vertegenwoordigen echter diverse SBI-codes die vanzelfsprekend direct gerelateerd zijn aan de betreffende industriector. Hiervoor wordt verwezen naar Bijlage 1 Overzicht van havengerelateerde activiteiten. Hier valt echter ook bedrijvigheid onder die niet noodzakelijkerwijs omvangrijk en kapitaalintensief is, denk aan bepaalde toeleveranciers. De betreffende vestigingen zullen deels tot de kleinere WP-klassen behoren. Daarnaast kan het voorkomen dat (kleine) vestigingen onder een verkeerde SBI-code vermeld staan en daarom onterecht in de sector industrie worden meegenomen.

Het aandeel grote vestigingen is in de industrie beduidend hoger dan in het vervoer, de dienstverlening en de groothandel:

- Binnen het vervoer telt slechts 3% van de vestigingen minimaal 50 werkzame personen. 85% van de vestigingen telt minder dan tien werkzame personen met een aanzienlijk verschil tussen de subsectoren: 96% voor de binnenvaart versus 34% voor de subsector pijpleiding.
- In de industrie is het aandeel vestigingen met minimaal 50 werkzame personen 12%. In de aardolie-industrie heeft 47% van de vestigingen meer dan 50 werkzame personen. In de chemische industrie is dat percentage zelfs 56%. Voor beide industrieën geldt dat 35% van de vestigingen meer dan 100 werkzame personen in dienst heeft. Verder is het hoge aandeel van 48% van vestigingen uit WP-klasse 1 in de transportmiddelenindustrie opvallend.
- In de zakelijke dienstverlening bedraagt het aandeel vestigingen met minimaal 50 werkzame personen 7%, terwijl 51% van de vestigingen eenmanszaken betreft. Voor de groothandel en dienstverlening ten behoeve van vervoer is het aandeel vestigingen met meer dan 50 werkzame personen relatief laag, respectievelijk 2% en 3%. Deze sectoren worden gekenmerkt door veel kleine vestigingen waarbij het aandeel vestigingen met minder dan 5 werkzame personen ongeveer 65% is.
- Ten opzichte van 2004 zijn er binnen de sectoren weinig opmerkelijke veranderingen in de verhouding tussen de WP-klassen. Wat wel opvalt is dat:
 - o de grootste wijzigingen in het relatieve belang zich voordoen in de WP-klassen 1 en 2-4 en dat de overige WP-klassen een constant beeld laten zien;
 - o in de voedingsmiddelenindustrie het relatieve belang van de vestigingen met 1 werkzame persoon is toegenomen van 25% in 2004 naar 31% in 2005, terwijl het relatieve belang van WP-klasse 2-4 is afgenomen;
 - o het aandeel kleine vestigingen (WP-klassen 1 en 2-4) in de elektriciteitsproductie in 2005 is gestegen naar 47% ten opzichte van 32% in 2004. Hierbij moet worden opgemerkt dat de activiteiten binnen de elektriciteitsproductie slechts 19 vestigingen in totaal bevat en dat een

wijziging van 1 vestiging grote veranderingen in relatief belang van WP-
klassen tot gevolg heeft.

6.2.2 Zeehavengebieden nader bekeken

In Bijlage 3 ‘Standdata per zeehavengebied’, wordt nader ingegaan op de vestigingscijfers voor de afzonderlijke zeehavengebieden, met een verdeling naar subsector en WP-klasse. Behalve het absoluut aantal vestigingen in de WP-klasse voor een subsector, wordt ook het relatieve aandeel van de WP-klasse in de subsector (als percentage van het totaal aantal vestigingen) in tabelvorm weergegeven. Bovendien worden de vestigingen uit de WP-klasse met minimaal 100 werkzame personen nader gespecificeerd.

Vanwege de omvang van de tabellen is besloten om deze in de bijlagen op te nemen. Op basis van de eerder gepresenteerde standdata en met een verwijzing naar genoemde bijlage worden onderstaand voor de zeehavengebieden de belangrijkste waarnemingen opgesomd.

Noordelijke zeehavens

Aantal vestigingen

- Dit zeehavengebied telt 558 vestigingen van zeehavengerelateerde activiteiten waarvan 52% tot de knooppuntfunctie behoort en 48% tot de vestigingsplaatsfunctie.
- Binnen de knooppuntfunctie hebben de 219 vestigingen uit de sector vervoer een bovengemiddeld aandeel van 76%. De sector vervoer bestaat voor bijna 40% uit vestigingen die actief zijn in de zeevaart, hetgeen ruim één op de zeven vestigingen in het gebied betreft. Meer dan 90% van deze vestigingen telt minder dan tien werkzame personen.
- Wat betreft de vestigingsplaatsfunctie neemt de industrie relatief een belangrijke plaats in met een aandeel van 59%, terwijl de groothandel met 29% ondervertegenwoordigd is ten opzichte van andere zeehavengebieden. Binnen de industriector zijn de voedingsmiddelenindustrie en de transportmiddelenindustrie sterk aanwezig.

Klassenindeling werkzame personen

- Op basis van de indeling naar WP-klasse blijkt de chemische industrie een belangrijke positie in te nemen. Van de 21 vestigingen in de industrie met minimaal 50 werkzame personen behoren er zeven tot deze sector.
- In de chemische industrie van de Noordelijke zeehavens tellen 63% van de vestigingen meer dan 50 werkzame personen.
- De Noordelijke zeehavens tellen negen vestigingen met minimaal 100 werkzame personen waarvan er acht tot de industrie behoren. Na de chemie is de scheepsbouw de belangrijkste sector in deze klasse.
- Van alle vestigingen in de Noordelijke zeehavens is 33% uit Delfzijl afkomstig, terwijl van de grote vestigingen (WP-klasse ≥ 100) meer dan 75% in deze gemeente gevestigd is.
- Van de zeven vestigingen in Delfzijl uit de WP-klasse ≥ 100 , vallen er drie binnen de sector ‘Vervaardiging van overige anorganische basischemicaliën’.

Verschil 2005 ten opzichte van 2004 (op basis van vergelijking standdata)

- Ten opzichte van 2004 is het relatieve belang van vestigingen in de WP-klassen 1 en 2-4 vrijwel gelijk in 2005 (68% in 2004 en 66% in 2005). De verhouding tussen deze twee WP-klasse is wel veranderd. Het aantal vestigingen in WP-klasse 1 is in 2005 gestegen naar 181 ten opzichte van 168 in 2004, terwijl in WP-klasse 2-4 het aantal vestigingen is gedaald van 195 in 2004 naar 187 in 2005.
- Het relatieve aandeel van de kleine vestigingen (WP-klassen 1 en 2-4) in het wegvervoer is in 2005 gestegen naar 76% ten opzichte van 68% in 2004.
- In de industrie is het relatieve aandeel van grote vestigingen (WP-klassen 50-99 en ≥ 100) in 2005 gestegen naar 17% ten opzichte van 12% in 2004.

Noordzeekanaalgebied

Aantal vestigingen

- Dit zeehavengebied telt 2.315 vestigingen van zeehavengerelateerde activiteiten waarvan 39% tot de knooppuntfunctie behoort en 61% tot de vestigingsplaatsfunctie.
- De sector vervoer omvat 55% van het aantal vestigingen binnen de knooppuntfunctie, die met name uit de binnenvaart (203 vestigingen) en het wegvervoer (262 vestigingen) bestaat.
- Van de vestigingen binnen de vestigingsplaatsfunctie behoort 48% (669 vestigingen) tot de groothandel, oftewel bijna 30% van het totaal aantal vestigingen.

Klassenindeling werkzame personen

- Hoewel de industrie 34% van de vestigingsplaatsfunctie uitmaakt, telt deze sector 26 van de in totaal 51 vestigingen in de WP-klasse ≥ 100 . De chemische industrie en de voedingsmiddelenindustrie zijn de sectoren met het grootste aantal vestigingen uit WP-klasse ≥ 100 .
- Amsterdam telt circa 65% van het totaal aantal vestigingen en bijna 60% van de WP-klasse ≥ 100 , oftewel 30 vestigingen. Hiervan is bijna eenderde actief in beveiliging en opsporing (onderdeel Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur).

Verschil 2005 ten opzichte van 2004 (op basis van vergelijking standdata)

- In het Noordzeekanaalgebied laat de WP-klasse 1 in 2005 een sterke stijging zien in het aantal vestigingen ten opzichte van 2004 (van 881 vestigingen in 2004 naar 973 vestigingen in 2005). Ook het relatieve belang van deze klasse is in 2005 hoger dan in 2004 (42% ten opzichte van 39%)
- In de totale vervoerssector is het relatieve belang van vestigingen met 1 werkzame persoon in 2005 ten opzichte van 2004 gestegen naar 42% ten opzichte van 25%.

- In 2004 was het relatieve belang van de grote vestigingen (WP-klassen 50-99 en ≥ 100) in de op- en overslag nog 12%, terwijl dit belang in 2005 nog maar 3% is.

Rijn- en Maasmond

Aantal vestigingen

- Het Rijn- en Maasmondgebied telt 4.751 vestigingen van zeehavengerelateerde activiteiten waarvan 57% tot de knooppuntfunctie behoort en 43% tot de vestigingsplaatsfunctie. Van de 4.751 vestigingen in het gebied zijn 3.628 vestigingen in het Rotterdam Rijnmond gebied gelegen.
- Binnen de knooppuntfunctie is het relatief hoge aandeel van de sector dienstverlening van 42% opvallend ten opzichte van andere zeehavengebieden. Van alle zeehavengebieden heeft Rijn- en Maasmond met 49% het laagste aandeel vervoer binnen de knooppuntfunctie. De vervoersector bestaat voornamelijk uit binnenvaart (47%) en wegvervoer (45%), het aandeel zeevaart is 7%.
- De industrie heeft met 711 vestigingen een aandeel van 34% in vestigingsplaatsfunctie. Binnen de industrie heeft de basismetaal- en metaalproductenindustrie een aandeel van 43% en de transportmiddelenindustrie 25%. De groothandel heeft een aandeel van 48% binnen de vestigingsplaatsfunctie, oftewel een vijfde deel van het totaal aantal vestigingen in het zeehavengebied.

Klassenindeling werkzame personen

- Van de 150 vestigingen met minimaal 100 werkzame personen zijn 111 vestigingen in het Rotterdam Rijnmond gebied gevestigd, waarvan 89 in Rotterdam zelf.
- De vervoerssector, de chemische industrie en de groothandel zijn sterk vertegenwoordigd in de WP-klasse ≥ 100 .
- Opvallend is verder dat 60% van de vestigingen in de chemische industrie van het Rijn- en Maasmondgebied meer dan 50 werkzame personen heeft.

Verschil 2005 ten opzichte van 2004 (op basis van vergelijking standdata)

- Het relatieve belang van de WP-klassen veranderd in 2005 nagenoeg niet ten opzichte van 2004 in het Rijn- en Maasmondgebied.
- In 2005 is het relatieve belang van de grote bedrijven (WP-klassen 50-99 en ≥ 100) in de op- en overslag 12%, terwijl dit belang in 2004 slechts 3% is.
- In de transportmiddelenindustrie is het relatieve aandeel van de kleine vestigingen (WP-klassen 1 en 2-4) in 2005 sterk gedaald naar 62% ten opzichte van 84% in 2004.
- In 2005 is het aantal vestigingen in WP-klasse ≥ 100 ten opzichte van 2004 gedaald van 162 vestigingen naar 150 vestigingen. In de gemeente Rotterdam is bijvoorbeeld het aantal vestigingen in deze klasse met de activiteit 'laad-, los- en overslagactiviteiten ten behoeve van zeeschepen' gedaald naar 9 ten opzichte van 11 vestigingen een jaar eerder.

Scheldebekken

Aantal vestigingen

- Dit zeehavengebied telt 622 vestigingen van zeehavengerelateerde activiteiten waarvan 61% tot de knooppuntfunctie behoort en 39% tot de vestigingsplaatsfunctie.
- Het vervoer is met 72% sterk vertegenwoordigd binnen de knooppuntfunctie. Binnen het vervoer is 55% van de vestigingen uit de binnenvaart afkomstig: één op de vijf vestigingen in het zeehavengebied is actief in deze sector.
- Met 101 vestigingen (46%) heeft de groothandel het grootste belang in de vestigingsplaatsfunctie.

Klassenindeling werkzame personen

- Van de 19 vestigingen in de klasse met minimaal 100 werkzame personen zijn 13 vestigingen afkomstig uit de industrie. De chemische industrie, de transportmiddelenindustrie en de basismetaal- en metaalproductenindustrie zijn de belangrijkste sectoren in deze klasse.
- In de voedingsmiddelenindustrie valt 80% van de vestigingen in de WP-klassen 1 of 2-4.
- De vestigingsplaatsfunctie bestaat voor 42% uit vestigingen die actief zijn in de groothandel, maar geen enkele vestiging telt 50 of meer personen.
- Bijna 60% van het totaal aantal vestigingen en ruim 50% van de vestigingen uit de WP-klasse ≥ 100 is gelegen in Terneuzen.

Verschil 2005 ten opzichte van 2004 (op basis van vergelijking standdata)

- In het Scheldebekken is het relatieve belang van de verschillende WP-klassen vrij constant gebleven in 2005 ten opzichte van 2004. Alleen het relatieve aandeel van WP-klasse 1 is met 3% gestegen (naar 30% in 2005), terwijl het relatieve aandeel van WP-klasse 2-4 is gedaald met 4% (naar 37% in 2005)
- Opmerkelijk in het Scheldebekken is dat het aandeel grote vestigingen (WP-klassen 50-99 en ≥ 100) in 2005 4% bedraagt, terwijl dit in 2004 nog maar 1% is.
- Het relatieve aandeel in de groothandel van WP-klasse 1 is in 2005 ten opzichte van 2004 gestegen naar 39% (in 2004 was dit aandeel 26%).

6.2.3 Locatiecoëfficiënten

Door het aantal vestigingen binnen een (sub-)sector te relateren aan het totaal aantal vestigingen in een zeehavengebied, kan het relatieve aandeel van de (sub-)sector voor het gebied in kaart worden gebracht. De locatiecoëfficiënt biedt vervolgens de mogelijkheid om de havengebieden wat betreft de vertegenwoordiging van sectoren onderling met elkaar te vergelijken. Locatiecoëfficiënten geven namelijk inzicht in de mate van vertegenwoordiging van een bepaalde sector in een zeehavengebied ten opzichte van de vertegenwoordiging van deze sector in alle Nederlandse zeehavengebieden. Een waarde hoger dan 1 impliceert een oververtegenwoordiging van het aantal vestigingen in deze sector. Oftewel, er is sprake van een bovengemiddelde concentratie van vestigingen. De analyse naar locatiecoëfficiënten (LC) is een gedegen methodologie om de relatieve concentratie van sectoren in deelgebieden ten opzichte van referentiegebieden aan te tonen.

Voor een toelichting op deze methode wordt verwezen naar Bijlage 3.5. In deze bijlage is tevens het totaaloverzicht van LC-waarden per sector voor de vier zeehavengebieden opgenomen. In onderstaande tabel staan per zeehavengebied de sectoren met een LC-waarde die hoger is dan 1, ofwel de sectoren met een relatieve oververtegenwoordiging.

Tabel 6.5: locatietoëfficiënten per zeehavengebied met een waarde hoger dan '1' per 1 januari 2005

Subsector	LC waarde	Subsector	LC waarde
Noordelijke zeehavens		Rijn- en Maasmond	
• Zeevaart	5,40	• Spoorvervoer	1,74
• Voedingsmiddelenindustrie	4,13	• Dienstverlening t.b.v. het vervoer	1,33
• Pijpleiding	2,46	• Pijpleiding	1,16
• Elektriciteitsproductie	2,33	• Aardolie-industrie	1,12
• Overige industrie	2,16	• Binnenvaart	1,03
• Transportmiddelenindustrie	1,63	• Basismetaal- en metaalproductenindustrie	1,00
• Chemische industrie	1,41	• Wegvervoer	1,00
• Binnenvaart	1,02	• Chemische industrie	1,00
Noordzeekanaalgebied		Scheldebekken	
• Transportmiddelenindustrie	1,40	• Elektriciteitsproductie	2,09
• Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	1,33	• Binnenvaart	1,91
• Groothandel	1,30	• Wegvervoer	1,38
• Overslag/ Opslag	1,27	• Chemische industrie	1,15
• Voedingsmiddelenindustrie	1,23	• Overslag/ Opslag	1,13
• Overige industrie	1,19	• Basismetaal- en metaalproductenindustrie	1,06
• Elektriciteitsproductie	1,12	• Overige industrie	1,05
• Basismetaal- en metaalproductenindustrie	1,05		

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Op basis van de bovenstaande tabel kan worden geconcludeerd dat van het totaal van 16 onderscheiden sectoren, het Rijn- en Maasmondgebied, de Noordelijke zeehavens en het Noordzeekanaalgebied elk acht sectoren tellen met een LC waarde hoger dan '1', het Scheldebekken zeven sectoren. Hoe hoger de LC-waarde des te sterker is de concentratie van de betreffende sector in het betreffende zeehavengebied ten opzichte van alle Nederlandse zeehavengebieden.

Voor de Noordelijke zeehavens kennen met de zeevaart en de voedingsmiddelenindustrie een aantal sterk vertegenwoordigde sectoren. In vergelijking met de andere havengebieden liggen deze LC-waarden beduidend hoger. Het Rijn- en Maasmondgebied en het

Noordzeekanaalgebied kennen minder duidelijke concentraties van sectoren in vergelijking met de Noordelijke zeehavens en het Scheldebekken.

Ten opzichte van 2004 zijn er in 2005 (op basis van vergelijking standdata) slechts beperkte veranderingen in de locatiecoëfficiënten op te merken. De meest in het oog springende veranderingen per zeehavengebied zijn:

- dat in de Noordelijke zeehavens de binnenvaartsector in 2004 nog een ondervertegenwoordiging kende ($LC=0,94$), terwijl in 2005 de activiteit licht sterker is vertegenwoordigd dan in het totale Nederlandse zeehavengebied,
- dat in het Noordzeekanaalgebied de elektriciteitsproductie in 2005 een lagere oververtegenwoordiging kende ($LC=1,12$) ten opzichte van 2004 ($LC=1,38$),
- de toegenomen oververtegenwoordiging van het spoorvervoer in het Rijn- en Maasmondegebied in 2005 ($LC=1,74$) ten opzichte van 2004 ($LC=1,13$), en
- de minder sterke oververtegenwoordiging van de elektriciteitsproductie in het Scheldebekken in 2005 ($LC=2,09$) ten opzichte van 2004 ($LC=2,61$)

6.3 Analyse bedrijvendynamiek en ontwikkelingen in Nederlandse zeehavens

6.3.1 Algemeen

Omvang mutaties

De ontwikkeling van het aantal bedrijfsvestigingen wordt verklaard door de bedrijvendynamiek. De bedrijvendynamiek bestaat uit de volgende verschillende mutatiecomponenten:

Natuurlijke aanwas:	oprichtingen en starters minus opheffingen
Migratiesaldo:	immigratie minus emigratie
Groeisaldo:	optelsom van natuurlijke aanwas en migratiesaldo

De bedrijvendynamiek in de Nederlandse zeehavengebieden wordt voor het jaar 2005 geanalyseerd. Daarnaast wordt de dynamiek over 2005 met die van 2004 vergeleken op basis van mutatiecomponenten en wordt waar relevant de cumulatieve ontwikkeling over de jaren 2004 en 2005 in kaart gebracht. Over deze korte, tweejarige periode kunnen geen trends worden vastgesteld. Wel kan er op basis van opmerkelijke veranderingen een aanzet tot een trend worden gesignaleerd.

Wat betreft migratie op het schaalniveau van zeehavengebieden, ligt de focus op migratie van, naar en tussen zeehavengebieden. Om inzicht te krijgen in de concrete herkomst dan wel bestemming van een verplaatsing, is data op individueel vestigingsniveau geanalyseerd die inzicht geeft in de gemeente van herkomst dan wel bestemming. Hierdoor worden ook verplaatsingen binnen zeehavengebieden zichtbaar. Verplaatsingen binnen gemeenten zijn in de analyse niet meegenomen.

In de onderstaande tabel is het totaal aantal mutaties in vestigingen, per mutatiecomponent uiteengezet voor de verschillende havengebieden.

Tabel 6.6: Omvang mutaties Nederlandse zeehavengebieden over 2005

Mutatiecomponenten	Noordelijke zeehavens			Noordzee-kanaalgebied			Rijn- en Maasmond			Schelde-bekken			Totaal		
	'04	'05	Tot.	'04	'05	Tot.	'04	'05	Tot.	'04	'05	Tot.	'04	'05	Tot.
Starters	15	18	33	154	98	252	147	150	297	21	20	41	337	286	623
Overige oprichtingen	15	13	28	102	89	191	143	130	273	18	12	30	278	244	522
Opheffingen	17	13	30	142	125	267	238	263	501	23	24	47	420	425	845
Natuurlijke aanwas	13	18	31	114	62	176	52	17	69	16	8	24	195	105	300
Immigratie	4	14	18	51	49	100	102	125	227	15	8	23	172	196	368
Emigratie	10	11	21	56	50	106	166	150	316	10	3	13	242	214	456
Migratiesaldo	-6	3	-3	-5	-1	-6	-64	-25	-89	5	5	10	-70	-18	-88
Groeisaldo	7	21	28	109	61	170	-12	-8	-20	21	13	34	125	87	212

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Het totaal aantal mutaties over 2005 omvat 1.365 vestigingen. Afgezet tegen het totaal aantal vestigingen op 1 januari 2005 (8.246) is er sprake van een aanzienlijke dynamiek (16% van het totaal aantal vestigingen) in de Nederlandse zeehavens. In 2004 omvatte het aantal mutaties 1.449 vestigingen (op 8.344 vestigingen) en was de dynamiek vergelijkbaar met die van 2005 (17% van het totaal aantal vestigingen).

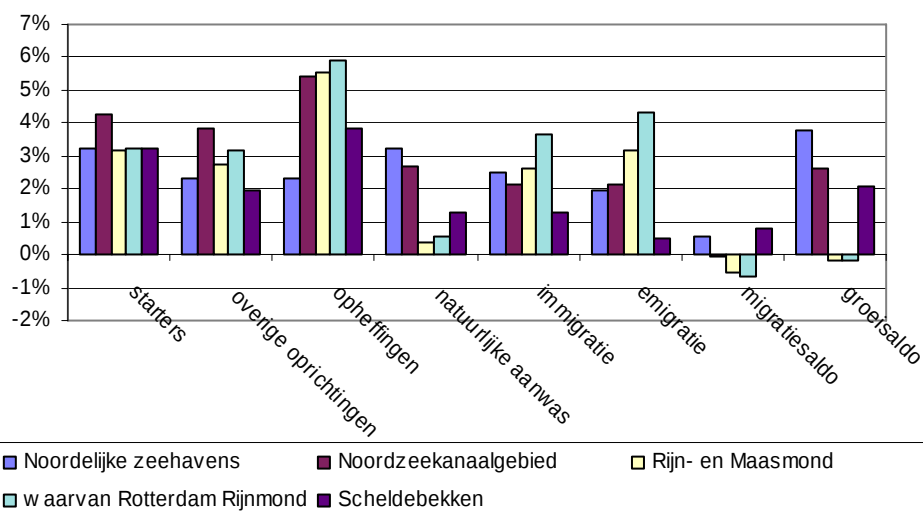
Op basis van bovenstaande tabel kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Het aandeel migraties (zowel immigratie als emigratie) in het Rijn- en Maasmondgebied is in 2005 zowel absoluut als relatief hoog ten opzichte van totaal migraties in de Nederlandse zeehavens.
- In 2005 is er een aanzienlijke stijging te zien van het aantal immigraties ten opzichte van 2004 en een behoorlijke daling van het aantal emigraties; blijft er echter nog steeds een negatief migratiesaldo bestaan.

Belang mutatiecomponenten

Voor een zuiverder vergelijk van de omvang van de verschillende mutatiecomponenten tussen zeehavengebieden, is de omvang van de componenten gerelateerd aan het totaal aantal vestigingen in de zeehavengebieden. Wanneer er sprake is van een zeehavengebied met een groot aantal vestigingen zal het aantal mutaties immers groter zijn dan bij kleine zeehavengebieden. Dit laat het volgende beeld zien.

Figuur 6.3: Mutatiecomponenten Nederlands zeehavengebieden als % van totaal aantal vestigingen over 2005



Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Uit bovenstaande tabel en figuur kunnen onder meer de volgende conclusies worden getrokken:

- In alle zeehavengebieden is het aantal oprichtingen (starters en overige oprichtingen) hoger dan het aantal opheffingen. Alle zeehavengebieden laten dus een positieve natuurlijke aanwas zien.
- Hoewel in het Rijn- en Maasmondgebied absoluut gezien het aantal starters het grootst is, is het aantal starters in het Noordzeekanaalgebied relatief gezien het grootst.
- Voor beide grote zeehavengebieden Noordzeekanaalgebied en Rijn- en Maasmond is het aantal opheffingen zowel absoluut als relatief hoog (> 5%).
- Het migratiesaldo voor de grote zeehavengebieden is negatief, terwijl dit saldo voor het Scheldebekken en de Noordelijke zeehavens positief is.
- Alleen het groeisaldo van Rijn- en Maasmond is licht negatief. De overige zeehavengebieden laten een groei zien in het aantal vestigingen.
- Binnen het Rijn- en Maasmondgebied laat het Rotterdam Rijnmond gebied een grotere dynamiek zien. Het Rotterdam Rijnmond gebied heeft bijvoorbeeld een relatief hoog percentage emigraties en immigraties ten opzichte van het gehele Rijn- en Maasmondgebied.
- Wanneer de mutatiecomponenten als percentage van het totaal aantal vestigingen in 2005 wordt vergeleken met dezelfde gegevens over 2004 dan zijn er weinig opmerkelijke veranderingen te constateren.
- Voor het Noordzeekanaalgebied in 2005 geldt een lager percentage starters ten opzichte van 2004 (7% in 2004 en 4% in 2005).

- In 2004 kennen de Noordelijke zeehavens een negatief migratiesaldo, terwijl dit saldo in 2005 positief is. Daarbij moet worden opgemerkt dat het absoluut gezien slechts gaat om een emigratieoverschot in 2004 van 6 bedrijven en een immigratieoverschot van 3 bedrijven in 2005.

Verdeling mutatiecomponenten naar Werkzame Personen klasse

In de onderstaande tabel staat weergegeven hoe de mutaties relatief scoren binnen de verschillende componenten. Te zien is bijvoorbeeld dat 99% van alle starters in 2005 een vestiging betrof met minder dan 5 werkzame personen. Hierbij is wel het besef van belang dat er relatief veel vestigingen zijn in de klassen met een gering aantal werkzame personen (WP-klassen 1 en 2-4).

Tabel 6.7: Relatieve verdeling mutaties over Werkzame Personen klasse over 2005

Mutatiecomponenten	Indeling naar WP-klasse (werkzame personen)						Totaal
	1	2-4	5-9	10-49	50-99	≥ 100	
Starters	225	57	4	0	0	0	286
%	79%	20%	1%	0%	0%	0%	100%
Overige oprichtingen	128	74	16	25	1	0	244
%	52%	30%	7%	10%	0%	0%	100%
Opheffingen	223	124	33	40	3	2	425
%	52%	29%	8%	9%	1%	0%	100%
Immigratie	76	71	18	27	4	0	196
%	39%	36%	9%	14%	2%	0%	100%
Emigratie	91	62	28	32	1	0	214
%	43%	29%	13%	15%	0%	0%	100%

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Mutaties van vestigingen met minimaal 50 werkzame personen doen zich in 2005 voor bij de mutatiecomponenten overige oprichtingen, opheffingen, emigratie en immigratie. In onderstaande tabel worden de mutaties overige oprichtingen en opheffingen naar specifieke SBI-code weergegeven. In totaal hebben zich in 2005 vijf migraties voorgedaan van vestigingen met meer dan 50 werkzame personen. In verderop in deze paragraaf wordt nader ingegaan op emigratie en immigratie, alsmede de herkomst- en bestemming van deze mutaties.

Tabel 6.8: Mutaties (overige oprichtingen en opheffingen) van vestigingen ≥ 50 werkzame personen over 2005

Zeehavengebieden		50-99 WP
Noordzeekanaalgebied	Overige oprichting	3511 Nieuwbouw, reparatie schepen, baggermaterieel, booreilanden, e.d.
Rijn- en Maasmond	Opheffing	2851 Oppervlaktebehandeling 63401 Expeditie, cargadoors, bevrachters en tussenpersonen goederenvervoer
Scheldebekken	Opheffing	63122 Opslag in koelhuizen, e.d.
		≥ 100 WP
Noordzeekanaalgebied	Opheffing	746 Beveiliging en opsporing
Rijn- en Maasmond	Opheffing	746 Beveiliging en opsporing

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI,

Ten opzichte van 2004 zijn er geen opvallende overeenkomsten in mutaties binnen dezelfde sectoren (SBI-codes) voor de grotere vestigingen. Er zijn bijvoorbeeld geen opheffingen van grote vestigingen in beide jaren binnen één sector. Wat wel opvalt, is dat mutaties binnen de sectoren 'Nieuwbouw, reparatie schepen, baggermaterieel, booreilanden e.d.' (SBI-code 3511) en 'Beveiliging en opsporing' (SBI-code 746) in beide jaren voorkomen. Ofwel in deze subsectoren is in ieder geval voor de jaren 2004 en 2005 sprake van meer dynamiek van grote vestigingen.

6.3.2 Zeehavengebieden nader bekeken

In Bijlage 4 ‘Bedrijvendynamiek per zeehavengebied’, wordt nader ingegaan op de bedrijvendynamiek in de afzonderlijke zeehavengebieden. Hierbij wordt voor iedere mutatiecomponent het aantal mutaties per sector gepresenteerd. Onderstaande tabel geeft een samenvattend overzicht door voor ieder zeehavengebied de mutatie in natuurlijke aanwas, het migratiesaldo en het groeisaldo weer te geven. Voor specificaties ten aanzien van de verschillende zeehavengebieden wordt verwezen naar de bijlage.

Tabel 6.9: Mutatie in natuurlijke aanwas, migratiesaldo en groeisaldo per zeehavengebied over 2004 en 2005

Hoofdsector en subsector	Natuurlijke aanwas												Migratiesaldo												Groeisaldo											
	Noordelijke zeehavens			Noordzeekanaal-gebied			Rijn- en Maasmond			Scheldebekken			Noordelijke zeehavens			Noordzeekanaal-gebied			Rijn- en Maasmond			Scheldebekken			Noordelijke zeehavens			Noordzeekanaal-gebied			Rijn- en Maasmond			Scheldebekken		
	'04	'05	tot	'04	'05	tot	'04	'05	tot	'04	'05	tot	'04	'05	tot	'04	'05	tot	'04	'05	tot	'04	'05	tot	'04	'05	tot	'04	'05	tot	'04	'05	tot			
Knooppunt	7	11	18	49	33	82	32	-14	18	3	-1	2	-4	2	-2	6	-3	3	-46	-25	-71	2	3	5	3	13	16	55	30	85	-14	-39	-53	5	2	7
Vervoer	5	7	13	7	25	32	9	0	9	0	1	1	-4	3	-1	-2	2	0	-39	-11	-50	1	3	4	1	10	11	5	27	32	-30	-11	-41	1	4	5
▪ Zeevaart	1	2	3	0	0	0	0	4	4	0	-1	-1	-1	0	-1	0	0	0	-2	1	-1	0	0	0	0	2	2	0	0	0	-2	5	3	0	-1	-1
▪ Binnenvaart	4	1	5	4	1	5	-5	-4	-9	-2	-1	-3	-2	3	1	-1	-2	-3	-38	-14	-52	1	2	3	2	4	6	3	-1	2	-43	-18	-51	-1	1	0
▪ Wegvervoer	0	4	4	4	24	28	14	0	14	0	3	3	-1	0	-1	-1	4	3	1	3	4	0	1	1	-1	4	3	3	28	31	15	3	18	2	4	6
▪ Spoorvervoer	0	0	0	-1	0	-1	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	-1	-1	0	0	0	0	0	0	-1	0	-1	0	-1	-1	0	0	0
▪ Pijpleiding	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	2	4	6	45	17	62	17	-11	6	0	-2	-2	1	0	1	4	-4	0	-5	-11	-16	1	0	1	3	4	7	49	13	62	12	-22	10	4	-2	2
Overslag/ Opslag	0	0	0	-3	-9	-12	6	-3	3	3	0	3	-1	-1	-2	4	-1	3	-2	-3	-5	0	0	0	-1	-1	-2	1	-10	-9	4	-6	2	0	0	0
Vestigingsplaats	6	7	13	65	29	94	20	31	51	13	9	21	-2	1	-1	-11	2	-9	-18	0	-18	3	2	5	4	8	12	54	31	85	2	31	33	16	11	27
Industrie	-2	5	3	16	4	20	-19	5	-14	5	1	6	-2	1	-1	3	-6	-3	5	9	14	1	1	2	-4	6	2	19	-2	17	-14	14	0	6	2	8
▪ Voedingsmiddelenindustrie	-2	-1	-3	-1	0	-1	-2	0	-2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	1	0	0	0	0	-2	-1	-3	-1	0	-1	-3	1	-2	0	0	0
▪ Aardolie-industrie	0	0	0	0	0	0	-1	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	-1	0	-1	0	0	0
▪ Chemische industrie	0	0	0	-1	1	0	1	-1	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	-1	1	0	0	0	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0
▪ Basismetaal- en metaalproductenindustrie	-1	2	1	7	0	7	-9	5	-4	2	-2	0	-1	0	-1	1	-2	-1	5	1	6	0	1	1	-2	2	0	8	-2	6	-4	6	2	2	-1	1
▪ Transportmiddelenindustrie	0	2	2	7	0	7	-10	2	-8	1	-1	0	0	-2	-2	0	-3	-3	2	1	3	0	0	0	0	0	0	7	-3	4	-8	3	-5	1	-1	0
▪ Elektriciteitsproductie	0	0	0	1	1	2	-3	-1	-4	0	3	3	0	-1	-1	1	0	1	-1	1	0	0	0	0	0	-1	-1	2	1	3	2	0	2	0	3	3
▪ Overig	1	2	3	3	2	5	-1	0	-1	2	1	3	-1	3	2	0	-2	-2	1	4	5	1	0	1	0	5	5	3	0	3	0	4	4	3	1	4
Groothandel	5	1	6	22	14	36	24	12	36	6	6	12	1	-2	-1	-7	4	-3	-17	2	-15	0	-1	-1	6	-1	5	15	18	33	7	14	21	6	5	11
Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	3	1	4	27	11	38	15	14	19	2	2	4	-1	2	1	-7	4	-3	-6	-11	-17	2	2	4	2	3	5	20	15	35	9	3	12	4	4	8
Totaal	13	18	31	114	62	176	52	17	69	16	8	24	-6	3	-3	-5	-1	-6	-64	-25	-89	5	5	10	7	21	28	109	61	170	-12	-8	-20	21	13	34

Op basis van bovenstaande tabel en de tabellen uit Bijlage 4, worden onderstaand de belangrijkste waarnemingen vermeld voor de vier zeehavengebieden.

Noordelijke zeehavens

- De natuurlijke aanwas in de Noordelijke zeehavens van 18 vestigingen in 2005 is voornamelijk terug te vinden in het wegvervoer, de dienstverlening ten behoeve van het vervoer en de groothandel.
- In tegenstelling tot 2004 kennen de Noordelijke zeehavens in 2005 geen vertrekoverschot. Er zijn in 2005 14 vestigingen naar dit zeehavengebied getrokken, terwijl 11 vestigingen het gebied hebben verlaten.
- Over 2004 en 2005 kende de Noordelijke zeehavens een positief groeisaldo van 28 vestigingen. In 2005 was kwam het groeisaldo uit op 21 vestigingen.

Noordzeekanaalgebied

- In het Noordzeekanaalgebied is de natuurlijke aanwas in 2005 evenals in 2004 (zowel relatief als absoluut) hoog ten opzichte van het totale Nederlandse zeehavengebied. De natuurlijke aanwas van 62 vestigingen in 2005 volgt voornamelijk uit mutaties in het wegvervoer (40 oprichtingen van vestigingen) en in de groothandel (54 oprichtingen van vestigingen).
- Het aantal immigraties (49) en emigraties (50) is in 2005 in evenwicht in het Noordzeekanaalgebied. Migraties vinden voornamelijk plaats binnen de vestigingsplaatsfunctie in de groothandel en zakelijke dienstverlening.
- Ook in 2004 was het migratiesaldo in het gebied negatief (-5 vestigingen), daarmee is er over 2004 en 2005 een vertrekoverschot van 6 vestigingen tot stand gekomen.
- Gegeven de omvangrijke natuurlijke aanwas speelt het migratiesaldo echter nauwelijks een rol. Het groeisaldo van vestigingen over 2004 en 2005 is namelijk uitgekomen op 170 vestigingen.

Rijn- en Maasmond

- Hoewel de natuurlijke aanwas in 2005 een positief saldo kent blijft het groeisaldo van vestigingen in het Rijn- en Maasmondgebied net als in 2004 negatief. Het vertrekoverschot in 2005 van 18 vestigingen heeft een groot aandeel in de negatieve groei.
- Opmerkelijk is dat zowel in 2004 als in 2005 de knooppuntfunctie een negatief groeisaldo laat zien en de vestigingsplaatsfunctie een positief groeisaldo.
- De industrie kent in het Rijn- en Maasmondgebied over 2005 een positieve natuurlijke aanwas en een positief migratiesaldo.
- Met 5 vestigingen draagt de industrie relatief weinig bij aan de natuurlijke aanwas in 2005 van de vestigingsplaatsfunctie (31 vestigingen). Deze groei wordt voornamelijk gerealiseerd in de groothandel en de zakelijke dienstverlening.

- Het negatieve migratiesaldo van 25 vestigingen wordt volledig verklaard door het vertrekoverschot van vestigingen uit de knooppuntfunctie. Binnen deze functie speelt het vertrek van 32 vestigingen in de subsector binnenvaart een belangrijke rol.

Scheldebekken

- In 2005 komt het groeisaldo van vestigingen in het Scheldebekken positief uit op 13 vestigingen. Ook in 2004 was er sprake van een groei (21 vestigingen). De totale groei van vestigingen over deze twee jaren komt uit op 34.
- Voor het Scheldebekken is de natuurlijke aanwas voor de vestigingsplaatssectoren (11 vestigingen) in 2005 beduidend hoger dan voor de knooppuntsectoren (2 vestigingen).
- Het Scheldebekken weet als enige zeehavengebied in Nederland in zowel 2004 als in 2005 meer bedrijven aan te trekken dan te zien vertrekken. Het totale migratiesaldo over de twee jaren komt uit op 10 vestigingen.

6.4 Analyse bedrijfsverplaatsingen in Nederlandse zeehavens

De migratie binnen de bedrijvendynamiek kan door inzicht in de verplaatsingen op vestigingsniveau nader worden gespecificeerd. Aan de hand van data op gemeenteniveau wordt inzicht gegeven in de herkomst dan wel bestemming van de emigratie en immigratie. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar:

- Bestemming binnen het zeehavengebied
- Herkomst/bestemming vanuit/naar een ander zeehavengebied
- Herkomst/bestemming vanuit/naar overig Nederland

Onderstaande Tabel 6.10 toont de migratie binnen Nederland voor de vier zeehavengebieden over 2004 en 2005. Hieruit blijkt dat mutaties tussen zeehavengebieden nauwelijks voorkomen en dat emigratie en immigratie vooral vanuit respectievelijk naar overig Nederland plaatsvindt. Dat laatste is in principe ook te verwachten aangezien overig Nederland een veel groter gebied is dan de overige drie zeehavengebieden. Daarnaast is sprake van een behoorlijke mutatie binnen het Rijn- en Maasmond gebied.

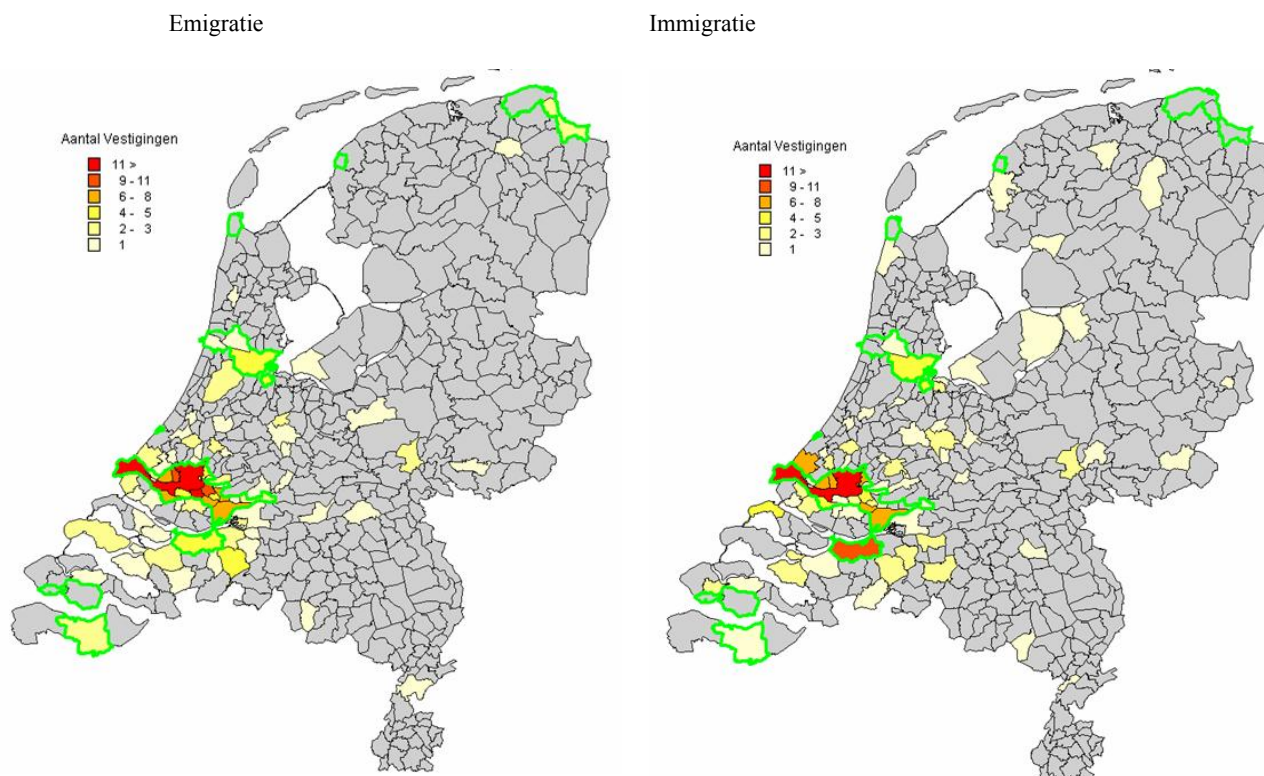
Tabel 6.10: Mutaties in emigratie en immigratie over 2004 en 2005

Hoofdsector en subsector	Noordelijke zeehavens			Noordzee-kanaalgebied			Rijn- en Maasmond			Scheldebekken			Totaal		
	'04	'05	Tot	'04	'05	Tot	'04	'05	Tot	'04	'05	Tot	'04	'05	Tot
Emigratie	12	12	24	55	50	105	151	153	304	10	3	13	228	218	446
• naar ander zeehavengebied	1	0	1	7	8	15	2	12	14	1	2	3	11	22	33
• naar overig Nederland	11	12	23	48	42	90	149	141	290	9	1	10	217	196	413
Immigratie	4	14	18	45	49	94	99	124	223	16	8	24	164	195	359
• vanuit ander zeehavengebied	1	3	4	1	8	9	8	7	15	1	4	5	11	22	33
• vanuit overig Nederland	3	11	14	44	41	85	91	117	208	15	4	19	153	173	326
Migratiesaldo	-8	2	-6	-10	-1	-11	-52	-29	-81	6	5	11	-64	-23	-87
Migratie binnen het zeehavengebied	0	2	2	19	17	36	45	62	107	4	2	6	68	83	151

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

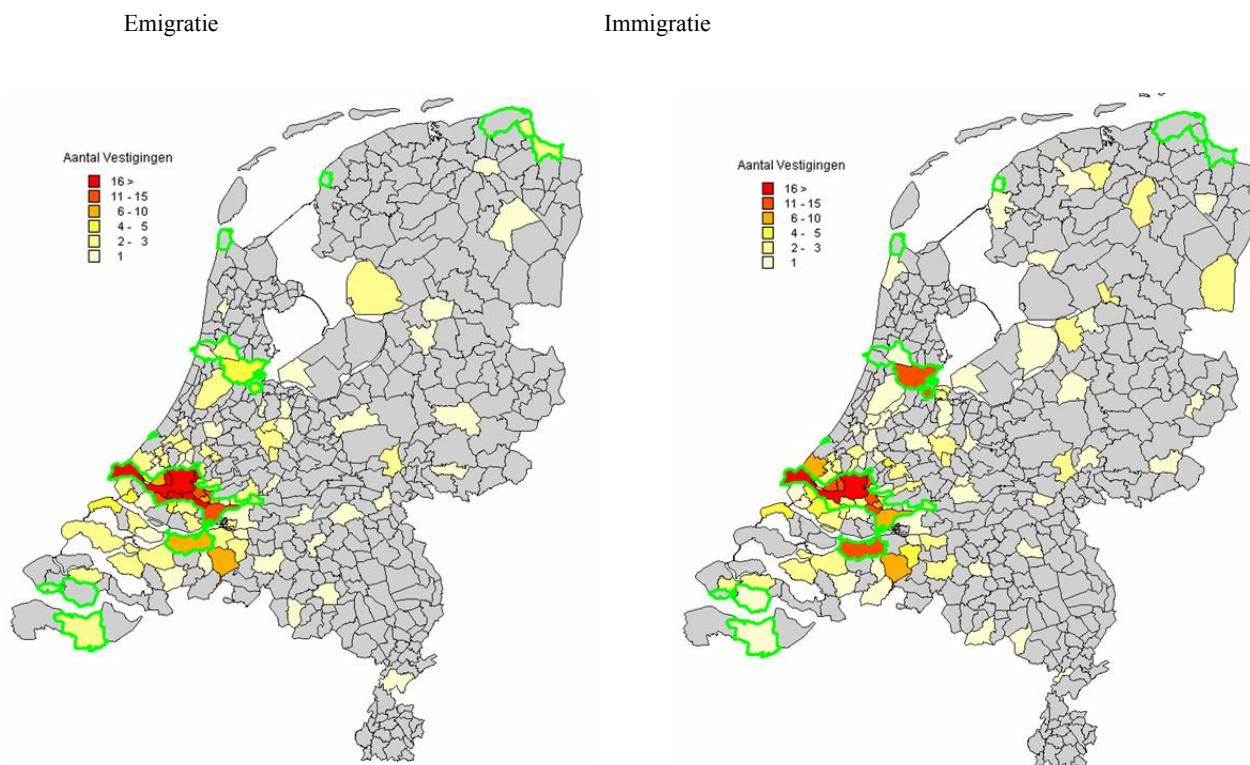
In Bijlage 5 'Bedrijfsverplaatsingen per zeehavengebied' is per zeehavengebied de migratie in kaart gebracht met onderscheid naar emigratie en immigratie van gemeente naar gemeente. Hierin zijn tevens de verplaatsingen binnen een zeehavengebied opgenomen, terwijl verplaatsingen binnen een gemeente buiten beschouwing zijn gelaten. Uit deze figuren kan ook de migratie van en naar de gemeenten die vallen binnen het Rotterdam Rijnmondgebied worden afgelezen. Onderstaande figuur toont ter illustratie de migratie voor het zeehavengebied Rijn- en Maasmond.

Figuur 6.4: Migratie vanuit/naar het Rijn- en Maasmondgebied over 2005



In Bijlage 5 zijn tevens figuren opgenomen die het aantal vestigingen dat geïmmigreerd of geëmigreerd is naar/vanuit de zeehavengebieden cumulatief weergeven over de jaren 2004 en 2005. De onderstaande Figuur 6.5 zijn deze cumulatieve gegevens voor het Rijn- en Maasmondgebied weergegeven.

Figuur 6.5: Migratie vanuit/naar het Rijn- en Maasmondgebied over 2004 en 2005



Samengevat kunnen op basis van Bijlage 5 en Tabel 6.10 onder andere de volgende waarnemingen voor de vier zeehavengebieden worden vastgesteld.

Zowel in 2004 als in 2005 blijkt dat de bestemming- en herkomstgemeenten van migraties van en naar de zeehavengebieden in het zeehavengebied zelf liggen of in nabije gemeenten. Doordat dit voor beide jaren geldt, zijn er sterke vermoedens dat er sprake is van een trendmatigheid. Vanzelfsprekend kunnen er pas echt trends onderscheiden worden wanneer tijdreeksen over meerdere jaren zijn opgebouwd.

Noordelijke zeehavens

- De herkomst- en bestemmingsgebieden van de beperkte migratie vanuit/naar de Noordelijke zeehavens, zijn in 2005 verspreid over Nederland met een concentratie in Noord-Nederland.
- Ook cumulatief over 2004 en 2005 geldt dat de meeste migraties in de Noordelijke zeehavens hun herkomst of bestemming hebben in of vlakbij het zeehavengebied. Hierbij is geen sprake van een concentratie van migraties uit of naar één of meerdere gemeenten.

- In de Noordelijke zeehavens is de immigratie in 2005 ten opzichte van 2004 sterk toegenomen (van 4 vestigingen in 2004 naar 14 vestigingen in 2005). De meeste immigraties komen vanuit gebieden buiten de overige zeehavengebieden.

Noordzeekanaalgebied

- De verplaatsingen vanuit het Noordzeekanaalgebied kennen veelal een bestemming in of nabij het zeehavengebied zelf waarbij emigratie naar de Haarlemmermeer (4) en Amstelveen (3) vaak voorkomt. Daarnaast is sprake van sterke migratie binnen de regio met Amsterdam (7), Zaanstad (6) en Velsen (4) als meest voorkomende gemeenten.
- In het zeehavengebied valt verder op dat de immigraties vanuit andere zeehavengebieden zijn gestegen van 1 vestiging in 2004 naar 8 vestigingen in 2005. Het betreft met name kleine bedrijven zoals uit de onderstaande tabel blijkt.
- Ook voor het Noordzeekanaalgebied geldt dat migraties zich met name voordoen binnen het zeehavengebied of in de gemeenten vlakbij het zeehavengebied. Dit geldt voor zowel 2004 als 2005.
- Uit de cumulatieve gegevens over 2004 en 2005 blijkt dat de meeste emigraties vanuit gemeenten binnen het Noordzeekanaalgebied naar de gemeenten Amsterdam (13), Zaanstad (13) en Haarlemmermeer (10) vertrekken. De meeste immigrerende vestigingen komen uit dezelfde gemeenten, Amsterdam (21), Zaanstad (10) en Haarlemmermeer (7).

Rijn- en Maasmondgebied

- Ook voor het Rijn- en Maasmondgebied is bij de migratie (zowel bij immigratie als emigratie) sprake van een concentratie in of nabij het zeehavengebied met een uitloop naar West-Brabant. Bij de zowel vertrekkende vestigingen als vestigingen die verhuizen naar gemeenten in het zeehavengebied, is een hoog aantal verplaatsingen op te merken waarvoor geldt dat de bestemming of herkomst binnen het zeehavengebied zelf gelegen is.
- In het Rijn- en Maasmondgebied is een opmerkelijke groei van het aantal immigraties te zien in 2005 ten opzichte van 2004. In 2005 zijn er 124 immigraties geteld, waarvan er 117 een herkomst buiten de Nederlandse zeehavengebieden hebben.
- Uit de cumulatieve immigratiecijfers over 2004 en 2005 blijkt dat van de bestemmingsgemeenten waar de meeste vestigingen naar toe trekken, de 10 gemeenten met het hoogste aantal vestigingen allemaal gelegen zijn in het Rijn- en Maasmondgebied zelf. Voor de immigraties geldt dat 7 gemeenten binnen het zeehavengebied de grootste 'leveranciers' voor vestigingen zijn.

Scheldebekken

- De herkomst- en bestemmingsgebieden van de migratie vanuit/naar het Scheldebekken zijn gelegen in of nabij het zeehavengebied dan wel in de Rijn- Maasmondgebied.
- Het Scheldebekken is het enige zeehavengebied waarin zowel het aantal emigraties als het aantal immigraties in 2005 is afgenomen ten opzichte van 2004.
- Opvallend is verder dat het aantal immigraties vanuit overig Nederland (dwz. niet vanuit andere zeehavengebieden) in 2005 gedaald is naar 4 vestigingen ten opzichte van 15 vestigingen in 2004.
- Uit de cumulatieve immigratiecijfers over 2004 en 2005 blijkt dat vestigingen die naar het zeehavengebied verhuizen, veelal uit Middelburg afkomstig zijn (7 vestigingen). Op de tweede plaats komt Rotterdam als grootste herkomstgemeente voor het havengebied (3 vestigingen).

Het merendeel van de verplaatsingen betreft vestigingen met een geringe omvang in werkzame personen. Vanzelfsprekend is het van belang om zicht te hebben op de grotere vestigingen die emigreren dan wel immigreren, aangezien deze een grotere impact hebben op de economische betekenis van het zeehavengebied. Daarom worden in onderstaande Tabel 6.11 tenslotte de herkomst respectievelijk bestemming weergegeven van de gemigreerde vestigingen met minimaal 50 werkzame personen. Hierin is te zien dat slechts een beperkt aantal migraties van vestigingen van deze omvang hebben plaatsgevonden.

Tabel 6.11: Herkomst- en bestemming migratie vestigingen ≥ 50 werkzame personen over 2005

Zeehavengebieden	Mutaties 50-99 WP			
	Immigratie	Herkomst en Bestemming	Emigratie	Herkomst en Bestemming
Noordzeekanaal-gebied	23202 Aardolieverwerking (exclusief raffinage 63121 Opslag in tanks	Van Haarlem (NH) naar Amsterdam (NH) Van Rotterdam (ZH) naar Zaanstad (NH)		
Rijn- en Maasmond	51311 Groothandel in groenten en fruit 63123 Opslag (niet in tanks, koelhuizen, etc.) 2821 Vervaardiging van tanks en reservoirs	Van Westland (ZH) naar Rotterdam (ZH) Van s-Gravenhage (ZH) naar Rotterdam (ZH) Van Moerdijk (NB) naar Rotterdam (ZH)	63121 Opslag in tanks 2821 Vervaardiging van tanks en reservoirs	Van Rotterdam (ZH) naar Zaanstad (NH) Van Moerdijk (NB) naar Rotterdam (ZH)

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI, opmerking: mutaties in *italic* zijn dubbeltellingen (omdat zowel het herkomst- als bestemmingsgebied een zeehaven betreft)

- In zowel de **Noordelijke zeehavens** als het **Scheldebekken** hebben in 2005 geen verplaatsingen plaatsgevonden van grote vestigingen.
- In het **Noordzeekanaalgebied** zijn in 2005 twee vestigingen uit de klasse van 50-99 werkzame personen geïmmigreerd, één vanuit niet-zeehavengerelateerde locatie (Haarlem) en één vanuit een ander zeehavengebied (Rotterdam).
- Verder toont deze tabel dat in het **Rijn- en Maasmondgebied** in 2005 sprake was van één emigratie van een vestiging uit de klasse 50-99 werkzame personen naar een ander zeehavengebied (Zaanstad), één migratie binnen het gebied (van Moerdijk naar Rotterdam) en twee immigraties vanuit een gemeente buiten het Nederlandse zeehavengebied (vanuit 's-Gravenhage en vanuit het Westland).
- Wanneer de migraties van grotere vestigingen (WP-klasse 50-99 en ≥ 100) die plaatsvonden in 2005 vergeleken worden met die van 2004 en de gegevens cumulatief over de twee jaren bekeken worden dan;
 - o zijn er geen opvallende overeenkomsten op te merken wat betreft migratie van type activiteit (SBI-code) in 2005 ten opzichte van 2004.
 - o heeft het Noordzeekanaalgebied over de jaren 2004 en 2005 vijf grote vestigingen naar het zeehavengebied zien komen en één zien vertrekken, terwijl naar het Rijn- en Maasmondgebied 7 grote vestigingen zijn gemigreerd en 6 grote vestigingen zijn vertrokken uit het zeehavengebied.

DEEL III: METHODISCHE CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

7 Methodische conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk worden de methodische problemen en opmerkelijkheden samengebracht in conclusies en daaraan gekoppeld aanbevelingen voor volgende edities van de Havenmonitor. Per indicator (werkgelegenheid en toegevoegde waarde samen) zijn deze opgesteld.

7.1 Werkgelegenheid en toegevoegde waarde

Ten opzichte van voorgaande edities zijn een aantal kleine wijzigingen aangebracht in de methode om de werkgelegenheid en toegevoegde waarde indicatoren op te stellen. Deze hebben echter geen invloed gehad op de tijdsreeks omdat ze met terugwerkende kracht konden worden toegepast.

Aanpassingen op methode

- Uitsluitend meenemen van de SBI-codes 4000.1 tot en met 4000.3 voor ‘Elektriciteitsproductie’
- Eerst aantal werkzame personen per tonkilometer bepalen en dan de toegevoegde waarde voor de niet-locatiegebonden activiteiten.
- In de vervoersprestaties van het goederenvervoer over de weg bleken foute data te zitten voor het jaar 2002. Deze fout heeft verkeerde cijfers opgeleverd in eerdere edities van de Havenmonitor maar zijn hier gecorrigeerd.

Problemen en verbeterpunten

- Een procesmatig probleem dit jaar bleek een tijdige oplevering van data die essentiële input vormt voor de Havenmonitor. Naast incidentele late opleveringen blijkt ook dat de vervoersprestaties over de weg structureel pas in november beschikbaar zijn.

Er wordt aanbevolen om de looptijd van de Havenmonitor later in het jaar plaats te laten vinden zodat een eerste conceptrapportage kan plaatsvinden medio november, zodat alle benodigde data ook verwerkt kan zijn, en vervolgens een eindoplevering medio december.

- Dit jaar is extra aandacht besteed aan de methoden die havenvertegenwoordigers hanteren om de door LISA aangeleverde werkgelegenheidscijfers te valideren en corrigeren. De volgende conclusies zijn hieruit getrokken:

- *Twee controlemethodieken kunnen naast elkaar bestaan*
Momenteel worden twee controlemethodieken naast elkaar gehanteerd door de havenvertegenwoordigers. Eén waarbij gebruik wordt gemaakt van bedrijfsgegevens op 'recordniveau' (veelal gehanteerd door de grotere zeehavens) en één waarbij hier geen gebruik van wordt gemaakt (veelal de kleinere zeehavens) en bijvoorbeeld persoonlijk contact met de bedrijven in de haven wordt onderhouden. Deze verschillende benadering wordt niet als belemmering gezien.
- *Richtlijnen nodig voor bepalen zeehavengerelateerde aandeel van SBI-codes*
Bij bepaalde SBI-codes kan een deel van de werkgelegenheid zeehavengerelateerd zijn en een deel niet (bijvoorbeeld gemeenteambtenaren of politie in een zeehaven gemeente). Er blijken geen duidelijke afspraken te bestaan om dergelijke SBI-codes te behandelen waardoor inconsistentie kan ontstaan tussen zeehavengebieden in het opstellen van de werkgelegenheidscijfers.
- *Gebrek aan registratie structurele correcties*
Binnen de Havenmonitor blijkt een aantal specifieke correcties gemaakt te worden voor (bijzondere) bedrijven of SBI-codes in bepaalde gemeenten. Deze correcties zijn niet helder gedocumenteerd.

De twee bovengenoemde problemen van het inconsistent omgaan van het bepalen van het zeehavengerelateerde aandeel in werkgelegenheid in bepaalde SBI-codes tussen havens en het niet systematisch documenteren van standaard correcties leidt tot ons volgende advies:

Er wordt voorgesteld een registratiesysteem op te zetten waarbij voor iedere SBI-code, indien nodig, een algemene richtlijn komt en ruimte om ervaringen en tips van havenvertegenwoordigers te documenteren. Dit document wordt jaarlijks bijgewerkt door de uitvoerende consultant in samenspraak met de havenvertegenwoordigers en beheerd door de secretaris van de Commissie Statistiek van de Nationale Havenraad.

- In de berekening van de niet-locatiegebonden activiteiten wordt nog immer de 'maritieme quota' (deel van de vervoersprestatie die in een gemeente aan de zeehaven mag worden toegekend) gehanteerd die gebaseerd zijn op CBS statistieken uit 1995. In het huidige onderzoek is gezocht naar een structurele verbetering hiervoor. Een mogelijk die is onderzocht is door NEA in te schakelen met hun NEAC model die (maritieme) goederenstromen door zeehavens kan modelleren. Van deze optie is geen gebruik gemaakt uit budgettaire overwegingen.

Het in het vervolg toepassen van deze optie zou een goede verbetering kunnen opleveren voor de benadering van de ‘maritieme quota’.

- In de huidige opzet wordt een correctiefactor toegepast voor de gecreëerde toegevoegde waarde die rekening houdt met regionale verschillen in productiviteit en verschillen in productiviteit door grootteklassen van bedrijven. Deze correctiefactor is opgebouwd uit CBS gegevens die dateren uit het jaar 2000 en een verhouding in werkzame personen per grootteklasse kleiner of groter dan 100 werkzame personen. Er is in de vorige editie gebleken dat verschillende cijfers voor deze twee correctiecomponenten moeilijk te bekomen zijn. Er is bijvoorbeeld geconstateerd dat havenvertegenwoordigers vaak het inzicht niet hebben in de verdeling van werkzame personen naar grootteklassen of dat het te veel werk is om dat uit te zoeken.

Er wordt geadviseerd om in de volgende editie van de Havenmonitor speciale aandacht te schenken aan deze ‘regiocorrectie’ en ‘grootteklasse correctie’.

7.2 Private investeringen

Ook in deze indicator zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd dit jaar:

- Er is opgevallen dat het Rijn- en Maasmondgebied in de indicator private investeringen uit minder gemeenten bestaat dan bij de overige drie indicatoren. Dit komt doordat in het Rijn- en Maasmondgebied delen van een aantal gemeenten op basis van een afbakening van postcodes worden meegenomen. Aangezien het CBS de cijfers niet voor postcodegebieden beschikbaar heeft worden deze gemeenten niet meegenomen. Hierdoor kan er sprake zijn van een onderschatting van de investeringen in dit zeehavengebied (in vergelijking met de overige indicatoren die deze gebieden wel meenemen).
- Rotterdam-Rijnmond is als individueel zeehavengebied toegevoegd aan de statistieken.
- Ook in deze indicator is een correctie voor de sector ‘Elektriciteitsproductie’ geweest zoals bij de werkgelegenheid en toegevoegde waarde. De invloed van deze wijziging vond vooral plaats in het Noordzeekanaalgebied.
- In het verleden bleken voor een aantal SBI-codes die in de Havenmonitor worden meegerekend geen investeringscijfers beschikbaar. Vervolgens zijn deze SBI-codes altijd buiten beschouwing gelaten ten bate van een consistente tijdsreeks. Dit jaar is onderzocht of deze SBI-codes inmiddels wel investeringscijfers opleveren en wat de grootte daarvan is. Hieruit is gebleken dat in voorgaande edities een significante onderschatting plaats heeft gevonden van de investeringen door het weglaten van deze SBI-codes.

7.3 Bedrijfsvestigingen

De indicator bedrijfsvestigingen en de bedrijvendynamiek dragen aantoonbaar bij aan het inzicht in de economische betekenis van zeehavengebieden. Dit jaar is voor de tweede keer de analyse uitgevoerd en zijn bedrijfsvestigingen en de bedrijvendynamiek als economische indicator geïntegreerd in de ‘klassieke havenmonitor’. Er zijn echter nog steeds mogelijkheden om het inzicht, en hiermee de toegevoegde waarde van de indicator, te vergroten. Hiervoor worden de volgende suggesties voorgesteld.

- **Opbouwen van tijdreeks**

Slechts door het opbouwen van een tijdreeks kunnen trends en ontwikkelingen in zeehavengebieden en sectoren worden vastgesteld. Dit jaar is echter gebleken dat het vergelijken van standdata op 1 januari 2004 en 1 januari 2005 uit het Handelsregister van de VVK een ander groeisaldo van vestigingen laat zien dan wanneer het groeisaldo op basis van de actuele mutatiecomponenten (natuurlijke aanwas + migratiesaldo) over het jaar 2004 worden berekend. De verklaring voor dit verschil ligt in de dynamiek van het Handelsregister en de toegepaste selectiecriteria in de Havenmonitor (zie voor nadere uitleg paragraaf 2.5).

De meest voor de hand liggende manier voor het opbouwen van een tijdreeks is om de standdata van 1 januari voor elk jaar naast elkaar te zetten. Het probleem hierbij is echter dat deze reeks niet vergeleken kan worden met de mutatiegegevens over de verschillende jaren. Omdat de mutatiegegevens (dynamisch) en de standdata (vastgesteld op een specifiek moment) op een verschillende wijze tot stand komen zal er elk jaar een verschil optreden zoals hierboven benoemd. Echter in loop der jaren treedt er een corrigerend effect op in de standdata (zie paragraaf 6.1).

Zolang niet alle gegevens (mutatiecomponenten en standdata) real-time uit het Handelsregister kunnen worden gehaald, kunnen geen adequate reeksen worden opgesteld. Als echter over een langere periode een tijdreeks wordt gemaakt op basis van standdata 1 januari van elk jaar dan is wel een realistische trend te zien in de ontwikkeling van bedrijfsvestigingen. Het verdient aanbeveling om samen met de VVK te bekijken op welke wijze het opstellen van een tijdreeks leidt tot het meest realistische beeld.

- **Verklaring ontwikkelingen bedrijfsvestigingen en bedrijvendynamiek**

De analyse naar bedrijfsvestigingen en de bedrijvendynamiek levert veel waarnemingen op die bijdragen aan de positionering van de zeehavengebieden, terwijl over een langere periode ook de ontwikkelingen in kaart kunnen worden gebracht. Onduidelijk blijft echter welke bepalende factoren hier aan ten grondslag liggen. Voor dit inzicht blijft een aanvullende verklarende analyse vanuit een bottom-up benadering noodzakelijk, met een meer verfijnde focus op het niveau van zeehavens en (sub-)sectoren. De verklarende analyse die dit jaar is opgesteld geeft hiertoe een eerste aanzet. Naarmate cumulatieve data over meerdere jaren beschikbaar komt, is

het tevens interessant om te analyseren of er sprake is van trendmatigheden bij de verplaatsingen van vestigingen, bijvoorbeeld naar het achterland van de zeehavengebieden.

- **Aandacht grote bedrijfsvestigingen**

Uit de tot nu toe voor de Havenmonitor opgebouwde gegevens blijkt dat een groot deel van de vestigingen bestaat uit vestigingen met een klein aantal werknemers. Ook bestaat de meeste dynamiek bij vestigingen die vallen binnen de WP-klassen 1 en 2-4. Gezien de impact van mutaties die plaatsvinden bij vestigingen van een grote omvang op bijvoorbeeld de werkgelegenheid of toegevoegde waarde van een haven is het zinvol meer aandacht te besteden aan deze grote vestigingen. Voor een afgebakende groep grote vestigingen, bijvoorbeeld meer dan 50 werkzame personen, zouden dan separate analyses moeten worden uitgevoerd. Juist bij grote vestigingen kan gerichter worden gezocht naar achterliggende verklaringen.

- **Toekomstig gebruik Nieuwe Handelsregister**

De ontwikkeling van het Nieuwe Handelsregister (voorheen Basisbedrijvenregister, BBR) wordt gevolgd, maar dit biedt op dit moment nog geen alternatief. De verwachting is dat in de loop van 2009 het Nieuwe Handelsregister publiek toegankelijk zal worden. Deze planning is afhankelijk van de behandeling van het wetsvoorstel 'Ondernemingen en Rechtspersonen'.

Het Nieuwe Handelsregister zal een betere basis bieden voor de analyse van bedrijfsvestigingen en bedrijvendynamiek omdat;

1. door wettelijke verankering en uitbreiding van de inschrijvingsverplichting in het Handelsregister (behalve ondernemingen en rechtspersonen ook de vrije beroepen en publieke organisaties) behalve bedrijven, alle organisaties waar economische activiteiten worden verricht in het register zullen worden opgenomen. Het Nieuwe Handelsregister is hiermee een uitbreiding van het Handelsregister. Een tweede belangrijke;
2. de éénmalige aanlevering van data die meervoudig gebruikt kunnen worden, de terugmeldplicht en de verdergaande digitalisering de kwaliteit van de gegevens aanzienlijk dient te verbeteren. Het Nieuwe Handelsregister moet dan ook leiden tot reductie van de administratieve lasten, verbeterde interne efficiency van de overheid, kwaliteitsverbetering van de dienstverlening van de overheid en verbeterde fraude- en criminaliteitsbestrijding.

- **Extra check bedrijfsvestigingen door havenautoriteiten**

De extra check op de data die in het Noordzeekanaalgebied wordt uitgevoerd is een bruikbare manier om de gegevens over bedrijfsvestigingen die voor de Havenmonitor uit het Handelsregister worden opgevraagd te controleren en waar nodig te corrigeren. Het is dan ook aan te bevelen om voor de Havenmonitor 2006 te bekijken of een dergelijke controle voor alle zeehavengebieden op uniforme wijze mogelijk is. Er kan voor gekozen worden om net als in het geval van de werkgelegenheid het volledige bestand van bedrijfsvestigingen voor te leggen aan de havenautoriteiten. Mede gezien het grote aandeel kleine vestigingen zal dit een enorme

tijdsinspanning vergen. Wellicht is het ter controle voorleggen van standdata en mutaties van de grotere vestigingen aan de betrokken havenautoriteiten een zinvol alternatief. Voordat een dergelijk controlesysteem wordt opgezet moet bekeken worden of de havenautoriteiten beschikken over gegevens die kunnen dienen als controle. Voorwaarde is in ieder geval dat op uniforme wijze een check op de data mogelijk is.

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 produkten
2411	Vervaardiging van industriële gassen
2412	Vervaardiging van kleur- en verfstoffen

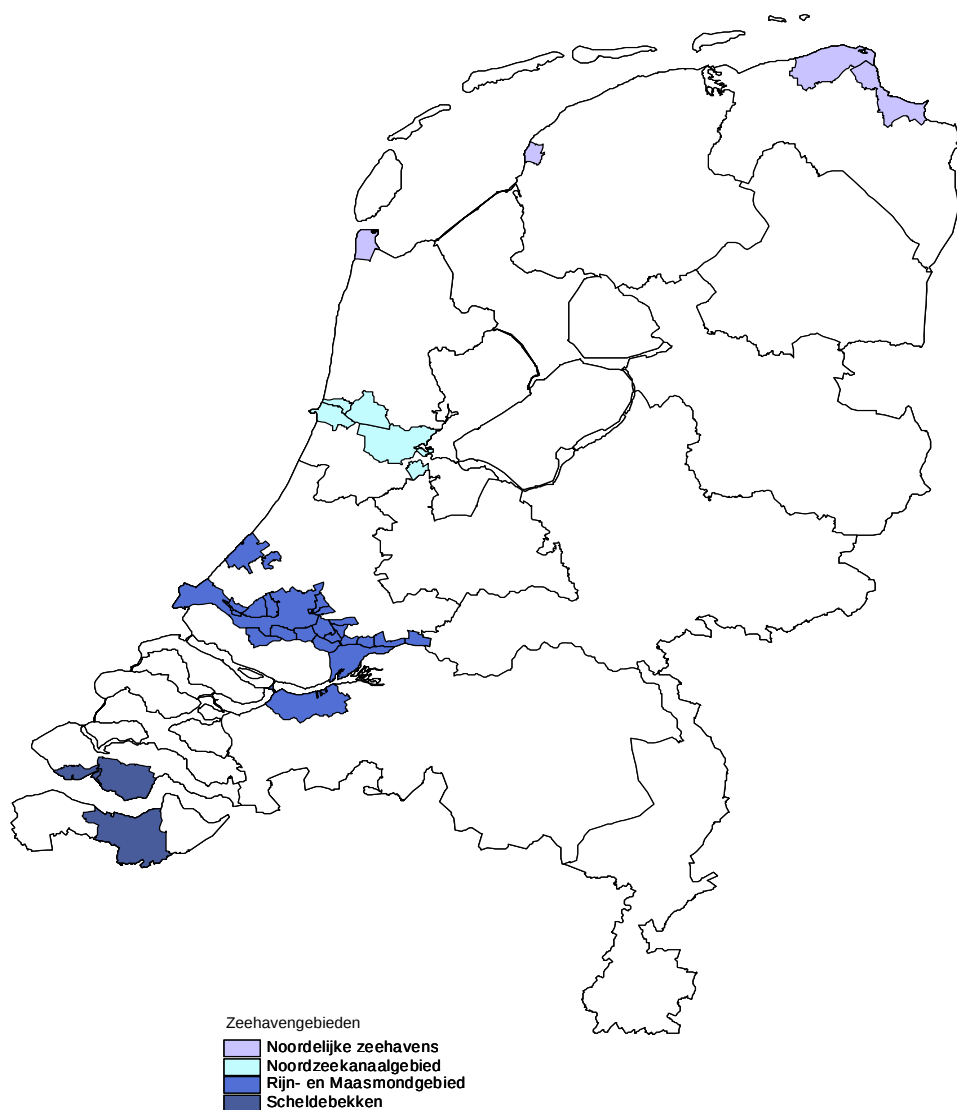
2413	Vervaardiging van overige anorganische basischemicaliën
2414.1	Vervaardiging van petrochemische producten
2414.2	Vervaardiging van overige organische basischemicaliën
2415	Vervaardiging van meststoffen en daarmee samenhangende stikstofverbindingen
2416	Vervaardiging van kunststof in primaire vorm
2417	Vervaardiging van synthetische rubber in primaire vorm
2420	Vervaardiging van landbouwchemicaliën
2461	Vervaardiging van kruiden 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	Koudvormen 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 metaalertsen
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 Overzicht van de zeehavengebieden

Zeehavengebied	Zeehavengemeenten en zeehavenlocaties
Noordelijke zeehavens	Delfzijl Eemmond Harlingen Den Helder
Noordzeekanaalgebied	Amsterdam Velsen (incl. IJmuiden) Beverwijk Zaanstad
Rijn- en Maasmondgebied	Rotterdam Schiedam Vlaardingen Maassluis Scheveningen Dordrecht Moerdijk Drechtse steden (excl. Dordrecht) Overig Rijnmondgebied
Scheldebekken	Vlissingen Borsele Terneuzen



Bijlage 3 Standdata per zeehavengebied

3.1 Noordelijke zeehavens

Tabel b3.1: totaal aantal vestigingen voor de Noordelijke zeehavens naar sectoren per 1 januari 2005

Hoofdsector en subsector	Indeling naar WP-klasse (werkzame personen)						Totaal
	1	2-4	5-9	10-49	50-99	≥ 100	
Knooppunt	95	106	56	27	5	1	290
Vervoer	72	87	44	12	4	0	219
• Zeevaart	29	19	31	2	2	0	83
• Binnenvaart	15	48	5	2	2	0	72
• Wegvervoer	28	20	8	7	0	0	63
• Spoorvervoer	0	0	0	0	0	0	0
• Pijpleiding	0	0	0	1	0	0	1
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	16	10	7	5	1	1	40
Overslag/ Opslag	7	9	5	10	0	0	31
Vestigingsplaats	86	81	38	40	15	8	268
Industrie	45	44	22	27	13	8	159
• Voedingsmiddelenindustrie	11	15	3	8	1	0	38
• Aardolie-industrie	0	0	0	1	0	0	1
• Chemische industrie	0	2	0	2	4	3	11
• Basismetaal- en metaalproductenindustrie	5	4	5	6	5	1	26
• Transportmiddelenindustrie	18	15	7	2	1	2	45
• Elektriciteitsproductie	1	0	0	0	1	1	3
• Overig	10	8	7	8	1	1	35
Groothandel	23	34	13	6	1	0	77
Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	18	3	3	7	1	0	32
Totaal	181	187	94	67	20	9	558
%	32%	34%	17%	12%	4%	2%	100%

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Tabel b3.2: relatieve verdeling vestigingen over Werkzame Personen klasse per sector voor de Noordelijke zeehavens per 1 januari 2005

Hoofdsector en subsector	Indeling naar WP-klasse (werkzame personen)					
	1	2-4	5-9	10-49	50-99	≥ 100
Knooppunt	33%	37%	19%	9%	2%	0%
Vervoer	33%	40%	20%	5%	2%	0%
• Zeevaart	35%	23%	37%	2%	2%	0%
• Binnenvaart	21%	67%	7%	3%	3%	0%
• Wegvervoer	44%	32%	13%	11%	0%	0%
• Spoorvervoer	0%	0%	0%	0%	0%	0%
• Pijpleiding	0%	0%	0%	100%	0%	0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	40%	25%	18%	13%	3%	3%
Overslag/ Opslag	23%	29%	16%	32%	0%	0%
Vestigingsplaats	32%	30%	14%	15%	6%	3%
Industrie	28%	28%	14%	17%	8%	5%
• Voedingsmiddelenindustrie	29%	39%	8%	21%	3%	0%
• Aardolie-industrie	0%	0%	0%	100%	0%	0%
• Chemische industrie	0%	18%	0%	18%	36%	27%
• Basismetaal- en metaalproductenindustrie	19%	15%	19%	23%	19%	4%
• Transportmiddelenindustrie	40%	33%	16%	4%	2%	4%
• Elektriciteitsproductie	33%	0%	0%	0%	33%	33%
• Overig	29%	23%	20%	23%	3%	3%
Groothandel	30%	44%	17%	8%	1%	0%
Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	56%	9%	9%	22%	3%	0%

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Tabel b3.3: aantal vestigingen ≥ 100 werkzame personen voor de Noordelijke zeehavens per 1 januari 2005

	Aantal vestigingen	Aantal vestigingen $\geq$ 100 WP	Belangrijkste sectoren:
<i>Noordelijke zeehavens</i>	558	9	
Delfzijl	183	7	-Vervaardiging van overige anorganische basischemicaliën (3)
Eemsmond	65	1	-Productie van elektriciteit, aardgas, stoom en warm water (1)
Harlingen	171	1	-Nieuwbouw, reparatie schepen, baggermaterieel, booreilanden, e.d. (1)
Den Helder	139	0	-

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

3.2 Noordzeekanaalgebied

Tabel b3.4: totaal aantal vestigingen voor het Noordzeekanaalgebied naar sectoren per 1 januari 2005

Hoofdsector en subsector	Indeling naar WP-klasse (werkzame personen)						Totaal
	1	2-4	5-9	10-49	50-99	≥ 100	
Knooppunt	389	248	113	131	20	12	913
Vervoer	209	148	54	66	13	8	498
• Zeevaart	16	8	5	2	0	1	32
• Binnenvaart	93	90	9	9	2	0	203
• Wegvervoer	100	50	39	55	11	7	262
• Spoorvervoer	0	0	0	0	0	0	0
• Pijpleiding	0	0	1	0	0	0	1
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	123	49	26	36	5	0	239
Overslag/ Opslag	57	51	33	29	2	4	176
 Vestigingsplaats	 584	 352	 177	 215	 35	 39	 1402
Industrie	178	103	55	106	13	26	481
• Voedingsmiddelenindustrie	16	8	6	6	5	6	47
• Aardolie-industrie	0	1	0	2	0	1	4
• Chemische industrie	4	4	1	9	2	8	28
• Basismetaal- en metaalproductenindustrie	34	45	28	43	3	3	156
• Transportmiddelenindustrie	104	31	7	18	0	0	160
• Elektriciteitsproductie	1	1	0	1	1	2	6
• Overig	19	13	13	27	2	6	80
Groothandel	253	201	108	92	11	4	669
Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	153	48	14	17	11	9	252
 Totaal	 973	 600	 290	 346	 55	 51	 2315
%	42%	26%	13%	15%	2%	2%	100%

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Tabel b3.5: relatieve verdeling vestigingen over Werkzame Personen klasse per sector voor het Noordzeekanaalgebied per 1 januari 2005

Hoofdsector en subsector	Indeling naar WP-klasse (werkzame personen)					
	1	2-4	5-9	10-49	50-99	≥ 100
Knooppunt	43%	27%	12%	14%	2%	1%
Vervoer	42%	30%	11%	13%	3%	2%
• Zeevaart	50%	25%	16%	6%	0%	3%
• Binnenvaart	46%	44%	4%	4%	1%	0%
• Wegvervoer	38%	19%	15%	21%	4%	3%
• Spoorvervoer	0%	0%	0%	0%	0%	0%
• Pijpleiding	0%	0%	100%	0%	0%	0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	51%	21%	11%	15%	2%	0%
Overslag/ Opslag	32%	29%	19%	16%	1%	2%
Vestigingsplaats	42%	25%	13%	15%	2%	3%
Industrie	37%	21%	11%	22%	3%	5%
• Voedingsmiddelenindustrie	34%	17%	13%	13%	11%	13%
• Aardolie-industrie	0%	25%	0%	50%	0%	25%
• Chemische industrie	14%	14%	4%	32%	7%	29%
• Basismetaal- en metaalproductenindustrie	22%	29%	18%	28%	2%	2%
• Transportmiddelenindustrie	65%	19%	4%	11%	0%	0%
• Elektriciteitsproductie	17%	17%	0%	17%	17%	33%
• Overig	24%	16%	16%	34%	3%	8%
Groothandel	38%	30%	16%	14%	2%	1%
Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	61%	19%	6%	7%	4%	4%

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Tabel b3.6: aantal vestigingen ≥ 100 werkzame personen voor het Noordzeekanaalgebied per 1 januari 2005

	Aantal vestigingen	Aantal vestigingen $\geq$ 100 WP	Belangrijkste sectoren:
Noordzeekanaal- gebied	2315	51	
Amsterdam	1503	30	-Beveiliging en opsporing (9) -Wegvervoer (3) -Laad-, los- en overslagactiviteiten (niet ten behoefte van zeeschepen) (2) -Vervaardiging van hijs-, hef-, en andere transportwerktuigen(2)
Beverwijk	119	1	-Wegvervoer (1)
Velsen/ IJmuiden	289	5	-Vervaardiging van ijzer en staal van ferrolegeringen (EGKS) (1) -Productie van elektriciteit, aardgas, stoom en warm water (1) - Vervaardiging van papier en karton voor verpakking (1)
Zaandijk	404	15	-Groothandel in hout en plaatmateriaal (2) -Wegvervoer (3) - Verwerking van cacaobonen (1) - Vervaardiging van meel (exclusief zetmeel) (1) - Vervaardiging van papier en karton voor verpakking (1)

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

3.3 Rijn- en Maasmondgebied

Tabel b3.7: totaal aantal vestigingen voor Rijn- en Maasmond naar sectoren per 1 januari 2005

Hoofdsector en subsector	Indeling naar WP-klasse (werkzame personen)						Totaal
	1	2-4	5-9	10-49	50-99	≥ 100	
Knooppunt	856	945	359	414	61	52	2687
Vervoer	334	594	143	190	25	19	1305
• Zeevaart	20	34	12	21	3	6	96
• Binnenvaart	122	421	42	29	0	3	617
• Wegvervoer	192	138	89	134	22	10	585
• Spoorvervoer	0	0	0	3	0	0	3
• Pijpleiding	0	1	0	3	0	0	4
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	471	291	165	171	23	16	1137
Overslag/ Opslag	51	60	51	53	13	17	245
Vestigingsplaats	669	524	306	401	66	98	2064
Industrie	201	132	100	177	42	59	711
• Voedingsmiddelenindustrie	10	5	3	12	5	6	41
• Aardolie-industrie	1	1	0	3	2	4	11
• Chemische industrie	4	4	7	11	16	24	66
• Basismetaal- en metaalproductenindustrie	82	63	51	85	8	14	303
• Transportmiddelenindustrie	68	42	21	37	5	4	177
• Elektriciteitsproductie	3	1	2	1	0	0	7
• Overig	33	16	16	28	6	7	106
Groothandel	311	307	174	166	14	21	993
Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	157	85	32	58	10	18	360
Totaal	1525	1469	665	815	127	150	4751
%	32%	31%	14%	17%	3%	3%	100%

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Tabel b3.8: relatieve verdeling vestigingen over Werkzame Personen klasse per sector voor de Rijn- en Maasmondgebied per 1 januari 2005

Hoofdsector en subsector	Indeling naar WP-klasse (werkzame personen)					
	1	2-4	5-9	10-49	50-99	≥ 100
<i>Knooppunt</i>	32%	35%	13%	15%	2%	2%
Vervoer	26%	46%	11%	15%	2%	1%
• Zeevaart	21%	35%	13%	22%	3%	6%
• Binnenvaart	20%	68%	7%	5%	0%	0%
• Wegvervoer	33%	24%	15%	23%	4%	2%
• Spoorvervoer	0%	0%	0%	100%	0%	0%
• Pijpleiding	0%	25%	0%	75%	0%	0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	41%	26%	15%	15%	2%	1%
Overslag/ Opslag	21%	24%	21%	22%	5%	7%
 <i>Vestigingsplaats</i>	32%	25%	15%	19%	3%	5%
Industrie	28%	19%	14%	25%	6%	8%
• Voedingsmiddelenindustrie	24%	12%	7%	29%	12%	15%
• Aardolie-industrie	9%	9%	0%	27%	18%	36%
• Chemische industrie	6%	6%	11%	17%	24%	36%
• Basismetaal- en metaalproductenindustrie	27%	21%	17%	28%	3%	5%
• Transportmiddelenindustrie	38%	24%	12%	21%	3%	2%
• Elektriciteitsproductie	43%	14%	29%	14%	0%	0%
• Overig	31%	15%	15%	26%	6%	7%
Groothandel	31%	31%	18%	17%	1%	2%
Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	44%	24%	9%	16%	3%	5%

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Tabel b3.9: aantal vestigingen ≥ 100 werkzame personen voor Rijn- en Maasmond per 1 januari 2005

	Aantal vestigingen	Aantal vestigingen $\geq$ 100 WP	Belangrijkste sectoren:
Rijn- en Maasmond	4751	150	
Rotterdam	2767	89	-Laad-, los- en overslagactiviteiten t.b. v zeeschepen (9) -Vervaardiging van overige anorganische basischemicaliën (9) -Beveiliging en opsporing (7) -Expeditie, cargadoors, bevrachters, tussenpersonen goederenvervoer (6) -Opslag in tanks (4) -Aardolieraffinage (4)
Schiedam	245	11	-Beveiliging en opsporing (3) -Wegvervoer (2) -Productie van metalen constructiewerken (2)
Vlaardingen	196	4	-Weging en meting (1) -Opslag in tanks (1) -Nieuwbouw, reparatie schepen, baggermaterieel, booreilanden e.d. (1)
Maassluis	95	0	-
Dordrecht	446	4	- Vervaardiging van overige anorganische basischemicaliën (1) -Sleepvaart en veerdiensten (zeevaart) (1) -Vervaardiging van kunststof in primaire vorm (1) -Vervaardiging van tanks en reservoirs (1)
Moerdijk	384	13	-Vervaardiging van metalen –constructiewerken (4) -Wegvervoer (3) -Afvalbehandeling (2) -Expeditie, cargadoors, bevrachters, tussenpersonen goederenvervoer (2)
Scheveningen ²³	115	1	-Vracht- en tankvaart (zeevaart) geen CV (1)

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

²³ stadsdeel van de gemeente Den Haag

3.4 Scheldebekken

Tabel b3.10: totaal aantal vestigingen voor het Scheldebekken naar sectoren per 1 januari 2005

Hoofdsector en subsector	Indeling naar WP-klasse (werkzame personen)						Totaal
	1	2-4	5-9	10-49	50-99	≥ 100	
Knooppunt	103	167	44	48	9	6	377
Vervoer	70	148	25	26	2	1	272
• Zeevaart	7	5	1	3	0	0	16
• Binnenvaart	23	111	13	3	0	0	150
• Wegvervoer	40	32	11	20	2	1	106
• Spoorvervoer	0	0	0	0	0	0	0
• Pijpleiding	0	0	0	0	0	0	0
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	26	9	13	11	1	3	63
Overslag/ Opslag	7	10	6	11	6	2	42
Vestigingsplaats	81	63	24	58	6	13	245
Industrie	24	23	6	39	6	13	111
• Voedingsmiddelenindustrie	5	3	0	1	0	1	10
• Aardolie-industrie	0	0	0	0	0	1	1
• Chemische industrie	0	0	0	3	2	5	10
• Basismetaal- en metaalproductenindustrie	7	8	1	21	3	2	42
• Transportmiddelenindustrie	7	5	3	7	1	3	26
• Elektriciteitsproductie	0	2	0	0	0	1	3
• Overig	5	5	2	7	0	0	19
Groothandel	39	32	16	14	0	0	101
Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	18	8	2	5	0	0	33
Totaal	184	230	68	106	15	19	622
%	30%	37%	11%	17%	2%	3%	100%

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Tabel b3.11: verdeling vestigingen over Werkzame Personen klasse voor het Scheldebekken per 1 januari 2005

Hoofdsector en subsector	Indeling naar WP-klasse (werkzame personen)					
	1	2-4	5-9	10-49	50-99	≥100
<i>Knooppunt</i>	27%	44%	12%	13%	2%	2%
Vervoer	26%	54%	9%	10%	1%	0%
• Zeevaart	44%	31%	6%	19%	0%	0%
• Binnenvaart	15%	74%	9%	2%	0%	0%
• Wegvervoer	38%	30%	10%	19%	2%	1%
• Spoorvervoer	0%	0%	0%	0%	0%	0%
• Pijpleiding	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	41%	14%	21%	17%	2%	5%
Overslag/ Opslag	17%	24%	14%	26%	14%	5%
<i>Vestigingsplaats</i>	33%	26%	10%	24%	2%	5%
Industrie	22%	21%	5%	35%	5%	12%
• Voedingsmiddelenindustrie	50%	30%	0%	10%	0%	10%
• Aardolie-industrie	0%	0%	0%	0%	0%	100%
• Chemische industrie	0%	0%	0%	30%	20%	50%
• Basismetaal- en metaalproductenindustrie	17%	19%	2%	50%	7%	5%
• Transportmiddelenindustrie	27%	19%	12%	27%	4%	12%
• Elektriciteitsproductie	0%	67%	0%	0%	0%	33%
• Overig	26%	26%	11%	37%	0%	0%
Groothandel	39%	32%	16%	14%	0%	0%
Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	55%	24%	6%	15%	0%	0%

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Tabel b3.12: aantal vestigingen ≥ 100 werkzame personen voor het Scheldebekken per 1 januari 2005

	Aantal vestigingen	Aantal vestigingen $\geq$ 100 WP	Opmerkingen
Scheldebekken	622	19	
Borsele	107	4	-Productie van elektriciteit, aardgas, stoom en warm water (1) -Aardolieraffinage (1) -Nieuwbouw, reparatie schepen, baggermaterieel, booreilanden e.d. (1)
Terneuzen	372	10	-Opslag in koelhuizen e.d. (1) -Vervaardiging van meststoffen en samenhangende stikstofverbindingen (2) -Laad-, los- en overslagactiviteiten (niet ten behoeve van zeeschepen) (1)
Vlissingen	143	5	-Cerestar (1) -Nieuwbouw, reparatie schepen, baggermaterieel, booreilanden e.d. (2) -Vervaardiging van overige organische basischemicaliën (1)

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

3.5 Aantal vestigingen in locatiecoëfficiënten

Doel en betekenis van locatiecoëfficiënten

Locatiecoëfficiënten (LC's) geven inzicht in de mate van vertegenwoordiging van een bepaalde sector in een zeehavengebied ten opzichte van de vertegenwoordiging van deze sector in alle Nederlandse zeehavengebieden. Een waarde hoger dan 1 impliceert een oververtegenwoordiging van het aantal vestigingen in deze sector. Oftewel, er is sprake van een bovengemiddelde concentratie van bedrijfsvestigingen. De analyse naar LC's is een gedegen methodologie om de relatieve concentratie van sectoren in deelgebieden (bijv. het Scheldebekken) t.o.v referentiegebieden (bijv. alle Nederlandse zeehavengebieden) aan te tonen.

Locatiecoëfficiënten worden op de volgende wijze berekend:

Locatiecoëfficiënten (LC)	
$LC = (R_i / R) / (N_i / N)$	
R_i = activiteit in sector i (bijv. de Zeevaart) in het deelgebied (bijv. het Scheldebekken)	
R = totale activiteit in het deelgebied (bijv. het Scheldebekken)	
N_i = activiteit in sector i in het referentiegebied (bijv. alle Nederlandse zeehavengebieden)	
N = totale activiteit in het referentiegebied (bijv. alle Nederlandse zeehavengebieden)	
Deze rekensom kan leiden tot de volgende waarden:	
$LC = 0$	Activiteit of kenmerk komt niet voor in het deelgebied
$0 < LC < 1$	Activiteit of kenmerk is ondervertegenwoordigd in het deelgebied ten opzicht van het referentiegebied
$LC = 1$	Activiteit of kenmerk is in het deelgebied in dezelfde mate vertegenwoordigd als in het referentiegebied
$LC > 1$	Activiteit of kenmerk is oververtegenwoordigd in het deelgebied ten opzicht van het referentiegebied

In onderstaande tabel zijn de locatiecoëfficiënten voor de verschillende zeehavengebieden per sector uiteengezet.

Tabel b3.13: locatiecoëfficiënten voor alle zeehavengebieden per 1 januari 2005

Hoofdsector en subsector	Noordelijke zeehavens	Noordzee- kanaalgebied	Rijn- en Maasmond	Schelde- bekken
<i>Knooppunt</i>	1,00	0,76	1,09	1,17
Vervoer	1,41	0,77	0,99	1,57
• Zeevaart	5,40	0,50	0,73	0,93
• Binnenvaart	1,02	0,69	1,03	1,91
• Wegvervoer	0,92	0,92	1,00	1,38
• Spoorvervoer	0,00	0,00	1,74	0,00
• Pijpleiding	2,46	0,59	1,16	0,00
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	0,40	0,58	1,33	0,56
Overslag/ Opslag	0,93	1,27	0,86	1,13
<i>Vestigingsplaats</i>	1,00	1,26	0,90	0,82
Industrie	1,61	1,17	0,84	1,01
• Voedingsmiddelenindustrie	4,13	1,23	0,52	0,97
• Aardolie-industrie	0,87	0,84	1,12	0,78
• Chemische industrie	1,41	0,87	1,00	1,15
• Basismetaal- en metaalproductenindustrie	0,73	1,05	1,00	1,06
• Transportmiddelenindustrie	1,63	1,40	0,75	0,84
• Elektriciteitsproductie	2,33	1,12	0,64	2,09
• Overig	2,16	1,19	0,77	1,05
Groothandel	0,62	1,30	0,94	0,73
Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	0,70	1,33	0,92	0,65
<i>Totaal</i>	1,00	1,00	1,00	1,00

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Noordelijke zeehavens

Opvallend in de Noordelijke zeehavens is de sterke vertegenwoordiging van de zeevaartsector (LC = 5,40). Ditzelfde geldt voor de voedingsmiddelenindustrie met een LC van 4,13. De sector dienstverlening t.b.v. vervoer (LC = 0,40) is ondervertegenwoordigd, terwijl de sector spoorvervoerders geheel afwezig is. In totaal kent ruim de helft van sectoren een relatieve ondervertegenwoordiging in vergelijking met het totale Nederlandse zeehavengebied.

Noordzeekanaalgebied

De vestigingsplaatsfunctie is in het Noordzeekanaalgebied relatief sterk vertegenwoordigd. In het Noordzeekanaalgebied zijn de transportmiddelenindustrie (LC= 1,40) en de zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur (LC = 1,33) het sterkst vertegenwoordigd ten opzichte van de andere sectoren en het totale Nederlandse zeehavengebied. Acht van de zestien sectoren kennen een ondervertegenwoordiging in vergelijking met het totale Nederlandse zeehavengebied. Het betreft hier onder andere de sectoren: zeevaart (LC = 0,50); dienstverlening t.b.v vervoer (LC= 0,58); pijpleiding (LC = 0,59).

Rijn- en Maasmond

Het spoorvervoer en de dienstverlening t.b.v vervoer zijn in het Rijn- en Maasmondgebied t.o.v. het totale Nederlandse zeehavengebied sterk vertegenwoordigd, met respectievelijke LC's van 1,74 en 1,33. De zeevaart en de voedingsmiddelenindustrie en de elektriciteitsproductie scoren relatief slecht. Opvallend is verder dat in het Rijn- en Maasmondgebied de afwijking van de sectoren ten opzichte van het hele Nederlandse zeehavengebied vrij klein is. Dat is te verklaren door het feit dat het gebied de meeste vestigingen herbergt, maar het zegt ook dat het gebied een grote diversiteit aan activiteiten kent.

Scheldebekken

Met een LC van 2,09 is de elektriciteitsproductie in het Scheldebekken de sterkst vertegenwoordigde sector, gevolgd door de binnenvaart (LC = 1,91). Het spoorvervoer en pijpleiding komen in zijn geheel niet voor in het Scheldebekken. De zakelijke diensten en openbaar bestuur en de dienstverlening t.b.v. het vervoer kennen met een LC van respectievelijk 0,65 en 0,56 tevens een ondervertegenwoordiging.

Bijlage 4 Bedrijvendynamiek per zeehavengebied

Noordelijke zeehavens

Noordelijke zeehavens Hoofdsector en subsector	Aantal vestigingen 1-1-2005	Starters	Overige oprichtingen	Opheffingen	Natuurlijke aanwas	Immigratie	Emigratie	Migratie- saldo	Groei-saldo
Knooppunt	290	8	8	5	11	7	5	2	13
Vervoer	219	5	6	4	7	6	3	3	10
▪ Zeevaart	83	0	4	2	2	1	1	0	2
▪ Binnenvaart	72	1	2	2	1	4	1	3	4
▪ Wegvervoer	63	4	0	0	4	1	1	0	4
▪ Spoorvervoer	0	0	0	0	0	0	0	0	0
▪ Pijpleiding	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	40	3	1	0	4	1	1	0	4
Overslag/ Opslag	31	0	1	1	0	0	1	-1	-1
Vestigingsplaats	268	10	5	8	7	7	6	1	8
Industrie	159	5	3	3	5	5	4	1	6
▪ Voedingsmiddelenindustrie	38	0	0	1	-1	1	1	0	-1
▪ Aardolie-industrie	1	0	0	0	0	0	0	0	0
▪ Chemische industrie	11	0	0	0	0	1	0	1	1
▪ Basismetale- en metaalproductenindustrie	26	2	0	0	2	0	0	0	2
▪ Transportmiddelenindustrie	45	2	0	0	2	0	2	-2	0
▪ Elektriciteitsproductie	3	0	0	0	0	0	1	-1	-1
▪ Overig	35	1	3	2	2	3	0	3	5
Groothandel	77	1	2	2	1	0	2	-2	-1
Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	32	4	0	3	1	2	0	2	3
Totaal	558	18	13	13	18	14	11	3	21

Noordzeekanaalgebied

Noordzeekanaalgebied Hoofdsector en subsector	Aantal vestigingen 1-1-2005	Starters	Overige Oprichtingen	Opheffingen	Natuurlijke aanwas	Immigratie	Emigratie	Migratie- saldo	Groei- saldo
Knooppunt	913	46	39	52	33	14	17	-3	30
Vervoer	498	24	25	24	25	10	8	2	27
▪ Zeevaart	32	0	0	0	0	0	0	0	0
▪ Binnenvaart	203	6	3	8	1	2	4	-2	-1
▪ Wegvervoer	262	18	22	16	24	8	4	4	28
▪ Spoorvervoer	0	0	0	0	0	0	0	0	0
▪ Pijpleiding	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	239	20	13	16	17	2	6	-4	13
Overslag/ Opslag	176	2	1	12	-9	2	3	-1	-10
Vestigingsplaats	1402	52	50	73	29	35	33	2	31
Industrie	481	8	11	15	4	4	10	-6	-2
▪ Voedingsmiddelenindustrie	47	1	1	2	0	0	0	0	0
▪ Aardolie-industrie	4	0	0	0	0	1	0	1	1
▪ Chemische industrie	28	0	1	0	1	1	1	0	1
▪ Basismetaal- en metaalproductenindustrie	156	2	1	3	0	1	3	-2	-2
▪ Transportmiddelenindustrie	160	4	3	7	0	0	3	-3	-3
▪ Elektriciteitsproductie	6	0	1	0	1	0	0	0	1
▪ Overig	80	1	4	3	2	1	3	-2	0
Groothandel	669	29	25	40	14	21	17	4	18
Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	252	15	14	18	11	10	6	4	15
Totaal	2315	98	89	125	62	49	50	-1	61

Rijn- en Maasmond

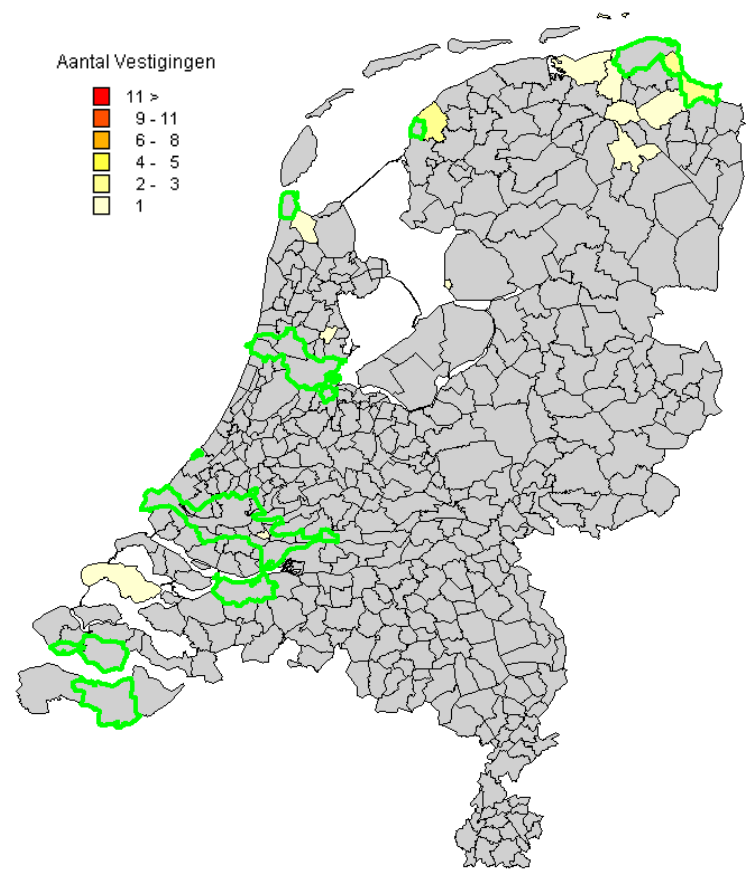
Rijn- en Maasmond Hoofdsector en subsector	Aantal vestigingen 1-1-2005	Starters	Overige Oprichtingen	Opheffingen	Natuurlijke aanwas	Immigratie	Emigratie	Migratie- saldo	Groei- saldo
Knooppunt	2687	72	66	152	-14	65	90	-25	-39
Vervoer	1305	42	26	68	0	42	53	-11	-11
▪ Zeevaart	96	3	4	3	4	2	1	1	5
▪ Binnenvaart	617	13	10	27	-4	18	32	-14	-18
▪ Wegvervoer	585	26	12	38	0	22	19	3	3
▪ Spoorvervoer	3	0	0	0	0	0	1	-1	-1
▪ Pijpleiding	4	0	0	0	0	0	0	0	0
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	1137	26	33	70	-11	19	30	-11	-22
Overslag/ Opslag	245	4	7	14	-3	4	7	-3	-6
Vestigingsplaats	2064	78	64	111	31	60	60	0	31
Industrie	711	18	15	28	5	18	9	9	14
▪ Voedingsmiddelenindustrie	41	0	0	0	0	1	0	1	1
▪ Aardolie-industrie	11	0	0	0	0	0	0	0	0
▪ Chemische industrie	66	0	1	2	-1	1	0	1	0
▪ Basismetaal- en metaalproductenindustrie	303	13	6	14	5	7	6	1	6
▪ Transportmiddelenindustrie	177	3	5	6	2	4	3	1	3
▪ Elektriciteitsproductie	7	0	0	1	-1	1	0	1	0
▪ Overig	106	2	3	5	0	4	0	4	4
Groothandel	993	38	30	56	12	34	32	2	14
Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	360	22	19	27	14	8	19	-11	3
Totaal	4751	150	130	263	17	125	150	-25	-8

Scheldebekken

Scheldebekken Hoofdsector en subsector	Aantal vestigingen 1-1-2005	Starters	Overige Oprichtingen	Opheffingen	Natuurlijke aanwas	Immigratie	Emigratie	Migratie- saldo	Groei- saldo
Knooppunt	377	10	5	16	-1	5	2	3	2
Vervoer	272	9	4	12	1	5	2	3	4
▪ Zeevaart	16	0	0	1	-1	0	0	0	-1
▪ Binnenvaart	150	3	2	6	-1	3	1	2	1
▪ Wegvervoer	106	6	2	5	3	2	1	1	4
▪ Spoorvervoer	0	0	0	0	0	0	0	0	0
▪ Pijpleiding	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	63	1	0	3	-2	0	0	0	-2
Overslag/ Opslag	42	0	1	1	0	0	0	0	0
Vestigingsplaats	245	10	7	8	9	3	1	2	11
Industrie	111	0	4	3	1	1	0	1	2
▪ Voedingsmiddelenindustrie	10	0	0	0	0	0	0	0	0
▪ Aardolie-industrie	1	0	0	0	0	0	0	0	0
▪ Chemische industrie	10	0	0	0	0	0	0	0	0
▪ Basismetaal- en metaalproductenindustrie	42	0	0	2	-2	1	0	1	-1
▪ Transportmiddelenindustrie	26	0	0	1	-1	0	0	0	-1
▪ Elektriciteitsproductie	3	0	3	0	3	0	0	0	3
▪ Overig	19	0	1	0	1	0	0	0	1
Groothandel	101	7	2	3	6	0	1	-1	5
Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	33	3	1	2	2	2	0	2	4
Totaal	622	20	12	24	8	8	3	5	13

Bijlage 5 Bedrijfsverplaatsingen per zeehavengebied

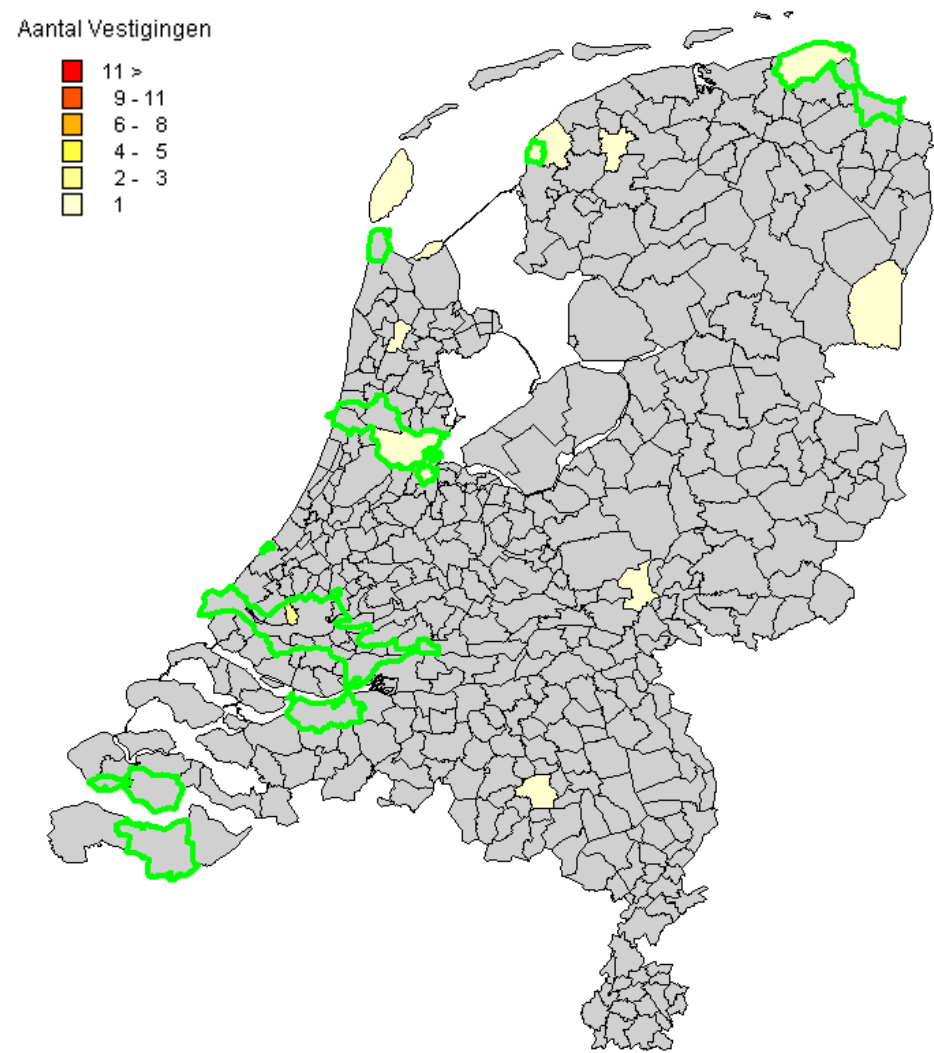
Emigratie van vestigingen in 2005 vanuit de Noordelijke zeehavens



Emigratie: Bestemmingsgebied	
Gemeente	Aantal
Anna Paulowna	1
De Marne	1
Delfzijl	2
Franekeradeel	2
Groningen	1
Hendrik-Ido-Ambacht	1
Purmerend	1
Schouwen-Duiveland	1
Slochteren	1
Tynaarlo	1
Urk	1
Winsum	1

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

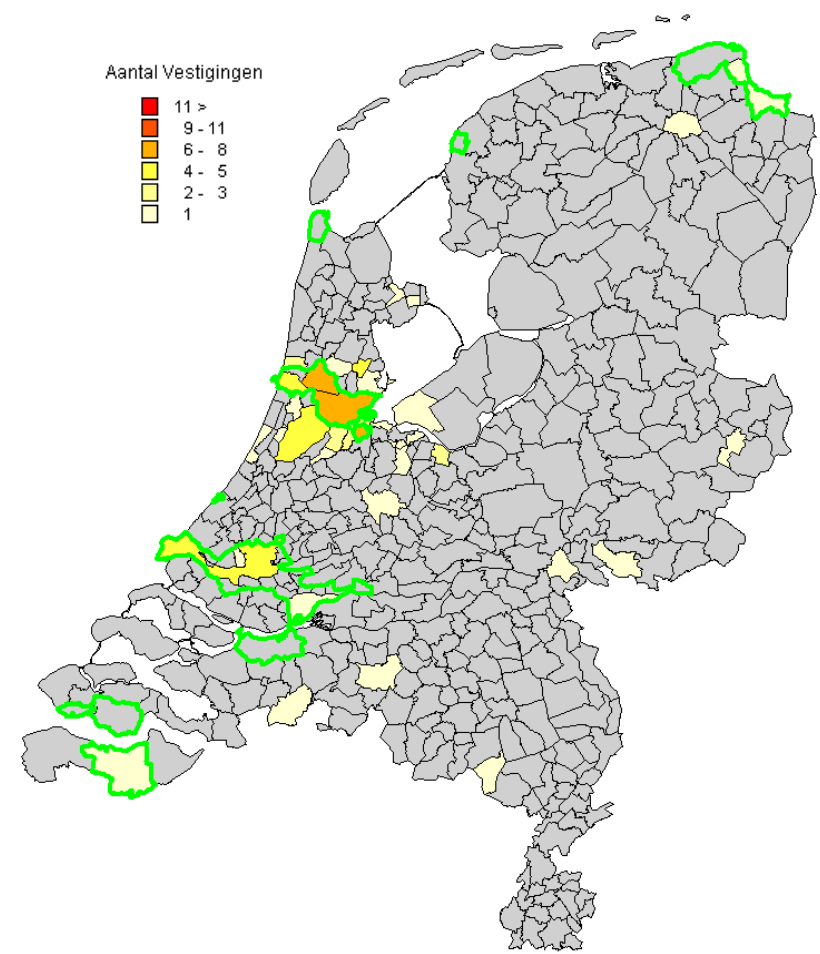
Immigratie van vestigingen in 2005 naar de Noordelijke zeehavens



Immigratie Herkomstgebied	
Gemeente	Aantal
Amsterdam	1
Arnhem	1
Eemsmond	1
Eindhoven	1
Emmen	1
Franekeradeel	1
Harlingen	1
Heerhugowaard	1
Leeuwarden	1
Schiedam	2
Texel	1
Wieringen	1

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

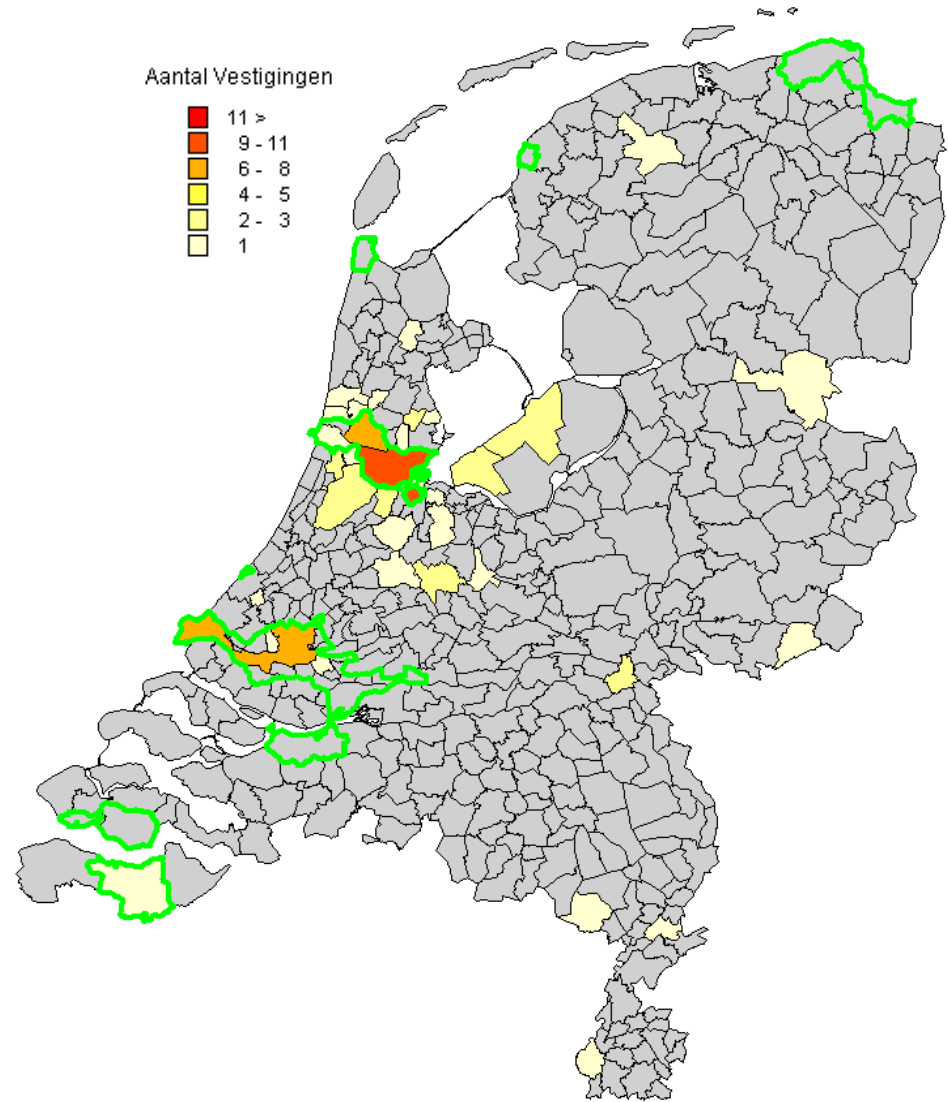
Emigratie van vestigingen in 2005 vanuit het Noordzeekanaalgebied



Emigratie: Bestemmingsgebied			
Gemeente	Aantal	Gemeente	Aantal
Almere	1	Montferland	1
Amstelveen	3	Muiden	1
Amsterdam	7	Noordwijk	1
Bennebroek	1	Ouder-Amstel	2
Bunschoten	2	Purmerend	5
Bussum	1	Rotterdam	4
Cranendonck	1	Schiedam	1
Delfzijl	1	Stede Broec	1
Diemen	2	Terneuzen	1
Dordrecht	1	Tilburg	1
Groningen	1	Uithoorn	1
Haarlem	1	Utrecht	1
Haarlemmermeer	4	Velsen	4
Heemskerk	2	Waterland	1
Hengelo	1	Wervershoof	1
Hillegom	1	Wormerland	1
Hilversum	1	Zaanstad	6
Huizen	1	Zundert	1
Lingewaard	1		

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

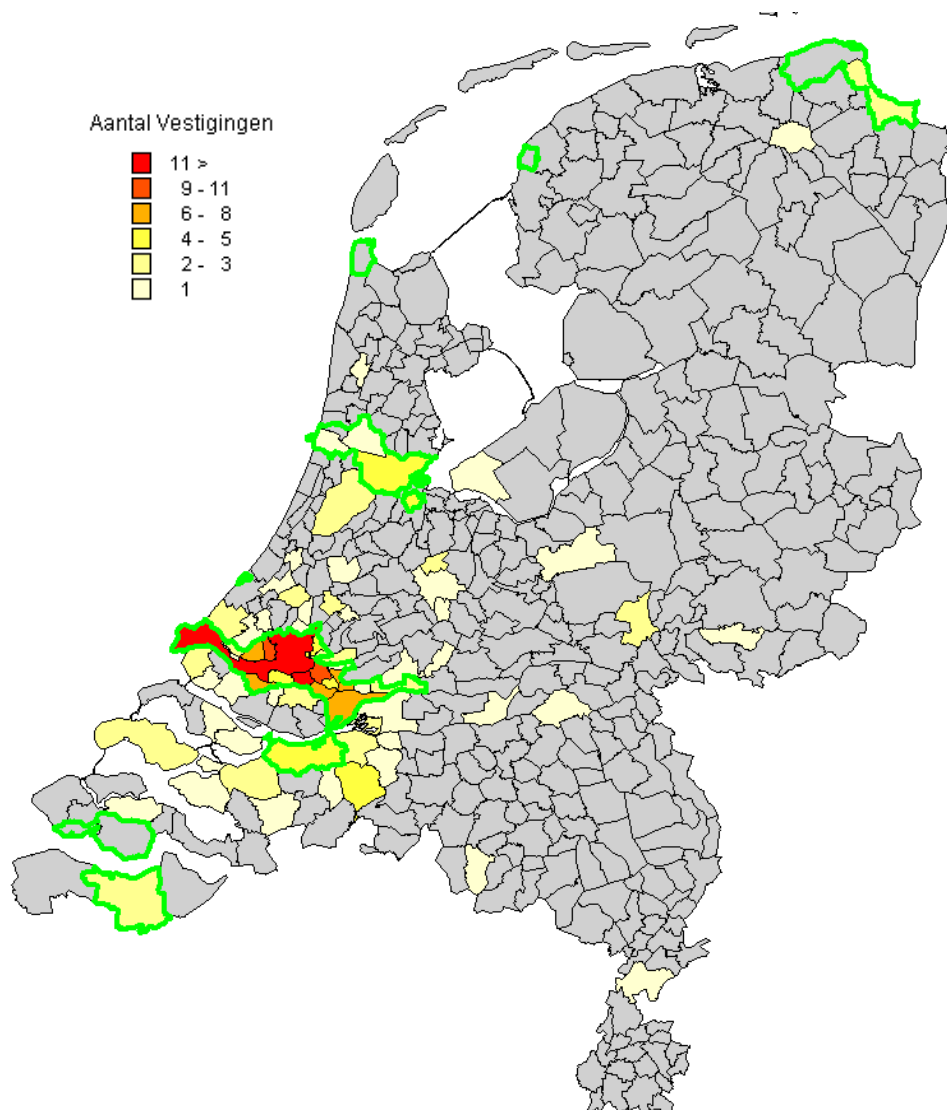
Immigratie van vestigingen in 2005 naar het Noordzeekanaalgebied



Immigratie: Herkomstgebied			
Gemeente	Aantal	Gemeente	Aantal
Aalten	1	Opmeer	1
Almere	2	Purmerend	2
Amstelveen	2	Ridderkerk	1
Amsterdam	9	Rijswijk	1
Bennebroek	1	Roermond	1
Castricum	1	Rotterdam	6
De Ronde Venen	1	Schiedam	1
Diemen	1	s-Gravenhage	1
Edam-Volendam	1	Terneuzen	1
Graft-De Rijp	1	Tytsjerksteradiel	1
Haarlem	2	Uitgeest	1
Haarlemmerliede en			
Spaarnwoude	1	Utrecht	2
Haarlemmermeer	3	Velsen	1
Hardenberg	1	Weert	1
Heemskerk	1	Weesp	1
Landsmeer	1	Wijdereen	1
Lelystad	2	Woerden	1
Maastricht	1	Zaanstad	7
Nijmegen	2	Zeist	1

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Emigratie van vestigingen in 2005 vanuit het Rijn- en Maasmond gebied

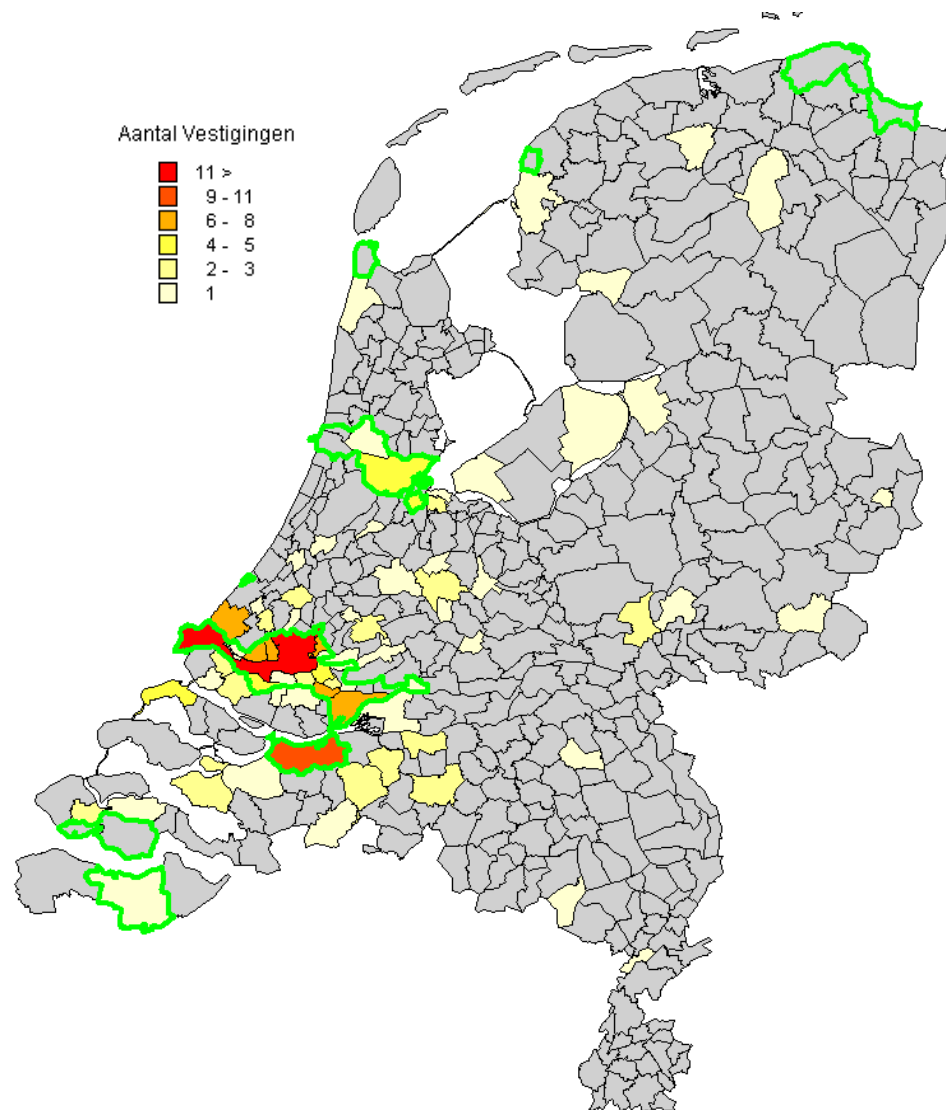


Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Emigratie: Bestemmingsgebied			
Gemeente	Aantal	Gemeente	Aantal
Alblasserdam	6	Hardinxveld-Giessendam	2
Albrandswaard	5	Hellevoetsluis	1
Alkmaar	1	Hendrik-Ido-Ambacht	5
Almere	1	Krimpen aan den IJssel	3
Alphen aan den Rijn	1	Leerdam	1
Amerongen	1	Leiden	1
Amsterdam	5	Leidschendam-Voorburg	1
Arnhem	2	Maarssen	2
Barendrecht	13	Maasdriel	1
Barneveld	1	Maassluis	3
Bergschenhoek	1	Middelharnis	1
Bernisse	1	Midden-Delfland	1
Binnenmaas	3	Moerdijk	4
Bladel	1	Nederlek	2
Bleiswijk	1	Nieuwegein	1
Breda	5	Nieuw-Lekkerland	1
Capelle aan den IJssel	5	Oosterhout	1
Delft	1	Oostflakkee	1
Delfzijl	2	Oss	1
Doetinchem	1	Oud-Beijerland	1
Dordrecht	8	Papendrecht	6
Drimmelen	2	Ridderkerk	11
Echt-Susteren	1	Roosendaal	1
Etten-Leur	1	Rotterdam	24
Geertruidenberg	1	Rozenburg	1
Giessenlanden	1	Schiedam	9
Goes	1	Schouwen-Duiveland	2
Gorinchem	2	s-Gravendeel	2
Gouda	1	s-Gravenhage	3
Groningen	1	Sliedrecht	1
Haarlemmermeer	2	Spijkensisse	8

Emigratie:	
Bestemmingsgebied	
<i>Gemeente</i>	<i>Aantal</i>
Terneuzen	3
Tholen	1
Utrecht	1
Velsen	1
Vlaardingen	6
Waddinxveen	2
Werkendam	1
Westland	2
Westvoorne	3
Zaanstad	1
Zoetermeer	2
Zwijndrecht	8

Immigratie van vestigingen in 2005 naar het Rijn- en Maasmond gebied

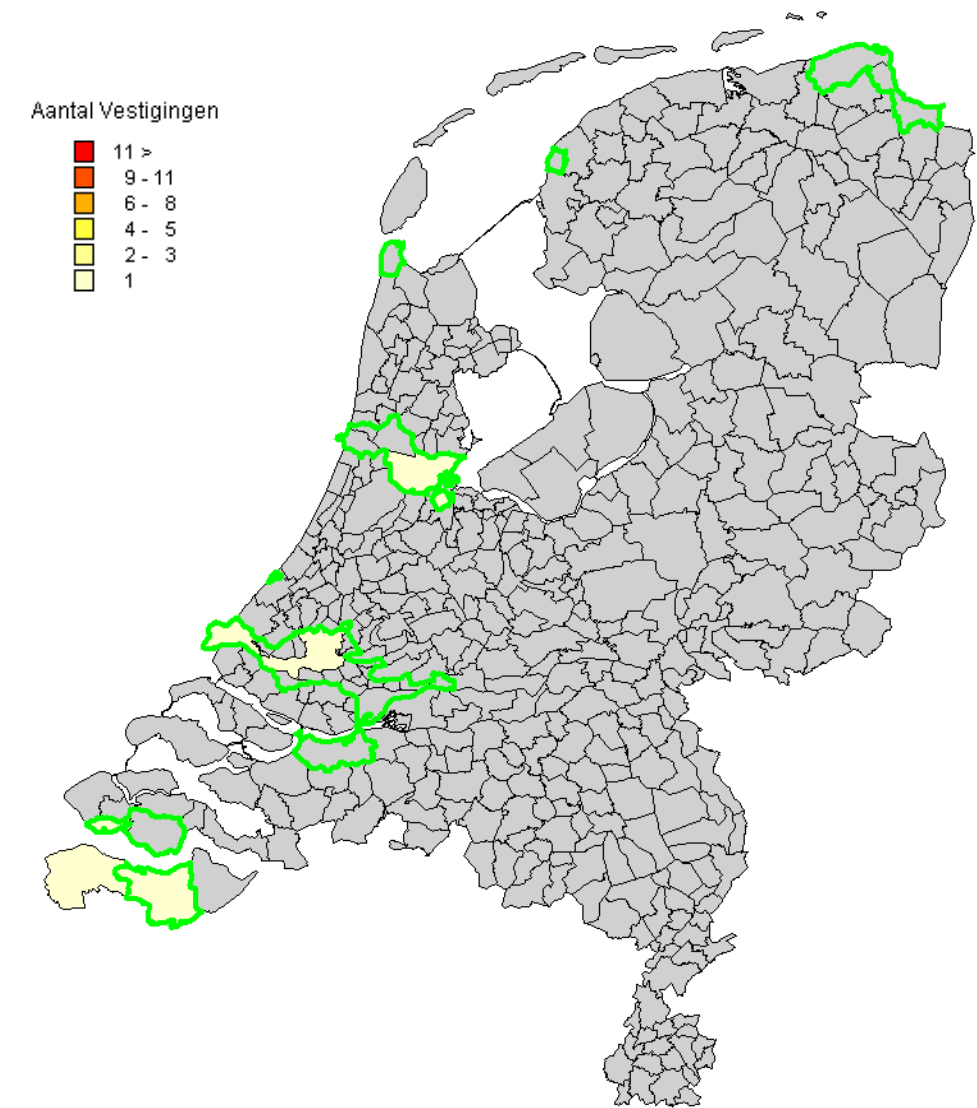


Immigratie: Herkomstgebied			
<i>Gemeente</i>	<i>Aantal</i>	<i>Gemeente</i>	<i>Aantal</i>
Achtkarspelen	1	Liesveld	1
Albrandswaard	1	Maarsse	1
Alkemade	1	Maasbracht	1
Almere	1	Maassluis	1
Amsterdam	5	Middelburg	2
Arnhem	2	Moerdijk	9
Barendrecht	2	Muiden	1
Berkel en Rodenrijs	1	Nederlek	1
Bernisse	2	Nieuwegein	1
Binnenmaas	1	Nieuw-Lekkerland	1
Breda	3	Noordenveld	1
Brielle	3	Oldenzaal	1
Capelle aan den IJssel	7	Oosterhout	3
Cranendonck	1	Oud-Beijerland	1
Culemborg	1	Papendrecht	1
Delft	2	Rheden	1
Dordrecht	6	Ridderkerk	2
Dronen	1	Ridderkerk	4
Goedereede	4	Rijswijk	1
Goes	1	Rotterdam	25
Gorinchem	1	Rozenburg	1
Gouda	1	Schiedam	7
Groenlo	1	Schoonhoven	1
Hellevoetsluis	1	s-Gravendeel	1
Hendrik-Ido-Ambacht	3	s-Gravenhage	4
Kampen	1	s-Hertogenbosch	1
Krimpen aan den IJssel	1	Spijkensisse	4
Leiden	1	Steenbergen	1
Lemsterland	1	Terneuzen	1

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Immigratie: Herkomstgebied			
<i>Gemeente</i>	<i>Aantal</i>	<i>Gemeente</i>	<i>Aantal</i>
Tholen	3	Westland	8
Tilburg	2	Woerden	1
Uden	1	Wûnseradiel	1
Uithoorn	1	Zaanstad	1
Utrecht	3	Zeist	1
Vlaardingen	6	Zijpe	1
Vlist	2	Zoetermeer	2
Waalwijk	2	Zundert	1
Weesp	2	Zwijndrecht	8
Werkendam	1		

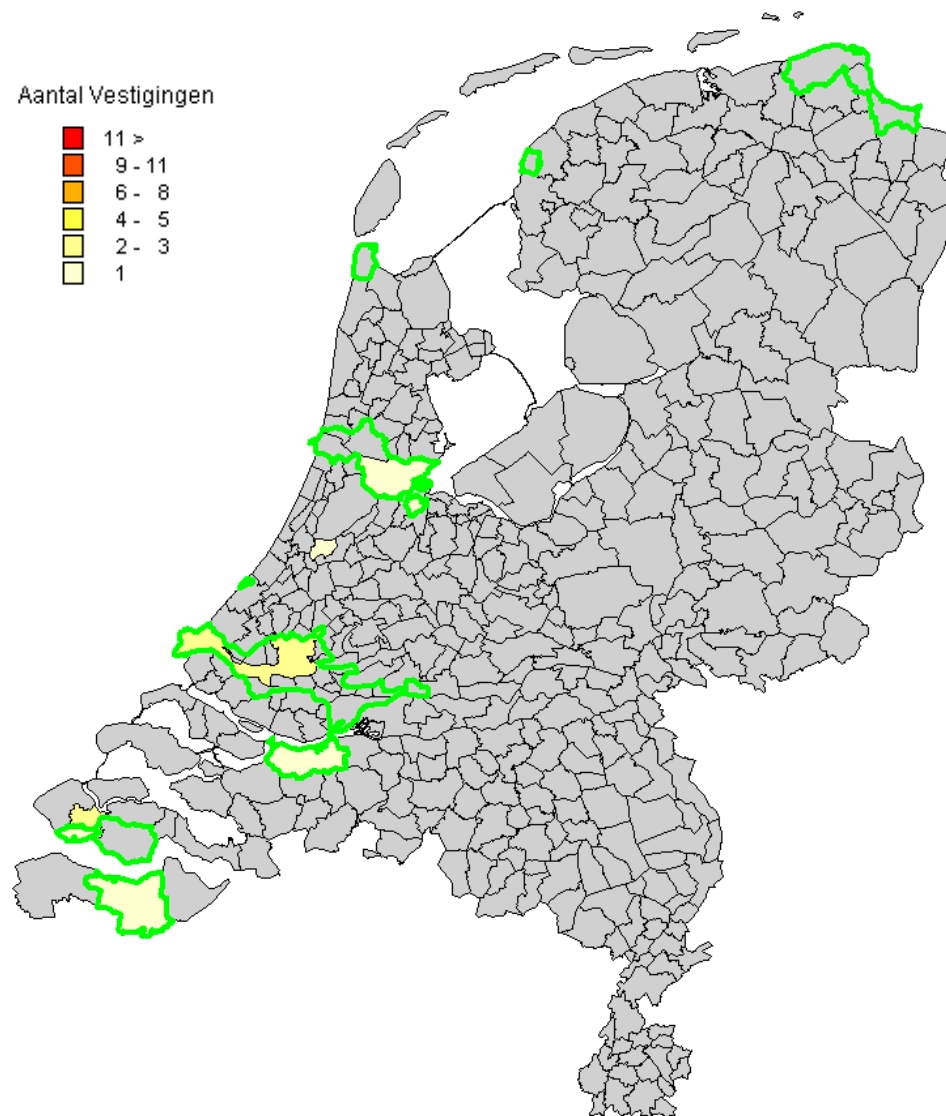
Emigratie van vestigingen in 2005 vanuit het Scheldebekken



Emigratie: Bestemmingsgebied	
Gemeente	Aantal
Amsterdam	1
Rotterdam	1
Sluis	1
Terneuzen	1
Vlissingen	1

Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

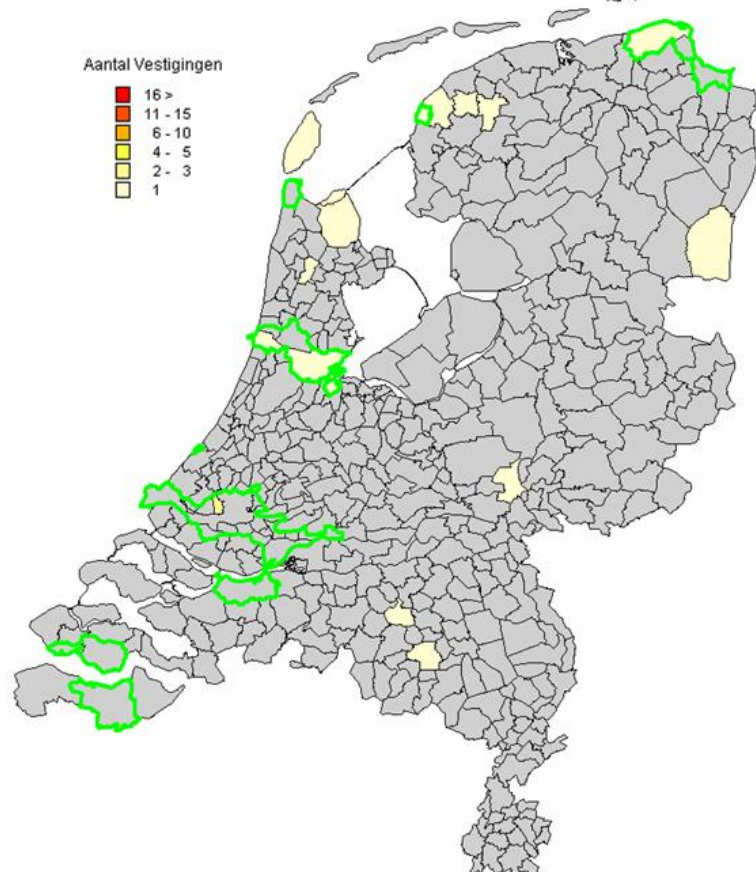
Immigratie van vestigingen in 2005 naar het Scheldebekken



Immigratie: Herkomstgebied	
<i>Gemeente</i>	<i>Aantal</i>
Alkemade	1
Amsterdam	1
Middelburg	3
Moerdijk	1
Rotterdam	2
Terneuzen	1
Vlissingen	1

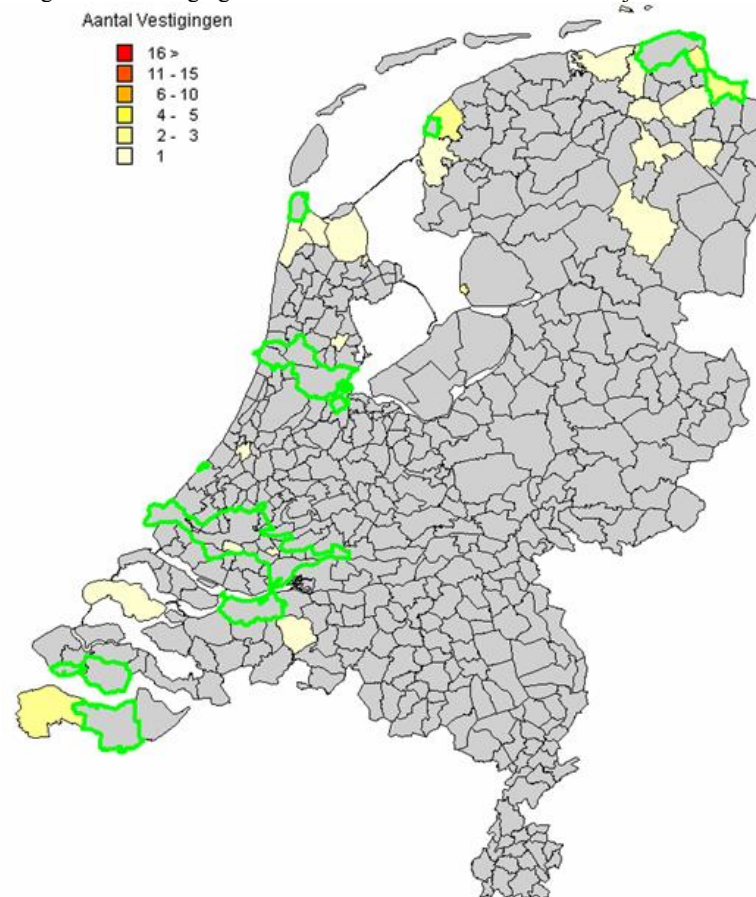
Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Immigratie van vestigingen over 2004 en 2005 naar de Noordelijke zeehavens



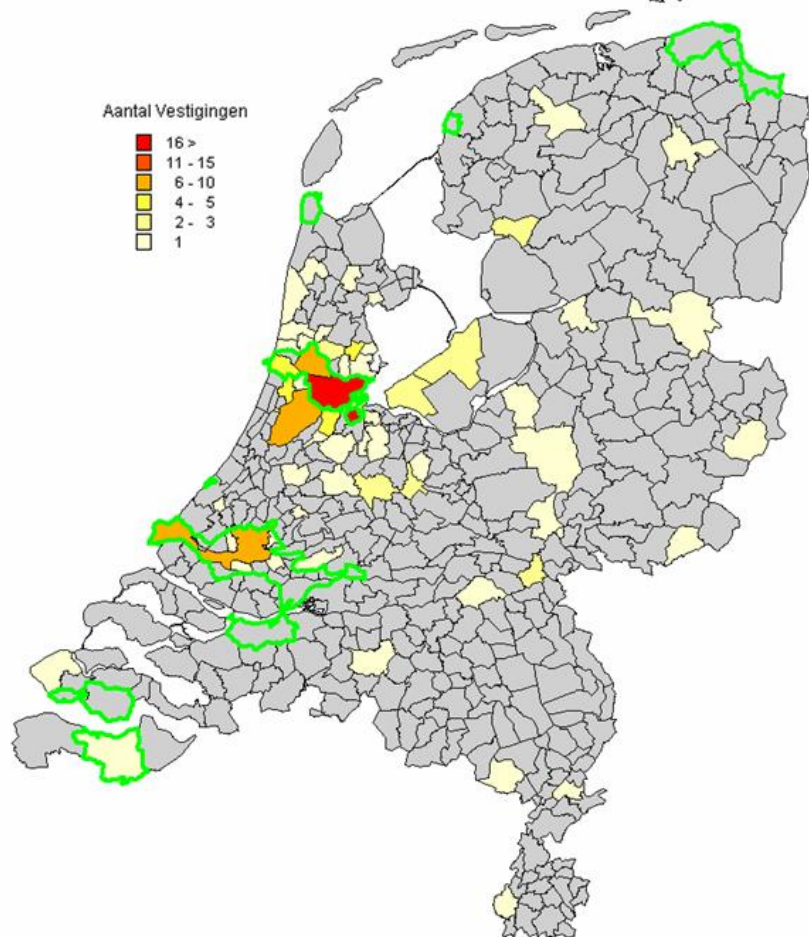
Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Emigratie van vestigingen over 2004 en 2005 vanuit de Noordelijke zeehavens



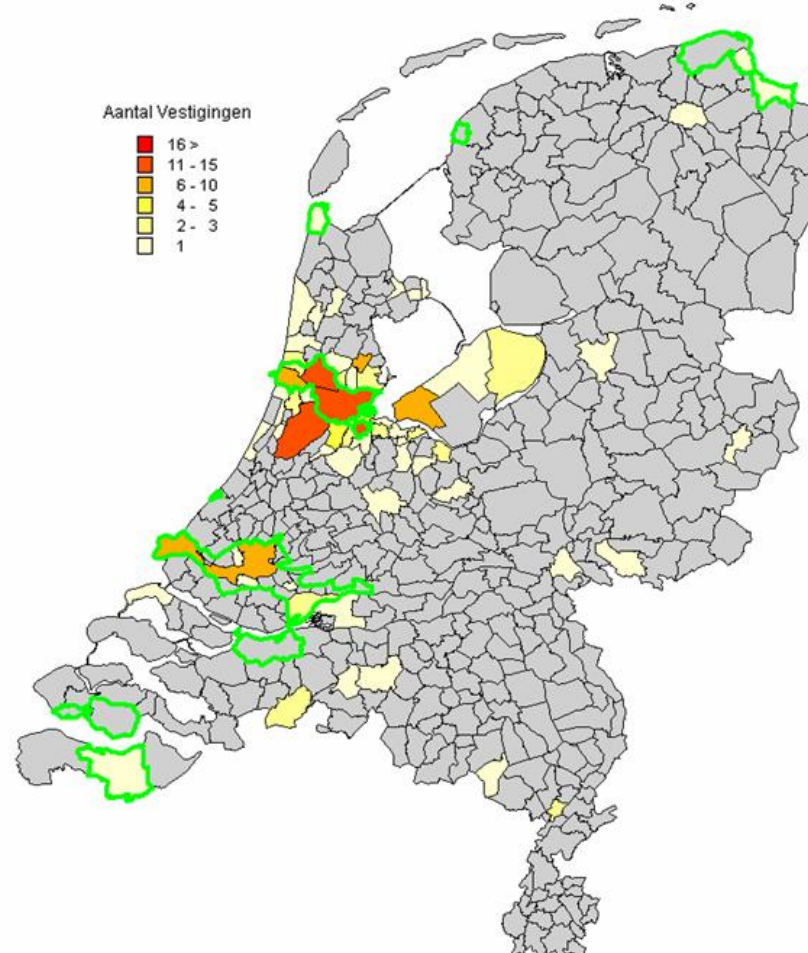
Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Immigratie van vestigingen over 2004 en 2005 naar het Noordzeekanaalgebied



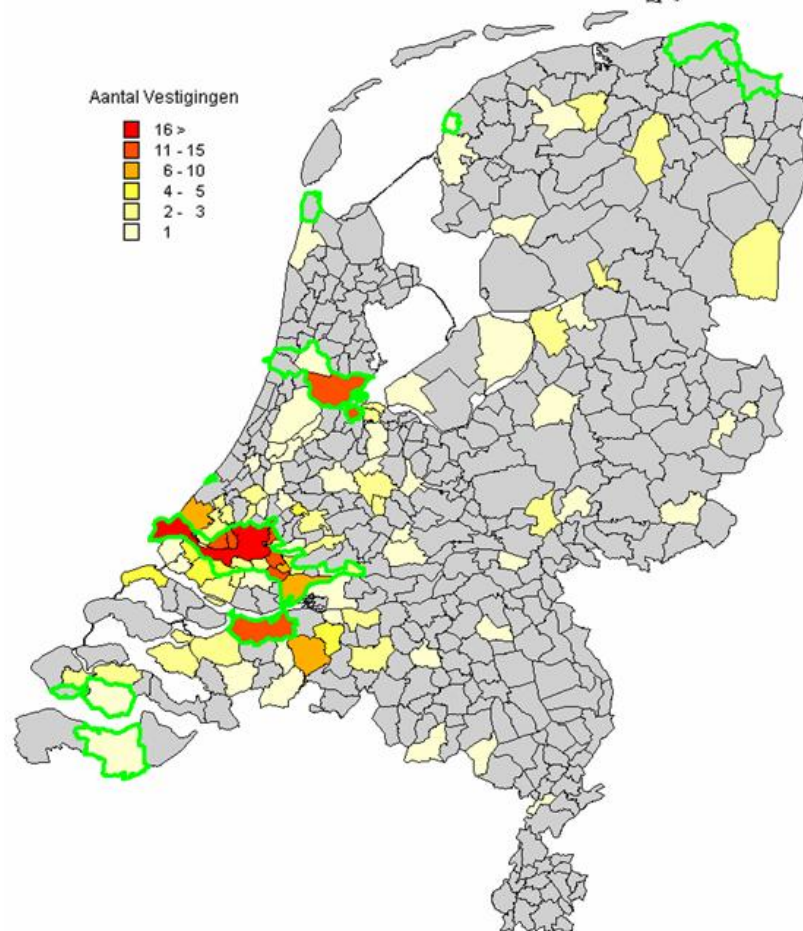
Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Emigratie van vestigingen over 2004 en 2005 vanuit het Noordzeekanaalgebied



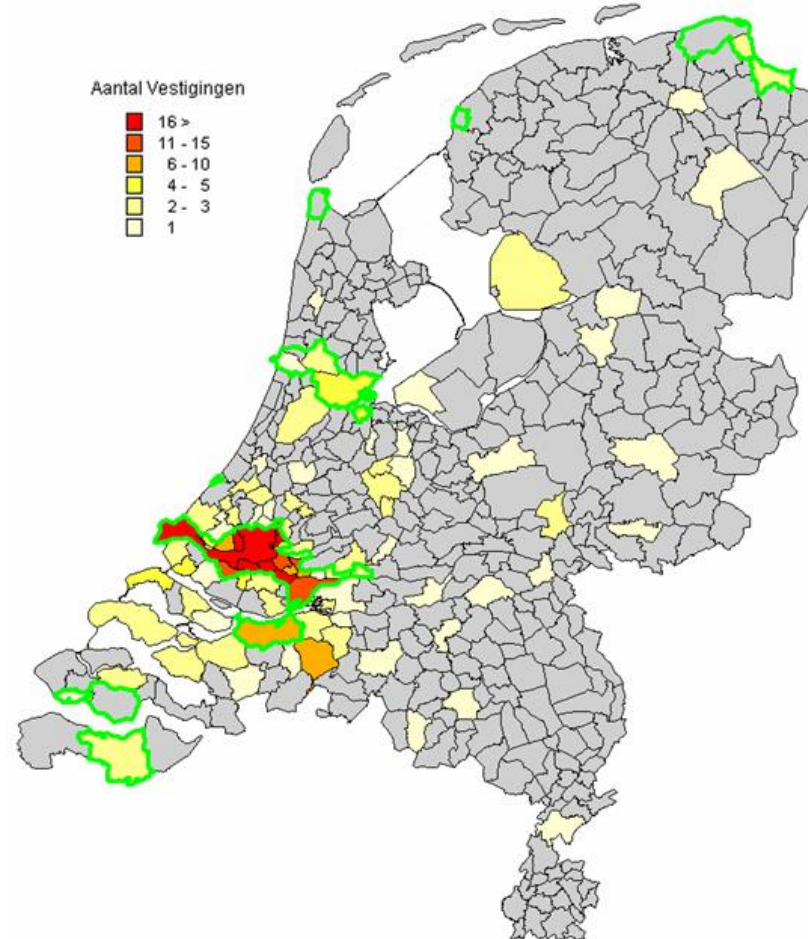
Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Immigratie van vestigingen over 2004 en 2005 naar het Rijn- en Maasmondgebied



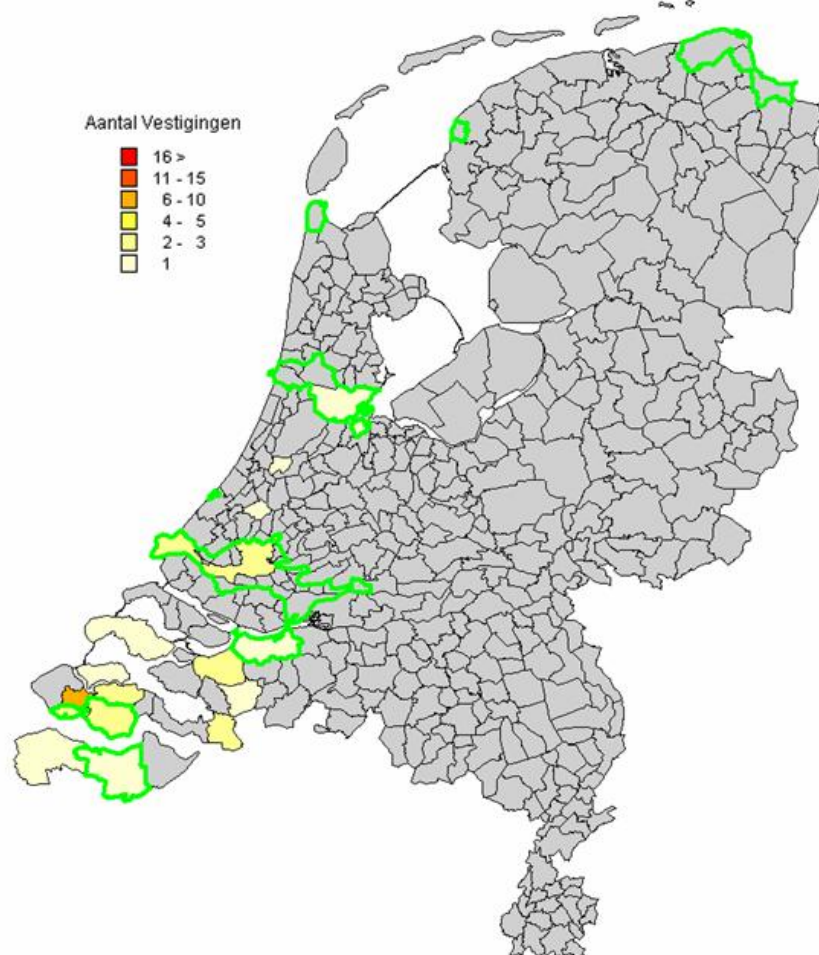
Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Emigratie van vestigingen over 2004 en 2005 vanuit het Rijn- en Maasmondgebied



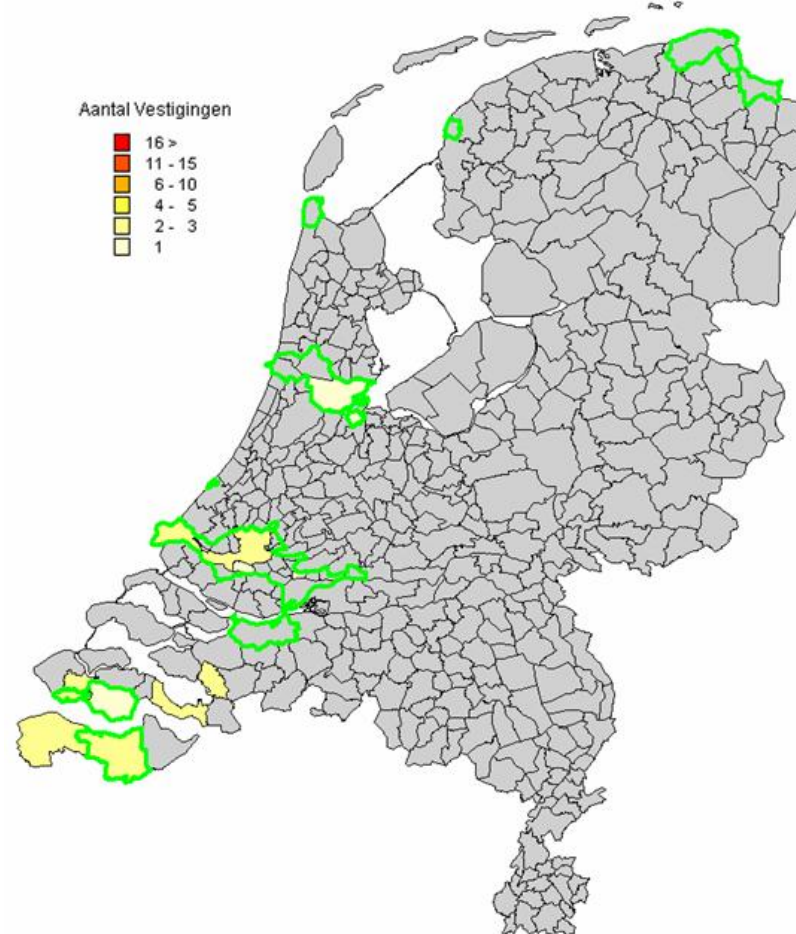
Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Immigratie van vestigingen over 2004 en 2005 naar het Scheldebekken



Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI

Emigratie van vestigingen over 2004 en 2005 vanuit het Scheldebekken



Bron: Handelsregister VVK, bewerkt door BCI